BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel **501 65**	Fax **501 65**	Datum
2021-0.506.929	GSt/UV/NH/SP	Nermina Hajdarevic	DW 12460	DW 142460	06.08.2021

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer geändert wird

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Inhalt des Entwurfs:

Der oa Verordnungsentwurf dient in erster Linie der Umsetzung der EU-Richtlinie 2018/645 durch welche die EG-Richtlinie 2003/59 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der FahrerInnen bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr geändert wurde. Dabei handelt es sich unter anderem um die Anpassung und Spezifizierung der Schwerpunkte der Weiterbildung sowie der Dauer und Form der Weiterbildung, die Erweiterung der durch die antragstellende Ausbildungsstätte beizufügenden Unterlagen beim Einsatz von E-Learning oder Simulatoren, die Möglichkeit der Anrechnung von anderen speziellen Weiterbildungsmaßnahmen auf die Weiterbildung von Berufskraftfahrern, die Anpassung der Sachgebiete für die Grundqualifikationsprüfung und Weiterbildung, die Errichtung eines Bestellsystems für die Herstellung der Fahrerqualifizierungsnachweise im Scheckkartenformat und den Entfall des nationalen Fahrerqualifizierungsnachweises für Drittstaatenlenker im Personenkraftverkehr.

Darüber hinaus sollen weitere Änderungsvorschläge eingearbeitet werden wie zB die Festlegung einer maximalen Kursgröße, die Ermöglichung von Außenkursen, die Festlegung der Pflichten des Inhabers einer Ermächtigung als Ausbildungsstätte oder die Schaffung der Möglichkeit der Anrechnung der Lehrabschlussprüfung Berufskraftfahrer auf die Weiterbildung.

Das Wichtigste in Kürze:

- Die meisten Anpassungen der Verordnung an die Novelle der EU-Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung werden seitens der BAK grundsätzlich zur Kenntnis genommen.
- Die Einführung eines eigenen Fahrerqualifizierungsnachweises im Scheckkartenformat für LenkerInnen aus EU-Mitgliedstaaten, die keinen österreichischen Führerschein besitzen, und für FahrerInnen aus Drittstaaten im Personenverkehr wird begrüßt.
- Die Bestimmung über die Aufteilung der Vermittlung von Kenntnisbereichen für die Weiterbildung und die Streichung der Mindestdauer der einzelnen Weiterbildungseinheiten werden abgelehnt.
- Weiterhin werden seitens der BAK bundesweit einheitliche Rahmenbedingungen für die Durchführung von E-Learning-Kursen gefordert.
- Die BAK fordert die Umsetzung der seit vielen Jahren geforderten Kostentragung der Weiterbildung durch die ArbeitgeberInnen.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Vorab
Grundsätzlich stellt die BAK fest, dass die gegenständliche Novellierung der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer (GWB) seit zumindest sieben Jahren diskutiert wird und es trotz weitgehender Einigung der Sozialpartner im Unterarbeitsausschuss Logistik im Rahmen des Gesamtverkehrsplan für Österreich des BMVIT zu keiner Überarbeitung der GWB kam. Die BAK hat mehrfach auf das Umsetzungserfordernis mit Mai 2020 der EU-Richtlinie 2018/645 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr hingewiesen. Nunmehr ist Österreich mit einem Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission konfrontiert und muss in aller Eile die ausstehende Novellierung der GWB nachholen. Die BAK kritisiert den dadurch entstandenen Zeitdruck, da auf weitere Verbesserungsmöglichkeiten hingewiesen werden muss, die im gegenständlichen Entwurf nicht berücksichtigt wurden.

Zu Z 2 und Z 4 (§ 4 Abs 1 und § 9)
Die Anmeldefrist zur Prüfung und die Frist für die Wiederholungsprüfung soll von sechs Wochen auf vier Wochen verkürzt werden. Dies wird grundsätzlich begrüßt, wobei wir für eine noch kürzere Frist von zwei Wochen plädieren. In der Praxis hat sich nämlich gezeigt, dass sechs Wochen unverhältnismäßig lang sind und so wie bei der Führerscheinprüfung eine zweiwöchige Frist angemessen wäre. Bei der kommissionellen mündlichen Prüfung zeigt sich nämlich sehr oft, dass die Prüfungswerber bereits eine „Einstellungszusage“ eines Arbeitgebers haben und dann wegen einer knappen Entscheidung der Prüfungskommission mindestens 6 Wochen auf den neuerlichen Prüfungsantritt warten müssen und damit weiter mit Arbeitslosigkeit konfrontiert sind.

