



Stellungnahme

Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Zusammenfassung:

- Ukrainische Fahrer mit Ergänzungsqualifikation sollten auch über das Datum des Ablaufs des Schutzstatus hinaus (04.03.2025) als grundqualifiziert gelten. Der Ablauf der Gültigkeit des Fahrerqualifizierungsnachweises mit SZ 95.01 zu diesem Zeitpunkt (§ 7 Abs. 6 UAAusV) ist so zu verstehen, dass nur formal die Gültigkeit des Dokuments endet.
- In der UAAusV ist ergänzend klarzustellen, dass Ukrainer mit Ergänzungsqualifikation Anspruch auf Ausstellung einer Fahrerkarte haben.
- Bereits anerkannte Ausbildungsstätten sollten für die Durchführung des digitalen Unterrichts keine weitere Zustimmung der Behörde benötigen. Einhaltung der Anforderungen von Anlage 3 BKrFQV, d.h. Übermittlung des Unterrichtskonzepts sowie Ermöglichung der Überwachung, reichen aus.
- Lange Bearbeitungszeit des FQN: Problem der zeitlichen Vakanz zwischen Bestehen der BKF-Prüfung und Aushändigung des FQN muss gelöst werden.
- Bosnien-Herzegowina ist in Anlage 11 FeV aufzunehmen, mit allen Fahrerlaubnisklassen

Frankfurt am Main, den 16. Februar 2024

Der BGL begrüßt die beiden Verordnungsentwürfe und stimmt mit ihren Inhalten grundsätzlich überein. Das Transportlogistikgewerbe hat der Umsetzung der wichtigen Vorgaben des EU-Rechts zur Zulassung von Fremdsprachen bei der beschleunigten Grundqualifikation sowie von E-Learning im Rahmen der obligatorischen Weiterbildung schon seit dem Jahr 2020 entgegengesehen.

Für die Möglichkeit der Stellungnahme bedankt sich der BGL und hat zu den Entwürfen folgende Anmerkungen:

Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise (UAAusnV):

- Der BGL begrüßt, dass mit der UAAusnV eine Umsetzung der EU-Verordnung 2022/1280, welche unmittelbar bereits die Anerkennung ukrainischer Führerschiene vorgesehen hat, erfolgt. Für ukrainische Fahrer wird nunmehr ein rechtssicheres Verfahren für den Erwerb einer Ergänzungsqualifikation mit dem Nachweis durch die Schlüsselzahl 95.01 vorliegen. Der BGL regt im Übrigen an, die UAAusnV als Vorbild heranzuziehen, wenn es um die Entwicklung von künftigen Verfahren für die Anerkennung von BKF-Qualifikationen anderer Drittstaaten, die die Kriterien des CEMT-Qualitätscharta erfüllen, geht.

BGL-Position:

- **Ablaufdatum des FQN mit der SZ 95.01**
Nicht sinnvoll ist es auch Sicht des BGL, wenn aufgrund der Vorschrift des § 7 Abs. 6 Nr. 1 UAAusnV ukrainische Fahrer nach Ablauf des Schutzstatus (Art. 4 der RL 2001/55/EG) wieder gänzlich ohne BKF-Qualifikation wären. Für die Güterkraftverkehrsunternehmen wäre dies mit einem erheblichen Ausmaß an Rechtsunsicherheit und Kosten verbunden, da die beschleunigte Grundqualifikation erneut absolviert werden müsste. Die Vorschrift und die der Vorschrift zugrundeliegende Art. 4 Abs. 7 der VO (EU) 2022/1280 ist daher so auszulegen, dass mit Ablauf des Schutzstatus lediglich formal der Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN) mit der SZ 95.01 ungültig wird, der ukrainische Fahrer aber weiterhin als qualifiziert gilt. So müsste lediglich die Ausstellung eines neuen Dokuments beantragt werden.
- **Fahrerkarte für ukrainische Fahrer**
Eine große Rechtsunsicherheit besteht derzeit für ukrainische Fahrer bei der Ausstellung von Fahrerkarten. Grund ist, dass die maßgebliche Vorschrift in § 5 Abs. 1 FPersV formell das Vorhandensein eine EU- bzw. EWR-Führerscheins verlangt. Nach Kenntnis des BGL ist die Verwaltungspraxis der Führerscheinstellen in Deutschland noch immer uneinheitlich.

Der BGL regt an, dass in der Verordnung eine Klarstellung erfolgt, dass Ukrainer mit Ergänzungsqualifikation Anspruch auf Ausstellung der Fahrerkarte haben.

Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

- Die Einführung des E-Learnings im Rahmen der obligatorischen Weiterbildung in Umsetzung der EU-Richtlinie 2020/2561 (insb. Anhang I Abschnitt 4) wird vom BGL begrüßt. Dabei ist der vom EU-Recht ermöglichte Umfang von 12 Stunden in vollem Maße ausgeschöpft worden.

BGL-Position:

➤ Höhere Stundenanzahl

Der BGL gibt hierbei zu bedenken, dass bereits heute vom Transportgewerbe teilweise eine höhere Stundenanzahl für digitales Lernen im Rahmen der obligatorischen Weiterbildung gewünscht wird, auch wenn das vom derzeitigen EU-Recht nicht gedeckt ist. Unter Einbeziehung künftiger Evaluationen der BAST (§ 3 Abs. 3b BKrFQV-E) sollte aber eine entsprechende Anpassung des EU-Rechts erwogen werden, zumal der Gesetzgeber davon ausgeht, dass im Bereich des asynchronen digitalen Unterrichts eine zeitlich flexible Nutzung der Lerninhalte vorgesehen ist (siehe Begründung S. 46 des Referentenentwurfs).

