

TOP 5 f) IHK-Position Maßnahmen zur Bekämpfung des Berufskraftfahrermangels

Beschluss:

Die Vollversammlung der IHK Würzburg-Schweinfurt hat in ihrer Sitzung am 3. Dezember 2020 folgende Forderungen von Maßnahmen zur Bekämpfung des Berufskraftfahrermangels beschlossen:

1. Fahrerlaubnisausbildung EU-einheitlich gestalten

Zur Behebung wettbewerbsverzerrender Unterschiede innerhalb der EU ist eine einheitliche Verordnung für die Ausbildung zum Erwerb der Fahrerlaubnis anzustreben.

2. Umschreibung der Fahrerlaubnis aus Drittländern in allen EU-Ländern gleichstellen

Zur Vermeidung unnötiger Kosten und zur Beseitigung administrativer Hindernisse innerhalb der EU ist eine einheitliche Praxis der Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus Drittländern zwischen den Mitgliedsstaaten der EU anzustreben.

Im Sinne einer besseren Nachvollziehbarkeit gilt es seitens der EU eine einheitliche Staatenliste für die Umschreibung gleichwertiger Fahrerlaubnisklassen aus Drittländern einzurichten. Diese soll Behörden und Unternehmen zugänglich sein.

3. Anpassung des europäischen Rechtsrahmens

Im Sinne der Freizügigkeit innerhalb der EU und zur Erleichterung der bedarfsorientierten Ausbildung von Berufskraftfahrern ist eine Aufhebung des, in der EU-Richtlinie 2003/59 EG festgelegten, sog. Wohnsitzprinzips anzustreben. Der Erwerb der Grundqualifikation und die Weiterbildung von Fahrern in den Bereichen Güterkraftverkehr und Personenverkehr soll Berufskraftfahrern wohnsitzunabhängig in jedem Land der EU möglich sein.

4. Ausweitung des europäischen Rechtsrahmens

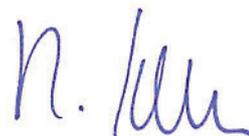
Zur Linderung des Nachfrageüberhangs nach Berufskraftfahrern ist eine Ausweitung der Regelungen gemäß EU-Richtlinie 2003/59 EG zur Qualifizierungspflicht von Berufskraftfahrern auf weitere Staaten anzustreben. Eine Ausweitung der Regelung auf EU-Beitrittskandidaten oder auch auf die CEMT-Staaten, unter der Prämisse, dass die Ausbildungs- und Prüfungsvorgaben der EU-Richtlinie 2003/59 EG umzusetzen sind, würde den Unternehmen die Gewinnung von Berufskraftfahrern aus Nicht-EU-Staaten erleichtern.

Würzburg, 3. Dezember 2020

IHK Würzburg-Schweinfurt



Dr. Klaus D. Mapara
Präsident



Prof. Dr. Ralf Jahn
Hauptgeschäftsführer

Begründung:

Zu 1. Fahrerlaubnisausbildung EU-einheitlich gestalten

Die Richtlinie 2006/126/EG regelt die europäischen Fahrerlaubnisklassen und das dafür jeweils vorgeschriebene Mindestalter, jedoch liegt die Ausgestaltung der Ausbildung der einzelnen Klassen in nationaler Hand. Bezüglich der Ausbildungsdauer und der damit einher gehenden Ausbildungskosten besteht zwischen den EU-Staaten große Diskrepanz. Besonders die deutsche Umsetzung der Fahrerlaubnisausbildung ist vergleichsweise zeit- und kostenintensiv.

So erstreckt sich etwa in Deutschland die praktische Ausbildung zum Führerschein der Klasse D mit einem zweijährigen Vorbesitz der Klasse B über mindestens 58 Unterrichtseinheiten (1 UE = 45 Minuten). Dagegen beträgt der Zeitaufwand in Österreich aber nur mindestens acht Unterrichtseinheiten (1 UE = 50 Minuten). Einem deutschen Fahrer entstehen im Zuge des Erwerbs der gleichen Befähigung deshalb um ca. 5.000 Euro höhere Kosten als seinem österreichischen Kollegen. Bezüglich der Anerkennung der EU-Fahrerlaubnisklassen in allen anderen Mitgliedsstaaten ist der deutsche Fahrer demnach deutlich benachteiligt.

Aufgrund des in Deutschland kostenintensiveren Berufszugangs entsteht hiesigen Verkehrsunternehmen ein entscheidender Nachteil bei der Gewinnung qualifizierter Berufskraftfahrer.

Durch eine Vereinheitlichung der Voraussetzungen und der Ausbildung zum Erwerb der Fahrerlaubnis innerhalb der EU könnte diese Wettbewerbsverzerrung aufgelöst werden.

Zu 2. Umschreibung der Fahrerlaubnis aus Drittländern in allen EU-Ländern gleichstellen

Die Umschreibung von Führerscheinen aus Drittländern wird in jedem EU-Mitgliedsstaat unterschiedlich gehandhabt. So definiert jedes EU-Land eine eigene Länderliste in welcher geregelt ist, aus welchen Drittstaaten Fahrerlaubnisklassen prüfungsfrei anerkannt und umgeschrieben werden.

