

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Abt. 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
GZ.BMVIT-167.541/0003-IV/ST5
15.11.2013

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25980/01/2014/VO/Sa
Mag. Victoria Oeser

Durchwahl
4026

Datum
13.1.2014

Entwurf einer Verordnung, mit der die Berufszugangs-Verordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr (BZP-VO) geändert wird; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Entwurfs der Berufszugangs-Verordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehrsverkehr (BZP-VO) und nehmen wie folgt Stellung:

Grundlegende Kritikpunkte zu den Anrechnungsbestimmungen (§ 14)

1. *Fehlende Anrechnung der Unternehmerprüfung*

Für alle Bereiche der selbständigen Gewerbeausübung nach der Gewerbeordnung gibt es das in der Praxis sehr erfolgreiche Instrument der Unternehmerprüfung, das allgemeine, für eine selbständige Gewerbeausübung notwendige Kenntnisse und Fertigkeiten entsprechend den Erfordernissen der Unternehmerpraxis abbildet. Im Entwurf der Berufszugangs-VO sind diesbezüglich aber keinerlei Anrechnungen vorgesehen, was unserer Ansicht nach unbedingt korrigiert werden sollte. Der Prüfungsrahmen für Absolventen der Unternehmerprüfung sollte auf die notwendigen und branchenspezifischen Inhalte reduziert werden.

In den Erläuterungen wird dazu festgehalten, dass die „Anrechnung nun nicht mehr möglich ist“, weil sie nicht im Einklang mit Artikel 8 Abs. 7 VO (EG) Nr. 1071/09 sei. Dazu dürfen wir auf das beiliegende E-Mail einer Beamtin der Europäischen Kommission (siehe Anlage) verweisen, aus dem hervorgeht, dass den Behörden der einzelnen Mitgliedsstaaten die Wahlfreiheit bleibt, ob sie eine entsprechende Qualifikation anerkennen wollen („may“) oder nicht. Keineswegs sind nach der VO (EG) Nr. 1071/09 die Behörden der Mitgliedsstaaten gezwungen, bestimmte Ausbildungsformen nicht anzuerkennen. Gerade bei der Unternehmergeausbildung handelt es sich um eine hochwertige Ausbildung, bei der eine Ausbildungsdauer von 204 Stunden als Basis vorausgesetzt wird. Über den erlernten Stoff ist abschließend eine Prüfung zu absolvieren.

Die Unternehmerprüfung ersetzt beim Berufszugang der meisten qualifizierten Tätigkeiten den kaufmännischen Teil, daher wäre es vollkommen wesensfremd, gerade im Personenbeförderungsgewerbe eine akademische Ausbildung als Voraussetzung zu normieren. Im Endeffekt würde diese Regelung dazu führen, dass beispielsweise ein seit 10 Jahren tätiger

Hotelier, der sein Unternehmen um das Omnibusgewerbe erweitern möchte, sich zusätzlich zu den fachlichen und rechtlichen Voraussetzungen für das Omnibusgewerbe neuerlich einer kaufmännisch-buchhalterischen Prüfung unterziehen müsste, da die im Zuge der Erlangung der Befähigung zum Gastgewerbe absolvierte Unternehmerprüfung nicht angerechnet würde.

Wenn es laut Auskunft der Kommissionbeamtin den nationalen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten ausdrücklich überlassen bleibt, Prüfungen wie die Unternehmerprüfung als tertiäre Qualifikation einzustufen, so sollte jedenfalls in Österreich die unternehmerfreundlichere Variante gewählt werden.

2. Fehlende Anrechnung anderer Konzessions-/Befähigungsnachweisprüfungen im Verkehrswesen

Die Berufszugangs-VO Güterkraftverkehr ist in vielen Teilbereichen mit dem vorliegenden Entwurf inhaltlich deckungsgleich. Daher sollten in diesen Fällen auch Anrechnungen - mit Ausnahme der branchenspezifischen Inhalte - erfolgen. Viele Teilgebiete aus den allgemeinen Rechtsbereichen, aber auch aus dem kaufmännischen Bereich sind fachlich und inhaltlich, aber auch in der Praxis völlig gleich, unabhängig davon, ob eine Tätigkeit im Rahmen einer Befähigung im PKW- oder Busgewerbe oder aber eben im Güterbeförderungsgewerbe ausgeübt wird. Es ist daher fraglich, worin beispielsweise der Unterschied bei einer Bilanzanalyse oder einer Gewinn- und Verlustrechnung eines Unternehmens im Güterbeförderung- oder Busgewerbe bestehen soll. Für die allgemeinen juristischen Fächer ist uns dies ebenfalls nicht einsichtig. Gänzlich unberücksichtigt bleibt beispielsweise auch die erfolgreiche Absolvierung einer Befähigungsprüfung im Speditions- und Logistikgewerbe. Unserer Ansicht nach ist es logisch, dass es hier klare fachliche Berührungspunkte bzw. Überschneidungen gibt, die bezüglich Anrechnungen aber gänzlich negiert werden. Der Verordnungsvorschlag sollte daher in diesen Punkten unbedingt überarbeitet werden.