Transportlogistikunternehmen informierten den BGL außerdem, dass eine Stundenanzahl von 14 Stunden für das digitale Lernen tunlich wäre, da die verbleibenden 21 Stunden dann in drei Modulen zu je 7 Stunden in Präsenzunterricht absolviert werden könnten.

➤ Bereits anerkannte Ausbildungsstätten

Aus Sicht des BGL ist es nicht erforderlich, dass auch bereits anerkannte Ausbildungsstätten (§ 9 BKrFQG), die digitalen Unterricht in synchroner und asynchroner Form anbieten möchten, vor Durchführung des digitalen Unterrichts ebenfalls noch einmal der Zustimmung der nach Landesrecht für die Anerkennung von Ausbildungsstätten zuständigen Behörde bedürfen.

Ohnehin ist in Zusammenhang mit der Anerkennung von Ausbildungsstätten bereits zusätzliche Bürokratie geschaffen worden, als nach Ablauf einer Übergangsfrist zum 02.12.2022 die gesetzliche Anerkennung für Ausbildungsbetriebe weggefallen ist und so sämtliche Ausbildungsbetriebe einer staatlichen Anerkennung bedürfen.

Aus Sicht des BGL reicht in diesem Fall die Einhaltung der in Anlage 3 BKrFQV-E geregelten allgemeinen Anforderung aus. Hierzu gehört insbesondere die

Vorlage eines Unterrichtskonzepts an die nach Landesrecht zuständige Behörde sowie die Ermöglichung der Überwachung des digitalen Unterrichts. (Anlage 3, Nr. 5 und 6 BKrFQV-E). Entsprechend ist auch die Formulierung in § 9 Abs. 3 BKrFQG-E anzupassen.

➤ **Zuverlässige Nutzeridentifizierung**

Bezüglich Anlage 3 Nr. 2 BKrFQV-E regt der BGL an, dass die Voraussetzung einer zuverlässigen Nutzeridentifizierung konkreter gefasst wird. So sollte in Nr. 2 aufgeführt werden, dass das Lehrpersonal vor Beginn des digitalen Unterrichts die Identität und während des Unterrichts die Anwesenheit der zu schulenden Unterrichtsteilnehmer zu prüfen hat.

Außerdem sollte zwischen einer Nutzerverifizierung (Prüfung, ob der Nutzer auch der Mensch ist, der er vorgibt zu sein) und einer Nutzerauthentifizierung (bezeichnet den eindeutigen Login-Prozess, der in der Regel durch eine eindeutige Nutzererkennung mit Anmeldenamen und Passwort gegeben ist), unterschieden werden.

➤ **Lange Bearbeitungszeiten bei Ausstellung des FQN**

Ein drängendes Anliegen in der Praxis angehender Berufskraftfahrer ist nach wie vor ungelöst:

Nach § 3 Abs. 7 BKrFQG tritt während der Berufsausbildung an die Stelle des Nachweises der Grundqualifikation der Ausbildungsvertrag. Nach Abschluss der Ausbildung entsteht in der Praxis sehr häufig das Problem, dass die Ausstellung des FQN lange Zeit beansprucht. In der Übergangszeit steht der angehende BKF ohne Nachweis der Qualifikation dar. Dieser Rechtszustand ist widersinnig, denn warum sollte ein Azubi, der die Abschlussprüfung absolviert hat, und dessen Ausbildungszeit abgelaufen ist, schlechter gestellt werden als während der Ausbildung?

Eine Lösung in der BKrFQV müsste dahin geschaffen werden, dass die IHK-Prüfungsbescheinigung als vorläufiger Nachweis der Qualifikation bei Fahrten im gewerblichen Güterverkehr anerkannt wird; oder es muss ein vorläufiger FQN zur Verfügung gestellt werden.

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

BGL-Position:

➤ **Anlage 11 FeV**

Bosnien-Herzegowina ist mit allen Fahrerlaubnisklassen in Anlage 11 FeV aufzunehmen (bisher fehlen die C-Klassen). Es ist nicht ersichtlich, dass sich die dortige Qualität der Führerschein-Ausbildung signifikant von der in Staaten wie Serbien oder Nordmazedonien unterscheidet.

- **Streichung § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 7 FeV**
Ausdrücklich begrüßt der BGL die Streichung dieser Vorschrift. Die fehlende Anerkennung der Gültigkeit von Führerscheinen, die ein Drittstaatenfahrer in einem EU-Mitgliedsstaat prüfungsfrei in einen EU-Führerschein umtauscht, war bisher ein großes Hindernis bei der Einstellung von Fahrern aus Drittstaaten in Deutschland; zumal die Vorschrift in der Praxis einen nur geringen Bekanntheitsgrad hatte.

- **Digitaler Theorieunterricht bei Fahrschulen**
Der BGL regt an, dass digitaler Unterricht auch im Rahmen des theoretischen Fahrschulunterrichts zum Regelfall wird und nicht nur in begründeten Ausnahmefällen möglich ist (§ 4 Abs. 1b FahrschAusbO)