

Logistikstandort Nordrhein-Westfalen

Neue Möglichkeiten für internationale
Transportunternehmen – FAQ



Nordrhein-Westfalen – dynamischer Wirtschaftsstandort in strategisch bester Lage

Als bedeutendste Wirtschaftsregion Deutschlands bietet Nordrhein-Westfalen (NRW) Unternehmen optimale Bedingungen, um vor Ort und weltweit zu wachsen. Zentral im Herzen Europas gelegen, treffen hier die wichtigsten nationalen und internationalen Verkehrsrouten aufeinander. Das bevölkerungsreichste der 16 Bundesländer verfügt über eine sehr hohe Kaufkraft und gilt als einer der größte Absatz- und Beschaffungsmärkte in Europa. Große börsennotierte Unternehmen fühlen sich hier ebenso heimisch wie hochspezialisierte KMU im Familienbesitz sowie kreative Startups – und über 20.000 internationale Player.

Innovationsstärke trifft auf Weltoffenheit und kulturelle Vielfalt

Die exzellenten Hochschulen des Landes bringen hochqualifizierte Fachkräfte hervor und sind wichtiger Innovationsmotor. Junge und etablierte Unternehmen treiben – flankiert von einer breiten

Forschungslandschaft – Zukunftsthemen wie die Digitalisierung oder die Energiewende voran und bereichern den Markt mit neuen Geschäftsmodellen, Dienstleistungen und Produkten.

Geprägt wird das Leben und Arbeiten in NRW durch eine aufgeschlossene, weltoffene Haltung und ein buntes Flair mit zahlreichen Communities aus aller Welt. Sie alle schätzen nicht nur das pulsierende Wirtschaftsleben, sondern auch die ausgezeichnete Lebensqualität in NRW mit abwechslungsreichen Städten und Landschaften, sechs UNESCO-Weltkulturerbestätten sowie einem vielfältigen Kultur- und Freizeitangebot.

Zahlen & Fakten (2020)

	Total
Fläche	34.112 km ²
Einwohnerzahl	179 Mio.
Bevölkerungsdichte	526 Einwohner pro km ²
Erwerbstätige	9,6 Mio.
BIP	697 Mrd. €
Import	221,6 Mrd. €
Export	176,2 Mrd. €

Nordrhein-Westfalen: Zentraler Logistik-Hub in Europa

NRW behauptet sich mit optimalen Standortbedingungen als zentraler Umschlagplatz für internationale Warenströme und Hotspot für die Logistikindustrie in Europa:

- strategische Lage im Herzen Europas
- ausgezeichnete Transport-Infrastruktur auf Wasser-, Straßen- und Schienenwegen
- sechs Flughäfen mit Verbindungen in alle Metropolen der Welt
- direkte Verbindungen zu den belgischen und niederländischen Seehäfen
- Anbindung an die Seidenstraße nach China

Die Logistikbranche ist eine der führenden Wachstumsindustrien in NRW. Mit über 24.000 Unternehmen, 364.000 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von 68 Milliarden Euro gehört sie zu den größten Sektoren im Land.

Flächen für Logistikprojekte

In NRW haben einheimische und internationale Investoren die Möglichkeit, Flächen frei von Altlasten oder Nutzungsbeschränkungen, in zentraler Lage mit exzellenter Verkehrsanbindung sowie zu guten Preisen zu finden. Rund ein Viertel aller deutschen Logistikzentren steht in NRW. So haben sich bereits Global Player wie Amazon, Esprit, TKMaxx oder Zalando mit ihren Distributionszentren hier niedergelassen. Ein wichtiges Kriterium für die Standortentscheidung all dieser Unternehmen waren ausreichende Flächen für mögliche Erweiterungen.

Pro Jahr werden in NRW ca. eine Million Quadratmeter neue Logistikfläche geschaffen. Mehr als zwei Drittel aller logistischen Investitionsprojekte sind Neubauten, während alle anderen Projekte auf Basis bestehender Objekte erweitern, umbauen oder erneuern.

Mit Innovationstransfer fit für die Zukunft

Die Verlagerung der Warenströme und das wachsende Güteraufkommen erfordern nicht nur eine leistungsfähige Infrastruktur, sondern auch effiziente Lösungen für eine moderne Logistikwirtschaft. In NRW entwickeln Forschung und Unternehmen in enger Zusammenarbeit die Logistik der Zukunft.

Mit dem Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund hat die weltweit größte Forschungseinrichtung im Bereich Logistik ihren Sitz in NRW und im EffizienzCluster LogistikRuhr entwickeln mehr als 160 Unternehmen gemeinsam mit 12 Forschungseinrichtungen wichtige Technologien für die Branche. Dieses Know-how nutzen die hier ansässigen Logistik-Unternehmen im internationalen Wettbewerb.