3. Fehlende Anrechnung von Fachhochschulabschlüssen

Im tertiären Bereich fehlen hier unserer Ansicht nach jedenfalls die den Universitätsstudien fachlich äquivalenten Studienabschlüsse von Fachhochschulen und insbesondere die facheinschlägigen Fachhochschulstudien im Transport- und Logistiksektor. Da Fachhochschulstudien gleichwertig mit Universitätsstudien sind, ist eine unterschiedliche Behandlung bei den Anrechnungsbestimmungen nicht nachvollziehbar. Außerdem bieten gerade die Fachhochschulen eine praxisorientiertere Ausbildung an, der bei einer Berufszugangsregelung gegenüber einer stärker theoretisch orientierten Ausbildung sogar der Vorzug zu geben 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.

4. 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.
- Beispielhaft sei außerdem erwähnt, dass es wohl kaum sachlich zu rechtfertigen ist, dass ein Absolvent einer HTL die Themen „Schadenersatzrecht“ sowie nahezu den gesamten Themenblock „kaufmännische und finanzielle Leitung des Unternehmens“ (wozu auch die Teile Buchhaltung und Kalkulation zählen) angerechnet bekommt, ein Absolvent einer Handelsschule, der diesen Stoff viel intensiver erlernt hat, jedoch hiervon gar nichts angerechnet bekommt. Ein Absolvent des Studiums der Handelswissenschaft bekäme das Stoffgebiet „Marketing“ nicht angerechnet, ein HTL-Absolvent jedoch schon?

5. Anrechnungsverfahren

Hinsichtlich der Anrechnung einzelner Sachgebiete für die Prüfung halten wir fest, dass diese Anrechnung durch die Prüfungskommission zu erfolgen hat. In der Praxis geschieht dies am Prüfungstag, sodass der Kandidat erst unmittelbar vor der Prüfung rechtsverbindlich erfährt, welche Sachgebiete angerechnet werden. Es wäre daher anzudenken, dass die Anrechnung nicht durch die Prüfungskommission, sondern bereits vorweg durch die Behörde (zum Beispiel mittels Bescheid) erfolgt.

Abschließende Anmerkung zu § 14

Die Anrechnungsbestimmungen für die Prüfung der fachlichen Eignung für den Personenkraftverkehr sind zu einem großen Teil nicht nachvollziehbar und sollten dringend von einer mit Vertretern des BMVIT, der Landesbehörden sowie der WKO gemeinsam besetzten Arbeitsgruppe praxisgerecht überarbeitet werden.

Wertungswiderspruch zwischen § 14 und § 14a

Unserer Ansicht nach birgt der Entwurf darüber hinaus in den §§ 14 und 14a einen Wertungswiderspruch in sich oder ist zumindest verwirrend formuliert:

In § 1 Z1 des Entwurfes werden folgende Tätigkeiten als „Personenkraftverkehr“ zusammengefasst:

- der Betrieb von Kraftfahrlinien
- das Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-)Gewerbe und

- das mit Omnibussen betriebene Mietwagengewerbe

§ 1 Z 2 bezeichnet folgende Gewerbe als „Z 2-Gewerbe“

- das Taxi-Gewerbe
- das mit PKW betriebene Mietwagen-Gewerbe
- das mit Omnibussen ausgeübte Gästewagen-Gewerbe

§ 14 rechnet zahlreiche Abschlüsse für die Prüfung „für den Personenkraftverkehr“ an, darunter auch den Abschluss einer Höheren Lehranstalt für wirtschaftliche Berufe (Z 4) bzw. den Abschluss einer Höheren Lehranstalt für Tourismus (Z 5). Bei § 14a, der die Anrechnung für die „Z 2-Gewerbe“ zum Inhalt hat, fehlen diese Abschlüsse jedoch, also gerade dort, wo sie in der Praxis häufiger vorkommen werden. Angeführt ist hier nur in Z 6 der Befähigungsnachweis für das Reisebürogewerbe, der seinerseits in § 14 fehlt.

