Stellungnahme

zum Referentenentwurf einer Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise

sowie

zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 16. Februar 2024

Zum Referentenentwurf der Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Artikel 1
Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise (Ukraine- Ausnahmeverordnung – UAAusnV)

Zu § 16 Anwendungsbestimmungen

Um aus der Ukraine geflüchteten Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern den Zugang zum Beruf zu erleichtern, soll die durch die Verordnung (EU) 2022/1280 eingeräumte Möglichkeit, ukrainische Fahrerqualifizierungsnachweise anzuerkennen, in nationales Recht umgesetzt werden. Bedauerlicherweise läuft diese im Grundsatz zu begrüßende Regelung aufgrund der EU-Vorgaben praktisch ins Leere.

Denn Art. 4 Absatz 7 VO (EU) 2022/1280 lautet: „Wenn die Anwendungsdauer hinsichtlich von Vertriebenen aus der Ukraine gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2011/55/EG endet, werden die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweise und Fahrerbescheinigungen sowie der auf den Führerscheinen vermerkte besondere befristete Unionscode gemäß diesem Artikel ungültig.“ Eine weitergehende Anerkennungsmöglichkeit der ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweise, als die in der VO (EU) 2022/1280 geregelten Möglichkeit, durch eine ergänzende Schulung und Prüfung den besonderen befristeten Unionscode 95.01 zu erhalten, sieht VO (EU)2022/1280 demnach nicht vor. Die Folge wäre, dass vollqualifizierte Fahrer nach Ablauf des Schutzstatus ihre Berufskraftfahrerqualifikation neu erwerben müssten, da ihre Dokumente nicht mehr gültig wären.

Aus Sicht des DSLV fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf eine Regelung, durch die ergänzungsqualifizierte Berufskraftfahrer auch nach Ablauf des Schutzstatus eine Perspektive erhalten, ihrer zukünftigen Berufstätigkeit in Deutschland weiter nachgehen zu können, ohne eine neue beschleunigte Grundqualifikation erwerben zu müssen. Es sollte deshalb eine Ergänzung der UAAusnV erfolgen, mit der klargestellt wird, dass die bereits im Rahmen der Ergänzungsqualifikation absolvierten 35 Unterrichtsstunden im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation angerechnet werden. Andernfalls kann davon ausgegangen werden, dass von der Regelung der UAAusnV – wie sie jetzt gestaltet ist – kaum ein Berufskraftfahrer Gebrauch machen wird, da in beiden Fällen sowohl Unterrichts- und Prüfungskosten anfallen werden und somit ein doppelter Aufwand entsteht.

Artikel 2
Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

Zu § 2 Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation

Die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation kann derzeit nur in deutscher Sprache absolviert werden. Das dabei geforderte Sprachniveau ist für viele Fahrerinnen und Fahrer eine zu hohe Hürde. Aus diesem Grund ist die schon seit Langem vom DSLV geforderte und jetzt im Entwurf vorgesehene Regelung, nach der die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation nun auch in weiteren Fremdsprachen – insbesondere aus dem osteuropäischen Sprachraum – abgelegt werden kann, ausdrücklich zu begrüßen.

Zu § 4 Absätze 3a und 3b i.V.m. Anlage 3 Weiterbildung // Anforderungen an die Durchführung von digitalem Unterricht in synchroner und asynchroner Form

Da EU-Recht (RL EU 2022/2561) bereits seit Langem ausdrücklich die Option bietet, bis zu zwölf Stunden der Weiterbildung für Berufskraftfahrer durch den Einsatz von E-Learning-Konzepten bzw. integriertem Lernen bei Wahrung des Qualitätsniveaus zu realisieren, ist ausdrücklich zu begrüßen, dass anerkannte Ausbildungsstätten nunmehr die Möglichkeit erhalten sollen, den Präsenzunterricht ersetzenden digitalen Unterricht in synchroner und asynchroner Form in der Weiterbildung einzusetzen. Dies wird sowohl für die Ausbildungsstätten und die Unternehmen als auch für die Fahrer entscheidende Vorteile mit sich bringen. Schulungen via E-Learning bzw. unter Einsatz digitaler Medien wird es den Unternehmen, die über eine Anerkennung als Ausbildungsstätte für die beschleunigte Grundqualifikation und/oder die Weiterbildungen verfügen, ermöglichen, ihre Fahrer zeitoptimiert weiterzubilden. Zudem führt die durch den teilweisen Entfall der Präsenzveranstaltungen hinzugewonnene räumliche Flexibilität zumindest teilweise auch zu einer Entlastung bei den Fahrern. Intelligente und didaktisch hochwertig aufbereitete E-Learning-Konzepte können angehenden und auch erfahrenen Fahrzeugführern in weiten Teilen den Lernstoff ausgezeichnet und ansprechend vermitteln.

Trotzdem – wenn auch von der EU-Richtlinie so noch nicht vorgesehen – wäre es wünschenswert, zukünftig die gesamte Weiterbildungszeit, d. h. 35 Stunden, in Form von E-Learning zuzulassen. So kann das volle Potenzial ausgeschöpft werden.

Artikel 3
Änderung der Fahrerlaubnisverordnung

Zu § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7

Die Streichung dieses Passus in der Fahrerlaubnisverordnung ist zu begrüßen. Dadurch werden endlich einheitliche Voraussetzungen für den Einsatz von EU-Führerscheinen in Deutschland geschaffen. Drittstaatenangehörige, die ihre Führerscheine in Deutschland nicht prüfungsfrei gegen einen EU-Führerschein hätten umtauschen dürfen, weil ihr Land nicht in Anlage 11 der Fahrerlaubnisverordnung aufgelistet ist, dies jedoch in einem anderen EU-Mitgliedstaat tun durften, erhalten in Zukunft auch in Deutschland eine Anerkennung ihrer im EU-Ausland eingetauschten EU-Führerscheine. Bisher hat Deutschland eine Anerkennung dieser Fahrerlaubnisse abgelehnt. Damit gibt Deutschland die Unterscheidung nach EU-Führerscheinen 1. und 2. Klasse auf und schafft ein level playing field für die Verwendung im Inland. Es war kaum zu begründen, dass Drittstaatenangehörige, die ihre ursprünglichen Führerscheine im EU-Ausland eingetauscht haben und dort seit Jahren als Berufskraftfahrer tätig sind, in Deutschland aufgrund der hier bislang geltenden Sonderregelung die komplette Fahrprüfung bislang wiederholen mussten.

Zu Anlage 11

Die Aufnahme der Staaten Israel und Ukraine in die Anlage 11 der Fahrerlaubnisverordnung ist sehr zu begrüßen. Diese Maßnahme schafft zumindest eine Voraussetzung, um in Deutschland als Berufskraftfahrer oder Berufskraftfahrerin tätig werden zu dürfen. Vor dem Hintergrund eines anhaltenden Mangels an Fachpersonal regt der DSLV dringend an, auch die Aufnahme weiterer Staaten, wie Montenegro, Türkei und Weißrussland in die Anlage 11 zu prüfen.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 610.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 138 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: November 2023).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.