

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Stubenring 1
1011 Wien
E-Mail: st5@bmvit.gv.at

ZAHL
2001-BG-504/8-2006

DATUM
21.4.2006

CHIEMSEEHOF
✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG
landeslegistik@salzburg.gv.at
FAX (0662) 8042 - 2164
TEL (0662) 8042 - 2290

Herr Mag. Feichtenschlager

BETREFF

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 - GütbefG, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 - GelverkG, das Kraftfahrliniengesetz - KflG und das Führerscheingesetz - FSG geändert werden; Stellungnahme

Bezug: ZI BMVIT-167.530/0005-II/ST5/2006

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem im Gegenstand bezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

1. Allgemeines:

1.1. Durch das geplante Vorhaben wird die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (im Folgenden als „Richtlinie 2003/59/EG“ bezeichnet) umgesetzt. Die Richtlinie 2003/59/EG enthält „Vorschriften zur Qualitätssicherung für den Beruf des Kraftfahrers in Form einer Qualifikation sowohl für die Aufnahme als auch für die Ausübung des Berufs“ (Erwägungsgrund 4) und legt eine Pflicht des Kraftfahrers zu einer Grundqualifikation und zur Weiterbildung fest.

1.2. Das Land Salzburg lehnt die geplante Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG nicht nur im Hinblick auf die Kostenfolgen (dazu Pkt 2), sondern bereits im Hinblick auf die darin getroffenen grundsätzlichen Festlegungen ab:

Art 3 Abs 1 der Richtlinie 2003/59/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten, die entsprechenden Systeme für die Grundqualifikation und für die Weiterbildung einzurichten und räumt diesen bezüglich der Grundausbildung eine Wahlmöglichkeit zwischen den im Art 3 Abs 1 lit a sublit i und ii festgelegten Systemen ein. Diese beiden Systeme unterscheiden sich im Ergebnis nur darin, dass im Fall des Systems gemäß Art 3 Abs 1 lit a sublit i die Teilnahme an einem Unterricht obligatorisch, im Fall des Systems gemäß Art 3 Abs 1 lit a sublit ii dagegen fakultativ ist. Im Rahmen der Weiterbildung ist die Teilnahme an einem Unterricht gemäß Art 3 Abs 1 lit b der Richtlinie 2003/59/EG obligatorisch.

In den geplanten §§ 19a des Güterbeförderungsgesetzes - GütbefG, 14b des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996 - GelverkG und 44a des Kraftfahrliniengesetzes - KfIG wird die Entscheidung zugunsten des Systems gemäß Art 3 Abs 1 lit a sublit ii der Richtlinie 2003/59/EG getroffen. Die Prüfungen zum Nachweis der Grundqualifikation sind vor einer vom Landeshauptmann zu bestellenden Kommission abzulegen, der insgesamt fünf (!) Personen, darunter „ein geeigneter Beamter des höheren Dienstes als Vorsitzender“ angehören.

Die Erläuterungen geben keine Auskunft darüber, welche Überlegungen letztlich für die Entscheidung zugunsten des im Art 3 Abs 1 lit a sublit ii der Richtlinie 2003/59/EG enthaltenen Systems zum Nachweis der Grundqualifikation und für die Ablegung einer Prüfung vor einer vom Landeshauptmann zu bestellenden Prüfungskommission ausschlaggebend waren. Dem bloßen Hinweis auf „die Konzessionsprüfung gemäß § 5 Abs 5 GütbefG“ als Vorbild für die in den jeweiligen Abs 2 enthaltenen Bestimmungen zur Zusammensetzung der Prüfungskommissionen kann eine diesbezügliche nähere Begründung nicht entnommen werden: Prüfungen zum Nachweis der Grundqualifikation unterscheiden sich wesentlich von den Konzessionsprüfungen der Güter- und Personenbeförderungsgewerbe. Die Prüfungen zum Nachweis der Grundqualifikation umfassen neben dem theoretischen auch einen praktischen Prüfungsteil; allein dieser Prüfungsteil hat mindestens 120 Minuten zu dauern (vgl Anhang I, Abschnitt 2, Z 2.2 lit b der Richtlinie 2003/59/EG). Im Fall einer Realisierung des geplanten Vorhabens wird die Richtlinie 2003/59/EG auf die denkbar kostspieligste Art umgesetzt, ohne auch die Freiräume, die die Richtlinie 2003/59/EG den Mitgliedstaaten bei deren Umsetzung eröffnet, gebührend zu berücksichtigen: Gemäß dem 13. Erwägungsgrund sollte die Durchführung der im Rahmen der Grundqualifikation und der Weiterbildung vorgesehenen Prüfungen nicht nur den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, sondern auch allen von ihnen benannten Stellen übertragen werden. Diese Wahlmöglichkeit der Mitgliedstaaten kommt

auch im Art 6 Abs 1 lit b der Richtlinie 2003/59/EG zum Ausdruck. „In Anbetracht der Bedeutung dieser Richtlinie im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit und gleichen Wettbewerbsbedingungen“ – so der 13. Erwägungsgrund weiter – „sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten diese Prüfungen überwachen.“ Die geplante Entscheidung zu Gunsten des Systems gemäß Art 3 Abs 1 lit a sublit ii der Richtlinie 2003/59/EG schließt die Durchführung Prüfung durch eine „benannte Stelle“ nicht aus (vgl Art 6 Abs 1 der Richtlinie 2003/59/EG).