Unserer Ansicht nach verlangt die Befähigung zum „Personenkraftverkehrsgewerbe“ mehr Voraussetzungen als jene zum „Z 2-Gewerbe“, sodass nach unserem Verständnis, was für die Personenkraftgewerbe angerechnet wird, umso mehr für die Z 2-Gewerbe angerechnet werden müsste. Eine einleitende Formulierung wie etwa *„Neben den bereits in § 14 dargestellten Abschlüssen sind für die Z 2-Gewerbe auch noch folgende Abschlüsse auf den Umfang der Prüfung anrechnungsfähig“*, die diesen Größenschluss nachvollzieht, lässt sich in § 14a jedoch nicht finden, weswegen wir dezidiert für eine solche Ergänzung plädieren. Darüber hinaus scheint uns die Anrechnung der Reisebürobefähigungsprüfung auch für die „Personenkraftverkehrsgewerbe“ in § 14 logisch bzw. geboten.

Zu den weiteren Bestimmungen

Titel der Verordnung

Die Bezeichnung im neuen Titel der Verordnung „Personenkraftverkehrsunternehmen“ (als Bezeichnung aller betroffenen Gewerbe) sorgt unserer Ansicht nach für Verwirrung. In der Verordnung werden neben dem Personenkraftverkehr (Z 1) auch die PKW-Gewerbe der Z 2 geregelt. Der Begriff „Personenkraftverkehr“ erfasst in der Definition der EU-Verordnungen (EG) Nr. 1071/09 und 1073/09 nur Autobusunternehmen.

Zu § 2

Im § 2 Abs. 1 „ Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit für die Z 2 -Gewerbe“ fehlt der Nachweis des Nichtbestehens von erheblichen Rückständen an Steuern und an SV Beiträgen. Wir schlagen daher die folgende Ergänzung vor:

„§ 2 Abs. 1 Z 6 : das Nichtbestehen von erheblichen Rückständen an Steuern und an Beiträgen zur Sozialversicherung.“

Mit dieser Ergänzung soll sichergestellt werden, dass der Konzessionswerber oder die Konzessionswerberin oder auch das bestehende Unternehmen seinen gesetzlichen Zahlungspflichten gegenüber der Finanzverwaltung und den Sozialversicherungsträgern nachkommt.

Zu § 3 Abs. 1

Wir plädieren dafür, dass auch Bilanzbuchhalter nach dem BibuG, d.h. selbstständige Buchhalter und Bilanzbuchhalter, die finanzielle Leistungsfähigkeit von Personenkraftverkehrsunternehmen prüfen können. Die Aufzählung in § 3 Abs. 1, 1. Satz sowie in § 3 Abs. 2, 1. Satz sollte daher entsprechend ergänzt werden, nachdem diese Berufsgruppe unserer Ansicht nach jedenfalls unter den weit gefassten Begriff „ordnungsgemäß akkreditierte Person“ des Artikel 7 der VO (EG) Nr. 1071/2009 fällt.

Zu Abschnitt 3 (Fachliche Eignung)

Typischerweise bereiten die Vorbereitungskurse auf die Konzessionsprüfung sowohl für jene im Personenkraftverkehr als auch jene in den Z 2-Gewerben vor. Es wäre daher sinnvoll, die Stoffgebiete bzw. die Stoffgebietsbezeichnungen der Z 2-Gewerbe jenen der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 anzupassen.

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

Anlage

Von: Horia.NAGACEVSCHI@ec.europa.eu [<mailto:Horia.NAGACEVSCHI@ec.europa.eu>]

Gesendet: Mittwoch, 10. April 2013 17:23

An: Schneider Melina, Mag, EUBrussel

Cc: Christos.Economou@ec.europa.eu; Kristian.Hedberg@ec.europa.eu;

Claire.WHITTAKER@ec.europa.eu

Betreff: RE: Clarification on Regulation (EC) No 1071/2009, Article 8 (7)

Dear Ms Schneider,

Thank you for your enquiry and apologies for the delay we took to analyse your submission concerning the need to consider the Austrian Entrepreneurship Exam as being a tertiary-level qualification in the sense of Article 8(7) of Regulation (EC) 1071/2009, in order for the holders of such qualification to be entitled to the exemption provided by the above-mentioned article.

I would like to draw your attention to the fact that, in accordance with Regulation 1071/2009, granting the exemption in question is a matter of discretion for Member States (...Member States "may" ...). Moreover, the Regulation provides that Member States may exempt the holders of **certain** higher education qualifications or technical education qualifications..., which means that Member States can decide to exempt the holders of some qualifications while still requiring an examination for the holders of some other qualifications. This provision was inserted because Member States are better placed to estimate if a certain qualification is sufficient to provide its holder with the requisite professional competence for managing a transport undertaking and also to decide if it falls under the category of "higher education".

