PROJEKT ZUR ERHÖHUNG DER BERUFLICHEN KOMPETENZEN VON NUTZFAHRZEUGFÜHRERN

2019-1-TR01-KA202-074813

IO1- ENTWURF GEMEINSAMER ANALYSEBERICHT ÜBER DAS PROFIL UND DIE AUSBILDUNGSERWARTUNGEN VON FAHRERN, DIE IN DER PERSONENBEFÖRDERUNG AUF DER STRASSE BESCHÄFTIGT SIND

August 2020

Funded by the Erasmus+ Program of the European Union. However, European Commission and Turkish National Agency cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

This project has received grant support from Movetia funded by the Swiss Confederation. The content reflects the authors' view and Movetia is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG …….….3

2. AKTUELLE SITUATION UND STATISTI…….....3

2.1.GESETZGEBUNG UND BEVOLLMÄCHTIGTE BEHÖRDEN/EINRICHTUNGEN…….....3

2.2. FAHRERQUALIFIKATIONEN …….. ….. 12

2.3.BESCHREIBUNG, NORMEN UND QUALIFIKATIONEN DES FAHRERBERUFS…….. ..16

2.4.AUSBILDUNG, PRÜFUNG UND ZERTIFIZIERUNG VON FAHRERN 20

2.5.ARBEITSBEDINGUNGEN DER FAHRER ……....35

3. ERGEBNISSE DER ANALYSE DER TRAININGSERWARTUNGEN ……..…36

Einleitung…….36

3.1.AUSWERTUNG DER INTERVIEWS …….…37

3.2.AUSWERTUNG DER ONLINE-BEFRAGUNG DER FAHRER ……..…..37

3.3.AUSWERTUNG DER ONLINE-BEFRAGUNG DER FAHRERTRAINER, DER VERTRETER DER AUSBILDUNGSSTÄTTE UND DER ARBEITGEBER …43

3.4. ALLGEMEINE AUSWERTUNG ……49

4. FAZIT……..……....50

ANHANG…….51

1. EINLEITUNG

Dieser Bericht wurde im Rahmen des Projekts 2019-1-TR01-KA202-074813 (Projekt zur Erhöhung der beruflichen Qualifikation von Nutzfahrzeugführern) erstellt. Der Zweck dieses Berichts ist die Bestimmung des Profils, der Qualifikationen, der Ausbildung, der Zertifizierung der Fahrer, der Nutzung digitaler Materialien in der Ausbildung durch die Fahrer und des E-Trainings der Fahrer, die im allgemeinen und städtischen Personentransport arbeiten, E-Learning-Praktiken, Arbeitsbedingungen und -Arbeitsumstände der Fahrer usw.

Der Bericht enthält auch einen Abschnitt zur Analyse des Schulungsbedarfs, der als Ergebnis von Interviews und Online-Umfragen ermittelt wurde. In diesem Abschnitt wurde ein kurzer Fragebogen an Taxi-, Minibus- und ÖPNV-Busfahrer, ihre Ausbilder, Vertreter des Ausbildungszentrums und Arbeitgeber, die Fahrer beschäftigen, angewandt und einige von ihnen wurden eingehend befragt. Die Ergebnisse der Umfrage und des Interviews wurden ausgewertet und es wurde versucht, die Bereiche aufzudecken, die mehr Ausbildung und anspruchsvollere Ausbildungsmethoden und -techniken benötigen.

Die durch diesen Bericht gewonnenen Informationen werden zur Erstellung anderer Ergebnisse des Projekts beitragen (Erstellung einer gemeinsamen Kompetenzkarte und eines Schulungsprogramms, Entwicklung von E-Materialien, Durchführung von Probetrainings). Dieser Bericht wird dabei helfen, die Praktiken der Partnerländer zu vergleichen und gemeinsame Qualifikationen, Trainingsprogramme und digitale Materialien auf EU-Ebene zu entwickeln.

2. AKTUELLER STAND UND STATISTIKEN

2.1. GESETZGEBUNG UND BETEILIGTE BEHÖRDEN/EINRICHTUNGEN

DEUTSCHLAND

1) Bitte geben Sie eine kurze Zusammenfassung der Rechtsvorschriften für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr im Allgemeinen und den Personennahverkehr (Taxis, Busse und Kleinbusse usw.) im Besonderen. Bitte beschreiben Sie die Auswirkungen des EU-Besitzstandes auf die nationale Gesetzgebung.

In Deutschland werden der gewerbliche Gütertransport und der gewerbliche Personentransport durch verschiedene eigenständige Gesetze getrennt geregelt.

Im Hinblick auf die Ziele dieses Projekts wird hier nur der gewerbliche Personenverkehr betrachtet.Commercial passenger transport is regulated by the following laws:

1. Personenbeförderungsgesetz (nationales Gesetz)
2. BOKraft (nationales Gesetz)
3. Fahrerlaubnisverordnung (nationales Verordnung)
4. Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (2003/59/EC)

Wie in den allermeisten Ländern der EU (und der Türkei) gibt es auch in Deutschland einen Personenverkehr mit Bussen und Taxis. Mit zwei Unterschieden:

1. Es gibt kein Minibus-System
2. aber es gibt in Deutschland eine Personenbeförderung mit Mietwagen (sog. Mietwagen).

Hierbei handelt es sich jedoch nicht um einen Mietwagen im herkömmlichen Sinne.

In diesem Fall mietet der Fahrgast nicht ein Auto, sondern er mietet einen Wagen mit Fahrer.

Der Unterschied zwischen Taxi und 'Mietwagen' ist für den Kunden nicht erkennbar, denn der Fahrgast bestimmt, wie bei Taxi auch, den Abholort und das Ziel.

Der Unterschied ist nur für den Fahrer oder Betreiber erkennbar:
Mietwagen dürfen im Gegensatz zu Taxis den Transportauftrag nur in der Zentrale entgegennehmen und müssen nach dem Transport zur Zentrale zurückkehren. Bei der Rückkehr zur Zentrale darf kein neuer Fahrgast aufgenommen werden.

Doch UBER umgeht dieses Gesetz durch seine eigene App, die zwar den Firmensitz zur offiziellen Anmeldung nutzt, aber die App kann von überall aus genutzt werden. Also auch auf der Rückfahrt.

UBER ist der große Nutznießer dieses Gesetzes und hat das Taxigewerbe in Deutschland fast ruiniert. Taxifahrer und -betreiber müssen Prüfungen bestehen und eine Zulassung erlangen, aber nicht UBER-Fahrer.

Die Auswirkungen des EU-Besitzstandes auf die nationalen Gesetzgebungen spiegeln sich nur im Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz wider.

2) Bitte geben Sie eine kurze Beschreibung der Behörden und Institutionen, die mit Gesetzgebungsbefugnissen in diesem Bereich ausgestattet sind, sowie deren Aufgaben und Zuständigkeiten.

Oberstes Gesetzgebungsorgan für alle Verkehrsangelegenheiten ist das Parlament, das das Bundesverkehrsministerium ermächtigt, die erlassenen Gesetze umzusetzen. Dieses Ministerium wiederum ermächtigt die Landesbehörden, die für die Durchführung und Kontrolle zuständig sind.

In Deutschland unterliegt der gesamte Verkehr, einschließlich der gewerblichen Personenbeförderung, dem Bundesverkehrsministerium, vertreten durch die Landesbehörden.

Die Führerscheinprüfungen werden nur von zwei Organisationen durchgeführt: Tüv und Dekra.

Die Ortskundeprüfungen für Taxifahrer werden ebenfalls von TÜV und DEKRA durchgeführt. Beide Institutionen sind vom Verkehrsministerium autorisiert. Tüv und Dekra sind privatrechtliche Institutionen und nicht gemeinnützig. Sie arbeiten mit dem Ziel, einen Gewinn zu erzielen.

Die Prüfung zur Berufskraftfahrerqualifikation (2003/59/EG) wird nur von der Industrie- und Handelskammer abgenommen.

Busfahrer legen eine theoretische und praktische Prüfung beim Tüv oder der Dekra ab. Zusätzlich legen sie eine Berufskraftfahrer-Qualifikationsprüfung bei der Industrie- und Handelskammer ab.

Für Mietwagen-Fahrer (UBER) gibt es gar keine Prüfung, lediglich der Betreiber muss eine Befähigungsprüfung bei der Industrie- und Handelskammer ablegen.

3) Wie wird der Personennahverkehr (Taxi, Bus, Minibus, etc.) abgewickelt? Werden diese Aktivitäten über Unternehmen abgewickelt oder gibt es Fälle von

Individualverkehr? Sind die Unternehmen im Besitz von Behörden (wie Gemeinden) oder von Privatpersonen?

Busverkehr gibt es unter der Leitung von Kommunen (öffentlicher Nahverkehr) und in privaten Unternehmen für den Fernverkehr.

Private Busunternehmen benötigen eine Lizenz, die sie von einer staatlichen Behörde erhalten, wenn sie ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit nachgewiesen haben.

Für Taxis wird, wie in Italien und den meisten EU-Ländern, die Lizenz von den lokalen Gemeinden erteilt. In der Regel beteiligen sie sich an lokalen Genossenschaften, um ihre Tätigkeit auszuüben.

Das Taxigeschäft ist nur im Besitz von Privatpersonen.

4) Welche Behörden/Institutionen legen die Gebührentarife fest? Wie?

Tarife gibt es nur für den Personennahverkehr und das Taxi. Die Tarife werden von den Gemeinden festgelegt.

Für den Fernverkehr gibt es keine Tarife. Die Preisgestaltung ist frei.

5) Welche Behörden/ Institutionen legen die Routen fest? Wie?

Im Nahverkehr werden die Strecken von der Gemeinde ausgeschrieben. Dabei werden die lokalen Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt.

Im Fernverkehr beantragen die Busunternehmen selbst eine Strecke beim Verkehrsministerium.

Seit der Abschaffung des rechtswidrigen Fernverkehrsmonopols der Deutschen Bahn im Jahr 2011 können sich Busunternehmen für jede beliebige Fernverkehrsstrecke bewerben.

6) Welche Behörden/Institutionen kontrollieren Fahrer? (in Bezug auf Verkehr und berufliche Qualifikation)

Nach der medizinisch-psychologischen Untersuchung und einem Führungszeugnis werden nur noch die Führerscheinprüfung beim Tüv/Dekra und die Berufskraftfahrer-Qualifikationsprüfung bei der Industrie- und Handelskammer (IHK) durchgeführt.

Danach prüft die staatliche Behörde alle fünf Jahre nur noch die medizinische Eignung und eine Fortbildungsmaßnahme. Eine weitere Prüfung findet nicht statt.

7) Gibt es eine Berufsorganisation, die für die Fahrer zuständig ist? Wenn ja, welche Befugnisse und Zuständigkeiten hat diese Organisation/diese Organisationen?

No. No Union, no organisation. Nothing. The drivers are totally alone.

ITALIEN

1) Bitte geben Sie eine kurze Zusammenfassung der Rechtsvorschriften für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr im Allgemeinen und den Personennahverkehr

(Taxis, Busse und Kleinbusse usw.) im Besonderen. Bitte beschreiben Sie die Auswirkungen des EU-Besitzstandes auf die nationale Gesetzgebung.

Das Gesetz Nr. 286/2005 vom 21.11.2005 regelt den gewerblichen Gütertransport in Italien. Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes Nr. 286/2005 wurde der Kreis der Personen erweitert, die bei Verstößen oder Nichteinhaltung der Vorschriften oder bei Verstößen, die an für den Transport zugelassenen Fahrzeugen begangen werden, betroffen sind. Die Gesetzgebung steht im Zusammenhang mit dem Dekret Nr. 133 vom 12. September 2014, dem sogenannten "Decreto Sblocca Italia", das die juristischen Personen regelt, die im Güterverkehr tätig sind und die verpflichtet sind, digitale Zahlungen für erbrachte Dienstleistungen zu erbringen, und zwar durch den Einsatz elektronischer Geräte zur Durchführung von Zahlungsvorgängen, Schecks des Banksystems, Bank-/Postüberweisungen.

Daher sehen das Gesetz Nr. 286 vom 21. November 2005 und seine Änderungen, die mit dem Gesetz Nr. 133 vom 6. August 2008 festgelegt wurden, eine gemeinsame Verantwortung des Auftraggebers, des Versenders und des Eigentümers der Ware vor.

Das Dekret Nr. 21 vom 15.01.1992 regelt den lokalen privaten Personentransport im öffentlichen Verkehrssystem. Es enthält Erläuterungen zum individuellen und kollektiven Personenverkehr, der in die von den Regionen eingerichteten regelmäßigen öffentlichen Verbünde integriert ist.

2) Bitte geben Sie eine kurze Beschreibung der Behörden und Institutionen, die mit Gesetzgebungsbefugnissen in diesem Bereich ausgestattet sind, sowie deren Aufgaben und Zuständigkeiten.

In Italien gibt es zwei Arten von Zuständigkeiten in diesem Bereich. Soweit es die Unternehmen der Busvermietung betrifft, werden die Zuständigkeiten von der Motorizzazione Civile festgelegt, die Eintragung jeder Agentur in das nationale Register ist obligatorisch, während die Provinzverwaltungen beauftragt sind, die beruflichen Fähigkeiten der Kandidaten zu überprüfen.

Was die Fahrer von Minibussen und Taxis betrifft, ist die Beurteilung/Prüfung der Ausbildung der Fahrer Aufgabe der örtlichen Verwaltung. Die Organisation der Aufgaben und Pflichten für das Unternehmen werden von der Handelskammer festgelegt, schließlich geben die Gemeinden die Genehmigungen zur Ausübung des Berufs frei.

3) Wie wird der Personennahverkehr (Taxi, Bus, Minibus, etc.) abgewickelt? Werden diese Aktivitäten über Unternehmen abgewickelt oder gibt es Fälle von Individualverkehr? Sind die Unternehmen im Besitz von Behörden (wie Gemeinden) oder von Privatpersonen?

Das Dekret Nr. 21 vom 15.01.1992 ist die Rahmenvorschrift für den nicht-linearen Transport von Einzelpersonen und/oder Personengruppen unter Einbeziehung der öffentlichen Verkehrssysteme (Eisenbahn, See- und Luftverkehr). Gemäß dem oben genannten Gesetz muss sich der nicht-lineare Personentransport zur Ausübung seiner Tätigkeit bei der örtlichen Handelskammer anmelden und im Besitz einer Lizenz sein. Für Taxis wird die Lizenz von den örtlichen Gemeinden erteilt. Im Allgemeinen beteiligen sie sich an lokalen Genossenschaften, um ihre Tätigkeit auszuüben.

Daher wurde mit dem Urteil vom 25. November 2015, Abschnitt 1, eine Aufteilung der Kompetenzen zwischen Regionen und Gemeinden festgelegt. Regionen, bezeichnen einen integrierten Rahmen für den nicht-linearen Transport, während Gemeinden die Kontrolle über die Freigabe von Lizenzen für die Durchführung der Taxi-Aktivität, die Mini-Bus-Vermietung mit Fahrer Verpflichtungen, Tarife und technische Standards, um die Aktivität zu entwickeln.

4) Welche Ämter/Institutionen legen die Gebührentarife fest? Wie?

Die Typologie der Fahrkarten, das Abonnement und die Tarife werden von der Region festgelegt, die dann den bestimmten Verwaltungsakt verkündet.

5) Welche Behörden/Institutionen legen die Routen fest? Wie?

Die Regionen sind im Einvernehmen mit den Gemeinden beauftragt, die Routen festzulegen.

6) Welche Behörden/Institutionen kontrollieren Fahrer? (in Bezug auf Verkehr und berufliche Qualifikation)

Die Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ist für die Kontrolle der Qualitätsstandards und der Einhaltung der technischen Normen und Verfahren im öffentlichen Personenverkehr zuständig.

7) Gibt es eine Berufsorganisation, die für die Fahrer zuständig ist? Wenn ja, welche Befugnisse und Zuständigkeiten hat diese Organisation/diese Organisationen?

Nutzfahrzeughalter bzw. die Unternehmen müssen bei den spezialisierten Handelskammern ihrer Region angemeldet sein.

SPANIEN

1) Bitte geben Sie eine kurze Zusammenfassung der Rechtsvorschriften für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr im Allgemeinen und den Personennahverkehr (Taxis, Busse und Kleinbusse usw.) im Besonderen. Bitte beschreiben Sie die Auswirkungen des EU-Besitzstandes auf die nationale Gesetzgebung.

Die Dokumente, die sich im EU-Acquis auf den Personenverkehr beziehen, bestehen aus der Richtlinie 2003/59, der Richtlinie 2006/126/EG, der Richtlinie 1370/2007, der Richtlinie 2012/36/EU und der Richtlinie 2014/85/EU.

Sie reichen von den Bedingungen für die Personenbeförderung im Straßenverkehr über den Führerschein für Fahrer bis hin zu den Bedingungen für die gewerbsmäßige Nutzung von Bussen, Kleinbussen aller Größen, Taxis und Mietfahrzeugen mit Chauffeur, wobei neben dem Führerschein auch ein Befähigungsnachweis erforderlich ist.

Dieses Zertifikat erhält, wer die notwendigen Voraussetzungen erfüllt und die Aus- und Weiterbildung nach den Kategorien der Transportarten erfolgreich absolviert.

Spanische nationale Gesetzgebung, basierend auf dem Gesetz 16/1987, bekannt als das Transportgesetz. Mit der Anpassung an die R.D 70/2019 identifiziert es die am Transportsektor beteiligten Akteure, die Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten jeder der intervenierenden Parteien. Die Anpassung an die neuen Technologien impliziert die Kommunikation mit der Transportverwaltung auf elektronischem oder digitalem Weg.

- Gesetz 5/1987 Regulierung der städtischen Transporte, dieses Gesetz ordnet die Regulierung des Transports nach dem allgemeinen Gesetz des Transports an, so viel von Waren wie von Reisenden.

- Gesetz 20/1988 zur Regelung des städtischen Verkehrs Gemeinschaft von Madrid.

- R.D 1032/2007 Verordnung über die Grundqualifikation und Weiterbildung von Fahrern bestimmter Straßentransportfahrzeuge
- ORDER FOM/36/2008, über das Leasing von Fahrzeugen mit Fahrern.

- R.D. 818/2009 Allgemeine Vorschriften für Fahrer bezüglich der verschiedenen Lizenzen für ihre Zulassung als Fahrer.

- Gesetz 5/2013 Übertragung von Transportbefugnissen von der zentralen Staatsverwaltung auf die spanischen autonomen Gemeinschaften.

- Das Gesetz 13/2017, der Generalitat, des Taxis der ComunitatValenciana, legt die Anforderungen fest, um Inhaber einer Genehmigung des Typs VT zu sein, unter anderem verlangt es das Bestehen von Prüfungen, die die Berufsausbildung für Taxifahrer akkreditieren.

2) Bitte geben Sie eine kurze Beschreibung der Behörden und Institutionen, die mit Gesetzgebungsbefugnissen in diesem Bereich ausgestattet sind, sowie deren Aufgaben und Zuständigkeiten.

In Spanien gibt es zwei Arten von Verantwortlichkeiten in diesem Bereich:
- In Bezug auf Busunternehmen, Mietwagen mit Fahrern werden die Befugnisse vom Verkehrsministerium durch die an die Autonomen Gemeinschaften übertragenen Befugnisse festgelegt. Die Genehmigungen von Taxis entsprechen den Gemeinden oder Bereichen der gemeinsamen Erbringung von Dienstleistungen, die Eintragung jeder Einrichtung in das Register ist obligatorisch, während die regionalen Verwaltungen den Auftrag haben, die beruflichen Fähigkeiten der Kandidaten zu überprüfen.

- In Bezug auf VTC (Vermietung mit Fahrer) und Taxi liegt die Bewertung der von den Fahrern erhaltenen Ausbildung in der Verantwortung der regionalen Verwaltung. Die Organisation der Funktion und der Aufgaben der Fahrer wird von der Arbeitsgemeinschaft der gemeinsamen Servicebereiche oder den Gemeinden festgelegt, ggf. geben die Gemeinden die Berechtigungen zur Berufsausübung frei.

3) Wie wird der Personennahverkehr abgewickelt (Taxi, Bus und Minibus, etc.)? Werden diese Aktivitäten von Unternehmen durchgeführt oder gibt es Fälle von Individualverkehr? Sind die Unternehmen im Besitz von Behörden (z. B. Gemeinden) oder von Privatpersonen?