Zu Z 5 (§ 10 Abs 1)
Die BAK begrüßt, dass hier ihre langjährige Forderung berücksichtigt wurde und die bisherige intransparente Festsetzung der Prüfungsgebühr durch den konkreten Betrag von 300,- Euro in der Verordnung ersetzt wurde.

Die BAK fordert darüber hinaus die Übernahme der Aus- und Weiterbildungskosten durch die ArbeitgeberInnen, da insbesondere die Weiterbildung im Interesse des Unternehmens liegt und Voraussetzung für die weitere Anstellung der KraftfahrlenkerInnen ist. Seit Jahren weist die BAK darauf hin, dass die Unternehmen – in Analogie zur Regelung über die Tragung der Aus- und Weiterbildungskosten für GefahrgutlenkerInnen im Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBG) und der dazugehörigen Verordnung – endlich Arbeitszeit und Geld bereitstellen und damit die Verantwortung für die Weiterbildung ihrer Lkw- und BusfahrerInnen übernehmen müssen.

Zu Z 7 (§ 12)
Die Aufteilung der in Anlage 1 aufgelisteten Kenntnisbereiche auf die Weiterbildung gewährleistete bis jetzt – mit Abstrichen – eine möglichst umfassende Auffrischung der unterschiedlichen Wissensbereiche von Lkw- und BusfahrerInnen. Die in den Erläuterungen erwähnte Arbeitsgruppe Berufskraftfahrer (Vertreter der Sozialpartner, Anbieter von Weiterbildungen sowie Vertreter einiger Bundesländer) hat sich für ein möglichst hohes und breites Niveau der Kenntnisvermittlung ausgesprochen. Daher wurde im entsprechenden Vorschlag dieser Arbeitsgruppe einerseits an der Aufteilung der Kenntnisbereiche in fünf Module zu je sieben Stunden festgehalten und andererseits festgelegt, dass sämtliche der in Anlage 1 für die jeweilige Führerscheinklasse bestimmten Sachgebiete zu vertiefen und zu wiederholen sind.

Im vorliegenden Verordnungsentwurf werden nunmehr die Intentionen der Arbeitsgruppe nicht mehr berücksichtigt. Durch die vorgeschlagenen Formulierungen ist keinesfalls gewährleistet, dass die Kenntnisse der LenkerInnen umfassend aufgefrischt werden sollen. Auch wenn, so wie bisher, bestimmte Sachgebiete wie zB die Verkehrssicherheit, schwerpunktmäßig vermittelt werden sollen, ist nicht auszuschließen, dass zB das hier genannte verpflichtende Sachgebiet 1e („Verkehrssicherheit und toter Winkel“) 35 Stunden lang vorgetragen und damit die Weiterbildung vollkommen entwertet wird. Aus Sicht der BAK gibt es auch nach der Novellierung der EU-Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung keine Notwendigkeit, von der Festsetzung von Mindeststundenanzahlen für die Vermittlung der Sachgebiete, von der Einteilung der bisherigen Sachgebiete in „Module“ zu sieben Stunden sowie von der Absolvierung sämtlicher Module abzugehen. Daher wird seitens der BAK § 12 Abs 1 des vorliegenden Entwurfes entschieden abgelehnt.

Die in Abs 5 vorgesehene Anrechnung der Lehrabschlussprüfung gemäß Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin – Ausbildungsordnung auf die erste der Lehrabschlussprüfung folgende Weiterbildung wird seitens der BAK begrüßt.

Zu Z 8 (§ 13 Abs 2 Z 6)
Gemäß § 12 Abs 2 werden in Umsetzung der EU-Richtlinie Bestimmungen über Weiterbildungsmaßnahmen in Form von E-Learning vorgesehen. Weiters wird hier in § 13 Abs 2 Z 6 festgehalten, dass der Antragsteller für die Zulassung als Ausbildungsstätte mit Unterlagen darstellen soll, wie er sich „eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und Kontrolle“ vorstellt.