Es wird daher vorgeschlagen, die (ohnehin vom Landeshauptmann zu ermächtigenden und daher auch überwachten) Ausbildungsstätten gemäß den §§ 19b Abs 2 GütbefG, 14c Abs 2 GelverkG und 44c Abs 2 KfIG auch mit der Durchführung der Prüfungen zum Nachweis der Grundqualifikation zu betrauen.

2. Zu den finanziellen Auswirkungen:

2.1. Die in den Erläuterungen enthaltene Darstellung der finanziellen Auswirkungen des geplanten Vorhabens ist unvollständig und berücksichtigt nicht den Aufwand im Zusammenhang mit der Bestellung der Prüfungskommissionen, der Organisation, Durchführung und Abnahme der Prüfungen sowie der Ausstellung der Nachweise über die positiv bestandene Grundausbildung als Grundlage für die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises durch die Bezirksverwaltungsbehörden.

2.2. Für die administrative Durchführung der Prüfungen zum Nachweis der Grundqualifikation ist – auf der Grundlage entsprechender Erfahrungswerte im Zusammenhang mit der insofern vergleichbaren Durchführung von Prüfungen zum Nachweis der fachlichen Befähigung für die Ausübung des Güterbeförderungsgewerbes, des Kraftfahrlinienverkehrs oder des mit Omnibussen betriebenen Gelegenheitsverkehrsgewerbes – von einem Zeitaufwand von 2,5 Stunden eines Bediensteten der Verwendungs- oder Entlohnungsgruppe B/b und von einer halben Stunde eines Bediensteten der Verwendungs- oder Entlohnungsgruppe D/d je Kandidat ausgehen.

Im Jahr 2005 haben im Land Salzburg 644 Personen die Prüfungen zum Erwerb einer Lenkberechtigung der Klasse C und 84 Personen die Prüfungen zum Erwerb einer Lenkberechtigung der Klasse D abgelegt. Es ist daher davon auszugehen, dass auch in Zukunft etwa 700 Personen pro Jahr die korrespondierenden Prüfungen zum Nachweis der Grundqualifikation ablegen werden. Nicht berücksichtigt sind dabei jene Personen, die bereits im Besitz einer Lenkberechtigung der Klasse C oder D sind. Unter Zugrundelegung dieses Mengengerüsts und der Kosten für einen Arbeitsplatz der Verwendungs- oder Entlohnungsgruppen B/b und D/d beim Amt der Salzburger Landesregierung erfordert allein die Prüfungsvorbereitung einen Aufwand von etwa 1750 Stunden eines Bediensteten der Verwendungs- oder Entlohnungsgruppe B/b bzw von 98.525 € (B) oder

von 76.825 € (b) und von etwa 350 Stunden für einen Bediensteten der Verwendungs- oder Entlohnungsgruppe D/d bzw von 14.175 € (D) oder 10.675 € (d).

2.3. Die Prüfung selbst besteht gemäß Anhang I, Abschnitt 2, Pkt 2.2 der Richtlinie 2003/59/EG aus einem mindestens vier Stunden umfassenden theoretischen Teil, aus einer mindestens 90 Minuten dauernden Fahrprüfung und aus einem mindestens 30 Minuten umfassenden praktischen Teil. Gemäß den geplanten §§ 19a Abs 2 GütbefG, 14b Abs 2 GelverkG und 44a Abs 2 KfIG führt ein geeigneter Beamter des höheren Dienstes den Vorsitz in der Prüfungskommission.

Der Ablauf der theoretischen Prüfung ist im Hinblick auf die diesbezügliche Verordnungsermächtigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unklar. Die daraus entstehenden Kostenfolgen können nicht abgeschätzt werden; diese hängen jedoch im Wesentlichen davon ab, ob die theoretische Prüfung als mündliche Einzelprüfung vor der Kommission oder als schriftliche Arbeit abgehalten wird.

Die praktische Prüfung hat insgesamt mindestens zwei Stunden zu dauern. Allein die Vorsitzführung durch einen Beamten des höheren Dienstes erfordert bei 700 Kandidaten pro Jahr und Arbeitsplatzkosten von 77,20 € pro Stunde für einen Arbeitsplatz der Verwendungsgruppe A einen jährlichen Aufwand von 108.080 €.