Die Verordnung 1370/07 ist die Rahmenverordnung für den Landtransport, der für Einzelpersonen oder Personengruppen erbracht wird und die öffentlichen Verkehrssysteme (Bahn, See, Luft) integriert. Nach dem oben genannten Gesetz muss der Personentransport, um seinen Beruf auszuüben, bei der lokalen Verwaltung der Registrierung in der IAE angemeldet sein, zusätzlich zur administrativen Genehmigung der Autonomen Gemeinschaft im Transport, muss er die Lizenz haben.
Stadtbusdienste sind die Verpflichtung der Stadtverwaltungen, diesen Dienst in Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern anzubieten. Dieser Dienst kann von EMT, gemeinsam von der Stadtverwaltung mit privaten Unternehmen erbracht werden und es kann ein Managementvertrag mit einem Unternehmen für den öffentlichen Personenverkehr sein. Für

Taxis wird die Lizenz von den Gemeinden oder Konsortien von Bereichen der gemeinsamen Leistungserbringung erteilt. Sie beteiligen sich einzeln oder in Form von Unternehmensgruppen oder lokalen Genossenschaften an der Ausübung ihrer Tätigkeit.

R.D 13/2018 über die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer VTC, gibt die Anzahl der Lizenzen und die Verpflichtungen der Kommunikation an die Verwaltung vor der Vermietung mit Fahrer, die Preise und die technischen Standards, um die Aktivität zu entwickeln.

4) Welche Ämter/Institutionen legen die Gebührentarife fest? Wie?

Die Art der Fahrkarten, Abonnements und Tarife werden von der Region und den Gemeinden bzw. Ballungsgebieten festgelegt, die dann den entsprechenden Verwaltungsakt erlassen. Es gibt verschiedene Arten von Gutscheinen:

- Individueller Bonus.
- Zehn-Fahrten-Gutschein.
- Monatlicher Bonus.
- Jährlicher Bonus.
- Junge Anleihe.
- College-Gutschein.
- Gold-Gutschein.
- Großfamilien-Gutschein.
- Gutschein für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Im Taxigewerbe gibt es verschiedene Tarife: tagsüber an Werktagen, nachts an Samstagen und Feiertagen, für kommunale Bereiche der gemeinsamen Konsortialerbringung und Überlandlinien.

5) Welche Behörden/Institutionen legen die Routen fest? Wie?

Die Buslinien, die Routen innerhalb der Gemeinde werden von der Stadtverwaltung bestimmt.

Die Strecken der Gebiete der gemeinsamen Bereitstellung von Personenverkehr sind die Autonomen Gemeinschaften.

Die Routen, die über eine autonome Gemeinschaft hinausgehen, werden von der staatlichen Verwaltung bestimmt.

Die Taxirouten in Orten mit großem Personenaufkommen wie Flughäfen, Häfen oder Bahnhöfen werden die Gemeinden oder Konsortien der Gebiete der gemeinsamen Verkehrsversorgung sein.

Die Routen der VTCs und der Gelegenheitsbusse sind frei.

Die Touristenbusse sind die Gemeindeverwaltungen.

6) Welche Behörden/Institutionen kontrollieren Fahrer? (in Bezug auf Verkehr und berufliche Qualifikation)

Die Behörde der Autonomen Gemeinschaften, die die Zuständigkeiten in Verkehrsangelegenheiten übertragen haben, ist für die Kontrolle der Qualitätsstandards und der Einhaltung der technischen Normen und Verfahren im öffentlichen Personenverkehr zuständig.

7) Gibt es eine Berufsorganisation, die für die Fahrer zuständig ist? Wenn ja, welche Befugnisse und Zuständigkeiten hat diese Organisation/diese Organisationen?

Die Eigentümer von Nutzfahrzeugen müssen im Register der Transportunternehmen und -tätigkeiten des Entwicklungsministeriums oder in den autonomen Gemeinschaften, auf die die Zuständigkeit übertragen wurde, eingetragen sein.

SCHWEIZ

In der Schweiz gibt es drei Regelungsebenen: die des Bundes, der Kantone und der Gemeinden. Dies führt zu einer Vielfalt von Regeln und Vorschriften.

Für Taxifahrer und Fahrer des öffentlichen Personennahverkehrs gibt es kein spezifisches Gesetz oder eine Verordnung auf nationaler Ebene. Die Bundesgesetze über den Verkehr, über die Arbeit und über die soziale Sicherheit haben jedoch Auswirkungen auf die Regulierung von Taxidiensten und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Das Bundesamt für Verkehr (FOT) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erlässt Vorschriften, die den sicheren Bau und Betrieb gewährleisten sollen. Die Überwachung der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs ist eines seiner Hauptanliegen. Es führt stichprobenartig Kontrollen durch, um die Einhaltung der Sicherheit bei den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu überwachen (https://www.bav.admin.ch/bav/en/home.html).

Zusammen mit den Kantonen bestellt und finanziert das BAV den Bus- und Tramverkehr. Zudem hat das BAV eine wichtige Stellung als Regulierungsbehörde für den internationalen und nationalen Linienbusverkehr.

"Das BAV erteilt den Unternehmen, die den Personenverkehr auf der Straße durchführen, die notwendigen Zulassungen. Das BAV ist auch für die technischen Zulassungen von Straßenbahn- und Busfahrzeugen zuständig. Darüber hinaus genehmigt es Erweiterungen und Änderungen der Trolleybus-Infrastruktur." (https://www.bav.admin.ch/bav/en/home/modes-of-transport/tram-and-bus.html)
Die Vorschriften für das Taxifahren werden im OECD-Dokument beschrieben (https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)13/en/pdf) wie folgt:

“Die Regelungen in der Schweiz unterscheiden typischerweise zwei Formen von Ride-Sourcing-Diensten. Zum einen gibt es Taxidienste, bei denen ein Kunde z.B. an einem Taxistand ein Taxi nimmt, per Handzeichen ein Taxi auf der Straße ruft oder durch einen Anruf bei einer Taxizentrale ein Taxi bestellt. Zum anderen kennt die Schweiz allgemeine Fahrdienste, die ausschließlich im Voraus bestellt werden, wie z.B. Limousinenservices. Die Anbieter dieser Dienste dürfen jedoch keine Kunden von (öffentlichen) Taxiständen mitnehmen oder Kunden auf der Straße abholen, die eine Fahrt per Handzeichen bestellen.

Die Motive, Taxidienste zu regulieren, sind dreifach. Erstens haben Taxiregelungen einen Aspekt der öffentlichen Daseinsvorsorge. Um eine grundlegende Beförderungsleistung für mobilitätseingeschränkte Personen oder während der Nachtzeit zu erbringen, beinhalten

Taxikonzessionen typischerweise eine 24-Stunden-Servicepflicht bzw. eine Beförderungspflicht. Um diese Anforderungen zu kompensieren, haben Taxilizenznehmer einen privilegierten Zugang zu Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund.

Der zweite regulatorische Grund ergibt sich aus Sicherheitsüberlegungen. Kantone und Gemeinden stellen minimale Anforderungen an die sicherheitsrelevanten Qualitätsaspekte von Fahrzeugen. Das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz sieht eine Begrenzung der Lenkzeiten von Berufschauffeuren und minimale Anforderungen an deren Gesundheitszustand vor.

Die dritte Überlegung betrifft die Informationsasymmetrie zwischen den Taxianbietern und den Kunden. Kunden, die ein Taxi von einem öffentlichen Taxistandplatz abholen oder ein Taxi per Handzeichen von der Straße aus bestellen, haben typischerweise keine Vorkenntnisse über die Servicequalität oder den Preis. Deshalb verlangen eidgenössische (z.B. Preisangabenverordnung), kantonale bzw. kommunale Vorschriften eine Prüfung der Ortskenntnisse der Fahrer und verpflichten zu Preistransparenz oder Höchstpreisen, um eine faire Preisgestaltung und die Qualität der Dienstleistung zu gewährleisten."

TURKEI

Fassen Sie kurz die Gesetzgebung in Bezug auf den gewerblichen Personen- und Gütertransport im Allgemeinen und den innerstädtischen Personentransport (Taxi, Bus, Kleinbus etc.) im Besonderen zusammen. Beschreiben Sie die Auswirkungen der EU-Gesetzgebung auf die nationale Gesetzgebung.
Nennen Sie kurz die Institutionen und Organisationen, die die rechtliche Regulierungsbefugnis in diesem Bereich haben, sowie deren Aufgaben und Verantwortlichkeiten.

Nachfolgend sind die grundlegenden Gesetze aufgeführt, die den gewerblichen Personen- und Güterverkehr in der Türkei regeln.

- - Straßenverkehrsgesetz Nr. 4925
- - Straßenverkehrsgesetz Nr. 2918
- - Stadtverwaltungsgesetz Nr. 5216
- - Stadtbezirksgesetz Nr. 5393

Die Türkei als Beitrittskandidat zur EU hat einige Regelungen im Rahmen der Rechtsharmonisierung in diesem Bereich getroffen. Die Dokumente, die sich auf den Personen- und Gütertransport im EU-Besitzstand beziehen, bestehen aus der Richtlinie 2003/59, der Richtlinie 2006/126/EG, der Richtlinie 2012/36/EU und der Richtlinie 2014/85/EU. Um Lkw, Busse, Service- und Kleinbusse aller Größen professionell zu nutzen, ist neben dem Führerschein auch ein Berufsqualifikationsnachweis erforderlich. Dieses Zertifikat erhält, wer die geforderten Voraussetzungen erfüllt und die regelmäßige Schulung erfolgreich absolviert.

In der Richtlinie 2003/59 wurde beschlossen, dass der Fahrer einen Berufsqualifikationsnachweis erhalten soll, der nach Alter, zurückgelegter Strecke und verwendetem Fahrzeug bestimmt wird. Die Gültigkeitsdauer des Zertifikats durfte nicht weniger als 3 Jahre und nicht mehr als 7 Jahre betragen, wurde durch die EU-Richtlinie 2003/59 festgelegt. Der Hauptzweck dieses Zertifikats ist die Bestimmung und Standardisierung der beruflichen Qualifikation.

Wenn man die Richtlinien untersucht, stellt man fest, dass die Begriffe "Fahrer", "gewerblicher Fahrer", "Berufskraftfahrer" zur Beschreibung des Fahrers verwendet werden, und auch das

Wort "Fahrer" wird allgemein verwendet. In der Verordnung (3820/85 EWG) wurde die Definition des Fahrers als "die Person, die ein Fahrzeug benutzt, auch im Kurzstreckenverkehr" vorgenommen, und im gleichen Text wurden einige Alterskriterien für den "Fahrer, der Güter- und Personentransporte durchführt" festgelegt, und außerdem wird vorgeschrieben, dass er über einen "Berufsqualifikationsnachweis" verfügen muss, der von dem Mitgliedsstaat anerkannt und als Ergebnis einer Berufsausbildung erworben wurde.

Die Details der betreffenden Berufsausbildung wurden in der Richtlinie 2003/59 EG festgelegt, in der 2004 und 2006 einige Regelungen getroffen wurden. In der Richtlinie werden auch die Freistellung, die Prüfung und die Inhalte der Berufsbildungszentren erwähnt. Für alle wird ein allgemeiner Rahmen gezogen und diese werden als Mindestanforderungen angegeben, Details werden den Initiativen der Mitgliedsstaaten überlassen.

In Übereinstimmung mit den EU-Richtlinien haben das Straßentransportgesetz Nr. 4925 und die auf der Grundlage dieses Gesetzes erlassene Straßentransportverordnung den Besitz eines Berufsqualifikationszeugnisses für Personen- und Gütertransport auf den Autobahnen zur Pflicht gemacht. Die Grundsätze bezüglich der Ausstellung von Berufsqualifikationszertifikaten sind in der Verordnung über die Berufsqualifikationsausbildung für Straßentransporttätigkeiten geregelt.

Gemäß der Verordnung über die berufliche Qualifizierung von Straßentransporttätigkeiten ist es für diejenigen, die Personen und Güter auf der Straße befördern werden, obligatorisch, ein Zertifikat über die berufliche Qualifizierung SRC zu erwerben, das für ihre Tätigkeit geeignet ist. Diese Schulungen werden von Institutionen und Organisationen (Gewerkschaften, Kammern, Universitäten, Branchenorganisationen oder anderen natürlichen und juristischen Personen) angeboten, die vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur autorisiert sind. Die folgenden Arten von Schulungen werden in den autorisierten SRC-Schulungszentren angeboten.

Schulungsarten und -stunden :

- Für SRC 1 internationale Personenbeförderung : 32 h
- Für SRC 2 inländische Personenbeförderung : 28 h
- Für SRC 3 internationale Güterbeförderung : 32 h
- Für SRC 4 inländische Güterbeförderung : 28 h
- Für SRC 5 ;
- Grundausbildung : 18+1 (practical) 19 h
- Tank -Ausbildung : 12+1 (practical) 13 h
- Ausbildung in explosiven Stoffen : (class 1) 8 h
- Ausbildung in radioaktiven Stoffen : (class 7) 8 h

Der Lehrplan für die Schulungen, die entsprechend der Arten von Berufsqualifikationszertifikaten zu organisieren sind, wird vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Übereinstimmung mit dem EU-Besitzstand festgelegt. Im Lehrplan sind die Prinzipien und Verfahren für die zu unterrichtenden Kurse, ihre Dauer, allgemeine Erklärungen und die unterschiedlichen Kurse, die für andere, die verschiedene Arten von Dokumenten erhalten müssen, anzuwenden sind, festgelegt.

Nach den SRC-Schulungen müssen die Auszubildenden an den vom Ministerium festgelegten Terminen und Orten Prüfungen ablegen und erfolgreich sein, um berufliche Qualifikationsdokumente zu erhalten.

Mit dem zwischen dem Ministerium für Nationale Bildung und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur am 27.10.2016 unterzeichneten Protokoll hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur seine Bildungs-, Prüfungs- und Zertifizierungsbefugnisse an das MoNE delegiert. Der Bereich wurde mit der Verordnung des Ministeriums für Nationale Bildung, Spezielle berufliche Qualifizierungskurse, vom 1. Februar 2017 und mit der Nummer 29966 neu geregelt. Das Ministerium für Nationale Bildung hat jede Phase von der Eröffnung der Kurse, über die Trainingsprogramme, die Zuweisung der Trainer, bis hin zu den Prüfungen und der Lieferung der Dokumente gebunden.

Wie wird der Personentransport (Taxi, Bus, Minibus etc.) in der Stadt durchgeführt? Geschieht dies durch Unternehmen oder individuellen Transport? Gehören die Unternehmen zu öffentlichen Behörden (wie Gemeinden) oder zu Einzelpersonen?

Die Personenbeförderung mit Taxis und Kleinbussen in der Stadt wird von einzelnen Transporteuren mit dem Status eines Gewerbetreibenden durchgeführt. Die Personenbeförderung in der Stadt mit Bussen kann sowohl von einzelnen Transporteuren, als auch von Firmen, Genossenschaften oder Gemeinden mit eigenen Fahrzeugen durchgeführt werden.

Der Personentransport innerhalb der Stadt liegt in der Verantwortung und Zuständigkeit der Gemeinden. Die Transporttätigkeit wird durch die Erlangung einer Arbeitslizenz von den Gemeinden durchgeführt.

Welche Institutionen/Organisationen bestimmen die Gebührentarife/-sätze? Wie?

Die Gemeinde bestimmt es durch ihre relevanten Einheiten/Organisationen.

Welche Institutionen / Organisationen bestimmen die Routen? Wie?

Gemäß dem Stadtbezirksgesetz Nr. 5216 und dem Stadtbezirksgesetz Nr. 5393 obliegt die Festlegung der Route im Personenverkehr in der Stadt dem jeweiligen Stadtbezirk / Stadtbezirk.

Welche Institutionen/ Organisationen beaufsichtigen die Fahrer? (In Bezug auf den Verkehr, berufliche Aspekte)

Innenministerium, Türkische Nationale Polizei, Städtische Polizeiabteilung

Gibt es eine Berufsorganisation, an die die Fahrer gebunden sind? Welche Befugnisse und Zuständigkeiten haben diese Organisationen, falls vorhanden?

Laut den gesetzlichen Bestimmungen in unserem Land ist für diejenigen, die keine Nutzfahrzeuge besitzen, sondern nur in Nutzfahrzeugen arbeiten, keine Verpflichtung mit professionellen Organisationen erforderlich.

In der Türkei gibt es für den Fahrer keine offizielle Berufsorganisation. Es gibt nur Berufsorganisationen, denen Nutzfahrzeughalter angeschlossen sind. Gemäß dem Gesetz Nr. 5362 über die Berufsorganisationen von Handwerkern und Gewerbetreibenden müssen Nutzfahrzeugbesitzer Mitglieder von spezialisierten Kammern oder kombinierten Kammern sein, die im Transportsektor im ganzen Land eingerichtet sind.

Auf der anderen Seite können die Fahrer, die in den Nutzfahrzeugen der Mitglieder arbeiten, Dienstleistungen von diesen Organisationen erhalten, weil sie die Leute sind, die mit den Mitgliedern arbeiten. Mit dem abgeschafften Handels- und Handwerkergesetz Nr. 507 konnten

die Fahrer auch Mitglieder der oben genannten Spezialisierungskammern werden, aber diese Struktur wurde durch das Gesetz Nr. 5362 geändert. Wenn die Fahrer es wünschen, können sie zu freiwilligen Organisationen gehen. Dies ist jedoch keine übliche Situation.

2.2. QUALIFIKATION DER FAHRER

DEUTSCHLAND

Wer kann Fahrer werden? Welche Kriterien (Ausbildung, Alter, Geschlecht, etc.) werden bei den Fahrern abgefragt?

Um an der Prüfung teilnehmen zu können, sollten die Bewerber die folgenden Voraussetzungen mitbringen:

- 2 Jahre Vorbesitz Führerschein Klasse B
- 21 Jahre Mindestalter
- Führungszeugnis
- Ärztliches Gutachten

Werden die Fahrer vor Aufnahme des Berufs und während ihrer Tätigkeit einer psychotechnischen Beurteilung unterzogen? Bitte erläutern Sie dies.

Ja. Vor Beginn der Ausbildung werden Sie psychotechnisch untersucht und danach alle 5 Jahre von einem Facharzt.

Welche Bedingungen würden eine Person daran hindern, ihren Beruf als Fahrer auszuüben?

Ein Fahrer kann an der Ausübung des Fahrerberufs gehindert werden, wenn

- er seine medizinisch- psychologische Eignung verliert
- er sein positives Führungszeugnis nicht erneuern kann

Ein Betreiber kann an der Ausübung des Berufs gehindert werden, wenn

- er seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit verliert
- Tatsachen bekannt warden, die seine Zuverlässigkeit in Frage stellen

ITALIEN

Wer kann Fahrer werden? Welche Kriterien (Ausbildung, Alter, Geschlecht, etc.) werden bei den Fahrern abgefragt?

Um an der Prüfung teilnehmen zu können, sollten die Bewerber die folgenden Voraussetzungen mitbringen:

- 5 Jahre Erfahrung in einem Unternehmen, das regelmäßig in das "Road Hauliers National Register" für den Güter- und Personentransport auf der Straße eingetragen ist und einen dieser Berufe ausübt:
  a) Vorstandsvorsitzender, Mitglied des Aufsichtsrats
  b) Komplementäre in einer Kommanditgesellschaft mit beschränkter Haftung;
  c) Inhaber des Einzelunternehmens, Familienmitglied oder Mitarbeiter des Familienunternehmens;
  d) eine Person, die mit den Unternehmen mit einem Arbeitsverhältnis der 2. Stufe des CCNL (Collective National Contract for Labour) verbunden ist.

Bewerber können an der Prüfung teilnehmen, wenn sie die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- das Alter der Volljährigkeit erreicht haben;
- nicht geschäftsunfähig oder disqualifiziert sind
- die Schulpflicht und den Unterricht der Sekundarstufe II abgeschlossen haben oder alternativ einen speziellen Vorkurs bei ordnungsgemäß zugelassenen Zertifizierungsstellen besucht haben.

Werden die Fahrer vor Aufnahme des Berufs und während ihrer Tätigkeit einer psychotechnischen Beurteilung unterzogen? Bitte erläutern Sie dies.

Es liegen keine Informationen zu diesem Thema vor. Wenn die Antragsteller jedoch psychotechnische Unfähigkeiten aufweisen, sollte das Prinzip der Ehrenhaftigkeit als aufgehoben betrachtet und folglich die Berufszulassung widerrufen werden.

Welche Bedingungen würden eine Person daran hindern, ihren Beruf als Fahrer auszuüben?

Im Lichte des Gesetzes Nr. 84 vom 14. März 1998 kann eine Person an der Ausübung des Fahrerberufs gehindert werden, wenn sie die Grundsätze der wirtschaftlichen Ehrenhaftigkeit und der Ehrbarkeit verliert. In Bezug auf die wirtschaftliche Ehrenhaftigkeit sollten die Unternehmen die Möglichkeit nachweisen, finanzielle Verpflichtungen einzuhalten, um die korrekte Entwicklung und Verwaltung des Berufs zu gewährleisten.