Nach Ansicht der BAK wird damit der Umsetzung der novellierten EU-Richtlinie nicht Genüge getan. Die EU-Richtlinie sieht vor, dass „die Mitgliedstaaten eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und geeignete Kontrollmaßnahmen“ verlangen. Dazu ist nach Auffassung der BAK vom Verordnungsgeber ein Mindestmaß an Rahmenbestimmungen festzulegen. Wird es jedem Antragsteller überlassen, seine eigenen Vorschläge diesbezüglich in seinem Antrag bekanntzugeben, ist eine bundesweit einheitliche Vermittlung der Kenntnisbereiche über E-Learning nicht garantiert. Zusätzlich hält die BAK ihre langjährige Forderung nach bundesweit einheitlichen Vorgaben zur Gestaltung, Strukturierung und Abhaltung der E-Learning-Weiterbildungseinheiten aufrecht, um auch gewisse Mindestanforderung an die Programmierung derartiger Onlinekurse festlegen zu können.

Zu Z 9 (§ 13a)
Hier werden erstmalig in der GWB Pflichten für den Inhaber einer Ermächtigung zur Ausbildungsstätte festgeschrieben. Dies wird seitens der BAK als unbedingt notwendig erachtet und begrüßt. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Bestimmungen trotzdem zahnlos bleiben, weil trotz der reinen Aufzählung von Pflichten, weder in den zugrundeliegenden Gesetzen (Güterbeförderungs-, Gelegenheitsverkehrs- und Kraftfahrliniengesetz) noch im gegenständlichen Verordnungsentwurf Sanktionen gegen Verstöße vorgesehen sind. So bezieht sich zB die in § 23 Abs 1 Z 7 Güterbeförderungsgesetz enthaltene Sanktionsnorm („…andere als die in Z 1 bis 6 genannten Gebote oder Verbote dieses Bundesgesetzes oder der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht einhält…“) nur auf Unternehmer, die als Güterbeförderer tätig sind, nicht jedoch auf solche, die Aus- und Weiterbildungskurse veranstalten. Aus Sicht der BAK müssten für Inhaber von Aus- und Weiterbildungsstätten daher eigene Sanktionen vorgesehen werden wie zB ein Entzug der Ermächtigung.

Weitere Forderungen
Zu den wesentlichsten, einleitend erwähnten weiteren Punkten, die über den Entwurf hinausgehend in die GWB eingearbeitet werden sollten, fügt die BAK die folgenden Forderungen stichwortartig an:

- Über die Ausbildung zur Fahrerqualifizierung gibt es keinerlei gesetzliche Bestimmungen. 2006 wurde in Umsetzung der EG-Richtlinie fälschlich der Weg über die Option mit Beschränkung auf die Prüfung gewählt, was dazu geführt hat, dass zur Grundqualifikationsprüfung nur sehr schlecht vorbereitete Kandidaten kommen. Aus Sicht der BAK müssen Mindestinhalte der Grundausbildung festgelegt werden.
- Aus Sicht der BAK ist es im Sinne einer Effizienzsteigerung sinnvoll, die Teile der Grundqualifikationsprüfung, die bisher schriftlich beim Landeshauptmann zu

erledigen sind, online zu absolvieren; eine Kombination mit der Computerprüfung für den Führerschein in den Fahrschulen ist vorstellbar.

- 2008 wurde der Versuch unternommen, die Prüfungsfragen für die Grundqualifikationsprüfung bundesweit einheitlich zu gestalten. Seither wurde dieser bundeseinheitliche Fragenkatalog für den „multiple choice-Test“ und die „Praxissituationen“ nicht mehr an die aktuelle Gesetzeslage angepasst. So ist mit August 2020 zB das EU-Mobilitätspaket mit Änderungen der Sozialvorschriften im Straßenverkehr in Kraft getreten, das bisher in den Fragen keine Berücksichtigung fand. Die BAK fordert daher das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) auf, bundeseinheitliche Prüfungsunterlagen – so wie bei der Führerscheinprüfung – ausarbeiten zu lassen.
- Gleiches gilt für zum Großteil von privaten Anbietern angebotenen Lehrunterlagen, die zum Teil falsche Schwerpunkte setzen bzw die vorgeschriebenen Prüfungsinhalte der GWB unzureichend berücksichtigen. Diesbezüglich hat die BAK langjährig eine Zertifizierung dieser Unterlagen für österreichische Bedürfnisse durch das BMK verlangt.
- Für die Ausbilder in den Aus- und Weiterbildungsstätten wäre es sinnvoll, ein Mindestmaß an Fortbildung vorzusehen.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

Unterzeichner	Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte
Datum/Zeit-UTC	13.08.2021 22:01
Prüfhinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert. Auch ein Ausdruck dieses Dokuments hat gemäß § 20 E-Government-Gesetz die Beweiskraft einer öffentlichen Urkunde.