16/SN - 403/ME

WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900DW | F 05909004030
E verkehrspolitik@wko.at
W wko.at/vp

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Rechtsbereich Straßenverkehr
ZHd Mag. Margit Keiml
Stubenring 1
1011 Wien

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ. BMVIT-167.530/0005-II/ST5	Vp 25638/16/06/Dr.Gr/Sa	4024	25.04.2006
17. März 2006	Dr. Michael Grubmann		

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

Zu den uns übermittelten Entwürfen erheben wir keinen Einwand, entspricht die Umsetzung der Berufskraftfahrerrichtlinie doch großteils den Wünschen der Wirtschaft.

Hinsichtlich der aus der Richtlinie übernommenen Ausnahmen gehen wir davon aus, dass gemäß der Bestimmung „ausgenommen sind Lenker .....von Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, dass der Lenker zur Ausübung seines Berufes verwendet, sofern es sich bei dem Lenken des Fahrzeuges nicht um die Hauptbeschäftigung des Lenkers handelt“, auch das Lenken von Schaustellerfahrzeugen ausgenommen ist.

Zur Zusammensetzung der Prüfungskommission:
Aufgrund der Spezifika der Berufskraftfahrerausbildung sollte der Prüfungskommission jedenfalls auch ein Fahrschulunternehmer, der die betreffenden Führerscheinklassen (C oder D) ausbildet, beigezogen werden.
Die jüngste Vergangenheit hat aber auch gezeigt, dass es oftmals schwierig ist, Mitglieder für die Prüfungskommission zu nominieren. Wir regen daher an, alternativ auch einen Mitarbeiter der sachlich zuständigen Gliederung der Interessensvertretung beizuziehen.

Hinsichtlich der Ablegung der Prüfung wäre noch auf die Bestimmung des Artikel 5 Abs 5 der Richtlinie hinzuweisen: Kraftfahrer im Güterverkehr, die ihre Tätigkeit im Hinblick auf die Personenbeförderung ausweiten oder verändern (oder umgekehrt) und die den

Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 besitzen, müssen die übereinstimmenden Teile der Grundqualifikation nicht wiederholen, sondern nur die spezifischen Teile der neuen Qualifikation.

Zur Weiterbildung:
Hinsichtlich der Bestimmungen der Weiterbildung wurde der größtmögliche Spielraum eingeräumt. Dies wird auch ausdrücklich begrüßt. Unklar ist aber, wie vorzugehen ist, wenn der Inhaber einer Lenkberechtigung für die Klasse C oder D etwa bis zum Jahre 2014 keine einschlägige Tätigkeit ausgeübt hat. Ebenso ist nicht geregelt, wie vorzugehen ist, wenn ein Lenker - aus welchen Gründen auch immer - einige Jahre branchenfremde Tätigkeit ausgeübt hat. Diese Person wird sicherlich nicht die Weiterbildung absolviert haben.

Nachdem das Berufsbild des Lehrberufes „Berufskraftfahrer" überarbeitet wurde und die Inhalte der Richtlinie angeglichen wurden, sollte eine Möglichkeit gefunden werden, die Lehrabschlussprüfung als Nachweis der Grundqualifikation anzuerkennen.

Mindestalter für die Klasse D:
Für die Verkehrswirtschaft von großer Bedeutung ist die Umsetzung von Artikel 5 Abs. 3 der Berufskraftfahrerrichtlinie. Mit dieser Bestimmung kann auf nationaler Ebene das Mindestalter für das Lenken von Omnibussen auf 18 Jahre herabgesetzt werden. Daher sollte sowohl im Kraftfahrliniengesetz als auch im Führerscheingesetz die Möglichkeit aufgenommen werden, auch für die Klasse D - zumindest für den Ortslinienverkehr - das Alter unter der Voraussetzung auf 18 Jahre herabzusetzen, wenn der Antragsteller einen Qualifizierungsnachweis gemäß der Richtlinie vorlegt.

Zusätzlich wäre aus Sicht der Wirtschaft folgende Änderung im Güterbeförderungsgesetz unumgänglich:
Durch die Novelle BGBl. I Nr. 23/2006 zum GütbefG wurde die Eintragungspflicht der Verwendungsbestimmung im Zulassungsschein auf Werkverkehrsfahrzeugen unter 3, 5 t hzG erweitert. Diese - von uns auch bisher abgelehnte - Maßnahme führt nun dazu, dass in rund 120.000 Zulassungsscheinen österreichischer Werkverkehrsfahrzeuge diese Verwendungsbestimmung nachgetragen werden muss. Dieser unnötige, bürokratische und finanzielle Aufwand lässt für uns keinen vertretbaren Zusammenhang mit der Sinnhaftigkeit und Zweckmäßigkeit dieser Bestimmung erkennen. Weiters weisen wir darauf hin, dass sich die Eintragungspflicht einer besonderen Verwendung im Zulassungsschein auf das Kraftfahrgesetz (KFG 1967) iVm der Zulassungsstellenverordnung (BGBl. II Nr. 464/1998 idgF) stützt. Die Angabe

einer besonderen Verwendungsbestimmung fällt somit unter die Regelungsmaterie des KFG. Aus unserer Sicht ist es nicht nachvollziehbar, dass diese Pflicht auch für Werkverkehrsfahrzeuge unter 3, 5 t hzG im GüterbefG verankert und mit einer Strafdrohung von bis zu 7.267 EUR geahndet wird. In diesem Sinne wiederholen wir unserer Forderung um Aufhebung der zusätzlichen Verpflichtung im GütbefG für Werkverkehrsfahrzeuge unter 3, 5 t hzG. Dazu müsste lediglich der - durch das BGBl. I Nr. 23/2006 gestrichene - § 11 Abs 2 wieder aufgenommen werden.

Eine abschließende Stellungnahme zu den vorliegenden Entwürfen ist jedoch nicht möglich, da die wesentlichen Kernpunkte der Umsetzung noch einer Durchführungsverordnung bedürfen.

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.