Frequently Asked Questions

Für ausländische Unternehmen aus dem Transportbereich, die sich in NRW ansiedeln möchten, ist es wichtig, sich frühzeitig mit den relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen auseinanderzusetzen. Die nachfolgenden FAQ liefern einen kompakten Überblick zu den wesentlichen Fragestellungen. Die Zusammenstellung wurde vom Kompetenzteam Transport & Logistik der Kanzlei TIGGES Rechtsanwälte verfasst. Sie dient der allgemeinen Information, stellt keine individuelle Rechtsberatung dar und kann diese auch nicht ersetzen.

Welche Rechtsform ist für ein Unternehmen aus der Transportbranche für die Ansiedlung in Deutschland geeignet?

Bei der Gründung eines ausländischen Tochterunternehmens stellt sich für Unternehmer aus jeder Branche die Frage, welche Rechtsform für die konkrete Geschäftsidee geeignet ist. Der Wahl der passenden Rechtsform soll hierbei nicht nur der Gedanke zugrunde liegen, welche Rechtsform aus Sicht der Haftung, der Kosten oder des organisatorischen Aufwands die günstigste ist; vielmehr sollte auch in den Blick genommen werden, welche Rechtsform etwaigen mit der jeweiligen Branche verbundenen gesetzlichen Anforderungen am Besten gerecht wird.

Dies betrifft insbesondere die Geschäftstätigkeit in der Transportbranche, da deren Ausübung erlaubnispflichtig und daher mit einer Vielzahl von gesetzlichen Anforderungen verbunden ist.

Ausländische Transportunternehmer, vor allem diejenigen, die z.B. schon im Rahmen von Kabotage in Deutschland gefahren sind, und die ihre Tätigkeit erweitern und ihre Präsenz in Deutschland stärken möchten, fragen sich, ob es möglich ist, die bereits im Ausland vorhandenen Strukturen zu nutzen und in Form einer (selbstständigen) Zweigniederlassung in Deutschland tätig zu sein. Da die Möglichkeit über eine eingetragene Zweigniederlassung zu agieren dem europäischen Gesetzgeber zu verdanken ist, ist diese Option insbesondere in anderen EU-Mitgliedstaaten bekannt.

Es ist jedenfalls durchaus möglich in Deutschland über eine eingetragene Zweigniederlassung tätig zu sein. Von Vorteil ist hierbei, dass:

- die Zweigniederlassung schon zum Zeitpunkt der Beschlussfassung entsteht, denn für diese Rechtsform ist die Eintragung in das deutsche Handelsregister nur deklaratorisch,
- es kostengünstiger ist, weil die Zweigniederlassung mit keinem vorgeschriebenen Stammkapital ausgestattet werden muss.

Da jedoch die Zweigniederlassung keine eigene juristische Person und daher kein selbstständiger Träger von Rechten und Pflichten ist, sondern als (Vermögens-)Teil des ausländischen Unternehmens fungiert, kann es in der Praxis schwerfallen, den für den Güterverkehr zuständigen deutschen Behörden die Erfüllung der für Transportunternehmen vorgesehenen gesetzlichen Anforderungen nachzuweisen. Das betrifft insbesondere den Nachweis der Leistungsfähigkeit und die damit verbundene Pflicht zur Vorlage von Unterlagen, die dem ausländischen Rechtssystem fremd sind. Zu beachten ist z.B., dass – unabhängig davon, ob die Zweigniederlassung eine eigene Buchhaltung führt oder nicht – ihr Vermögen der ausländischen Hauptniederlassung zugeordnet wird. Kurzum: die Selbstständigkeit der Zweigniederlassung auf der einen Seite und ihre Abhängigkeit von der ausländischen Hauptniederlassung auf der anderen Seite, führen im Alltag zu praktischen Problemen und Mehraufwand.

Unsere langjährige Beratungserfahrung zeigt, dass sich der mit der Gründung einer eigenen Gesellschaft verbundene Aufwand kurz-, mittel- und langfristig lohnt und daher im Vergleich zur Zweigniederlassung zu bevorzugen ist. Eine für Gründungen in der Transportbranche in Deutschland bewährte Rechtsform ist die Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH).

Welche Voraussetzungen müssen für die Aufnahme der Tätigkeit in der Transportbranche in Deutschland erfüllt sein?

Die Grundvoraussetzungen für das Tätigwerden in der Transportbranche ergeben sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009. Es handelt sich um bereits in den Rechtssystemen anderer EU-Mitgliedsstaaten bekannte Grundvoraussetzungen d.h.

- Niederlassung in einem Mitgliedstaat,
- Zuverlässigkeit (s. Punkt 5)
- finanzielle Leistungsfähigkeit (s. Punkt 5)
- fachliche Eignung (s. Punkt 5)

Braucht das Tochterunternehmen in Deutschland eine Erlaubnis? Werden ausländische Erlaubnisse, Genehmigungen, Lizenzen etc. in Deutschland anerkannt?