Auf der anderen Seite, das Prinzip der Ehrbarkeit Jahrzehnte im Falle von schweren Verstößen, rechtskräftige Urteile gleich oder mehr als 3 Jahre, oder wiederholte Delinquenz. In einigen Fällen verliert die Person das Prinzip der Ehrbarkeit für Verstöße im Zusammenhang mit Ruhe- und Arbeitszeiten der Fahrer, Gewichte und Abmessungen von Nutzfahrzeugen, die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge.

SPANIEN

Wer kann Fahrer werden? Welche Kriterien (Ausbildung, Alter, Geschlecht, etc.) werden bei den Fahrern abgefragt?

Gemäß der R.D 818/2009 müssen Fahrer im Besitz eines Führerscheins der Klasse B für Fahrzeuge zur Beförderung von Personen mit bis zu neun Sitzplätzen einschließlich des Fahrers sein. Um Fahrer sein zu können, muss der Führerschein der Klasse B mindestens 1 Jahr alt sein. Führerscheine D1 bis zu 17 Sitzplätzen einschließlich des Fahrers und D für mehr als 17 Sitzplätze.

Die Genehmigungsinhaber können den Taxidienst persönlich, durch einen bei der entsprechenden Sozialversicherung registrierten Familienangehörigen oder durch Fahrer mit einem gültigen Arbeitsvertrag erbringen.

- Als Fahrer in der entsprechenden Regelung der Sozialversicherung registriert sein.

- Kein Eintrag im Strafregister.

- Eine Bescheinigung über eine Berufsausbildung haben.

- Zugang zur Abschlussprüfung haben.

- Im Besitz des E.S.O.-Grades für diejenigen unter 34 Jahren und für diejenigen über diesem Alter für den Schulabschluss sein.

- Spanischkenntnisse für diejenigen, die nicht die spanische Staatsangehörigkeit besitzen, und für diejenigen, aus deren Herkunftsland sich keine Spanischkenntnisse ergeben.

- Mit dem von den offiziellen Sprachschulen ausgestellten Zertifikat der Stufe A2 in Spanisch oder mit dem vom Instituto Cervantes ausgestellten Diplom für Spanisch als Fremdsprache (DELE).

- Sie müssen im Besitz eines spanischen akademischen Abschlusses sein, der von der zuständigen offiziellen Stelle auf spanischem Gebiet ausgestellt wurde.

- Erfüllen Sie die Anforderung der Zuverlässigkeit gemäß den Bedingungen, die von der staatlichen und europäischen Gesetzgebung für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers festgelegt wurden.

- Fahrer von Bussen und Kleinbussen mit mehr als 9 Sitzplätzen müssen das CAP (Certificate of Professional Aptitude) besitzen.

Unterziehen sich die Fahrer vor Aufnahme des Berufs und während ihrer Tätigkeit einer psychotechnischen Beurteilung? Bitte erläutern Sie dies.

Die von den Fahrern zu erfüllenden psychotechnischen Bedingungen hängen von der Art des Führerscheins ab, und die Gültigkeit beträgt 10 Jahre für den Führerschein B, bis zum Alter von 70 Jahren, danach alle 5 Jahre.

Für die Führerscheine D1 und D beträgt die Gültigkeit 5 Jahre bis zur Vollendung des 65. Nach diesem Alter werden sie alle 3 Jahre entsprechend den psychotechnischen Bedingungen aktualisiert. Wenn die psychotechnischen Bedingungen nicht erfüllt sind, wird die Lizenz widerrufen.

Welche Bedingungen würden eine Person daran hindern, ihren Beruf als Fahrer auszuüben?

Eine Person kann am Führen des Fahrzeugs gehindert werden, wenn sie die Grundsätze der Zuverlässigkeit und der finanziellen Seriosität verliert. Im Hinblick auf die wirtschaftliche Zuverlässigkeit müssen die Unternehmen die Möglichkeit nachweisen, den finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, um die ordnungsgemäße Entwicklung und Verwaltung des Berufs zu gewährleisten. Das R.D. 818/2009 kann Sie auch an der Ausübung Ihres Berufes hindern, wenn Ihnen der Führerschein verwaltungsrechtlich oder gerichtlich entzogen wird, z.B. wegen Alkohol- oder Drogenkonsums oder wegen schwerwiegender Verstöße bei der Ausübung der Fahrtätigkeit. Für den Verlust der Vergabe von Punkten, wenn Verstöße aus diesen Gründen begangen werden.

SCHWEIZ

Die Anforderungen, um ein Taxifahrer zu werden, variieren je nach Anzahl der beförderten Personen und umfassen

- die Notwendigkeit eines entsprechenden Führerscheins (B,D, etc.)
- Ärztliches Gutachten
- keine Entziehung der Fahrerlaubnis für einen bestimmten Zeitraum vor Erteilung der Aufforderung.
- ein Mindestalter des Fahrers von 21 Jahren für den Transport von mehr als 9 Personen.

Allgemeine Voraussetzungen, um die Genehmigung zu erhalten, sind: gutes Benehmen, Versicherungspolice, Schweizer Bürgerrecht oder Wohnsitz im Kanton, Wohnsitz in der Gemeinde.

Im Kanton Tessin benötigen die Taxifahrer für die Ausübung dieser Tätigkeit eine Genehmigung, die von der Gemeindebehörde ausgestellt wird, die für die Festlegung der Anforderungen an die Fahrer, die Parkflächen und die Tarife zuständig ist (nur in den wichtigsten Gemeinden gibt es diesbezügliche Vorschriften).

Zu den **Fahrern des öffentlichen Verkehrs** gehören Fahrer von Bussen, Trolleybussen und offenen Reisebussen für die professionelle Beförderung von Personen, sowohl auf den Linien des öffentlichen Verkehrs als auch bei der Beförderung von Schülern und im Tourismus, in den Städten und Randgebieten. Sie führen einen professionellen Service aus, um nach Möglichkeit die Verbindungen und den schnellen und sicheren Transport der Reisenden zu gewährleisten. Sie sind auch für die Sicherheit der Reisenden und den ordnungsgemäßen Betrieb ihres Fahrzeugs während der Fahrt verantwortlich.

Die Anforderungen, um Fahrer eines öffentlichen Verkehrsmittels zu werden, sind:

- Mindestalter 21 Jahre
- Führerschein, Klasse B (Pkw), Klasse C (Lkw) oder D (Bus) und Befähigungsnachweis für die Personenbeförderung (OACP)
- nicht den Entzug der Lizenz aus schwerwiegenden Gründen erlitten zu haben
- gewünschte Sprachkenntnisse (Deutsch und / oder Französisch)
- medizinische Eignung (gute Gesundheit)
- Auszug aus dem Strafregister (keine Eintragungen)

Die Einstellung erfolgt über eine Ausschreibung der Verkehrsbetriebe mit Anzeigen in der lokalen Presse; ggf. werden Auswahl-/Einstellungstests vorgesehen.

Quellen

- Taxi Fahrer: https://www.orientamento.ch/dyn/show/1900?id=583
- Fahrer im ÖPNV: https://www.orientamento.ch/dyn/show/1900?lang=it&idx=30&id=584

TÜRKEI

Wer kann Fahrer werden? Welche Kriterien (Ausbildung, Alter, Geschlecht, etc.) werden bei den Fahrern abgefragt?

In Übereinstimmung mit dem Straßenverkehrsgesetz Nr. 2918, einen Führerschein nach Fahrzeugtypen zu haben und, obwohl nicht im ganzen Land üblich, eine SRC-Typgenehmigung mit den Entscheidungen der lokalen Regierungen zu haben. Darüber hinaus müssen Sie alle 5 Jahre einen psychotechnischen Bewertungsbericht erhalten.

Werden die Fahrer vor Beginn des Berufs und während ihrer Tätigkeit einer psychotechnischen Beurteilung unterzogen? Bitte erläutern Sie dies.

Die Fahrer sind verpflichtet, alle 5 Jahre ein psychotechnisches Gutachten für den Transport im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes Nr. 4925 einzuholen. In der Stadt wird es zwar im Einklang mit den Beschlüssen der entsprechenden Gemeinden angewandt, aber die Behörde hat kürzlich bewertet, dass das psychotechnische Gutachten von allen Nutzfahrzeugfahrern eingeholt werden sollte.

In welchen Fällen sollte eine Person an der Ausübung des Fahrerberufs gehindert werden?

Falls ein beruflicher Befähigungsnachweis vom Typ SRC erforderlich ist, kann man nicht arbeiten, wenn der SRC-Nachweis mit der Vollendung des 65. Lebensjahres aufgehoben wurde. Im Falle eines vorübergehenden oder dauerhaften Entzugs des Führerscheins kann man wegen des Fehlens des Führerscheins nicht arbeiten.

Gemäß Artikel 13 der Verordnung über den Straßentransport vom 08.01.2018 mit der Nummer 30295 müssen Fahrer, die gewerbliche Fahrzeuge nutzen, über einen solchen verfügen;

- den von der einschlägigen Gesetzgebung vorgeschriebenen Berufsqualifikationsnachweis,

- das 25. Lebensjahr vollendet und das 26. Lebensjahr begonnen haben für diejenigen, die große Busse fahren,

- das 65. Lebensjahr noch nicht vollendet und das 66. Lebensjahr noch nicht begonnen haben,

- ein Dokument, aus dem hervorgeht, dass sie die durch die einschlägige Gesetzgebung vorgeschriebene Schulung für die Benutzer von Fahrzeugen, die gefährliche Güter befördern, erhalten haben,

- keine Haftstrafen für Drogen-, Waffen-, Menschen- und Zollschmuggel und terroristische Straftaten erhalten haben,

- einen Gesundheitsbericht, der zeigt, dass sie physisch und psychotechnisch gesund sind in Bezug auf den Beruf des Fahrers von autorisierten Gesundheitsinstitutionen erhalten haben, der in allen fünf Jahren zu wiederholen ist.

Auch im 13. Artikel der Verordnung Nr. 29966 vom 1. Februar 2017 des Ministeriums für Nationale Bildung über spezielle berufliche Qualifizierungskurse gibt es eine Bestimmung, die besagt, dass man "für die Unterrichtsprogramme des speziellen beruflichen Qualifizierungszertifikats der SRC-Klasse mindestens eine Ausbildung auf Grundschulniveau haben und einen Führerschein in Übereinstimmung mit dem zu erwerbenden beruflichen Qualifizierungszertifikat besitzen muss".

2.3. BESCHREIBUNG DES BERUFS, DER NORMEN UND DER QUALIFIKATIONEN DES FAHRERS

DEUTSCHLAND

Gibt es eine spezifische Beschreibung und Berufsstandards für den Fahrerberuf? Wenn ja, geben Sie bitte die Quelle der Definition an und nehmen Sie die Definition in den Bericht auf.

In Deutschland brauchen Taxi-fahrer lediglich

- Vorbesitz Führerschein Klasse B länger als 2 Jahre
- gutes Führungszeugnis
- erfolgreichen Abschluss der Ortskundeprüfung
- geistige und körperliche Eignung
- Mindestalter 21 Jahre

In Deutschland brauchen Busfahrer lediglich

- Vorbesitz Führerschein Klasse B
- gutes Führungszeugnis
- Mindestalter 21 Jahre
- erfolgreicher Abschluss der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Prüfung (2003/59/EC)
- geistige und körperliche Eignung.

Gibt es für den Fahrerberuf ausgewiesene Berufsstandards? Wenn ja, geben Sie kurze Informationen zu den Berufsstandards (Hauptaufgaben und Verfahren) und fügen Sie deren englische Version, falls vorhanden, dem Bericht bei.

Taxifahrer müssen nur eine Prüfung der Ortskenntnisse bestehen.

Busfahrer benötigen nur die Führerscheinklasse D und den erfolgreichen Abschluss der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Prüfung.

Gibt es für den Fahrerberuf festgelegte nationale Qualifikationen? Wenn ja, machen Sie kurze Angaben zu den Berufsstandards (Qualifikationseinheiten und Lernergebnisse) und fügen Sie deren englische Version, falls vorhanden, dem Bericht bei.

Die Fahrer müssen nur im Besitz des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer sein (2003/59/EG).

ITALIEN

Gibt es eine spezifische Beschreibung und Berufsstandards für den Fahrerberuf? Wenn ja, geben Sie bitte die Quelle der Definition an und nehmen Sie die Definition in den Bericht auf.

In Italien müssen Fahrer von Minibussen und Taxis die KA/KB-Zertifizierung erwerben, abhängig von den Führerscheintypen A, A1, A2, B1, B, oder richtig als Zertifizierung für den Beruf (CQC) bezeichnet - es ist ein spezielles Zertifikat, das die reguläre Fahrerlaubnis auf bestimmte Fahrzeuge erweitert und vom provinziellen Dipartimento Trasporti Terrestri unter der Schirmherrschaft des italienischen Verkehrsministers erteilt wird. Das CQC kann dem Antragsteller erteilt werden, wenn er/sie die folgenden Kriterien respektiert:

- er/sie ist älter als 21 Jahre
- er/sie hat die CQC-Prüfung bestanden
- er/sie wird als im Vollbesitz seiner/ihrer geistigen und körperlichen Fähigkeiten befindlich beurteilt

In Bezug auf die italienische Gesetzgebung sind Fahrer, die diese für den Personentransport bestimmten Fahrzeuge fahren wollen, verpflichtet, diesen Ausbildungsweg zu gehen. Außerdem müssen sie, um die Tätigkeit ausüben zu können, das Berufszertifikat erhalten, das

durch das Bestehen einer schriftlichen Prüfung (ein Multiple-Choice-Quiz), die von der Provinzverwaltung des Antragstellers organisiert wird, erlangt werden kann.

Gibt es für den Fahrerberuf ausgewiesene Berufsstandards? Wenn ja, geben Sie kurze Informationen zu den Berufsstandards (Hauptaufgaben und Verfahren) und fügen Sie deren englische Version, falls vorhanden, dem Bericht bei.

Die Berufsnormen beinhalten die folgenden Anforderungen an die Fahrer:

- einen Fachführerschein erwerben,

- Kenntnisse über Ortsnamen besitzen (der Antragsteller muss in der Lage sein, Karten zu lesen und Orte zu benennen),

- ökologisches Fahren (der Bewerber muss in der Lage sein, die eigene Tätigkeit in Bezug auf die Umwelt auszuüben, die eigenen Kohlenstoffemissionen zu reduzieren, den ökologischen Fußabdruck und die Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren), und

- Verkehrssicherheit und sicheres Fahren (die Maßnahmen des sicheren Fahrens kennen und anwenden, z. B. Maßnahmen zur Unfallvermeidung oder gute Praktiken beim Fahren, z. B. starkes Bremsen vermeiden)

Gibt es für den Fahrerberuf festgelegte nationale Qualifikationen? Wenn ja, machen Sie kurze Angaben zu den Berufsstandards (Qualifikationseinheiten und Lernergebnisse) und fügen Sie deren englische Version, falls vorhanden, dem Bericht bei.

Fahrer sollten das Zertifikat CQC, oder "carta di qualificazione del conducente" besitzen. Es ist eine habilitierende Bescheinigung, um den Beruf des Straßentransporteurs auszuüben. Es gibt zwei verschiedene Arten von CQC: die eine regelt den Transport von Gütern, die andere den Transport von Personen. Fahrer können eine oder beide besitzen; Fahrer, die eine CQC-Qualifikation in einem anderen Mitgliedsstaat erworben haben, müssen diese in die italienische Version umwandeln.

SPANIEN

Gibt es eine spezifische Beschreibung und Berufsstandards für den Fahrerberuf? Wenn ja, geben Sie bitte die Quelle der Definition an und nehmen Sie die Definition in den Bericht auf.

In Spanien müssen Taxi- und Minibusfahrer für die Ausübung der Tätigkeit als Taxifahrer die Bescheinigung über die berufliche Befähigung erwerben, die von der Verkehrsverwaltung der autonomen Gemeinschaften abhängt und die Ausübung des Berufs in dem Bereich der gemeinsamen Versorgung ermöglicht, der für geeignet erklärt worden wäre. Der Führerschein ist die Klasse B mit einem Mindestalter von einem Jahr.

Busfahrer müssen im Besitz des Führerscheins D1- D sein, mindestens 21 Jahre alt sein und die Tests zur Erlangung des CAP-Zertifikats bestehen. Um diese Tests zu bestehen, ist es notwendig, an einem obligatorischen Präsenzkurs teilzunehmen und die Vorteile zu nutzen und für einen Multiple-Choice-Test, der von der Landverkehrsverwaltung der Autonomen Gemeinschaften einberufen wird, für tauglich erklärt zu werden.

Gibt es für den Fahrerberuf ausgewiesene Berufsstandards? Wenn ja, geben Sie kurze Informationen zu den Berufsstandards (Hauptaufgaben und Verfahren) und fügen Sie deren englische Version, falls vorhanden, dem Bericht bei.

Berufliche Qualifikationen implizieren die folgenden Anforderungen an Fahrer:

- Verkehrssicherheit und sicheres Fahren (Kenntnis und Anwendung sicherer Fahrmaßnahmen, z. B. Unfallverhütungsmaßnahmen oder gute Fahrpraxis, z. B. Sicherheitsabstand, Vorausschau, hartes Bremsen usw.)).
- Ökologisches Fahren (Respekt vor der Umwelt, Verwendung von alternativen Kraftstoffen, Reduzierung der eigenen Kohlenstoffemissionen, Minimierung des eigenen Fußabdrucks und der Auswirkungen auf die Umwelt).
- Tarifrahmen (Anwendung von Tarifen für die Erbringung der Dienstleistung, je nach Gebiet, Nacht, Feiertagen usw.).
- Kenntnisse über das Gebiet der Leistungserbringung (Namen von Orten von öffentlichem Interesse, Krankenhäusern, Märkten, Hotels, Museen usw.).

Gibt es für den Fahrerberuf festgelegte nationale Qualifikationen? Wenn ja, machen Sie kurze Angaben zu den Berufsstandards (Qualifikationseinheiten und Lernergebnisse) und fügen Sie deren englische Version, falls vorhanden, dem Bericht bei.

Es gibt Qualifikationen der Landverkehrsverwaltung für die Tätigkeit der Personenbeförderung:

- Nationale Personenbeförderung
- Internationale Personenbeförderung

Die Zertifizierungen für den Beruf des Kraftfahrers:

- Für Busfahrer (CAP, gemäß der Directive 2003/59)
- Für Taxi- oder Minibusfahrer (CPAT, gemäß R.D. 1211/1990)

Das Erziehungsministerium

- Das R.D. 555/2012 Professionelle Ausbildung von Technikern zum Führen von Straßentransportfahrzeugen, die für den Transport von Gütern oder Personen bestimmt sind.

Nationales Institut für Qualifikationen.

RD 1225/2010

BERUFSQUALIFIKATION:

- Bus Fahren. TMV454_2
- Berufqualifikation Pkw und Vans TMV456_2

SCHWEIZ

Die Hauptaufgaben von Taxi- und ÖPNV-Fahrern sind:

- Fahrzeugwartung und administrative Aufgaben
    - Regelmäßige Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Fahrzeugs, den Zustand des Fahrzeugs und des Bordmaterials;
    - kümmern Sie sich um die Fahrzeugpflege: Waschen Sie die Karosserie, die Fenster, reinigen Sie den Innenraum usw.ake care of vehicle maintenance: wash the bodywork, the windows, clean the interior, etc.
    - einfache mechanische Reparaturen durchführen (für Taxifahrer)
    - Erstellen von Berichten und Verwaltungsberichten.