Beispielsweise kann ein ukrainischer Fahrer mit Wohnsitz in Dänemark seine Fahrerlaubnis dort prüfungsfrei umschreiben. Mit seinem jetzt dänischen EU-Führerschein hat er in der Folge die Möglichkeit im Gebiet der kompletten EU zu fahren. Verlegt der ukrainische Fahrer seinen Wohnsitz nun nach Deutschland, um seine Tätigkeit als Kraftfahrer von hier aus fortzusetzen, wird seine dänische Fahrerlaubnis durch die deutschen Behörden nicht mehr anerkannt. Vielmehr muss er innerhalb eines halben Jahres die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland erneut absolvieren. Zusätzlich muss sich der Fahrer auch grundqualifizieren, wenn er dies noch nicht in einem anderen EU-Mitgliedsstaat gemacht hat.

Aufgrund der unterschiedlichen Handhabung durch die EU-Mitgliedsstaaten, können deutsche Unternehmen und Behörden auf Grundlage eines EU-Führerscheins nicht darauf schließen, dass der betreffende Fahrer tatsächlich berechtigt ist, ein Kraftfahrzeug in Deutschland zu führen. Vielmehr muss jeder Einzelfall umständlich auf Grundlage divergierender nationaler Regelungen geprüft werden.

Um Fahrer aus Drittländern bei Vorlage einer Arbeitserlaubnis in jedem EU-Staat beschäftigen zu können, ist anzustreben, dass alle EU-Staaten Fahrerlaubnisse aus Drittstaaten in der jeweils gleichen Form anerkennen. Als Grundlage hierfür gilt es eine einheitliche Staatenliste der EU für die Umschreibung von Fahrerlaubnissen aus Drittländern zu definieren.

Zu 3. Anpassung des europäischen Rechtsrahmens

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schreibt die EU-Richtlinie 2003/59 EG die Grundqualifikation und die Weiterbildungspflicht für Fahrer von Fahrzeugen der Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C und CE (Güterkraftverkehr) sowie für die Fahrerlaubnisklassen D1, D1E, D, und DE (Personenverkehr) vor. Dabei ist gegenwärtig festgelegt, dass Berufskraftfahrer die Grundqualifikation nur im Land ihres Wohnsitzes innerhalb der EU erwerben dürfen (Wohnsitzprinzip).

Viele angehende Berufskraftfahrer, die ihren Wohnsitz im Rahmen der geltenden Freizügigkeit bereits in einen anderen Mitgliedsstaat der EU verlegt haben, stellt dies vor gewaltige Herausforderungen. Oftmals sind ihre Fremdsprachkenntnisse nicht hinreichend, um der komplexen Ausbildung in befriedigendem Maße folgen können. Weiterhin stellt besonders auch die schriftliche Prüfung in der Fremdsprache ein Hindernis dar. Insbesondere dem deutschen Arbeitsmarkt gehen hierdurch zahlreiche potenzielle Berufskraftfahrer verloren, die zur Linderung des Nachfrageüberhangs an solchen Fachkräften beitragen könnten.

Zur Behebung dieser Problematik ist eine Änderung der EU-Richtlinie 2003/59 EG anzustreben, die es angehenden Berufskraftfahrern innerhalb der EU gestatten würde die Grundqualifikation nicht nur im Land ihres gegenwärtigen Wohnsitzes, sondern in allen EU-Staaten zu erwerben. Dies würde dazu führen, dass Ausbildung und die Prüfung in einer Sprache stattfinden könnte, die der Kraftfahrer schriftlich und mündlich beherrscht.

Zur Vermeidung eines potenziellen, sog. Qualifikationstourismus sollte die Ausbildung und Prüfung in einem anderen EU-Staat die Zustimmung der Fahrerlaubnisbehörde am Wohnort des Kraftfahrers bedürfen (Einzelfallentscheidung). Eine Überprüfung kann durch das ab 2021 einzuführende Berufskraftfahrerqualifikationsregister erfolgen.

Zu 4. Ausweitung des europäischen Rechtsrahmens

Innerhalb der EU und insbesondere in Deutschland besteht ein starker Nachfrageüberhang nach Berufskraftfahrern im Güter- und Personenverkehr.

Bereits jetzt erkennen Mitgliedsstaaten der EU Teile der Ausbildung von Berufskraftfahrern (in Deutschland mittels Anerkennung ausländischer Berufsabschlüsse durch die IHK-FOSA) oder entsprechende Besitzstände aus dem Erwerb der C-Fahrerlaubnisklassen bzw. der D-Fahrerlaubnisklassen aufgrund der prüfungsfreien Umschreibung der Fahrerlaubnis an. In Deutschland werden beispielsweise die Führerscheine aus Serbien und Mazedonien prüfungsfrei umgeschrieben und damit der Besitzstand der Berufskraftfahrerqualifikation anerkannt, wenn der Führerschein vor dem jeweiligen Stichtag erworben wurde.

Diesem Beispiel folgend, könnte eine Ausweitung des Geltungsbereiches der EU-Richtlinie 2003/59 EG auf EU-Beitrittskandidaten oder weitergehend auf die Staaten des internationalen Abkommens „CEMT“ die Anerkennung der Grundqualifikation oder entsprechender Besitzstände auch aus diesen Staaten ermöglichen und so zu einer wesentlichen Entlastung der Unternehmen bei der Besetzung offener Berufskraftfahrerstellen beitragen.