

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4026 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W http://wko.at/rp

per E-Mail: st5@bmvit.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ.BMVIT-167.531/0001-IV/ST5	Rp 25187/01/2014/VO/Sa	4026	13.1.2014
15.11.2013	Mag. Victoria Oeser		

Entwurf einer Verordnung, mit der die Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr (BZGü-VO) geändert wird; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Entwurfs einer Verordnung, mit der die Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr geändert wird und nehmen wie folgt Stellung:

Grundlegende Kritikpunkte

Nachdem mit dem vorliegenden Entwurf primär eine Anpassung an das EU-Recht erfolgt, ist der Spielraum in der inhaltlichen Umsetzung prinzipiell auf den Bereich der Prüfungsanrechnungen reduziert. Die folgenden Punkte bedürfen dabei unserer Ansicht nach unbedingt einer Überarbeitung bzw. einer weitergehenden Diskussion:

Fehlende Anrechnung der Unternehmerprüfung

Für alle Bereiche der selbständigen Gewerbeausübung gemäß der Gewerbeordnung ist das in der Praxis sehr erfolgreiche Instrument der Unternehmerprüfung eingerichtet worden, das allgemeine, für eine selbständige Gewerbeausübung notwendige Kenntnisse und Fertigkeiten entsprechend den Erfordernissen der Unternehmerpraxis abbildet. Im Entwurf der Berufszugangs-VO Güterkraftverkehr sind diesbezüglich aber keinerlei Anrechnungen vorgesehen, was dringend und unbedingt korrigiert werden sollte. Der Prüfungsrahmen für Absolventen der Unternehmerprüfung sollte daher auf die notwendigen und branchenspezifischen Inhalte des Transportwesens bzw. des Güterbeförderungsgewerbes reduziert werden.

Fehlende Anrechnung anderer Konzessions-/Befähigungsnachweisprüfungen im Verkehrswesen

Die Berufszugangs-VO im Personenverkehr ist in vielen Teilbereichen mit dem vorliegenden Entwurf inhaltlich deckungsgleich. Daher sollten auch in diesen Fällen - ausgenommen branchenspezifische Inhalte - Anrechnungen erfolgen. Viele Teilgebiete aus den allgemeinen Rechtsbereichen, aber auch aus dem kaufmännischen Bereich sind fachlich und inhaltlich, aber auch in der Praxis völlig gleich, ob man nun eine Tätigkeit im Rahmen einer Befähigung im PKW- oder Busgewerbe oder aber eben im Transportgewerbe ausübt. Es ist daher fraglich, worin

beispielsweise der Unterschied einer Bilanzanalyse, Gewinn- und Verlustrechnung usw. zwischen einem Unternehmen im Transport- oder Busbereich bestehen soll. Für die allgemeinen juristischen Fächer können wir diese Unterscheidung ebenfalls nicht schlüssig nachvollziehen. Völlig unberücksichtigt bleibt hier beispielsweise auch die erfolgreiche Absolvierung einer Befähigungsnachweisprüfung im Speditions- und Logistikgewerbe. Es ist logisch, dass es hier klare fachliche Berührungspunkte bzw. Überschneidungen gibt, die bezüglich möglicher Anrechnungen im vorliegenden Entwurf jedoch gänzlich negiert werden. Wir plädieren daher eindringlich für eine Überarbeitung des Verordnungsvorschlags in diesen Punkten.

Fehlende Anrechnung von Fachhochschulabschlüssen

Im tertiären Bereich fehlen hier unserer Ansicht nach auf jeden Fall die den Universitätsstudien fachlich äquivalenten Studienabschlüsse von Fachhochschulen, insbesondere von facheinschlägigen Fachhochschulstudien im Transport- und Logistiksektor. Da Fachhochschulstudien gleichwertig mit Universitätsstudien sind, ist eine unterschiedliche Behandlung bezüglich der Anrechnungsbestimmungen nicht nachvollziehbar. Außerdem bieten gerade die Fachhochschulen eine praxisorientiertere Ausbildung an, die im Rahmen einer Berufszugangsregelung einer mehr theoretisch orientierten Ausbildung sogar vorzuziehen wäre.