- Empfang und Transport von Reisenden durch Fahrer öffentlicher Verkehrsmittel

    - Fahrgäste begrüßen, eventuell Informationen geben, Fahrkarten verkaufen und/ oder kontrollieren;

    - Förderung eines positiven Images des öffentlichen Verkehrs bei den Kunden, Angebot eines Qualitätsservices und professionelles und verantwortungsvolles Verhalten in jeder Situation;

    - den Fahrgästen und den Zentralen alle Informationen zu übermitteln, die zu einer guten Leistung des Verkehrsnetzes beitragen können;

    - den Anschluss der Verkehrslinien, auf denen sie tätig sind, gemäß den zugewiesenen Zeiten, in Übereinstimmung mit dem Straßenverkehrsgesetz und den internen Richtlinien, sicherzustellen;

    - eine professionelle und verantwortungsbewusste Führung unter Beachtung des Straßenverkehrsgesetzes und der internen Richtlinien übernehmen;

    - im Falle eines Unfalls Erste Hilfe leisten und dabei in erster Linie die Sicherheit des Platzes und der Fahrgäste gewährleisten;

    - im Falle einer Fahrzeugpanne den Fahrgästen ein anderes Transportmittel zur Verfügung stellen und ihnen dabei helfen;

    - der Betriebszentrale ständig alle Informationen zu übermitteln, die zum ordnungsgemäßen Funktionieren des Transportnetzes beitragen können;

- Personenbeförderung durch Taxifahrer

    - eine Arbeitsstrategie aufstellen, um zur richtigen Zeit am richtigen Ort (Bahnhof, Flughafen, Nachtclub, Museum usw.) zu sein, unter Berücksichtigung des Verkehrs und der Arbeitszeiten, um so die Nutzung des Autos und die Arbeitszeiten zu optimieren;

    - gute Geschäftsbeziehungen zu Kunden zu pflegen, sich der Nachfrage anzupassen und Professionalität und Diskretion zu zeigen;

    - Fahrgäste auf Wunsch bei ihnen zu Hause, am Taxistand oder direkt an der Straße aufzunehmen;
    -
    - älteren oder behinderten Menschen beim Ein- und Aussteigen helfen und sich um ihr Gepäck kümmern;

    - Benutzer zur gewünschten Adresse führen, zu jeder Zeit, sowohl tagsüber als auch nachts;

    - die Menge des Dienstes, wie auf dem Zähler angegeben, gemäß dem lokalen Tarif zu sammeln.

TÜRKEI

Gibt es eine spezifische Beschreibung und Berufsstandards für den Fahrerberuf? Wenn ja, geben Sie bitte die Quelle der Definition an und nehmen Sie die Definition in den Bericht auf.

Die Definitionen des Taxifahrers, des Minibusfahrers und des Busfahrers im öffentlichen Personennahverkehr, die Gegenstand des Projekts sind, sind den entsprechenden nationalen Berufsnormen entnommen und werden im Folgenden aufgeführt.

Taxifahrer (Stufe 3); Er ist eine qualifizierte Person, die unter Beachtung des Arbeitsschutzes, des Qualitätsmanagementsystems sowie der Umwelt- und Verkehrsvorschriften mit einem gewerblich zugelassenen Kraftfahrzeug (Taxi) gegen ein bestimmtes, durch den Preistarif festgelegtes Entgelt Personenbeförderungen im öffentlichen Dienst durchführt.

Minibusfahrer (Stufe 3); Er ist eine qualifizierte Person, die in Übereinstimmung mit dem Arbeitsschutz, dem Qualitätsmanagementsystem und den Umwelt- und Verkehrsvorschriften mit einem gewerblich zugelassenen Minibus innerhalb einer bestimmten Strecke für ein bestimmtes, durch den Preistarif festgelegtes Pro-Person-Entgelt öffentliche Personenbeförderung durchführt.

Busfahrer im öffentlichen Personennahverkehr (Stufe 3); Er ist eine qualifizierte Person, die in Übereinstimmung mit dem Arbeitsschutz, dem Qualitätsmanagementsystem und den Umwelt- und Verkehrsvorschriften mit einem gewerblich zugelassenen Bus öffentliche Personenbeförderung für ein bestimmtes, durch den Preistarif festgelegtes Pro-Personen-Entgelt durchführt.

Gibt es für den Fahrerberuf ausgewiesene Berufsstandards? Wenn ja, geben Sie kurze Informationen zu den Berufsstandards (Hauptaufgaben und Verfahren) und fügen Sie deren englische Version, falls vorhanden, dem Bericht bei.

Vocational Qualifications Authority (VQA), gegründet nach dem Vocational Qualifications Authority Law No. 5544; Zur Festlegung der Grundsätze der nationalen Qualifikationen in technischen und beruflichen Bereichen, basierend auf nationalen und internationalen Berufsstandards; Sie wurde 2006 gegründet, um das nationale Qualifikationssystem einzurichten und zu betreiben, das für die Durchführung von Aktivitäten im Zusammenhang mit Überwachung, Messung und Bewertung, Zertifizierung und Bescheinigung erforderlich ist.

Die TŞOF und ihre Mutterorganisation, die Konföderation der Handwerker und Gewerbetreibenden der Türkei, haben mit der Genehmigung der Behörde für berufliche Qualifikationen die Berufsstandards für Fahrer von Taxis, Kleinbussen und Busfahrern des öffentlichen Nahverkehrs vorbereitet. Diese Normen wurden im Amtsblatt vom 26.12.2013 unter der Nummer 28863 veröffentlicht und traten in Kraft.

TŞOF nahm erneut die Genehmigung von VQA und bereitete die nationalen Qualifikationen der gleichen Berufe vor, und diese Qualifikationen traten mit dem Beschluss des Vorstands von VQA vom 18.10.2017 und der Nummer 2017/87 in Kraft.

MoNE hat die nationalen Qualifikationen als Grundlage bei der Erstellung von Ausbildungsprogrammen genommen. Tabellen mit Kurzinformationen zu den angegebenen nationalen Berufsstandards und nationalen Qualifikationen sind im Anhang des Berichts dargestellt.

2.4. AUSBILDUNG, PRÜFUNG UND ZERTIFIZIERUNG VON FAHRERN

DEUTSCHLAND

Wie werden die Fahrer geschult? Gibt es eine gesetzliche Vorgabe für die Ausbildung?

In Deutschland gibt es 4 Arten von Schulungen für die Grundqualifikation von Fahrern

- normales Grundqualifikations-Ausbildungsprogramm
- beschleunigtes Grundqualifikations-Ausbildungsprogramm
- Fortbildungs- Kurs alle 5 Jahre für die Dauer von 35 Stunden
- Ausbildung in den Berufen 'Berufskraftfahrer' oder 'Fachkraft im Fahrbetrieb'

Die Schulungen für das Taxi sind nicht geregelt, es gibt keine Standards für deren Durchführung.

Welche Institutionen sind berechtigt, Schulungen anzubieten? Gibt es ein Akkreditierungsverfahren für Schulungseinrichtungen? Wird die Schulung gegen eine Gebühr angeboten? Wenn ja, wie wird die Gebühr festgelegt?

Für Busfahrer:

Fahrschulen mit Zulassung für Klasse D.

Die Schulungen werden gegen Gebühr angeboten, die Preisgestaltung ist frei.

Für Taxifahrer:

Keine vorgeschriebene Pflicht-Ausbildung. Nur freiwillige Kursteilnahme. Auch diese Schulungen werden gegen Gebühr angeboten, die Preisgestaltung ist frei.

Die Ausbildungseinrichtungen sind vom Verkehrsminister autorisiert, eine vollständige Liste der autorisierten Zentren finden Sie auf der Website des Verkehrsministers.

Die Gebühr wird frei gestaltet (Preisfreiheit). Jede Fahrschule/ Taxischule erstellt ihre eigene Preisliste.

Im Durchschnitt liegt der Gesamtbetrag für Busfahrer bei ca. 12.000 € pro Teilnehmer für die gesamte Schulung.

Was ist der Inhalt des Schulungsmoduls / Curriculums / Programms? Wenn es englische Kopien gibt, fügen Sie diese bitte als Anhang in den Bericht ein.

- Theoretische Ausbildung 230 h,
- Schwerpunkt Fahrzeugtechnik (40 %),
- Recht (20 %),
- Verkehrssicherheit (20 %),
- Fahrer und Beifahrer (20 %)
- Praktische Ausbildung 55 h
- **Ausbildung insgesamt 285 h**

Wie ist die theoretische / praktische Ausbildung aufgeteilt? Wenn eine praktische Ausbildung erfolgt, wie ist diese organisiert?

Die theoretische Ausbildung umfasst ca. 75 % der Gesamtausbildung. 25 % entfallen auf die praktische Ausbildung. Die zeitliche Eintaktung der praktischen Ausbildung erfolgt parallel zur theoretischen Ausbildung. Ziel ist die so genannte 'verzahnte Ausbildung'. Was die Teilnehmer

im theoretischen teil lernen, sollen sie zeitnah im Fahrzeug umsetzen. Durch diese Verzahnung wird ein tieferer Lernerfolg erreicht.

Theorie-Prüfung:
Insgesamt gibt es ca. 500 Fragen.

Ein Quiz mit 50 Fragen wird von der Prüfungskommission ausgearbeitet, verteilt in

- 10 Fragen zum Thema 'Zugang zum Markt'
- 20 Fragen zum Thema 'Technische Normen und Aspekte'
- 10 Fragen zum Thema 'Verkehrssicherheit'
- 10 Fragen zum Thema "Personenbeförderung

Nach welchen Kriterien werden die Trainer in die Ausbildung einbezogen? Durchlaufen die Trainer ein Schulungsprogramm?

Bus-Fahrlehrer sollten die folgenden Kriterien erfüllen

- eine abgeschlossene Berufsausbildung oder

- Abitur

- 1.5 Jahre Ausbildung für Ausbilder

Werden die beruflichen Dokumente der Fahrer als Ergebnis einer Prüfung ausgestellt? Wenn es sich um eine Prüfung handelt, welche Institution ist berechtigt, die Prüfung abzunehmen? Wie werden die Prüfungen (theoretisch / praktisch) durchgeführt?

Nach der Ausbildung legen die Teilnehmer eine theoretische und eine praktische Prüfung beim Tüv/ Dekra ab.

Sie legen eine theoretische Prüfung bei der Industrie- und Handelskammer (IHK) ab.

Welche Institution ist berechtigt, Zertifikate auszustellen? Ist eine Gültigkeitsdauer für das Zertifikat angegeben? Wird das Zertifikat gegen eine Gebühr ausgestellt und wenn ja, wie ist diese Gebühr bezeichnet?

Die Zertifikate werden von der nachgeordneten Landesbehörde ausgestellt.

Die Gültigkeit beträgt 5 Jahre.

Die Gebühr für das Zertifikat beträgt 40 € und wird Ausstellungsgebühr genannt.

Beinhaltet die Fahrerschulung die E-Learning-Methode und digitale Materialien? Bitte erläutern Sie das.

E-Learning ist in Deutschland fast nicht existent**.**

ITALY

Wie werden die Fahrer geschult? Gibt es eine gesetzliche Vorgabe für die Ausbildung?

In Italien gibt es 4 Arten von Trainingskursen für die Grundqualifikation von Fahrern für CQC:

- normales Grundqualifikations-Trainingsprogramm

- beschleunigtes Grundqualifikations-TrainingsprogrammFor integrative course to CQC every 5 years for the duration of 35 hours:

- integrative Qualifizierungsprogramme für Fahrer, die die Berufsqualifikation CQC besitzen, für verschiedene Transportmuster.

- Grundqualifikation für Inhaber der Berufsqualifikation zur Durchführung von Transportvorgängen.

Die Schulungen für NICHT CQC sind nicht reglementiert (Taxi und Minibus), es gibt keine Standards für deren Durchführung (Lizenzen KA/KB).

Welche Institutionen sind berechtigt, Schulungen anzubieten? Gibt es ein Akkreditierungsverfahren für Schulungseinrichtungen? Wird die Schulung gegen eine Gebühr angeboten? Wenn ja, wie wird die Gebühr festgelegt?

Die Schulungseinrichtungen sind vom Verkehrsminister autorisiert, eine vollständige Liste der autorisierten Zentren finden Sie auf der Website des Ministers für Infrastruktur und Verkehr, die Schulungen werden verwaltet von

- Confartigianato,
- C.A.T.,
- Confimpresa Formazione e Servizi,
- C.A.P.A,
- C.N.A formazione srl,
- E.C.I.P.A-C.N.A,
- C.A.I (Consorzio Autoscuole Irpine),
- centre consortia and viele andere private Institutionen credited vom Nationalen Transportministerium

Wie im Gesetzesdekret vom 7/07/2017 Art. 2 Die für die Schulungstätigkeit vorgesehene Gebühr wird vom Verkehrsministerium in Übereinstimmung mit dem Wirtschaftsministerium festgelegt, sie beträgt 140.000 € für Unternehmen oder eine Gruppe von Unternehmen. In Bezug auf die Löhne der Ausbilder sollten sie die folgenden Kriterien beachten:

a) Schulungsstunden: 30 € pro Teilnehmer;

b) Unterricht im Klassenzimmer: €120 pro Stunde;

c) Lohn für Tutoren: 30 € pro Stunde;

d) zusätzliche Beratungsleistung: 20 % der Gesamtkosten.

Was ist der Inhalt des Schulungsmoduls / Curriculums / Programms? Wenn es englische Kopien gibt, fügen Sie diese bitte als Anhang in den Bericht ein.

Der Ausbildungslehrplan zur Erlangung der Zertifizierung zur Ausübung des Berufes beinhaltet folgende Themen, verteilt in Lernstunden, bezogen auf die italienischen Normen und Gesetzgebungen:

Lern-Thema	**Lern-Stunden**
Recht	40 h*
Kaufmännisches und finanzielles Management	30 h
Zugang zum Markt	30 h

Technische Normen und Aspekte	20 h
Verkehrssicherheit	30 h

*(10 zivil, 10 gewerblich, 10 sozial, 10 Steuern)

Innerhalb desselben Trainingsprogramms müssen die Bewerber ca. 30 Stunden an Themen des internationalen Transportbetriebs absolvieren, die sich wie folgt verteilen:

Lern-Thema	**Lern-Stunden**
Bürgerliches Recht	4 h
Sozialrecht	2 h
Steuerrecht	2 h
Zugang zum Markt	14 h
Technische Standards	4 h
Verkehrssicherheit	4 h

Wie ist die theoretische / praktische Ausbildung verteilt? Wenn eine praktische Ausbildung erfolgt, wie ist diese organisiert?

Das Gesetz Nr. 207 vom 30. Juli 2012 legt den allgemeinen Aspekt in Bezug auf Informationssysteme und ausbildungsbezogene Materialien, Ausbildungszentren, Themen und Methoden der Lieferung der Zertifizierung zur Ausübung des Berufs des Straßentransports fest. Seit 2007 wird die Prüfung in Übereinstimmung mit den folgenden Methoden durchgeführt:

Von der Prüfungskommission wird ein Quiz mit 60 Fragen ausgearbeitet, gleichmäßig verteilt in

- 20 Fragen zu gesetzlichen Regelungen (Zivilrecht, Handelsrecht, Steuerrecht und Sozialrecht),
- 10 Fragen zum Thema Betriebswirtschaft und Finanzmanagement,
- 10 Fragen zum Thema 'Zugang zum Markt',
- 10 Fragen zum Thema 'Technische Normen und Aspekte'; und
- 10 Fragen zum Thema 'Verkehrssicherheit'

Außerdem wird die Prüfung eine Fallstudie beinhalten, um das Wissen des Auszubildenden in die Praxis umzusetzen.

Daher ist das Quiz in zwei Abschnitte unterteilt: 40 Fragen zu landesbezogenen Themen und 20 Fragen, die sich auf den Straßenverkehr in internationalen Märkten beziehen.

Die Prüfungskommissionen setzen sich aus Experten zusammen, die von der Provinz, der Region und dem Verkehrsministerium ernannt werden. Es wird jedoch in der Gazzetta Ufficiale nicht über die praktischen Tätigkeiten für die Bewerber erwähnt, das berufliche Wissen wird während der Prüfung angewendet, um eine Fallstudie zu lösen.

Nach welchen Kriterien werden die Trainer in die Ausbildung einbezogen? Durchlaufen die Trainer ein Schulungsprogramm?

Die Anzahl der Trainer zur Entwicklung eines Kurses sollte mindestens 5 betragen.

Die Trainer sollten die folgenden Kriterien erfüllen:

- they should possess a degree, or have completed the upper-secondary school.
- Trainers with minor education should present a certification with a detailed breakdown of the contents related to the professional knowledge of the transport training programmes. The professional training programmes attended cannot be inferior to 2, about transport related issues.

Werden die beruflichen Dokumente der Fahrer als Ergebnis einer Prüfung ausgestellt? Wenn es sich um eine Prüfung handelt, welche Institution ist berechtigt, die Prüfung abzunehmen? Wie werden die Prüfungen (theoretisch / praktisch) durchgeführt?

Die Prüfungskommission wird von der jeweiligen Provinz eingesetzt. Am Ende der Prüfung muss die Kommission dem italienischen Verkehrsministerium die Liste der Bewerber übermitteln, die die Prüfung bestanden haben und somit die Zertifizierung erhalten.

Die Prüfung ist hauptsächlich theoretisch, sie basiert auf den im obigen Abschnitt genannten Themen. Die Bewerber müssen in zwei Stunden ein Quiz mit 60 Fragen absolvieren und eine praktische Fallstudie lösen.

Was die praktischen Tätigkeiten angeht, so werden diese nicht in italienischen Schulungszentren durchgeführt. Das während des Ausbildungsprogramms erworbene Wissen wird während der Prüfung zur Lösung einer Fallstudie angewendet. Es kann jedoch festgestellt werden, dass die Ausbildungsaktivitäten hauptsächlich auf theoretischer Basis vermittelt werden.

Welche Institution ist berechtigt, Zertifikate auszustellen? Ist eine Gültigkeitsdauer für das Zertifikat angegeben? Wird das Zertifikat gegen eine Gebühr ausgestellt und wenn ja, wie ist diese Gebühr bezeichnet?

Gemäß dem Dekret Nr. 395 vom 22. Dezember 2000 werden die Bescheinigungen vom Verkehrsdienst der betreffenden Provinz freigegeben, die Gebühr für die Freigabe der Bescheinigung beträgt € 15,00.

Beinhaltet die Fahrerschulung die E-Learning-Methode und digitale Materialien? Bitte erläutern Sie dies.

In Bezug auf die Schulungsmethodik darf das Fernstudium nicht mehr als 20 % der Gesamtdauer der Schulungsprogramme ausmachen, was zur Folge hat, dass der Präsenzunterricht nicht weniger als 80 % der Gesamtstundenzahl ausmachen darf.

SPANIEN

Wie werden die Fahrerschulungen durchgeführt? Gibt es eine gesetzliche Verpflichtung zur Schulung?

R.D. 1032/2007 ist die Umsetzung der Richtlinie 59/2003

In Spanien gibt es Ausbildungskurse für die Grundqualifikation von Personenfahrern.

- Initial Ordinary 280 h (unter 20 Jahre alt für die Genehmigung D 1 und unter 23 Jahre alt für die Genehmigung D)
- Beschleunigte Initial 140 h. (über 20 Jahre alt für die Erlaubnis D1 und über 23 Jahre alt für die Erlaubnis D)

- Beförderung von Fahrgästen 35 h., wenn der Fahrer bereits eine Grundqualifikation im Güterverkehr besitzt.

Die Teilnahme an diesen Kursen ist obligatorisch und anschließend müssen sie einen Multiple-Choice-Test vor der Landverkehrsverwaltung der autonomen Gemeinschaft, in der sie ihren Wohnsitz haben, bestehen.

Die folgenden Kurse sind nicht obligatorisch, aber Sie müssen einen Multiple-Choice-Test vor der Landverkehrsverwaltung der autonomen Gemeinschaft, in der Sie wohnen, bestehen.

- Qualification of professional competence for the activity of passenger transport
- Professional competence qualification for taxi activity (CPAT)

Welche Institutionen sind berechtigt, Schulungen anzubieten? Gibt es ein Akkreditierungsverfahren für Schulungseinrichtungen? Wird die Schulung gegen eine Gebühr angeboten? Wenn ja, wie wird die Gebühr festgelegt?

Die Schulungseinrichtungen sind vom Verkehrsministerium autorisiert. Eine vollständige Liste der Zentren finden Sie auf der Website des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr:

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/webcentros.pdf

Die verschiedenen Zentren können sein:

- Öffentliche Schulungszentren - CIPFP.

- Private Schulungszentren.

- Autofahrerverbände.

- Transport-Verbände

- Gewerkschaftsgruppen.

Die Gebühr für die Schulungstätigkeit wird vom Verkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Wirtschaftsministerium festgelegt, es gibt keine Garantie, wie es bei der Tätigkeit des Personenverkehrs der Fall sein kann.

- Center-Eröffnungsgebühr 311,10
- Erweiterungsgebühr 107,22
- Verlängerungsgebühr 102,00
- Satz für Hochlehrer 6,88

In Bezug auf die Gehälter der Ausbilder (laut dem staatlichen Amt für Beschäftigungsförderung, SEPE) müssen sie folgende Kriterien erfüllen:

(a) Schulungsstunden: EUR 13 pro Teilnehmer.

b) Unterricht im Klassenzimmer: 65 Euro pro Stunde.

c) Gehalt der Tutoren: 13 Euro pro Stunde.

d) Zusätzliche Beratungsleistung: 20 % der Gesamtkosten.