Die Ausübung der Geschäftstätigkeit in der Transportbranche wird im deutschen Güterkraftverkehrsgesetz geregelt.

Der gewerbliche Güterkraftverkehr ist grundsätzlich erlaubnispflichtig. Die Erlaubnis wird benötigt, wenn der gewerbliche Transport mit Kraftfahrzeugen von mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeführt wird. Die Erlaubnis wird für die Dauer von bis zu zehn Jahren erteilt.

Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis ist in der Regel die Wirtschaftsbehörde der jeweiligen Gemeinde. Die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Sitz des antragstellenden Unternehmens, also z.B. dem Sitz der antragstellenden GmbH (s. Punkt 1).

Beabsichtigt der Unternehmer nicht nur auf dem Gebiet Deutschlands, sondern international tätig zu sein, empfiehlt sich die Beantragung der sog. Gemeinschaftslizenz im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009. Wird die Gemeinschaftslizenz erteilt, so gilt sie für den Unternehmer als Erlaubnis nach dem Güterkraftverkehrsgesetz, es sei denn, dass die Beförderung aus Deutschland in einen Staat erfolgt, der weder Mitglied der Europäischen Union noch ein Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, noch die Schweiz ist. In einem solchen Fall wird die deutsche Erlaubnis separat benötigt.

Da die neu gegründete deutsche Gesellschaft eine separate Rechtsperson ist und eine eigene Erlaubnis benötigt, können Erlaubnisse, Genehmigungen oder Lizenzen, über die ggf. die Muttergesellschaft verfügt, nicht verwendet werden. Diese werden auch nicht anerkannt.

Beschäftigt die neu gegründete deutsche Gesellschaft ausländische Arbeitskräfte, so ist es möglich, dass die für diese Personen ausgestellten ausländischen Nachweise, z.B. der fachlichen Eignung, in Deutschland anerkannt werden. Darüber entscheidet die für den Erlass der Erlaubnis zuständige Behörde.

Wie lange dauert das Verfahren zur Einholung der Erlaubnis? Welche Kosten fallen an?

Bevor der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis oder der Gemeinschaftslizenz gestellt wird, müssen alle Unterlagen, die Anlagen zum Antrag darstellen und die die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen nachweisen, eingeholt werden. Dieser Prozess kann bis zu 2 Monate dauern. Bei den einzuholenden Unterlagen ist unbedingt zu beachten, dass sie bei Einreichung des kompletten Antrags nicht älter als 3 Monate sein dürfen.

Das Verfahren auf Erteilung der Erlaubnis oder der Gemeinschaftslizenz kann ab dem Zeitpunkt der Einreichung des kompletten Antrags inkl. Anlagen bis zu 3 Monate dauern. Es kommt in der Praxis häufig vor, dass die zuständige Transportbehörde schneller über den Antrag entscheidet, sofern ihr ein vollständiger Antrag vorliegt. Die Behörde hat das Recht sich vor Ort ein Bild von den Gegebenheiten beim Antragsteller zu machen und Gespräche zu führen. Aus diesem Grund ist zu empfehlen, die Transportbehörde schon vor Einreichung des Antrags zu kontaktieren, um die vollständige Liste der einzuholenden Dokumente vorab abzustimmen und herauszufinden, ob die Behörde vor Erteilung der Gemeinschaftslizenz ein Gespräch wünscht.

Die Kosten für die Erteilung der Erlaubnis / der Gemeinschaftslizenz variieren von Stadt zu Stadt und liegen in der Regel bei einem Betrag zwischen 120 – 700 EUR. Für die Ausstellung jeder weiteren Ausfertigung (beglaubigte Kopien) der Lizenz stellen die Behörden weitere 30 bis 120 EUR in Rechnung.

Welche Unterlagen müssen bei Antragsstellung vorgelegt werden?

Bei Antragsstellung hat der Unternehmer mit entsprechenden Bescheinigungen nachzuweisen, dass er die Grundvoraussetzungen erfüllt.

Zu beachten ist auch hier, dass die vorgelegten Bescheinigungen zum Zeitpunkt der vollständigen Antragsstellung nicht älter als 3 Monate sein dürfen.

Eine abschließende Liste der einzureichenden Unterlagen gibt es nicht. Die Anforderungen an Unterlagen können deutschlandweit variieren. Auch von der gewählten Rechtsform hängt ab, welche Unterlagen einzureichen sind. Es ist daher empfehlenswert, die im konkreten Fall zuständige Behörde vorab zu kontaktieren, um zu erfahren welche Unterlagen die Behörde verlangen wird.

a) Niederlassung in einem Mitgliedstaat

Die Niederlassung in einem Mitgliedstaat wird durch Vorlage des Gesellschaftsvertrages, der Gesellschafterliste, des Handelsregisterauszuges, des Mietvertrags über die gewerblichen Räumlichkeiten und des Mietvertrages über die LKW-Stellplätze nachgewiesen.

b) Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeit hat der Unternehmer durch Vorlage der Auskunft aus dem Gewerbezentralregister und von Unbedenklichkeitsbescheinigungen des Finanzamtes, der Stadtkasse, der Krankenkasse und der Berufsgenossenschaft nachzuweisen.