Nach unseren Informationen gibt es aktuell zusätzlich folgende facheinschlägige FH-Studien im Transport- und Logistiksektor (ohne alle die den im Entwurf genannten Universitätsabschlüssen fachlich äquivalenten FH-Studien aufzulisten):

- Logistik und Transportmanagement - bfi Wien (Bachelor, Master)
- Energie-, Verkehrs- und Umweltmanagement - FH Joanneum (Bachelor)
- Energy and Transport Management - FH Joanneum (Master)
- Internationales Logistik-Management/Supply Chain Management - FH Steyr (Bachelor, Master)

Ein Weglassen von einschlägigen Fachhochschulen-Abschlüssen bei gleichzeitiger Anrechnungsmöglichkeit von Abschlüssen höherer Schulen scheint uns mit sachlichen Gründen schwer zu argumentieren.

Grundsätzlich sollte außerdem bedacht werden, dass gerade Fachhochschulstudiengänge, aber auch Universitätsabschlüsse je nach Bedarf neu entstehen bzw. sich weiterentwickeln und daher die Berufszugangsverordnungen voraussichtlich spätestens mittelfristig nicht mehr die Realität der facheinschlägigen Ausbildungen abbilden werden. Eine Anpassung bzw. Aktualisierung der Verordnungen sollte daher in regelmäßigen Abständen vorgenommen werden. Alternativ könnte auch ein flexibleres System geschaffen werden, das auch Absolventen von anderen (beispielsweise neu entstehenden) einschlägigen Fach- oder Hochschulstudiengängen die Möglichkeit einräumt, einen einzeln zu prüfenden Antrag auf Anrechnung einzubringen.

Wertungswidersprüche zwischen schulischen Ausbildungen und Studienrichtungen

Unserer Ansicht nach finden sich im vorliegenden Entwurf große Widersprüche beim Vergleich der Wertung der Schultypen HLW, HTL und Tourismus sowie aller aufgeführten Studienrichtungen. So gehen die vorgesehenen Anrechnungen für diese Schultypen generell sehr weit und führen dazu, dass jeder Absolvent einer derartigen Schule im Vergleich zu allen genannten Studienfachrichtungen (ob Diplom, Master oder Bakkalaureat) deutlich bevorzugt wird, was wir als nicht gerechtfertigt erachten und daher dringend um eingehendere Überarbeitung und entsprechende Korrektur ersuchen.

Zur Verdeutlichung im Folgenden nur einige Beispiele:

- Warum der Schultyp Tourismus insbesondere im kaufmännischen Bereich weitergehende Anrechnungen verschaffen soll als diverse wirtschaftswissenschaftliche Studien, ist unserer Ansicht nach nicht einsichtig.
- Warum die Anrechnungen bei den Schultypen HAK + HLW weiter gehen als bei jedem wirtschaftswissenschaftlichem Studium, ist uns ebenfalls unverständlich.

- Dass die Anrechnungen für HTL speziell im kaufmännischen Bereich sogar weiter gehen als etwa bei Masterstudien wie Finanzwirtschaft und Rechnungswesen, Management oder Marketing, können wir auch nicht nachvollziehen.
- Warum ein Absolvent eines Studiums der Rechtswissenschaften sogar in den Rechtsfächern geringere Anrechnungen erreichen soll als Absolventen aus HAK, HLW und Tourismus, ist uns ebenfalls absolut nicht einsichtig.
- An der Realität vorbei geht unserer Ansicht nach auch die Regelung des Entwurfs, dass bei einem abgeschlossenen Masterstudium im Bereich Supply Chain Management, das sich selbstverständlich in weiten Bereichen mit dem Thema Güterverkehr beschäftigt, bis auf zwei Minimalpunkte keine fachliche Anrechnung vorgesehen ist.

Spezifische Anmerkungen

Entfall des 2. Abschnitts (Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit)

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wurde das Erfordernis der finanziellen Leistungsfähigkeit neu geregelt. Diese ist nunmehr für das Güterbeförderungsgewerbe ausschließlich nach den Gesichtspunkten des Artikels 7 der genannten EU-Verordnung zu beurteilen.

Demnach ist die Leistungsfähigkeit folgendermaßen nachzuweisen:

- Durch einen von einem Rechnungsprüfer oder von einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschluss, aus dem sich ergibt, dass das Unternehmen über Eigenkapital oder Reserven in der Höhe von mindestens € 9.000,- für nur ein genutztes Fahrzeug und € 5.000,- für jedes weitere genutzte Fahrzeug verfügt.
- Abweichend davon kann die Behörde als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eine Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft oder eine Versicherung, einschließlich einer Berufshaftpflichtversicherung einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute einschließlich von Versicherungsunternehmen, die eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen über die oben genannten Beträge darstellt, gelten lassen oder verlangen.