Was ist der Inhalt des Schulungsmoduls / Curriculums / Programms? Wenn es englische Kopien gibt, fügen Sie diese bitte als Anhang in den Bericht ein.

Das Schulungsprogramm zur Erlangung des CAP-Fahrerscheins, des ersten beschleunigten Beifahrerscheins beinhaltet folgende Themen, verteilt auf Lernstunden, bezogen auf die spanischen und europäischen Normen.

- Der Antriebsstrang 20 h.
- Die Sicherheitseinrichtungen 15 h.
- OptimalerVerbrauch 15 h.
- Sicherheit und Komfort der Reisenden 7,5 h.
- Die Betriebsbelastung 7,5 h.
- Das soziale Umfeld des Straßenverkehrs 15 h.
- Personenbeförderungsregelungen 5 h.
- Die Unfallrisiken 20 h.
- Kriminalität. Straftaten gegen den Menschenhandel 1 h.
- Physische Risiken 3,5 h.
- Körperliche und geistige Fitness 4,5 h.
- Bewertung von Notfallsituationen 7,5 h.
- Image des Unternehmens 3,5 h.
- Das wirtschaftliche Umfeld der Personenbeförderung 15 h.

Professionelle Kompetenzqualifikation für die Taxitätigkeit (CPAT) Diese Schulung ist nicht verpflichtend, daher wird sie von jeder Zentrale zeitlich begrenzt verteilt, von 25 h. persönlich bis 40 h. Sie bieten auch Online-Schulungen an.

BLOCK 1: DER BERUF

Module I: Taxi-Tarife.
Module II: Taxigesetzgebung und -verwaltung
Module III: Der Taxifahrer.
Module IV: Verwaltung des Taxi-Betriebes.
Module V: Taxi- Fahrzeuge.

Module VI: Taxi Fahren.

Module VII: Kundenbetreuung und Servicequalität.

BLOCK 2: KENNTNIS DER METROPOLREGION

Module VIII: Die Kenntnis des Territoriums. Die Reiserouten. Die Dienstleistungen.

Nach welchen Kriterien werden die Trainer in die Ausbildung einbezogen? Durchlaufen die Trainer ein Schulungsprogramm?

Es gibt keine Mindestanzahl von Lehrern, die die verschiedenen Ausbildungsmodule unterrichten müssen, ein Lehrer kann autorisiert werden, verschiedene Fächer zu unterrichten, solange er die festgelegten Kriterien erfüllt:

- Spezialisiert auf rationelles und ökologisches Fahren.
- Logistik und Straßentransport.
- Erste Hilfe
- Feuerwehrausrüstung und -management
- Straßen-Training

Werden die beruflichen Dokumente der Fahrer als Ergebnis einer Prüfung ausgestellt? Wenn es sich um eine Prüfung handelt, welche Institution ist berechtigt, die Prüfung abzunehmen? Wie werden die Prüfungen (theoretisch / praktisch) durchgeführt?

Die Prüfungskommissionen werden von den autonomen Gemeinschaften, die die Transportkompetenzen übertragen haben, eingerichtet und schreiben die entsprechenden Prüfungen auf Provinzebene aus. Am Ende der Prüfung muss die Kommission dem Verkehrsministerium die Liste der Bewerber übermitteln, die die Prüfung bestanden haben und somit zertifiziert sind.

Die Prüfung ist hauptsächlich theoretisch und basiert auf den in den vorherigen Abschnitten angegebenen Themen. Die Bewerber müssen eine Prüfung mit 100 Fragen in zwei Stunden (bei der CAP-Prüfung) und eine Prüfung mit 40 Fragen bei der Taxiprüfung (CPAT) absolvieren und eine Fallstudie lösen.

Was die praktischen Tätigkeiten betrifft, so werden diese in spanischen Ausbildungszentren durchgeführt, insbesondere Fertigkeiten im effizienten Fahren oder in Fahrsimulatoren (CAP). Das während des Ausbildungsprogramms erworbene Wissen wird während der Prüfung zur Lösung einer Fallstudie (CPAT) angewendet.

Die Prüfungen finden zu den Terminen statt, die im Prüfungskalender angegeben sind, der vom Ministerium über die Autonomen Gemeinschaften auf der Website veröffentlicht wird, und zwar im Dezember eines jeden Jahres für das folgende Jahr.

Welche Institutionen sind berechtigt, Schulungen anzubieten? Gibt es ein Akkreditierungsverfahren für Schulungseinrichtungen? Wird die Schulung gegen eine Gebühr angeboten? Wenn ja, wie wird die Gebühr festgelegt?

Die Bescheinigungen werden vom Transport Service der entsprechenden autonomen Gemeinschaft ausgestellt, die Gebühr dafür beträgt

- Antrag auf Prüfung 14,95€
- Ausstellung des Zertifikats (CAP) 31,88€
- Ausstellung des Zertifikats (CPAT) 28,84€

Beinhaltet die Fahrerschulung die E-Learning-Methode und digitale Materialien? Bitte erläutern Sie dies.

Gemäß RD 70/2019 Pending application.

In Bezug auf die Methodik der GAP-Erstausbildung sollte der Fernunterricht 20 % der Gesamtdauer der Schulungsprogramme nicht überschreiten, so dass der Präsenzunterricht nicht weniger als 80 % der Gesamtstundenzahl ausmachen sollte.

Die Ausbildung in Bezug auf CPAT ist nicht geregelt und es gibt Online-Schulungen.

SCHWEIZ

Für **Taxifahrer** gibt es derzeit in der Schweiz keine vom Staatssekretariat für Berufsbildung, Forschung und Innovation (SBFI) anerkannte Grundausbildung. Die Ausbildung ist im Wesentlichen privat und wird, parallel zur Berufsausübung, beim Arbeitgeber oder selbstständig über einige Wochen absolviert. Die Sektion Verkehr ist die zuständige Behörde für die Erteilung einer Kategorie-Lizenz, die das Bestehen einer ergänzenden theoretischen Prüfung und einer praktischen Prüfung voraussetzt.

Die Weiterbildungsmöglichkeiten sind:

- persönliche Auffrischung (Vertiefung der Kenntnisse der Region oder der Sprachen)
- spezielle Fahrkurse (Schleuderschutz, auf gefrorenem Boden, etc.);

- verschiedene Spezialisierungen (Transport von Personen mit eingeschränkter Mobilität, Transport von Touristen, Geschäftsleuten usw.).

Die Ausbildung zum **ÖPNV-Fahrer** ist nicht durch das Staatssekretariat für Berufsbildung, Forschung und Innovation (SBFI) geregelt und anerkannt. Sie wird direkt am Arbeitsplatz, bei einem Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, erworben. Die Ausbildung zur Erlangung des Führerscheins wird, sofern nicht bereits im Besitz des Kandidaten, von einem autorisierten Fahrmeisterausbilder durchgeführt. Sie hat eine variable Dauer und umfasst theoretische und praktische Kurse. Die Mindestausbildung umfasst für Bewerber, die einen Führerschein der Klasse besitzen:

B, C1 oder D1: 52 Fahrstunden zu je mindestens 45 Minuten;
C: 24 Fahrstunden zu je mindestens 45 Minuten;
D beschränkt auf den öffentlichen Verkehr: 12 Fahrstunden zu je mindestens 45 Minuten.

Zu den Hauptthemen gehören:

- Verhalten und Führen des Transportfahrzeugs

- Tarif- und Betriebsordnung

- Einweisung (mit Hilfe) in den Fahrplan ab den städtischen Linien

- Belehrung über die Transportfahrkarten in regelmäßigen Etappen.

Darüber hinaus sehen einige Unternehmen interne Tests, Prüfungen und Nachweise sowie Fahrpraxis vor, die nachweisen, dass Fahrzeuge der Klasse C oder Trolleybusse ein Jahr lang regelmäßig gefahren worden sind.

ACHTUNG! Die Fahrer von Kraftomnibussen (Kat. D), die von Fahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen (Kat. D1) sowie die Fahrer von Fahrzeugen für Schüler, Behinderte und Arbeiter müssen neben dem Führerschein auch die Bescheinigung über die Befähigung zur Personenbeförderung besitzen, die durch das Bestehen einer theoretischen Prüfung und eines praktischen Teils erworben werden kann. Anschließend wird die Erneuerung alle 5 Jahre durch die Teilnahme an 35 Stunden Kursen, aufgeteilt in 5 Tage, erworben.

(Information on: https://fuehrerausweise.ch/it/categorie/autorizzazione-tpp/#tpp)

Die Weiterbildungsmöglichkeiten für Fahrer im öffentlichen Verkehr sind:

- theoretische und praktische Schulungen und Verbesserungskurse im Unternehmen;

- Beförderung im Wartungsdienst in Betriebswerkstätten für Fahrer mit einem eidgenössischen Fähigkeitszeugnis (AFC) in einem mechanischen Bereich;

- Möglichkeit der internen Beförderung, je nach Unternehmen, zur Übernahme der Rolle: Operator der Betriebszentrale, Fahrmeisterausbilder innerhalb des Verkehrsunternehmens, Controller-Instruktor, Gruppenleiter / Koordinator, Mitarbeiter in der Planung von Fahrplänen und verschiedenen Dienstleistungen, Kontrolleur von Fahrkarten.

TÜRKEI

Wie werden die Fahrerschulungen durchgeführt? Gibt es eine gesetzliche Verpflichtung zur Schulung?

Im Rahmen des Straßentransportgesetzes Nr. 4925 und der auf der Grundlage dieses Gesetzes erlassenen Straßentransportverordnung ist es für die Fahrer, die gewerblich Personen und Güter befördern, obligatorisch, einen Berufsqualifikationsnachweis zu besitzen. Diese Dokumente wurden direkt an die Inhaber des Besitzstandes ausgehändigt, und Neueinsteiger mussten eine Ausbildung absolvieren und die zentrale Prüfung erfolgreich bestehen. Bis zum 27.10.2016, als die Übertragung auf das MoNE stattfand, war die Ausbildungs-, Prüfungs- und Zertifizierungsbehörde in Bezug auf Berufsqualifikationszertifikate das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.

Welche Institutionen sind berechtigt, Schulungen durchzuführen? Gibt es ein Akkreditierungsverfahren für Institutionen? Gibt es eine Gebühr für die Ausbildung? Wie werden die Gebühren festgelegt?

Mit dem Protokoll, das zwischen dem Ministerium für Nationale Bildung und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur am 27.10.2016 unterzeichnet wurde, hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur seine Bildungs-, Prüfungs- und Zertifizierungsbefugnisse an das MoNE delegiert. Die vom Ministerium für Nationale Bildung ausgearbeitete und im Amtsblatt Nr. 29966 vom 1. Februar 2017 veröffentlichte Verordnung über spezielle berufliche Qualifizierungskurse ist die rechtliche Rahmenregelung in dieser Hinsicht. Das Ministerium für Nationale Bildung hat jede Phase von der Eröffnung der Kurse, über die Trainingsprogramme, die Zuweisung der Trainer, bis hin zu den Prüfungen und der Lieferung von Dokumenten gebunden.

Spezielle berufliche Qualifizierungskurse werden von MoNE genehmigt. Die Anzahl der Ausbildungszentren wird vom MoNE entsprechend den Bevölkerungsanteilen der Provinz festgelegt. Es ist erlaubt, 3 Kurse in den Provinzen zu eröffnen, in denen die Bevölkerung weniger als 300.000 beträgt, 3 für die ersten 300.000 und 1 für jede 200.000 Bevölkerung, nachdem die Bevölkerung mehr als 300.000 beträgt. Die Bedingungen, die in den Kursgebäuden anzustreben sind, werden unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Richtlinie über die Standards für private Bildungsinstitutionen festgelegt. Für die Eröffnung des Kurses sind mindestens 3 Unterrichtsräume erforderlich.

Die Kurse legen die Kursstundensätze für jede Zertifikatsklasse jedes Jahr im Rahmen der entsprechenden Verordnung fest. Es ist nicht möglich, dass diese Gebühren niedriger sind als die Gebühren, die von der Kommission, bestehend aus 7 Personen, in den Provinzen im Rahmen der genannten Verordnung festgelegt wurden.

Die betreffende Kommission besteht aus dem Gouverneur oder dem zu ernennenden stellvertretenden Gouverneur und führt den Vorsitz; dem Landesbildungsdirektor, einem der Bezirkslandesbildungsdirektoren, dem stellvertretenden Landesbildungsdirektor / Zweigstellenleiter, der für die speziellen beruflichen Qualifizierungskurse in der Landesbildungsdirektion zuständig ist, einem der Zweigstellenleiter, der für die speziellen beruflichen Qualifizierungskurse in der Bezirkslandesbildungsdirektion zuständig ist, dem Vertreter der Handelskammer der Provinz und einem Vertreter der Nichtregierungsorganisation, die zu den privaten beruflichen Qualifizierungskursen gehört, den das Gouverneursamt für geeignet hält.

Um die Löhne der verantwortlichen Betreuer, die an der Prüfung teilnehmen, und der beauftragten Personen, die die Anwesenheit der Auszubildenden in den Kursen kontrollieren, zu bezahlen, wird jedes Jahr ab Januar des Folgejahres ein bestimmter, vom Ministerium festgelegter Betrag der Prüfungsgebühr verwendet.

Was ist der Inhalt des Schulungsmoduls / Curriculums / Programms? Wenn es englische Kopien gibt, fügen Sie diese bitte als Anhang in den Bericht ein.

Wie ist die theoretische / praktische Ausbildung verteilt? Wenn eine praktische Ausbildung angeboten wird, wie ist diese organisiert?

Der vom Ministerium genehmigte Lehrplan wird in den Kursen umgesetzt und das Programm ist vollständig theoretisch.

Die Kurse laufen von 09.00 bis 22.00 Uhr an allen Wochentagen, und die Kurszeiten werden von der Kursleitung unter Berücksichtigung der Anforderungen und Bedürfnisse der Teilnehmer festgelegt. Weniger als 2 Stunden und mehr als 6 Stunden Training sind in den Kursen an den Wochentagen nicht möglich, und weniger als 2 Stunden pro Tag, mehr als 8 Stunden Training sind auch nicht möglich, an den Wochenenden durchgeführt zu werden.

Die Teilnahme an den Kursen ist Pflicht. Wer mehr als 1/5 der Unterrichtsstunden nicht anwesend ist, wird aus dem Kurs gestrichen.

Während des Kurses werden Multiple-Choice-Probeprüfungen durchgeführt, um die Testtechniken zu entwickeln und die Auszubildenden auf die Berufsqualifikationsprüfungen vorzubereiten. Zusätzlich wird mindestens eine schriftliche Prüfung, bestehend aus offenen Fragen, abgehalten. Die Prüfungen werden so organisiert, dass die Auszubildenden ein Feedback zu den Prüfungsthemen erhalten.

Die Kurse umfassen insgesamt 36 Stunden, und die wöchentliche Verteilung der Inhalte des Programms entsprechend der Gesamtkurszeit ist in der folgenden Tabelle angegeben.

INLÄNDISCHE PERSONENBEFÖRDERUNG (SRC2) DRIVER WOCHENVERTEILUNG UND DAUER DER INHALTE DES PROGRAMMS NACH GESAMTKURSZEIT

LEHRGANGSINHALTE DER FAHRERQUALIFIKATION	**INLÄNDISCHER PERSONENVERKEHR (SRC2) FAHRER BERUFSQUALIFIZIERUNGSKURS PROGRAMM KURSSTUNDE**
KURS TOTAL KURS STUNDE	**36 HOURS**
THEMEN	**KURS STUNDEN DAUER**
1. Arbeitsschutz, Umweltsicherheit und Qualität Kundenzufriedenheit	1 hour
2. Geschäftsorganisation	1 hour
3. Vorbereitung des Fahrzeugs vor Fahrtantritt	1 hour
4. Regeln für dIE Personenbeförderung	1 hour
5. Sichere Fahrtechniken	5 hours

6. Personenbeförderung (Verkehr, Transport und Tourismus) Gesetzgebung	5 hours
7. Verkehrsregeln und Bußgelder	4 hours
8. Verkehrs-und Verhaltenspsychologie	3 housr
9. Verkehrs- Etikette	2 hours
10. Kommunikationstechnik und Kartenlesen	2 hours
11. Schmuggel-Gesetze	1 hour
12. Gesetzliche Pflichten und Versicherung	2 hours
13. Erste Hilfe	3 hours
14. Fahrzeuginformationen und wirtschaftliches Fahren	4 hours
15. Berufliche Entwicklung	1 hour

Nach welchen Kriterien werden die Trainer in den Schulungen eingesetzt? Durchlaufen die Trainer eine Trainerausbildung?

Die Bedingungen, die an das in den Kursen tätige Bildungspersonal gestellt werden, sind in der entsprechenden Verordnung festgelegt. Die folgenden Bedingungen werden je nach Kurs für den Einsatz des Bildungspersonals gemäß den Schulungsprogrammen abgefragt:

- Mit mindestens einem Master-Abschluss in Verkehr oder Transport oder einem Abschluss in einer der Universitätsabteilungen für Verkehr, Transport, Logistik, Maschinen, Motoren, Automobil, Mechatronik oder Buskapitän.

- Das Ausbildungszertifikat des Ausbilders zu haben, das vom Ministerium genehmigt wurde, und mindestens einen Bachelor-Abschluss in Volkswirtschaft, Betriebswirtschaft, Recht, Transport, Logistik oder öffentlicher Verwaltung zu haben.

- Mindestens einen Bachelor-Abschluss im Bereich der Psychologie oder psychologischen Beratung und Betreuung zu haben.

- Das Ausbildungszertifikat des Ausbilders zu besitzen, das vom Ministerium für Verkehr, Seefahrt und Kommunikation, Generaldirektion für den kombinierten Transport von Gefahrgütern, ausgestellt wurde, ein Zertifikat für die Sicherheitsberatung von Gefahrgütern zu besitzen, einen Abschluss in Chemie oder Chemieingenieurwesen zu haben.

- Mindestens einen Associate-Abschluss und ein Zertifikat als Erste-Hilfe-Ausbilder im Rahmen der Erste-Hilfe-Verordnung, veröffentlicht im Amtsblatt vom 29.7.2015 und mit der Nummer 29429.

- Mindestens einen Associate-Abschluss und ein vom Ministerium oder den nationalen Bildungsdirektionen ausgestelltes Lehrzertifikat für Verkehr und Umwelt besitzen.

- Ein vom Ministerium oder den nationalen Bildungsdirektionen ausgestelltes Zertifikat für die Ausbildung von Lenkradfahrern, vorausgesetzt, dass sie mindestens einen Associate-Abschluss haben und mindestens drei Jahre lang einen Führerschein besitzen.

Es ist obligatorisch, in jedem der Kurse einen Mitarbeiter mit den im Lehrplan angegebenen Qualifikationen und Bedingungen einzusetzen.

Werden die beruflichen Dokumente der Fahrer als Ergebnis einer Prüfung ausgestellt? Wenn es sich um eine Prüfung handelt, welche Institution ist berechtigt, die Prüfung abzunehmen? Wie werden die Prüfungen (theoretisch / praktisch) durchgeführt?

Eine zentrale Prüfung wird vom MoNE für die Absolventen der Ausbildung zum Berufsqualifikationsnachweis landesweit durchgeführt. In den Provinzen werden Prüfungsdurchführungskommissionen gebildet, die die mit den Prüfungen verbundenen Studien verwalten.

a) In den Bezirken für die Provinzen mit Metropolstatus,
b) Im zentralen Distrikt und anderen Distrikten für die Provinzen, die keinen Metropolstatus haben.

Die Prüfungsdurchführungskommission ist für die Durchführung der Prüfungen nach den festgelegten Grundsätzen verantwortlich.

Gemäß der entsprechenden Verordnung ist der provinziale nationale Bildungsleiter als provinzialer Prüfer tätig. Als Provinzprüfer beaufsichtigt der provinziale nationale Bildungsdirektor die Prüfungsdurchführungskommissionen bei der Prüfung und stellt sicher, dass die Arbeit und die Verfahren in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften durchgeführt werden.

Die Prüfungen finden zu den Terminen statt, die im Prüfungskalender angegeben sind, der vom Ministerium jedes Jahr im Dezember für das folgende Jahr auf der Website veröffentlicht wird. Prüfung; Sie wird in Form von Multiple-Choice-Testfragen oder elektronischen Prüfungen durchgeführt, die aus mindestens 25 und maximal 50 für den Lehrplan geeigneten Fragen bestehen. Wenn es im Programm für die Fahrer festgelegt ist, werden auch praktische Prüfungen abgehalten. Praktische Prüfungen werden nach den Verfahren und Grundsätzen festgelegt, die von der Generaldirektion veröffentlicht werden und auf der Website zu finden sind.