Die Führungskräfte des Unternehmens (bei der GmbH die Geschäftsführer, bei Personengesellschaft alle persönlich haftenden Gesellschafter) sowie der Verkehrsleiter müssen zusätzlich polizeiliche Führungszeugnisse, Auskünfte aus dem Gewerbezentralregister und zumeist auch steuerliche Unbedenklichkeitsbescheinigungen vorlegen.

In Bezug auf die Voraussetzung der Zuverlässigkeit ist darauf hinzuweisen, dass die Vorschriften der EU-Verordnung Nr. 1071/2009 eine Auflistung von Bereichen enthalten, in denen eine Verurteilung zum Verlust der Zuverlässigkeit führt. Im Rahmen des im Jahr 2020 verkündeten EU-Mobilitätspakets I wurde die bisher geltende Auflistung um weitere Bereiche ergänzt. So werden ab dem 21.02.2022 auch Verurteilungen für Entsende- und Kabotageverstöße im Güterkraftverkehr zum Verlust der Zuverlässigkeit führen.

c) Leistungsfähigkeit

Die finanzielle Leistungsfähigkeit erfolgt durch Vorlage eines Eigenkapitalnachweises. Die Höhe des erforderlichen Eigenkapitals des Unternehmers hängt von der Zahl der eingesetzten Fahrzeuge ab. Für das erste Kraftfahrzeug ist das Vorliegen eines Eigenkapitals in Höhe von 9.000 EUR erforderlich. Für jedes weitere Kraftfahrzeug beträgt das erforderliche Eigenkapital jeweils 5.000 EUR. Der Nachweis der vorgenannten Beträge ist unabhängig davon, wie der eingesetzte Fuhrpark rechtlich organisiert ist (Eigentum, Miete/Pacht, Leasing). Der Eigenkapitalnachweis erfolgt durch eine Erklärung des für den Unternehmer tätigen Steuerberaters oder Buchhalters.

Möglich ist auch die Erbringung dieses Nachweises durch die Vorlage einer durch ein Kreditinstitut oder eine Versicherung ausgestellten Bank- oder Versicherungsgarantie. Da jedoch die neu gegründeten Gesellschaften über keine Bankhistorie verfügen, ist die Möglichkeit der Einholung einer solchen Garantie in der Praxis wenig realistisch.

d) Fachliche Eignung

Den Nachweis der fachlichen Eignung zur Führung eines Transportunternehmens erbringt man in der Regel durch das Ablegen einer entsprechenden Prüfung bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer.

Der Nachweis der fachlichen Eignung wird vom Verkehrsleiter verlangt. Sehr oft sind Geschäftsführer und Verkehrsleiter ein und dieselbe Person. Wird der Verkehrsleiter jedoch nicht aus dem Geschäftsführerkreis gewählt, so müssen die Geschäftsführer des Unternehmens die fachliche Eignung für sich selbst nicht mehr nachweisen.

Verfügt der Verkehrsleiter über einen ausländischen Nachweis der fachlichen Eignung, so muss im Falle erfolgreicher Anerkennung seiner Zertifikate die Prüfung bei der Industrie- und Handelskammer in Deutschland nicht mehr abgelegt werden. Die Anerkennung von vergleichbaren ausländischen Zertifikaten prüfungsberechtigter Stellen funktioniert im Regelfall ohne größere Probleme.

Bitte beachten Sie, dass im vorliegenden Beitrag nur die grundlegenden Dokumente aufgeführt werden, die für die Beantragung der Erlaubnis / der Gemeinschaftslizenz erforderlich sind, und dass diese Zusammenstellung nicht abschließend ist. Aufgrund der unterschiedlichen Praxis der Behörden in den einzelnen Gemeinden wird empfohlen, vor Einreichung des Antrags die zuständige Gemeindeverwaltung zu kontaktieren und diese zu bitten, eine vollständige Liste der von ihr verlangten Dokumente zuzusenden. Dies wird dazu beitragen, formale Mängel zu vermeiden und eine Verzögerung des Verfahrens zu verhindern.

Welche Voraussetzung muss der Verkehrsleiter erfüllen? Kann der Verkehrsleiter aus dem Ausland sein?