2.4. Die Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises zieht - wiederum unter der Annahme von 700 Lenkern pro Jahr und unter Zugrundelegung der in der Darstellung der finanziellen Auswirkungen enthaltenen Berechnung - Kostenfolgen in der Höhe von 74.760 € nach sich. Unklar ist, ob dabei bereits die Kosten der dazu erforderlichen EDV-Ausstattung der Bezirksverwaltungsbehörden mit berücksichtigt sind.

2.5. Zusammenfassend lässt sich daher feststellen, dass die Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG in der geplanten Form erhebliche Kostenfolgen nach sich ziehen wird. Allein für die Durchführung der Prüfungen zum Nachweis der Fahrerqualifikation bindet im Land Salzburg die ganze Arbeitskraft von zwei Bediensteten der Verwendungsgruppe A und von einem Bediensteten der Verwendungs- oder Entlohnungsgruppe B/b.

2.6. Gemäß den geplanten §§ 19a Abs 3 Z 7 und 8 GütbefG, 14b Abs 3 Z 7 und 8 GelverkG und 44b Abs 3 Z 7 und 8 KfIG sind die Prüfungsgebühr und die daraus an die Kommissionsmitglieder zu zahlende Entschädigung durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

Es wird daher bereits an dieser Stelle gefordert, die Höhe der Prüfungsgebühr und einen allfälligen Aufteilungsschlüssel (vgl etwa § 13 Abs 3 der Berufszugangs-Verordnung-Güterkraftverkehr, BGBl Nr 221/1994) so festzusetzen, dass die dem Land Salzburg durch das geplante Vorhaben entstehenden Aufwendungen vollständig abgegolten werden.

3. Zu einzelnen Bestimmungen:

Zu den §§ 19 Abs 1 GütbefG, 14a Abs 1 GelverkG und 44a Abs 1 KfIG:

Gemäß diesen Bestimmungen ist der Fahrerqualifizierungsnachweis von der Bezirksverwaltungsbehörde auszustellen. Der Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises – offenbar nach dem im Anhang II der Richtlinie 2003/59/EG abgebildeten Modell – ist gegenüber der im Art 10 Abs 1 der Richtlinie 2003/59/EG den Mitgliedstaaten eröffneten Alternative, den diesbezüglichen Gemeinschaftscode auf dem Führerschein anzubringen, der Vorzug zu geben, da ansonsten alle fünf Jahre ein neuer Führerschein auszustellen ist. Allerdings: Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist so zu gestalten, dass jegliche Fälschung oder Manipulation ausgeschlossen ist; das Sicherheitsniveau hat zumindest dem eines Führerscheins zu entsprechen. Es ist fraglich, ob die Bezirksverwaltungsbehörden auch die technische Ausstattung für die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises besitzen.

Zu den §§ 19a Abs 2 GütbefG, 14b Abs 2 GelverkG und 44b Abs 2 KfIG:

Im Fall einer Realisierung des geplanten Vorhabens sollte die Vorsitzführung in der Prüfungskommission durch einen geeigneten Beamten des höheren Dienstes entfallen und diese auch geeigneten (Vertrags-)Bediensteten ermöglicht werden. Im Hinblick auf die unterschiedlichen Arbeitsplatzkosten ließen sich durch eine Vorsitzführung durch einen Vertragsbediensteten im Vergleich zu einem Beamten allein im Bereich der praktischen Prüfungen Einsparungen in der Höhe von 27.440 € pro Jahr erzielen.

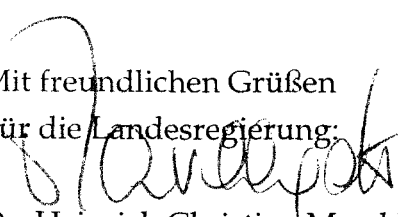
Zu den §§ 19b Abs 1 GütbefG, 14c Abs 1 GelverkG und 44c Abs 1 KfIG:

Es ist klarzustellen, dass den Lenkern, denen eine Lenkberechtigung für die entsprechenden Klassen vor dem 10. September 2008 bzw vor dem 10. September 2009 erteilt wurde, ein Fahrerqualifizierungsnachweis bis zu den in diesen Bestimmungen angeführten Endterminen nur auf der Grundlage des Führerscheins ausgestellt werden kann.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen, 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates und an das Präsidium des Bundesrates.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Landesregierung:


Dr. Heinrich Christian Marckhgott

Landesamtsdirektor

Ergeht nachrichtlich an:

1. - 8. E-Mail an: Alle Ämter der Landesregierungen
9. E-Mail an: Verbindungsstelle der Bundesländer vst@vst.gv.at
10. Präsidium des Nationalrates
11. E-Mail an: Präsidium des Bundesrates peter.michels@parlament.gv.at
12. E-Mail an: Bundeskanzleramt vpost@bka.gv.at
13. E-Mail an: Institut für Föderalismus institut@foederalismus.at
14. E-Mail an: Parlament begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at
15. E-Mail an: Abteilung 5 zu do ZI 20505-60/2/71, 40/2/32, 50/2/86-2006
16. E-Mail an: Abteilung 8

zur gefl Kenntnis.