Welche Institution ist berechtigt, die Dokumente auszustellen? Haben die Dokumente eine Gültigkeitsdauer? Gibt es eine Gebühr für das Dokument, wie werden die Gebühren festgelegt?

Der spezielle berufliche Qualifizierungskurs wird für die Auszubildenden organisiert, die in der Prüfung durch das spezielle berufliche Qualifizierungsmodul, das im Informationssystem des Bildungsministeriums (MEBBİS) erstellt wurde, erfolgreich sind und dieses Zertifikat wird von den Behörden unterzeichnet. Die Daten, die auf den Zertifikaten geschrieben sind, sind die Daten der Abschlussprüfung, die die Teilnehmer für die Zertifizierung qualifiziert haben.
Die Informationen über diejenigen, die die Zertifikate erhalten haben, und diejenigen, deren Zertifikate widerrufen wurden, werden elektronisch an das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur übermittelt. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bereitet das Berufsqualifikationszertifikat entsprechend der Klasse vor und gibt es dem richtigen Inhaber.

Werden bei Fahrerschulungen Fernunterrichtsmethoden und digitale Materialien verwendet? Bitte erklären Sie das.

Es gibt keine Form von Fernunterrichtssystemen oder -methoden, die offiziell in der Fahrerschulung verwendet werden. Die Schulungen werden in einer persönlichen Unterrichtsumgebung abgehalten. Aber es gibt eine E SRC-Anwendung, die von unserem Projektpartner TÜMEDEF entwickelt wurde. Trainingszentren, die Mitglieder von TÜMEDEF angeschlossenen Verbänden sind, können dieses System nutzen. Ausbildungszentren werden Mitglieder des E SRC-Systems unter der Kontrolle von TÜMEDEF und ihre Auszubildenden können von diesem System profitieren. Die Auszubildenden nutzen digitale Materialien (Videos, Präsentationen usw.) in diesem System, führen Tests durch, die ihren Wissensstand messen, und versuchen, die festgestellten Defizite zu ergänzen.

Abgesehen davon können einige Schulungszentren einige digitale Materialien auf ihren Websites zur Verfügung stellen, begrenzt auf ihre eigenen Auszubildenden. Solche Praktiken unterstützen die Face-to-Face-Ausbildung voll und ganz und betrachten nicht nur den Fernunterricht positiv.

2.5.ARBEITSBEDINGUNGEN DER FAHRER

DEUTSCHLAND

Wie ist der Arbeitsstatus der Fahrer? Arbeiten sie als Angestellte in einem Unternehmen, als Freiberufler oder in einem anderen Arbeitsverhältnis?

Welche Verfahren werden für die Besteuerung und Sozialversicherung der Fahrer angewandt?

Busfahrer sind zu 99 % Angestellte,

Taxifahrer sind zu 60 % Angestellte, zu 40 % Freiberufler

Für angestellte Fahrer beträgt die Besteuerung ca. 7 %

Für Freiberufler richtet sich die Besteuerung nach dem Jahresgewinn

ITALIEN

Wie ist der Arbeitsstatus der Fahrer? Arbeiten sie als Angestellte in einem Unternehmen, als Freiberufler oder in einem anderen Arbeitsverhältnis?

Im Falle von Taxifahrern sind sie obligatorische selbständige Arbeitnehmer, in der Tat werden Lizenzen an unabhängige Unternehmen/Personen freigegeben, die dann entscheiden können, ein gemeinsames Konsortium zu bilden, um bestimmte Dienstleistungen zu optimieren. Im Falle der Vermietung von Minibussen mit Fahrer), Autos, Bussen oder Kleinbussen können sie als Manager, Mitarbeiter oder Angestellte eines Unternehmens arbeiten.

Wie ist die Besteuerung und soziale Absicherung der Fahrer geregelt?

Die Fahrer sind bei Unfällen versichert, daher gibt es eine Reihe von Präventivmaßnahmen, die sich auf die Be- und Entladevorgänge, den Umgang mit Personen und Gütern, die Schulung zur Bewertung des Vorfalls und der schädlichen Situationen und zur Vermeidung der Verschlimmerung des Unfalls beziehen.

SPANIEN

Wie ist der Beschäftigungsstatus der Fahrer? Arbeiten sie als Angestellte in einem Unternehmen, als Selbstständige oder in einem anderen Arbeitsverhältnis?

Im Falle von Taxi-, Bus- oder Minibusfahrern können sie als Manager, Mitarbeiter oder Angestellte eines Unternehmens arbeiten. Im Fall von Taxifahrern werden Lizenzen an unabhängige physische oder juristische Unternehmen vergeben, die sich dann entscheiden können, ein gemeinsames Konsortium zu gründen, um bestimmte Dienstleistungen zu optimieren.

Welche Verfahren werden für die Besteuerung und Sozialversicherung der Fahrer befolgt?

Die Fahrer müssen gemäß der Vereinbarung angestellt oder gemäß ihrem Arbeitsverhältnis mit dem Unternehmen selbständig sein. Sie sind im Falle eines Unfalls versichert, was bei schwerer Invalidität 45.000 Euro und im Todesfall 35.000 Euro beträgt. Daher gibt es eine Reihe von Präventivmaßnahmen, die sich auf die Be- und Entladevorgänge, den Umgang mit den Gütern, die Schulung zur Beurteilung des Vorfalls und der schädlichen Situationen sowie zur Vermeidung einer Verschlimmerung des Unfalls beziehen.

SWISS

Fahrer von öffentlichen Verkehrsmitteln arbeiten in der Regel als Angestellte eines Verkehrsunternehmens. Dies gilt auch für Uber-Fahrer: "Das Schweizer Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) hat klar darauf hingewiesen, dass Uber-Taxifahrer als Arbeitnehmer und nicht als Selbstständige einzustufen sind."

(https://www.swissinfo.ch/eng/wage-dumping-_swiss-authorities-say-uber-drivers-should-be-treated-as--employees-/43984356).

TÜRKEI

In welchem Status arbeiten die Fahrer? Ist es ein Angestelltenstatus in einem Unternehmen, selbständig oder durch eine andere Arbeitsverbindung?

Die Fahrer sind für den Nutzfahrzeughalter tätig.

Wie sind die Fahrer steuerlich und sozialversichert?

Sie arbeiten als Versicherte nach dem Sozialversicherungs- und allgemeinen Krankenversicherungsgesetz Nr. 5510.

3. ERGEBNISSE DER ANALYSEN DER AUSBILDUNGSERWARTUNGEN (ZUSAMMENFASSENDER BERICHT)

Einleitung

Der Hauptzweck der Erwartungsanalyse-Studie ist es, festzustellen, in welchem Bereich / Fachgebiet die Personen, die Fahrer oder Anwärter auf eine Fahrerposition in den Partnerländern sind, Schulungen benötigen und in welchem Bereich sie sich bei der Ausübung ihrer Arbeit am meisten unqualifiziert fühlen. Andererseits wurde mit einer kurzen Umfrage und Interviewstudie; das Profil der Fahrer (Alter, Geschlecht, Ausbildung, Berufserfahrung,

etc.) und ihre Meinungen und Vorschläge in Bezug auf das aktuelle Training, Online- und digitale Trainingswerkzeuge und -methoden, neue Trainingsmethoden und -techniken erhalten.

Durch die Auswertung der Ergebnisse der Umfragen, die in 4 Partnerländern (Türkei, Italien, Spanien und Deutschland) und im Partnerland Schweiz durchgeführt wurden, können die Fahrerprofile und der Bereich und die Qualifikation, in dem Schulungen erforderlich sind, verglichen werden. Als Ergebnis des gemeinsamen Auswertungsberichts werden beispielhafte interaktive E-Materialien in den Bereichen / Fachtiteln entwickelt, in denen der größte Schulungsbedarf besteht.

Der Online-Fragebogen wurde unter der Koordination von TŞOF mit der Beteiligung aller Partner vorbereitet. Es ist geplant, dass das Fragebogenformular ein allgemeines Profil der Fahrer entwickelt und Vorschläge enthält, die die Kompetenzen verbessern, die sie im Geschäftsleben benötigen.

Vor der Erstellung des Formulars wurden die Fahrerqualifikationen und Ausbildungslehrpläne in den Partnerländern untersucht und eine gemeinsame Tabelle mit Ausbildungsthemen erstellt. Diese Tabelle wurde in das Fragebogenformular aufgenommen, und die Befragten wurden gebeten, die Themen zu bewerten, die am meisten geschult werden müssen. Darüber hinaus wurden mit zwei Fragen im Fragebogen neue Themen ermittelt, die eine Schulung erfordern.

Die Qualifikationslandkarte der Fahrer wurde im Rahmen von IO 2 erstellt, wobei die Dokumente zu den Qualifikationen in den Partnerländern und die Tabelle der Schulungsthemen verwendet wurden. Die Qualifikationslandkarte, bestehend aus 7 Bereichen und 13 Modulen, deckt die wichtigsten Themen in den Partnerländern ab. Unser Projekt hat 7 Partnerorganisationen, und diese Organisationen haben beschlossen, alle 7 Bereiche / 13 Module zu entwickeln. Jede Organisation wird 2 interaktive E-Materialien in dem von ihr bestimmten Bereich entwickeln.

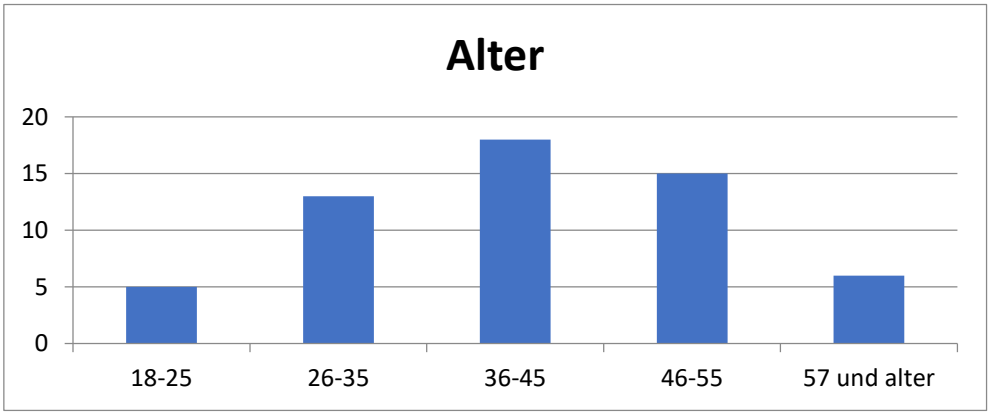
3.1. EVALUATION DER BEFRAGUNGEN

Im Rahmen dieser Studie wurden in jedem Partnerland Tiefeninterviews mit je einer Person aus jeder Gruppe (Taxifahrer, Minibusfahrer, ÖPNV-Busfahrer, Fahrertrainer, Arbeitgeber, der Fahrer beschäftigt, und Vertreter von Fahrertrainingszentren) durchgeführt. Zu diesem Zweck wurde zusätzlich zum Online-Umfrage-Fragebogen ein Fragepapier mit 4-5 Fragen erstellt. Die Interviews wurden, wenn möglich, von Angesicht zu Angesicht durchgeführt, wenn dies nicht möglich war, per Telefon. Diese Personen wurden auch gebeten, den Online-Fragebogen zu beantworten. Daher sind die Meinungen dieser Personen in den Auswertungen zu den Online-Umfragen enthalten.

3.2. EVALUATIONDER ONLINE-BEFRAGUNGEN DER FAHRER

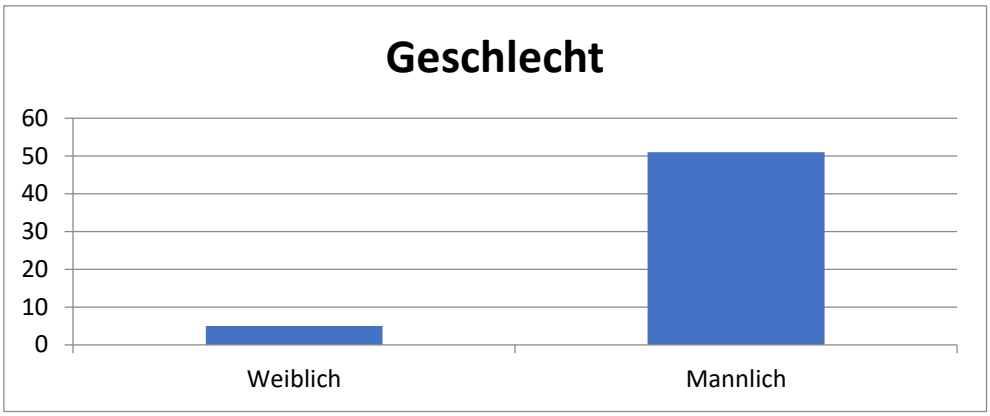
An dieser Umfrage nahmen für jedes Land (Türkei, Italien, Spanien und Deutschland) 5 Taxifahrer, 5 Minibusfahrer und 5 Fahrer des öffentlichen Nahverkehrs teil. Da es in Deutschland keinen Minibusverkehr gibt, fehlen 5 Fahrer. In Italien nahmen 16 Fahrer an der Umfrage teil. Insgesamt nahmen 56 Fahrer an der Umfrage teil. Die Ergebnisse der Online-Umfragen sind unten in Diagrammen dargestellt.

1. **Alter**



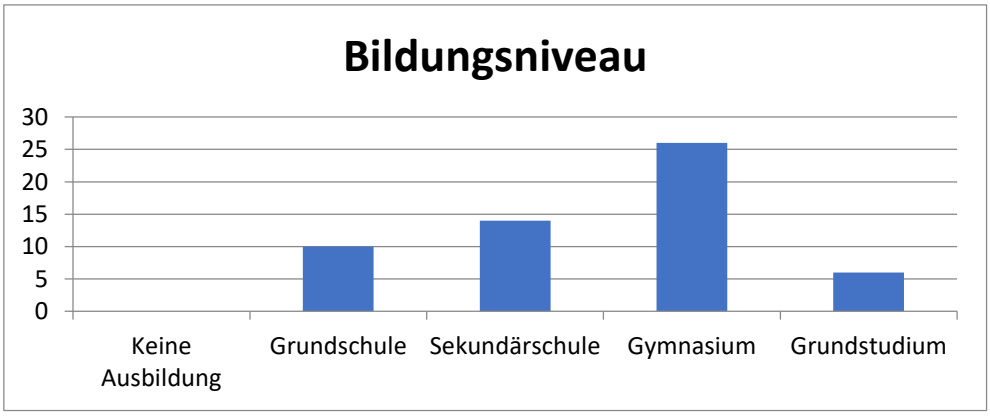
Die Mehrheit der Teilnehmer an der Umfrage ist 36 Jahre und älter.

2. **Geschlecht:**



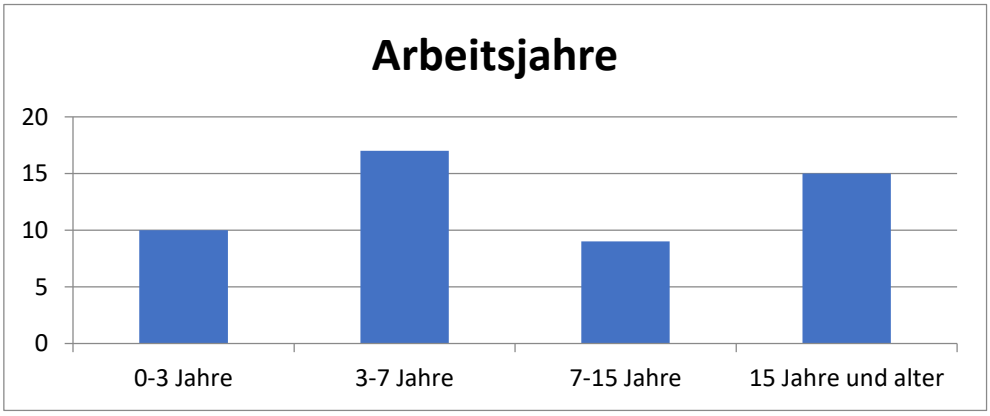
Nur 5 Teilnehmer der Umfrage sind weiblich.

3. **Bildungsniveau:**



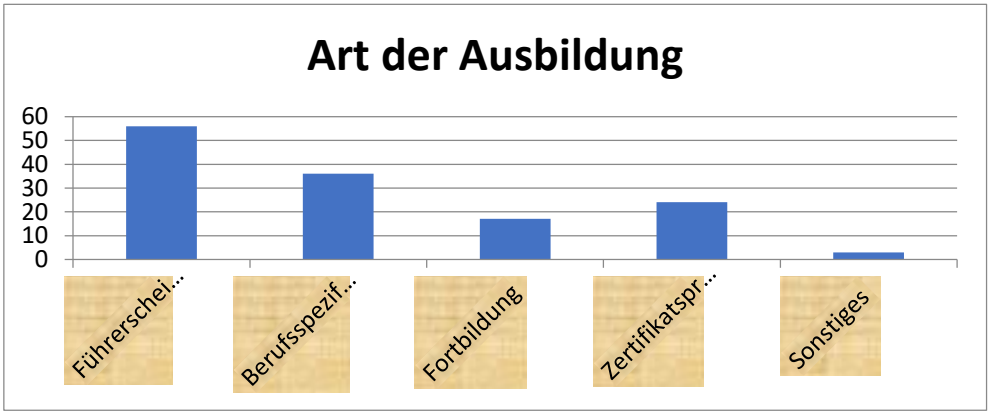
More than half of the participants of the survey have high school education level and/or up.

4. **Wie lange üben Sie Ihren Beruf schon aus?**



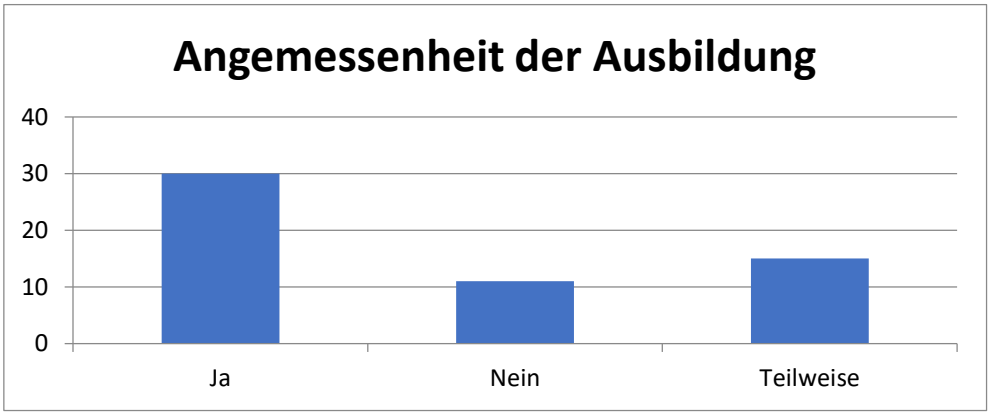
Die Mehrheit der Teilnehmer an der Umfrage hat mehr als 7 Jahre Berufserfahrung.

5. **Welche Ausbildung haben Sie für die Ausübung Ihres Berufes genossen?(You may mark more than one option.)**



Die Mehrheit der Umfrageteilnehmer hat ein Qualifikationszertifikat in Bezug auf ihren Beruf. Sie erhielten Zertifikate durch die Teilnahme an beruflicher Kompetenz oder anderen Arten von Schulungen.