Jeder in der Transportbranche tätige Unternehmer muss bei der Stellung des Antrags auf Erteilung der Erlaubnis / der Gemeinschaftslizenz einen Verkehrsleiter benennen. Zu den Aufgaben des Verkehrsleiters gehört die operative und kontinuierliche Leitung der Transporttätigkeit des Unternehmens. Der Verkehrsleiter muss zuverlässig und fachlich geeignet sein. Diese Eigenschaften des Verkehrsleiters sind bei der Antragstellung nachzuweisen.

Der Verkehrsleiter muss über eine echte Verbindung zu dem neu gegründeten Unternehmen verfügen – er kann Eigentümer / Gesellschafter oder Geschäftsführer dieses Unternehmens sein, er kann aber auch als Verkehrsleiter aufgrund eines Arbeitsvertrages beschäftigt sein.

Obwohl die Bestimmungen der Verordnung nicht vorschreiben, dass der Verkehrsleiter im Inland seinen ständigen Wohnsitz haben muss, ist es angesichts der Rechtsprechung der deutschen Gerichte nicht empfehlenswert, dass der Verkehrsleiter für das Transportunternehmen ausschließlich vom Ausland aus tätig wird.

In der Rechtsprechung der deutschen Gerichte hat sich die Ansicht etabliert, dass der Verkehrsleiter in der Lage sein muss, den Verkehr auf der Grundlage seines Arbeitsvertrags, seiner Arbeitszeit, seines Gehalts und seiner Unternehmensstruktur tatsächlich zu leiten. Dies bedingt daher auch das Erfordernis der physischen Präsenz des Verkehrsleiters im Unternehmen, und zwar in dem Maße, dass die Ausübung einer effektiven Kontrolle über die operativen Verkehrsabläufe des Unternehmens gewährleistet wird.

Kann das neu gegründete deutsche Unternehmen mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen fahren?

Dem Wortlaut des Art. 5 Buchstabe b) der EU-Verordnung Nr. 1071/2009 ist ausdrücklich zu entnehmen, dass die Voraussetzung der Niederlassung eines Transportunternehmens im Inland bereits dann erfüllt ist, wenn das Unternehmen u.a. über ein einzelnes im Inland zugelassenes Fahrzeug verfügt. Die Zulassung des einzelnen Fahrzeugs in Deutschland kann auch erst nach Einholung der Erlaubnis bzw. der Gemeinschaftslizenz erfolgen. Das ermöglicht dem Unternehmen in der Antragsphase gewisse Kosten zu sparen. Bei Antragstellung ist nur die Liste der Fahrzeuge vorzulegen sowie der Nachweis zu erbringen, dass der Antragsteller über einen Titel verfügt, der ihn zur Nutzung der in der Liste genannten Fahrzeuge berechtigt. Als Nachweis dafür kann ein ggf. auch bedingter (Vor-) Kauf-, Miet-, Pacht- oder Leasingvertrag vorgelegt werden.

Deutsche Behörden haben nach unserer Erfahrung zwar oft den Wunsch, dass alle im Rahmen der Transporttätigkeit des in Deutschland ansässigen Unternehmens genutzten Fahrzeuge zu jeder Zeit auch in Deutschland zugelassen sind, was den Behörden die Überwachung der Einhaltung der technischen Sicherheitsstandards durch das Transportunternehmen erleichtern würde, eine ausdrückliche Rechtsgrundlage für eine solche Forderung findet sich aber im europäischen Recht nicht. Nach deutschem Fahrzeugzulassungsrecht (§ 20 Fahrzeugzulassungsverordnung) kann ein in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassenes Fahrzeug vorübergehend (max. 12 Monate ab dem in der Verordnung genannten Zeitpunkt) am Verkehr im Inland teilnehmen, es sei denn, dass ein regelmäßiger Standort dieses Fahrzeugs in Deutschland begründet wird. Die Folge der Begründung eines regelmäßigen Standorts des Fahrzeugs in Deutschland ist die Entstehung der Pflicht, das Fahrzeug in Deutschland zuzulassen. Die Feststellung, wann ein regelmäßiger Standort begründet wird, ist umstritten und bedarf der Prüfung der Umstände des jeweiligen Einzelfalles. Nach manchen Ansichten wird ein regelmäßiger Standort erst nach monatelanger Nutzung des Fahrzeugs in Deutschland (z.B. Nutzung des Fahrzeugs über 3 oder 6 Monate) begründet. Nach anderen Ansichten reicht für die Begründung des regelmäßigen Standorts schon der Umstand, dass das Fahrzeug durch ein in Deutschland organisiertes und niedergelassenes Unternehmen genutzt wird.