Wie wir bereits im Jänner 2012 in unserer Stellungnahme zur Änderung des Güterbeförderungsgesetzes angemerkt haben, sind wir der Ansicht, dass es unbedingt einer innerstaatlichen Regelung bedarf, wie diese Belege zu erbringen sind (vgl. dazu § 3 der Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr, der eine weitergehende Regelung vorsieht). Dabei sollte eine bundesweit einheitliche Vorgangsweise gefunden werden, um die derzeit unterschiedlichen Handhabungen zu verhindern. In diesem Zusammenhang wollen wir unsere Anfrage vom Oktober 2013 in Erinnerung rufen (in einem Bundesland werden zusätzlich zum Nachweis des Eigenkapitals bzw. der Reserven auch der Nachweis der Anschaffungskosten verlangt), deren Beantwortung noch ausständig ist.

Als Lösung schlagen wir außerdem vor, dass statt eines Jahresabschlusses auch eine Bestätigung eines Rechnungsprüfers oder einer sonst „ordnungsgemäß akkreditierten Person“ (z.B. eines Wirtschaftstreuhänders) vorgelegt werden kann, aus der sich ergibt, dass das Unternehmen auf Grundlage des letzten geprüften Jahresabschlusses über Eigenkapital und Reserven in der Höhe von mindestens € 9.000,- für das erste Fahrzeug und mindestens € 5.000,- für jedes weitere Fahrzeug verfügt.

Unserer Ansicht nach gilt es abzuklären, wer als Rechnungsprüfer oder als ordnungsgemäß akkreditierte Person gilt: Der Wirtschaftstreuhänder (= Wirtschaftsprüfer und Steuerberater) ist jedenfalls als ordnungsgemäß akkreditierte Person zu sehen. Was unter dem Begriff Wirtschaftstreuhänder zu verstehen ist, regelt das Wirtschaftstreuhänderberufsgesetz (WTBG). 1947 trat das „Wirtschaftstreuhänder-Kammergesetz“ in Kraft, allerdings wurden die berufsrechtlichen Aspekte erst 1955 in der Wirtschaftstreuhänder-Berufsordnung (WTBO) geregelt: Man unterschied fortan drei Berufsgruppen, die aufgrund von späteren

Gesetzesnovellen „Wirtschaftsprüfer und Steuerberater“, „Buchprüfer und Steuerberater“ und „Steuerberater“ genannt wurden. Mit einer Neuordnung der rechtlichen Grundlagen der Wirtschaftstreuhand, dem Wirtschaftstreuhandberufsgesetz (WTBG) und dessen Novellen, wurden die drei Berufsgruppen später auf zwei reduziert: „Wirtschaftsprüfer“ und „Steuerberater“. Die neue Formulierung „ordnungsgemäß akkreditierte Personen“ ist unserer Ansicht nach aber weit gefasst und sollte neben Wirtschaftsprüfern und Steuerberatern nach dem WTBG jedenfalls auch die Berufsgruppe der Bilanzbuchhalter nach dem BibuG, d.h. selbstständige Buchhalter und Bilanzbuchhalter, umfassen (vgl. auch den entsprechenden Berufsumfang).

§ 10 (Prüfungsvorgang)

Hier wird bei der Prüfungszeit zwischen den Prüfungen für den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Güterverkehr unterschieden, es werden jedoch keine „Wegfallbestimmungen“ bei bestimmten Sachgebieten und auch keine „Differenzprüfung“ im Anlassfall geregelt. Wenn die Verordnung keine diesbezüglichen Regelungen vorsieht, macht diese Bestimmung unserer Ansicht nach wenig Sinn.

§ 12 (Wiederholung):

Im Falle des Nichtbestehens der Prüfung darf diese erst nach einem halben Jahr wiederholt werden. Diese Einschränkung ist von der VO (EG) Nr. 1071/2009 nicht vorgegeben und sollte daher gestrichen werden. Ein Antreten ohne jegliche Wartezeit soll wieder möglich sein.

Rehabilitierungsmaßnahmen

Abschließend wollen wir der Vollständigkeit halber unsere Forderung nach einer Aufnahme von Maßnahmen zur Wiederherstellung/-erlangung der Zuverlässigkeit gemäß Artikel 6 Abs. 3 iVm Artikel 14 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 bekräftigen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Rosemarie Schön
Abteilungsleiterin