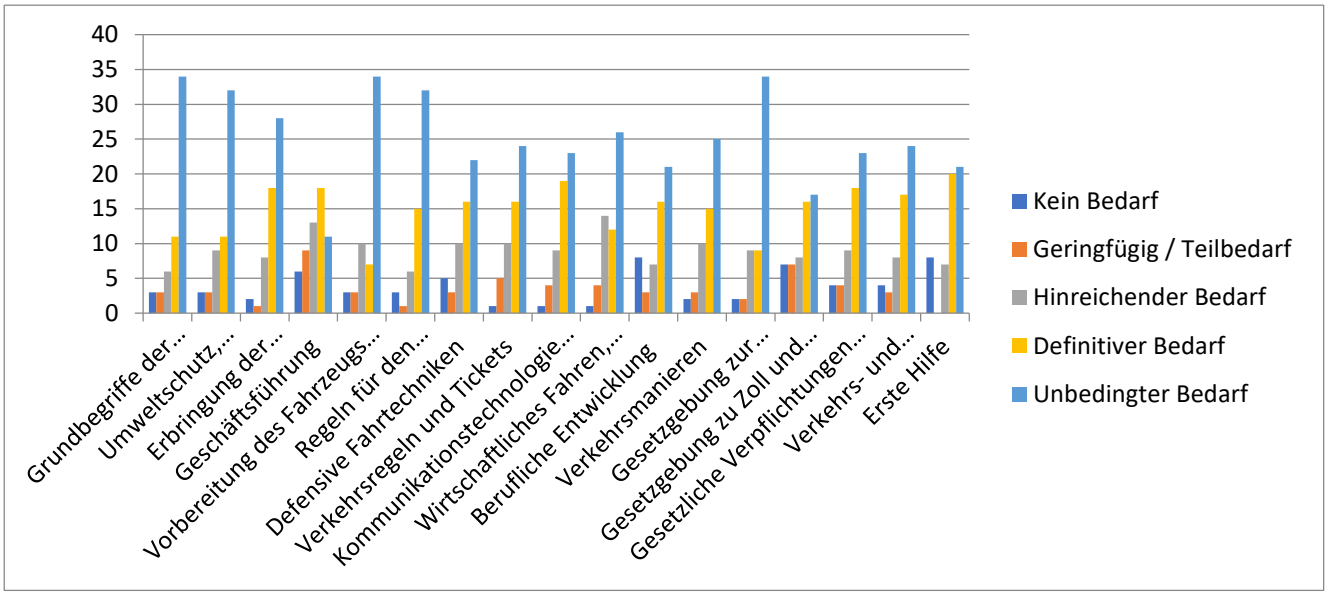
6. **Halten Sie die Ausbildung, die Sie zur Ausübung Ihres Berufs erhalten haben, für ausreichend?**



Die Mehrheit der Umfrageteilnehmer hält die angebotene Berufsausbildung für ausreichend.

7- Bitte geben Sie den Bedarf an Schulungen zu den folgenden Themen der Fahrerschulung in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit an, indem Sie Folgendes ankreuzen: 1- Kein Bedarf; 2- Geringer/teilweiser Bedarf; 3- Ausreichender Bedarf; 4- Definitiver Bedarf oder 5- Bemerkenswert hoher Bedarf

SUBJECT	**SCORES**				
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
Grundbegriffe der Personenbeförderung sowie allgemeine Gesetze und Verantwortlichkeiten des Fahrers	3	3	6	11	34
Umweltschutz, Fahrberechtigungen	3	3	9	11	32
Erbringung der Dienstleistung, Dokumentation, Kommunikation mit dem Kunden und Kundenzufriedenheit	2	1	8	18	28
Geschäftsführung	6	9	13	18	11
Vorbereitung des Fahrzeugs vor der Fahrt, regelmäßige Kontrolle der Funktionen des Fahrzeugs	3	3	10	7	34
Regeln für den Personentransport	3	1	6	15	32
Defensive Fahrtechniken	5	3	10	16	22
Verkehrsregeln und Tickets	1	5	10	16	24
Kommunikationstechnologien und Kartenlesen	1	4	9	19	23
Wirtschaftliches Fahren, Fahrzeugtechnik	1	4	14	12	26
Berufliche Entwicklung	8	3	7	16	21
Verkehrsmanieren	2	3	10	15	25
Gesetzgebung zur Personenbeförderung (Verkehr, Transport und Tourismus)	2	2	9	9	34
Gesetzgebung zu Zoll und Schmuggel	7	7	8	16	17
Gesetzliche Verpflichtungen und Versicherungen	4	4	9	18	23
Verkehrs- und Verhaltenspsychologie	4	3	8	17	24
Erste Hilfe	8	0	7	20	24
Sonstiges(Pls. specify)					



- Vorbereitung des Fahrzeugs vor der Fahrt, regelmäßige Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Fahrzeugs,

- Gesetzgebung zur Personenbeförderung (Verkehr, Transport und Tourismus)

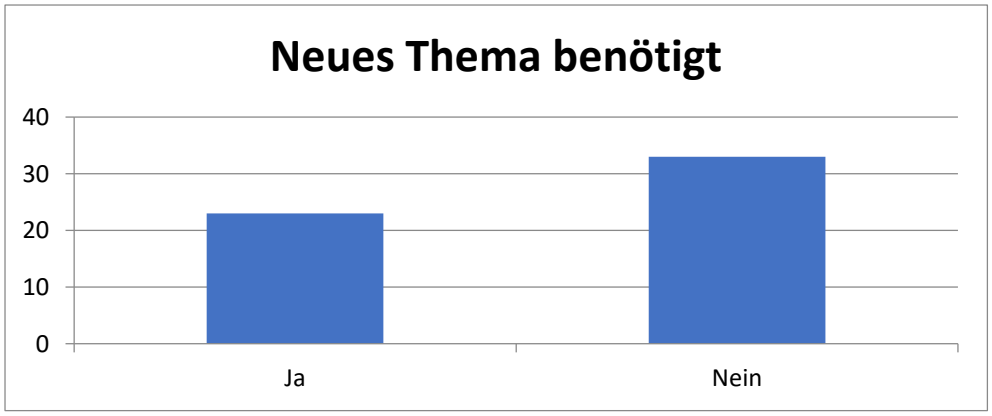
- Grundbegriffe der Personenbeförderung und allgemeine Gesetzgebung und Pflichten des Fahrers,

- Umweltsicherheit, Fahrberechtigungen

- Regeln der Personenbeförderung,

waren die 5 Themen, für die am häufigsten Schulungsbedarf gesehen wird.

8. Benötigen Sie bei der Ausübung Ihres Berufes Schulungen zu anderen Themen als den oben genannten?



Die Mehrheit der Teilnehmer der Umfrage gab an, dass sie keine neuen Schulungsthemen benötigen.

9. Wenn "Ja", bitte bis zu drei solche (3) Schulungsthemen angeben.

Deutschland

1. Werkstattausbildung für kleinere Reparaturen

2. Umgang und Verhalten in Konfliktsituationen

Italien

1. Dokumente und benötigte Mitteilungen zur Durchführung von Personentransporten in Europa.

2. Selbstbeherrschung, Verantwortung, Kundenbetreuung

Spanien

1. Sprachen

2. Qualitätstourismus

3. Sicherheit bei der Arbeit.

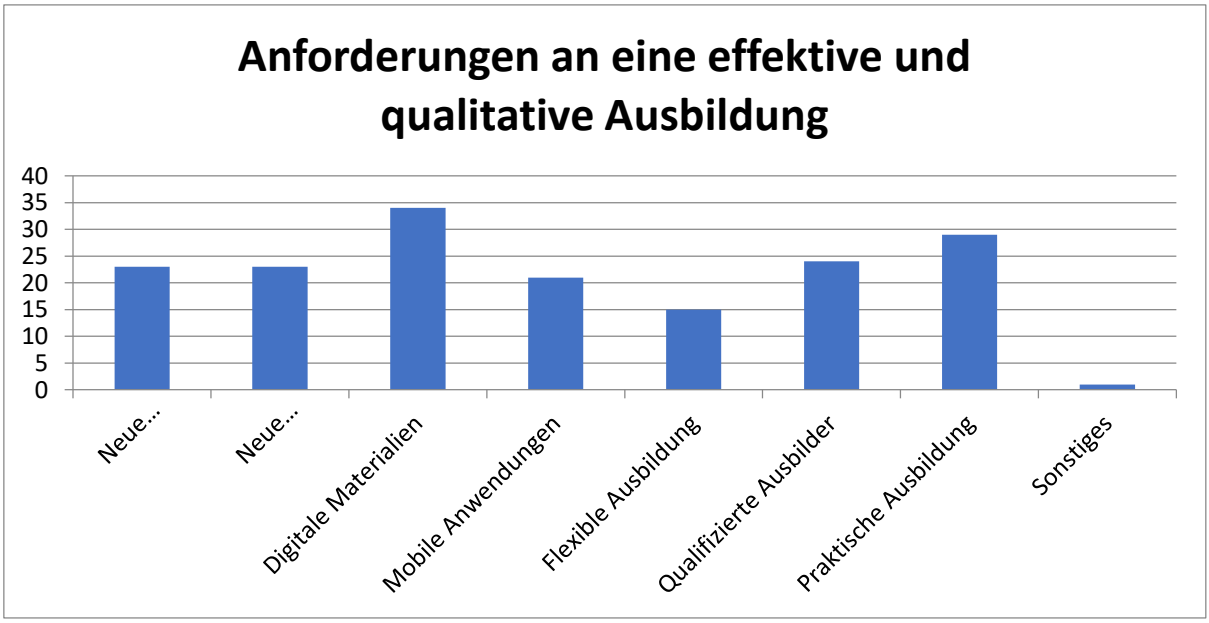
4. Aufmerksamkeit für Menschen mit Behinderungen (sensorische Schwierigkeiten, Gehör, Sehkraft, Sprache, Down-Syndrom, usw.)

5. Neue Technologien

Türkei

1. Neue Fahrzeugtechniken

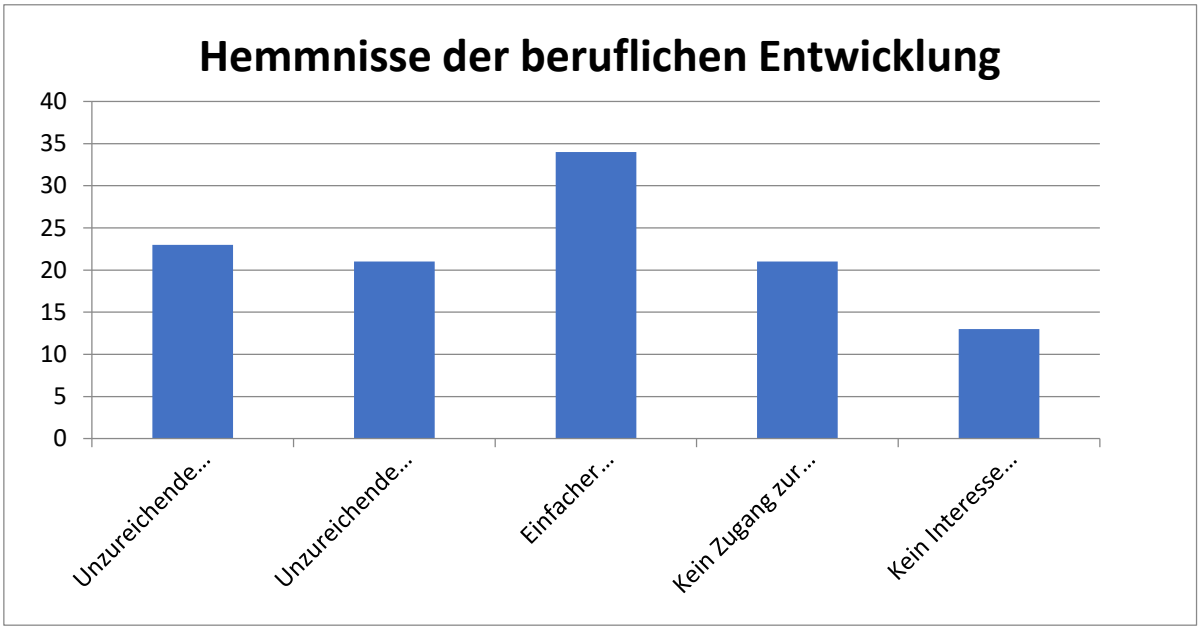
10. Welche Methoden und Werkzeuge sollten für eine effektivere und qualifiziertere Schulung eingesetzt werden? (Sie können mehr als eine Option ankreuzen.)



Wenn wir uns die Grafik ansehen, sehen wir, dass es eine Nachfrage gibt, die Fahrerschulung mehr mit digitalen Materialien und praktischem Training für eine bessere Qualität und effektive

Schulung zu unterstützen. Es zeigt sich auch, dass die Erhöhung der Qualifikation der Ausbilder und neue Schulungsthemen, -werkzeuge und -methoden ebenfalls als wichtig erachtet werden.

11. Was sind die wichtigsten Schwierigkeiten/Probleme, auf die Sie im Zusammenhang mit Weiterbildungsmaßnahmen zur beruflichen Entwicklung in Ihrem Arbeitsleben stoßen? (Bitte kreuzen Sie drei Optionen an, die Sie als die wichtigsten empfinden)

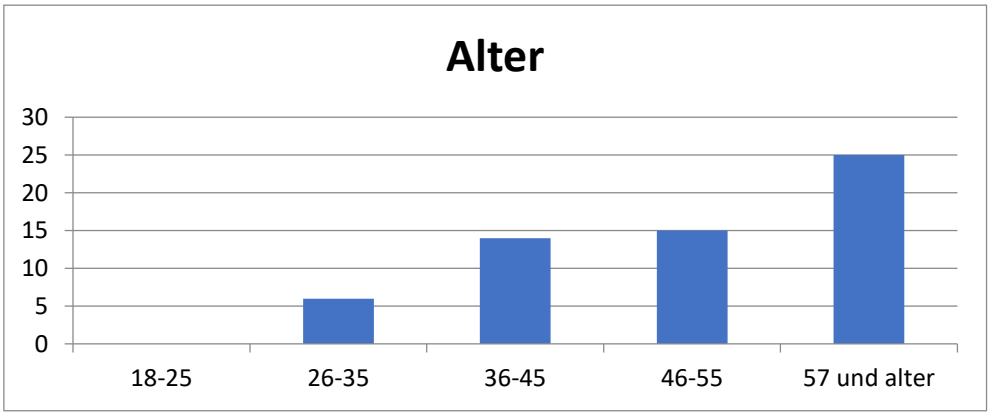


34 der Teilnehmer der Umfrage betonten den Mangel an leicht zugänglichen digitalen Materialien. Eine weitere große Gruppe (23 Personen) gab an, dass sie nicht genügend Weiterbildungsangebote erhalten.

3.3. ERGEBNISSE DER ONLINE-UMFRAGE UNTER FAHRERTRAINERN, VERTRETERN VON SCHULUNGSZENTREN UND ARBEITGEBERN

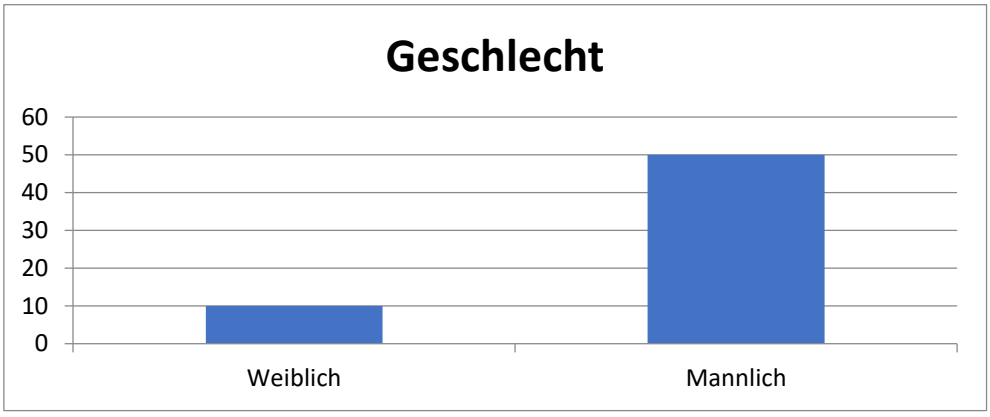
Unsere Umfrage wurde von 5 Fahrertrainern, 5 Vertretern von Fahrertrainingszentren und 5 Arbeitgebern von Fahrern aus jedem Land (Türkei, Italien, Spanien und Deutschland) beantwortet. Insgesamt nahmen 60 Personen an der Umfrage teil. Die Ergebnisse der Online-Umfragen sind unten in Diagrammen dargestellt.

1. Alter



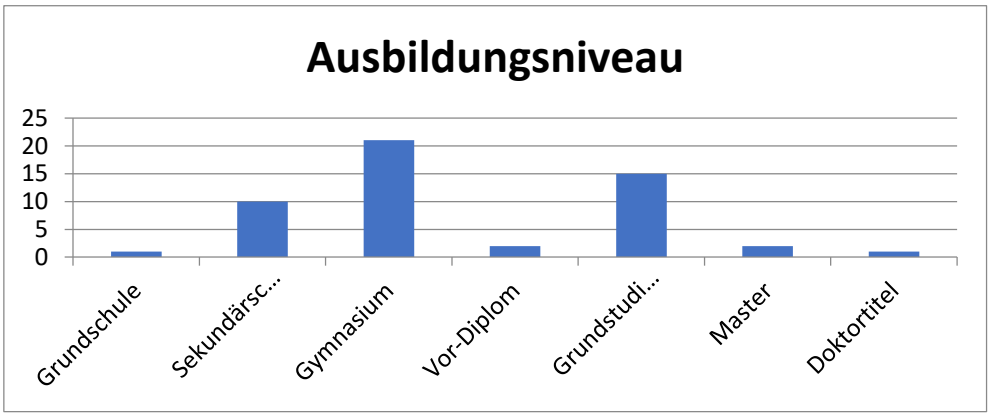
Die meisten Teilnehmer der Umfrage sind in der Gruppe der über 46-Jährigen.

2. Geschlecht:



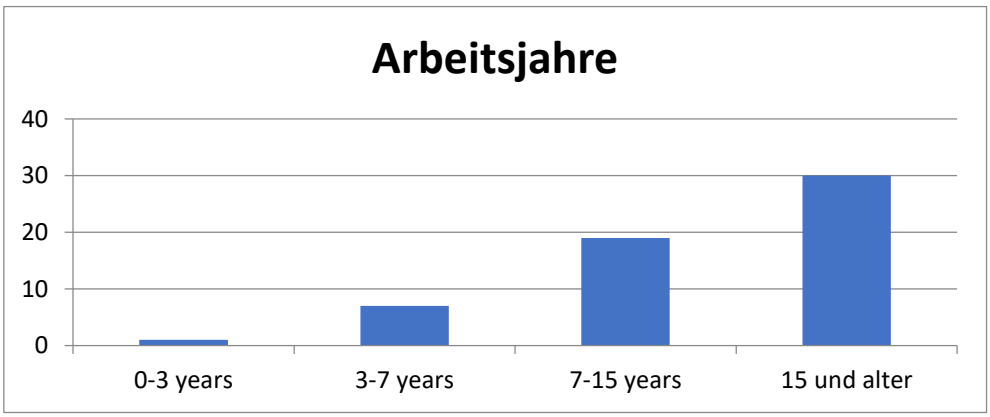
Nur 10 von 60 der Teilnehmer der Umfrage sind weiblich.

3. Ausbildungsniveau:



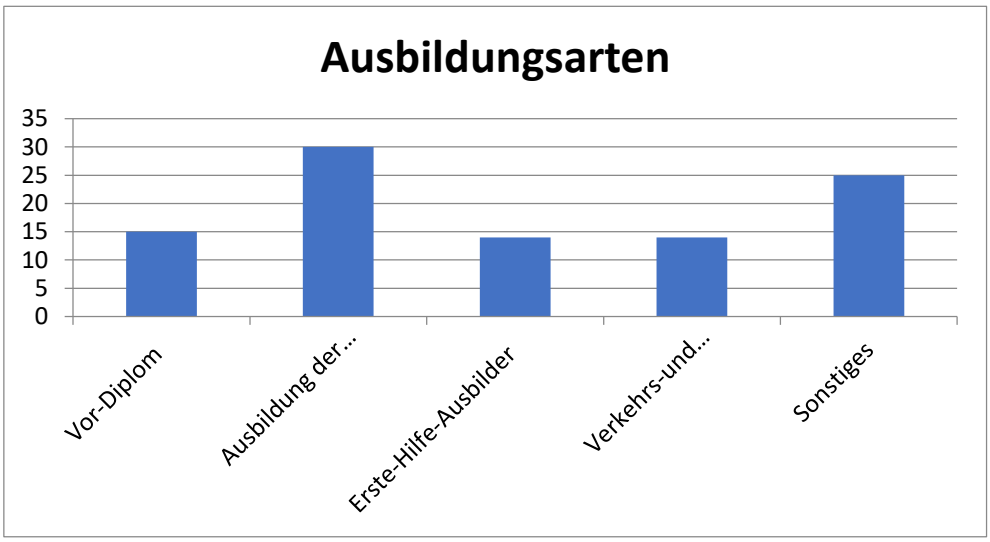
Nur 20 Teilnehmer haben weniger als eine höhere Schulbildung.