Vorausgesetzt, dass mindestens ein Fahrzeug aus dem Fuhrpark des neu gegründeten deutschen Unternehmens in Deutschland zugelassen ist, kann dieses Unternehmen zumindest zum Beginn seiner Tätigkeit auch mit den anderen im Ausland zugelassenen Fahrzeugen fahren, allerdings ohne dass diese in Deutschland einen regelmäßigen Standort begründen. Da die Problematik der Standortbegründung nicht selten unklar und das damit verbundene Risiko der eventuellen Verletzung des deutschen Fahrzeugzulassungsrechts nicht ausgeschlossen ist, empfiehlt es sich, die eingesetzten Fahrzeuge frühzeitig in Deutschland zulassen zu lassen.

Neben den bereits erwähnten Unterlagen ist dem Antrag auf Erteilung der Erlaubnis / der Gemeinschaftslizenz zumeist auch der Miet- bzw. Pachtvertrag über die LKW-Stellplätze beizufügen.

Kann das neu gegründete deutsche Unternehmen ausländische Fahrer beschäftigen?

Aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums stammende Fahrer benötigen für ihre Beschäftigung in Deutschland keine Erlaubnis und können ohne weiteres beim neu gegründeten Unternehmen eingestellt werden.

Problematischer ist die Lage der Fahrer aus den sog. Drittländern (u.a. aus der Ukraine, Weißrussland, Serbien oder Mazedonien). Fahrer aus diesen Ländern benötigen einen Aufenthaltstitel, der auch die Erwerbstätigkeit gestattet. Der Aufenthaltstitel ist vor der Einreise nach Deutschland bei der zuständigen deutschen Auslandsvertretung (Botschaft oder Konsulat) einzuholen.

Soll der Aufenthaltstitel die Erwerbstätigkeit gestatten, muss in der Regel die Agentur für Arbeit der Erteilung zustimmen.

Die Zustimmung kann den ausländischen Fahrern erteilt werden, wenn sie:

1. die EU- oder EWR-Fahrerlaubnis und
 2. die Grundqualifikation oder beschleunigte Grundqualifikation nach der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003
- besitzen die für die Ausübung der Fahrerbeschäftigung erforderlich sind.

Die Zustimmung wird durch die Agentur für Arbeit nach Vorrangprüfung erteilt, d.h. die Agentur prüft vor Erteilung der Zustimmung, ob die Beschäftigung eines ausländischen Bürgers sich nicht nachteilig auf den deutschen Arbeitsmarkt auswirkt und ob bevorzugte Arbeitnehmer wie deutsche Staatsbürger, EU-Bürger und Bürger aus den EWR-Staaten nicht verfügbar sind.

Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass die Arbeits- und Vergütungsbedingungen für ausländische Arbeitnehmer denen deutscher Arbeitnehmer entsprechen müssen.

Für ausländische Fahrer, die ihre Beschäftigung in Deutschland schon nach Vollendung des 45. Lebensjahres aufnehmen würden, sind weitere Voraussetzungen hinsichtlich der Höhe der dem Fahrer zu zahlenden Vergütung zu beachten.

Im Falle von Berufskraftfahrern, die in ihrem Heimatland eine qualifizierte zweijährige Berufsausbildung abgeschlossen haben und als Fachkräfte im Sinne des Fachkräfteeinwanderungsgesetzes einzustufen sind, könnte ferner grundsätzlich das beschleunigte Fachkräfteverfahren in Anspruch genommen werden. Vorteil des beschleunigten Verfahrens ist, dass im Falle der Anerkennung der qualifizierten Ausbildung die Vorrangprüfung nicht mehr vorgenommen werden muss. Im Rahmen des beschleunigten Verfahrens ist der künftige Arbeitgeber des einzureisenden Drittstaatsangehörigen in Kontakt mit den Behörden und kann für ihn die meisten Formalitäten erledigen.

Aus unserer Erfahrung ergibt sich jedoch, dass nicht in allen Ländern eine der deutschen Ausbildung ähnliche Ausbildung angeboten wird.

Zu beachten ist weiter, dass die Inanspruchnahme des beschleunigten Fachkräfteverfahrens die Entrichtung einer Gebühr in Höhe von 411,00 EUR voraussetzt. Ferner werden eine weitere Visumgebühr in Höhe von 75,00 EUR sowie Gebühren für die Anerkennung der Berufsqualifikation zur Zahlung fällig.

Müssen ausländische Fahrer deutsche Sprachkenntnisse nachweisen?

Da der ausländische Fahrer während des Verfahrens zur Einholung des Aufenthaltstitels die für ihn zuständige deutsche Vertretung zu besuchen hat, werden mindestens Grundkenntnisse der deutschen Sprache vorausgesetzt.

Mit dem Fachkräfteeinwanderungsgesetz wurde die Zentrale Servicestelle für berufliche Anerkennung (ZSBA) geschaffen. Diese soll in Deutschland beschäftigte Fachkräfte durch den Anerkennungsprozess begleiten und berät, ohne selbst Anerkennungsverfahren durchzuführen. Als zuständige Anerkennungsstellen für Berufskraftfahrer in NRW werden die „Bergische Industrie und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid“ in Wuppertal sowie die IHK Foreign Skills Approval in Nürnberg angegeben.