Therefore, we are of the opinion that the transposition of Article 8(7) of Regulation 1071/2009 by the Austrian Federal Ministry of Transport is correct on the point that you raised.

With best regards,

Horia Nagacevschi
Policy Officer
Land Transport
European Commission
Tel.: + 32 (0)2 296 19 05



Disclaimer: The views expressed are exclusively those of the author and may not under any circumstances be regarded as an official position of the European Commission services. This message is intended for the use of the addressee only and may contain information that is privileged and confidential. If you are not the intended recipient, you are notified that any dissemination of this communication is strictly prohibited. If you have received this communication in error, please notify us immediately by return of this e-mail. This communication does not constitute any formal commitment on behalf of the Commission.

From: Melina.Schneider@eu.austria.be [mailto:Melina.Schneider@eu.austria.be]
Sent: Friday, December 14, 2012 4:27 PM
To: WHITTAKER Claire (MOVE)
Cc: Karoline.Entacher@eu.austria.be
Subject: Clarification on Regulation (EC) No 1071/2009, Article 8 (7)

Dear Ms Whittaker!

As you may know, the Austrian Federal Economic Chamber - Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) is by law representing about 400.000 Austrian businesses from all sectors (Industry, Crafts and Trades, Commerce, Bank and Insurance, Transport, Tourism and Leisure, Information and Consulting). WKÖ is in charge of representing the common economic and legal interests of these members. As an Austrian social partner the EU-Office of the WKÖ is part of the Austrian Permanent Representation to the EU.

I was given your contacts by my colleague Karoline Entacher (cc'd). I would like to ask you for a clarification on the article 8 (7) of Regulation (EC) No 1071/2009:

“A Member State may exempt the holders of certain higher education qualifications or technical education qualifications issued in that Member State, specifically designated to this end and entailing knowledge of all the subjects listed in Annex I from the examination in the subjects covered by those qualifications. The exemption shall only apply to those sections of Part I of Annex I for which the qualification covers all subjects listed under the heading of each section. A Member State may exempt from specified parts of the examinations holders of certificates of professional competence valid for national transport operations in that Member State.”

The Austrian Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology has the following interpretation concerning this article:
Since in Austria the Entrepreneurship Exam (“Unternehmerprüfung”) is not taken in the context of an university or an university for applied sciences study, it cannot be taken any longer into account for the qualifying examination for road haulage operators and road passenger transport services.

Relevant paragraph of the Ministry’s decree (please find enclosed the entire decree in German):

„[...] gemäß Artikel 8 Abs. 7 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ein Mitgliedstaat **die Inhaber bestimmter Hochschul- oder Fachschulabschlüsse**, die in dem jeweiligen Mitgliedstaat erworben wurden, zu diesem Zweck eigens bezeichnet worden sind und Kenntnisse der in der Liste in Anhang I aufgeführten Sachgebiete beinhalten, von den Prüfungen in den von den Abschlüssen abgedeckten Sachgebieten befreien kann und daher die **Unternehmerprüfung** gemäß § 14 Abs. 6 Berufszugangsverordnung Güterkraftverkehr (BZGü-VO) und § 14 Abs. 5 Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr (BZP-VO) - da sie weder im Rahmen einer Hochschul- noch einer Fachschulausbildung abgelegt wird - **nicht mehr für die Prüfung der fachlichen Eignung für das Güterbeförderungsgewerbe und das Personenkraftverkehrsgewerbe angerechnet** werden kann.“

The WKÖ does not agree with this interpretation: The Austrian Entrepreneurship Exam is part of the Exam for Master Craftsmen (“Meisterprüfung”) which is a qualification (as you can see in the attachment) according to ISCED Level 5B. It is hence a tertiary level-qualification and Austria may exempt holders of the Entrepreneurship Exam according to article 8 (7).

We kindly ask for clarification, if the European Commission shares the opinion that the Austrian Entrepreneurship Exam can be subsumed under article 8 (7) of the Regulation (EC) No 1071/2009?

Please find enclosed more detailed information on the Entrepreneurship Exam in English. We can also send you the entire curriculum in German if needed.

If you have any further questions or you need more information, please don't hesitate to contact me.

Kind regards,

Melina Schneider

Melina Schneider
Permanent Representation of Austria to the European Union
Austrian Federal Economic Chamber - EU Office
Av. de Cortenbergh 30
B-1040 Brussels

T: +32 2 286 58 80
F: +32 2 286 58 99
E: melina.schneider@eu.austria.be
I: <http://wko.at/eu>