Aus den auf der Website der ZSBA veröffentlichten Informationen ergibt sich, dass der Nachweis von Deutschkenntnissen im Anerkennungsverfahren als Berufskraftfahrer in NRW nicht erforderlich ist.

Allerdings gibt es in NRW seit dem 02.03.2020 die Zentralstelle Fachkräfteeinwanderung NRW (ZFE NRW). Diese unterstützt Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber dabei, die aufenthaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung des Visums zu erfüllen. Aus der auf der Website der ZFE NRW veröffentlichten Checkliste mit Unterlagen, die für die Durchführung des Fachkräfteeinwanderungsgesetzes benötigt werden und die von jedem Antragsteller eingereicht werden müssen, ergibt sich, dass unter den „Generellen Unterlagen“ u.a. der Nachweis über Sprachkenntnisse der deutschen Sprache mindestens Niveau A1 vorgelegt werden soll.

Die in Deutschland beschäftigten ausländischen Fahrer sollten mithin über deutsche Sprachkenntnisse mindestens auf dem Niveau A1 verfügen.

Welche Mindestlohnbestimmungen sind für die Fahrer zu beachten?

Für Berufskraftfahrer gilt der gesetzliche deutsche Mindestlohn.

Seit dem 1. Januar 2022 schreibt der Gesetzgeber einen Brutto-Mindestlohn in Höhe von 9,82 EUR pro Stunde vor. Ab dem 1. Juli 2022 soll der Mindestlohn 10,45 EUR pro Stunde betragen. Nach dem durch das Bundeskabinett vorgeschlagenen Gesetzesentwurf soll der Brutto-Mindestlohn ab dem 1. Oktober 2022 12,00 EUR betragen.

Zu beachten ist auch, dass Berufskraftfahrern neben dem Arbeitsentgelt regelmäßig Übernachtungs- und Verpflegungspauschalen zustehen, die in aller Regel zusätzlich zum Lohn zu zahlen sind.

Welche Änderungen werden sich durch das EU-Mobilitätspaket für Transportunternehmer innerhalb der EU ergeben?

Das im Jahr 2020 verkündete Mobilitätspaket I bringt viele Änderungen für das tägliche Geschäft der Transportunternehmen mit sich. Unter dem Mobilitätspaket I ist eine Reihe von Vorschriften zu verstehen, die durch das Europäische Parlament und den Rat erlassen worden sind. Es handelt sich hierbei um die Verordnungen (EU) 2020/1054, 2020/1055 und 2020/1056, sowie um die Richtlinie (EU) 2020/1057. Diese Regelungen ändern teilweise die bisher geltenden Vorschriften, darunter die Kernvorschriften für die europäische Transportbranche d.h. die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, teilweise regeln sie aber auch bisher noch nicht einheitlich regulierte Bereiche.

Obwohl die Geltung einzelner Neuregelungen zeitlich ausgedehnt wurde (viele Neuregelungen gelten ab dem 22. Februar 2022, manche sogar erst ab dem 01. Juli 2026), verlangt die neue Rechtslage in manchen Bereichen die Umstellung bisher angewandter Geschäftsmodelle

Die neuen Regelungen sorgen einerseits für bessere Arbeitsbedingungen der Fahrer (z.B. Änderungen im Bereich der Arbeitszeit der Fahrer, neue Ruhezeitregelungen), andererseits bringen sie neue Pflichten für die Transportunternehmen mit sich, deren Umsetzung mit Kosten- und Organisationsaufwand verbunden sein wird.

Einige ausgewählte Änderungen:

- die Einführung von Mindestintervallen, innerhalb derer die eingesetzten Fahrzeuge zum Sitz des Transportunternehmers zurückkehren sollen,
- verpflichtende Rückkehr des Fahrers an seinen Wohnort oder an den Sitz des Transportunternehmens in vierwöchigen Zeitabständen,
- die Einführung der viertägigen Karenzzeit bevor weitere Kabotagebeförderungen innerhalb desselben Landes mit demselben Fahrzeug durchgeführt werden.

Die Einführung der viertägigen Karenzzeit bei Kabotagebeförderungen ist die Antwort des EU-Gesetzgebers auf diejenigen Stimmen der inländischen Branchenvertreter, für die der Wettbewerb mit oft günstigeren osteuropäischen Transportunternehmen spürbar wurde. Obwohl letztere auf weitergehende Liberalisierung der Kabotageregelungen gehofft hatten, entschied sich der europäische Gesetzgeber dazu die bereits geltenden Schutzmaßnahmen zu erweitern. Zwar sind die einzelnen Mitgliedstaaten berechtigt, von der neu eingeführten Karenzzeit abzusehen bzw. diese für die ausländischen Transportunternehmer günstiger zu gestalten; es ist aber z.B. in Bezug auf den Deutschen Gesetzgeber damit zu rechnen, dass von dieser Berechtigung kaum Gebrauch gemacht wird.

Nach der bisherigen Rechtslage was es den Transportunternehmen erlaubt, nach Durchführung von drei Kabotagebeförderungen in einem Mitgliedstaat, eine grenzüberschreitende Beförderung durchzuführen, und dann in den einen Mitgliedstaat zurückzukehren, um dort wiederum drei weitere Kabotagebeförderungen durchzuführen. Angelehnt an diese Möglichkeiten haben viele Transportunternehmer ihr Geschäftsmodell so ausgearbeitet, dass die eingesetzten Fahrzeuge nicht selten länger im Ausland unterwegs waren als in ihren Heimatländern. Von dieser Praxis werden die Transportunternehmen absehen müssen, indem sie nun verpflichtet werden, nach Durchführung von drei zulässigen Kabotagebeförderungen in einem Mitgliedstaat, diesen Mitgliedstaat für mindestens 4 Tage zu verlassen. Mit den besprochenen Neuregelungen möchte der gemeinschaftliche Gesetzgeber den nur gelegentlichen Charakter der Kabotage stärken. Die Einhaltung dieser Einschränkungen soll durch Anwendung entsprechender Tachografen gewährleistet werden, die die Grenzübertritte registrieren.

Die Einführung der viertägigen Karenzzeit zusammen mit der Einführung von Mindestintervallen, innerhalb derer die eingesetzten Fahrzeuge zum Sitz des Transportunternehmers zurückkehren sollen, binden diesen Transportunternehmen mehr an ihren Sitz, als das bisher der Fall war. Die Pflicht, das Fahrzeug regelmäßig an den Sitz des Unternehmens zurückkehren zu lassen, erweckt nicht nur umweltrechtliche Bedenken, sondern kann für Transportunternehmen, welche ihren Sitz nahe der Außengrenze der Europäischen Union haben, angesichts der damit verbundenen Kosten existenzbedrohend sein.

Eine Auswirkung der Maßnahmen des Mobilitätspakets könnte daher sein, dass ausländische Transportunternehmen ihre bisherigen Geschäftsmodelle überdenken und eine regionale Ausweitung ihrer Tätigkeit, sei es durch Gründung einer Tochtergesellschaft, sei es durch Errichtung einer selbstständigen Niederlassung, in den Blick nehmen. Diese Entwicklung ist in Nordrhein-Westfalen bereits seit einigen Jahren zu beobachten, wobei zu erwarten ist, dass die deutschen Behörden zukünftig noch größeren Wert darauf legen werden, dass es sich bei Neugründungen nicht um Briefkastenfirmen, sondern um real existierende und vor Ort geführte Unternehmen handelt.



Kontakt

NRW.Global Business GmbH
Trade & Investment Agency of the
German State of North Rhine-Westphalia (NRW)

Die landeseigene Außenwirtschaftsförderungsgesellschaft NRW.Global Business ist Partner für alle Unternehmen bei Investitionsprojekten und der Ansiedlung in Nordrhein-Westfalen, bei der Erschließung von Wachstumsmärkten sowie der Vernetzung mit internationalen Geschäftspartnern.

Elena Matekina
 General Manager CEE | MENA
 +49 211 13000-146
matekina@nrwglobalbusiness.com
www.nrwglobalbusiness.com

TIGGES Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Die Kanzlei TIGGES berät Unternehmen aus Deutschland und dem Ausland in allen wesentlichen rechtlichen und steuerlichen Fragen ihrer nationalen und internationalen Geschäftstätigkeit. Einen besonderen Schwerpunkt bildet die Transport- und Logistikbranche.

Klaus-Peter Langenkamp
 Rechtsanwalt, Partner
 Fachanwalt für Internationales Wirtschaftsrecht,
 Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht
 +49 211 8687 223
langenkamp@tigges.legal
www.tigges.legal

Impressum

Herausgeber:

NRW.Global Business GmbH
Trade & Investment Agency of the
German State of North Rhine-Westphalia (NRW)
Völklinger Straße 4 40219 Düsseldorf, Deutschland
+49 211 13000 0
nrw@nrwglobalbusiness.com
www.nrwglobalbusiness.com

TIGGES Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Zollhof 8, 40221 Düsseldorf, Deutschland
+49 (0)211 8687 0
info@tigges.legal
www.tigges.legal

Verantwortlich (V.i.S.d.P.)

RA Dr. Michael Tigges, LL.M., M.M.
Annette Peis, General Manager Marketing / Presse

Stand: Mai 2022

Bildnachweise

Seite 1: @kalafoto – stock.adobe.com
Seite 14: @Chalabala – stock.adobe.com