4. Wie lange üben Sie Ihren Beruf schon aus?



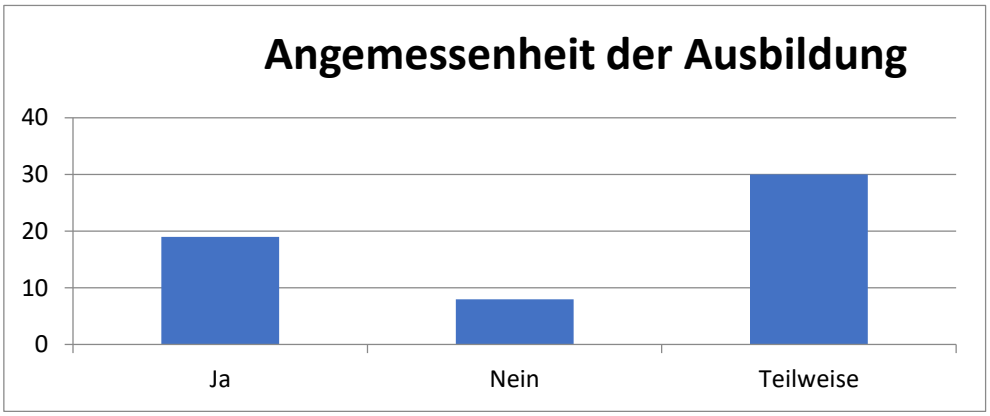
Die Mehrheit der Teilnehmer an der Umfrage hat mehr als 7 Jahre Berufserfahrung.

5. Welche Bescheinigungen haben Sie für die Ausübung Ihres Berufs erhalten? (Sie können mehr als eine Option ankreuzen)



Es zeigt sich, dass die Teilnehmer der Umfrage neben dem Bachelor-Abschluss auch die Zertifikate von Trainern verschiedener Organisationen zu unterschiedlichen Themen besitzen.

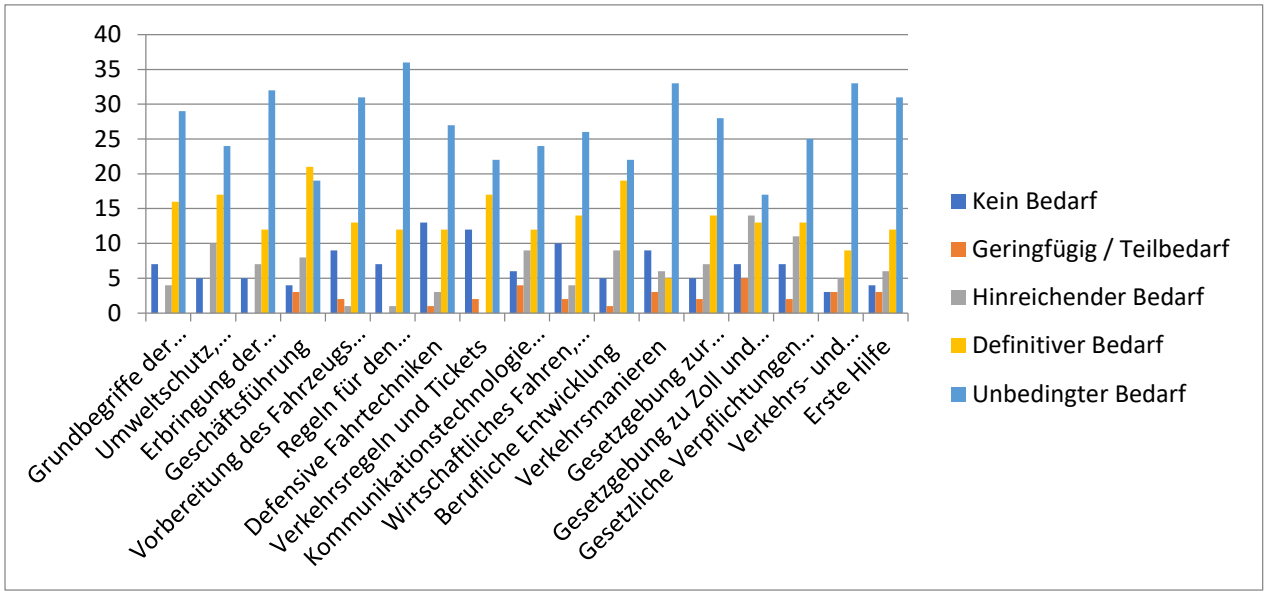
6. Glauben Sie, dass die derzeit verfügbaren Fahrertrainingsprogramme der Zielgruppe den Erwerb von Qualifikationen ermöglichen, die auf dem Markt sehr gefragt sind?



19 der Umfrageteilnehmer hielten die Fahrerschulung für ausreichend, während 30 sie als teilweise ausreichend betrachteten.

7. **Bitte geben Sie den Grad des Schulungsbedarfs zu den folgenden Themen der Fahrerschulung in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit an, indem Sie 1- Kein Bedarf; 2- Geringer/Teilweiser Bedarf; 3- Ausreichender Bedarf; 4- Definitiver Bedarf; oder 5- Bemerkenswert hoher Bedarf.**

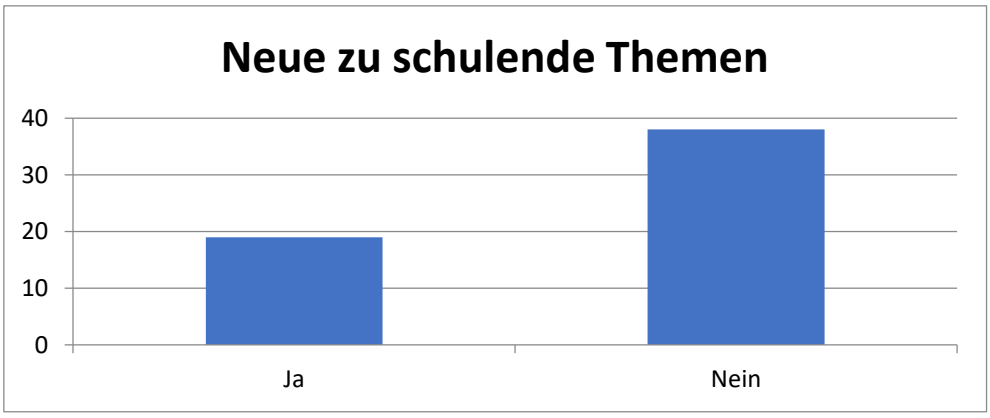
SUBJECT	**SCORES**				
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
Grundbegriffe der Personenbeförderung sowie allgemeine Gesetze und Verantwortlichkeiten des Fahrers	7	0	4	16	29
Umweltsicherheit, Fahrberechtigungen	5	0	10	17	24
Erbringung der Dienstleistung, Dokumentation, Kommunikation mit dem Kunden und Kundenzufriedenheit	5	0	7	12	32
Geschäftsführung	4	3	8	21	19
Vorbereitung des Fahrzeugs vor der Fahrt, regelmäßige Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Fahrzeugs	9	2	1	13	31
Regeln der Personenbeförderung	7	0	1	12	36
Defensive Fahrtechniken	13	1	3	12	27
Verkehrsregeln und Tickets	12	2	0	17	22
Kommunikation und Kartenlesen	6	4	9	12	24
Wirtschaftliches Fahren und Fahrzeugtechnik	10	2	4	14	26
Berufliche Entwicklung	5	1	9	19	22
Verkehrsmanieren	9	3	6	5	33
Gesetzgebung zur Personenbeförderung (Verkehr, Transport und Tourismus)	5	2	7	14	28
Zoll- und Schmuggelrecht	7	5	14	13	17
Gesetzliche Verpflichtungen und Versicherungen	7	2	11	13	25
Verkehrsverhalten und Verkehrspsychologie	3	3	5	9	33
Erste Hilfe	4	3	6	12	31
Sonstiges					



Regeln für den Personentransport,
- Erste Hilfe,
- Berufliche Entwicklung,
- Erbringung von Dienstleistungen, Dokumentation, Kommunikation mit dem Kunden und Kundenzufriedenheit
- Grundbegriffe des Personentransports und Allgemeine Gesetzgebung und Verantwortlichkeiten des Fahrers

waren die 5 Themen mit dem größten Schulungsbedarf.

8. Sind Sie der Meinung, dass Fahrer bei der Ausübung ihres Berufs auch andere als die oben genannten Schulungsthemen benötigen?



38 der Teilnehmer an der Umfrage gaben an, dass keine weiteren Schulungsthemen erforderlich sind.

9. If "Yes", please specify up to three such (3) training subjects.

Deutschland

Keine Angaben gemacht.

Italien

1. Verhaltenspsychologie, Unternehmensführung, Kommunikation mit Kunden.
2. Vorschriften zur Regelung des Warentransports.
3. Gesetzgebung über den Transport, die Ladung, benötigte Instrumente und Werkzeuge.
4. Verbesserung der Kenntnisse in Bezug auf bessere Bedingungen für elektrische Fahrzeuge.
5. Jährliche psychologische und Verhaltenstests.
6. Nutzung von digitalen Geräten, digitalen Technologien, Fremdsprachen, Verkehrsbeschränkungszonen.

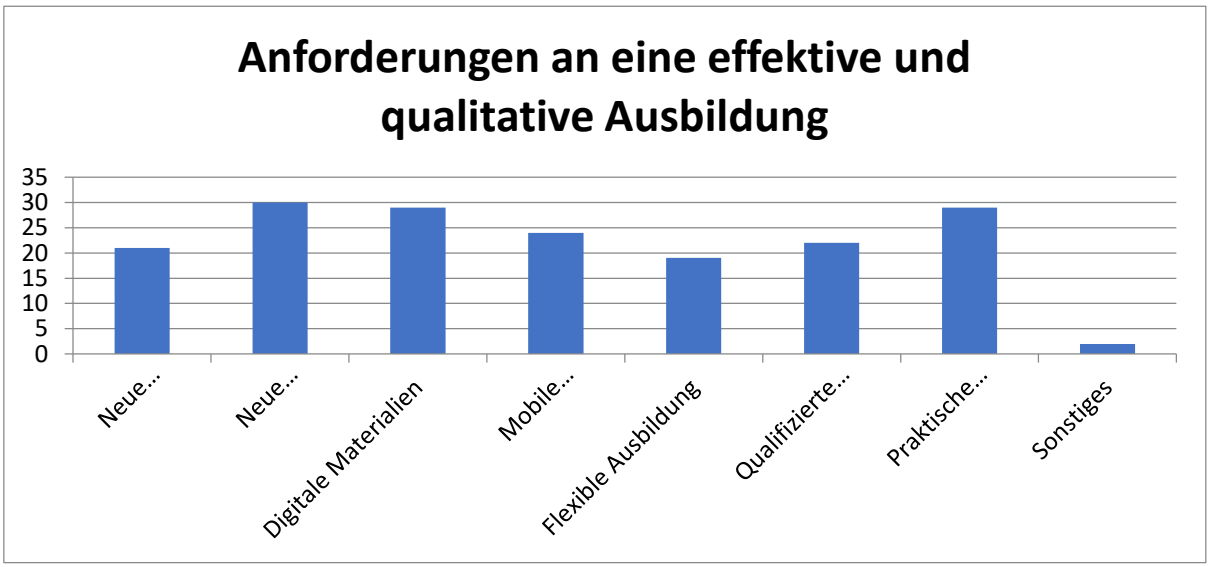
Spain

1. Sprachen
2. Neue Motortechnologien, CNG, LNG, Hybride, Elektrik

Türkei

1. Arbeitsrecht
2. Handelsrecht
3. Staatsbürgerschaftsrecht
4. Grundlegende ADR-Informationen
5. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
6. Wut- und Streßkontrolle
7. Körpersprache
8. Diktion

10. Welche Methoden und Werkzeuge sollten für eine effektivere und qualifiziertere Schulung eingesetzt werden? (Sie können mehr als eine Option ankreuzen.)



Für ein effektives und qualifiziertes Fahrertraining wurden dijitale Materialien zur Unterstützung des Präsenzunterrichts, neue Trainingsmethoden und -techniken sowie Praxistraining als drei wichtige Themen identifiziert, die besonders hervorgehoben werden sollten.

3.4. ALLGEMEINE EVALUATION

Wenn wir uns die Ergebnisse der Studie zur Trainingsbedarfsanalyse ansehen, die Fahrer, Ausbilder und Arbeitgeber einschließt;

- Obwohl es von Land zu Land einige Unterschiede gibt, wurde beobachtet, dass der Fahrerberuf und die Profile der Fahrer ähnlich sind.
- Der Beruf des Fahrers ist ein Beruf, der eine lange Geschichte hat und immer noch von Männern bevorzugt wird. In einigen Ländern nimmt die Zahl der Fahrerinnen zu.
- Das Durchschnittsalter derjenigen, die den Beruf ausüben, sinkt im Vergleich zu früher (jüngere Menschen üben den Beruf aus) und ihr Bildungsniveau steigt.
- Die meisten Fahrer werden an IT-Technologien (Computer, intelligente Mobiltelefone, Tablets usw.) herangeführt und vor allem die jungen Fahrer nutzen sie intensiv.
- In allen Ländern sind der Fahrerberuf und die Ausbildung durch bestimmte Regeln geregelt. Die Inhalte der Ausbildungsprogramme sind eng miteinander verbunden.
- Im Nahverkehr sind neben der Fahrergrundausbildung, der Berufsausbildung und der Zertifizierung auch berufsbegleitende Schulungen und Fortbildungen üblich.
- In allen Ländern werden bei der Fahrerschulung persönliche Schulungsmethoden angewandt. Dabei werden auch digitale Bildungsmaterialien (Präsentationen, Videos etc.) eingesetzt. Online-Studien und digitale Materialien unterstützen jedoch nur das Präsenztraining.
- Da die Fahrer mobil sind, können sie nicht viel Zeit für das persönliche Training aufwenden. Sie gaben an, dass sie neben der Grundausbildung auch Fortbildungs- und Erneuerungsschulungen durch Fernunterricht erhalten können.
- Die Tatsache, dass neue Werkzeuge technologisch sehr fortschrittlich sind und viel IT-Ausrüstung enthalten, unterstützt das Thema Fernunterricht. Die Fahrer haben die Möglichkeit, diese Möglichkeiten zu nutzen und sich in einigen Bereichen sowohl während der Arbeit als auch in ihrer Freizeit zu verbessern.
- Beide Gruppen der Umfrageteilnehmer halten die vermittelte berufliche Grundausbildung für inhaltlich ausreichend. In einigen Ländern (z. B. in der Türkei) wird die Ausbildung sogar als mehr als ausreichend angesehen.
- Am meisten wird bemängelt, dass die Ausbildung hauptsächlich theoretisch ist und es wenig oder keinen praktischen Teil gibt. Fahreranwärter/Fahrer neigen zu neuen Methoden und Techniken, die mehr Aufmerksamkeit erregen und ihre Teilnahme erhöhen.
- Für eine bessere Qualität und effektive Ausbildung benötigen sie die Anwendung flexiblerer und neuer Ausbildungsmethoden und -techniken (mehr interaktive Praktiken, Fallstudien, etc.), eine stärkere Nutzung digitaler Materialien in der Ausbildung und die Entwicklung der Qualifikationen der Ausbilder.
- Besonders die praktische Ausbildung wurde hervorgehoben, und es wurde als gute Methode angesehen, diese Ausbildung mit Hilfe von digitalen Materialien und IT-Technologien (Simulationen) durchzuführen.
- In Bezug auf neue Schulungsthemen (Frage 9-10), die die Fahrer benötigen, sprachen sie über neue Fahrzeugtechnologien, Fremdsprachen, den Transport von behinderten Menschen, Dokumente im Zusammenhang mit dem Personenverkehr auf EU-Ebene und Kommunikationsinformationen.
- Die wichtigsten unter den aktuellen Schulungsthemen (Frage 8) sind: Regeln der Personenbeförderung, Erbringung von Dienstleistungen - Dokumentation - Kommunikation mit dem Kunden und Kundenzufriedenheit, Grundbegriffe der Personenbeförderung und allgemeine Gesetzgebung und Verantwortlichkeiten der Fahrer,

Verkehrsmanieren und Erste Hilfe. Die Tabelle mit der Punktevergabe ist in Anhang dargestellt.

- Fahrer, die in touristischen Gebieten tätig sind, benötigen mehr Schulungen zu Themen, die sie in den Bereichen Sprachunterricht und zwischenmenschliche Beziehungen lernen können - Kommunikationsfähigkeiten, kulturelles Bewusstsein usw.
- Die Pandemiekrise in der Welt hat die Bedeutung von Online-Bildung und digitalen Materialien erhöht. Die Tatsache, dass diese Untersuchung mit einer solchen Krise zusammenfiel, hat gezeigt, wie wichtig das Thema des Projekts ist. Obwohl der Sektor persönliche Schulungen mit allen Fahrern und Schulungspersonal des Sektors bevorzugt, stimmt der Sektor auch zu, dass die Schulungen mit mehr digitalen Materialien und Online-Anwendungen unterstützt werden sollten.

4. CONCLUSIONS

Der öffentliche Verkehrssektor beeinflusst das Wohlergehen der Gesellschaft in sozialer, politischer und wirtschaftlicher Hinsicht. Aufgrund der Beschäftigung und der erforderlichen Infrastrukturinvestitionen ist der ÖPNV ein wichtiger Teil der Wirtschaft und eine der Hauptquellen des Wirtschaftswachstums.

Der innerstädtische öffentliche Verkehr bezieht sich auf die Beförderung von Fahrgästen in großen Mengen und auf einer planmäßigen Basis innerhalb der Stadt oder innerhalb kurzer Entfernungen an ihren Grenzen. Der innerstädtische Verkehr wird im Wesentlichen durch Busse oder Schienenverkehr mit Straßenbahnen, Stadtbahnen oder U-Bahnen, Taxis und Kleinbussen (in einigen Ländern) realisiert.

Urbane Transportmöglichkeiten gewinnen vor allem in Großstädten im Rahmen sozialer, wirtschaftlicher und geografischer Auswirkungen zunehmend an Bedeutung. Besonders in der letzten Zeit hat die zunehmende finanzielle und ökologische Belastung des Autoverkehrs in Großstädten die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs erhöht.

Dokumente, die sich auf den Personen- und Güterverkehr beziehen, werden im EU-Acquis durch die Richtlinie 2003/59 geregelt. Die Länder haben ihre eigene Gesetzgebung im Einklang mit dieser Richtlinie gestaltet. Die grundlegenden Regelungen, die durch die Richtlinie 59/2003 eingeführt wurden, sind unten aufgeführt.

- Erstes Basic Training - 280 Stunden - (Training + Prüfung - nur Prüfung)
- Beschleunigte Grundschulung – 140 h
- Ergänzende Personenbeförderungsschulung für Fahrer, die ihre Grundkompetenz im Güterverkehr erhalten haben - 35 Stunden - alle 5 Jahre.

Die Türkei als Beitrittskandidat für die EU hat sich bemüht, entsprechende Regelungen mit dem EU-Besitzstand zu treffen. Tatsächlich wurden zu diesem Zweck die vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur geregelten Dokumente für Fahrerqualifikationen (SRC) ausgestellt.

<u>Betrachtung des Gesamtberichts;</u>

- Im Gegensatz dazu sind diese Berufe traditionelle Berufe mit einer langen Geschichte in allen Partnerländern.
- Die Berufsdefinition, die beruflichen Qualifikationen, die Ausbildung, die Prüfung und Zertifizierung, die Arbeitsbedingungen usw. von Fahrern, die im städtischen Personenverkehr in Italien, Deutschland und Spanien tätig sind, sind in Bezug auf die Vorschriften sehr ähnlich. Es zeigt sich, dass sie ähnliche Regelungen in ihren Fächern

haben. Die Tatsache, dass sie EU-Mitgliedsstaaten sind, wird als der Hauptgrund dafür gesehen. Auch in unserem assoziierten Partnerland Schweiz sind die Ähnlichkeiten groß.

- Während in diesen Ländern Fahrer, die Busse in der Stadt fahren, verpflichtet sind, eine spezielle Ausbildung zu absolvieren, gibt es für Taxi- und Kleinbusfahrer keine Verpflichtung. Wer in den Prüfungen, die in der Regel von einigen autorisierten öffentlichen oder privaten Institutionen abgehalten werden, erfolgreich ist und ein Zertifikat erhält, kann Taxifahrer werden. Es ist jedoch auch möglich, sich auf Wunsch in privaten Kursen weiterzubilden.
- Die Ausbildung in diesen Berufen wird, wie von der Gesetzgebung gefordert, persönlich durchgeführt. E-Materialien werden in der Ausbildung verwendet, aber es wird kein Fernunterricht angeboten. In Italien und Spanien können Online-Schulungen in der Ausbildung von Busfahrern angeboten werden, sofern sie nicht mehr als 20 % ausmachen. Schulungszentren unterstützen die Präsenzschulung ihrer Auszubildenden, indem sie digitale Materialien (Videos, Präsentationen usw.) über ihre Websites zur Verfügung stellen.
- Einzelpersonen und Organisationen in diesem Sektor betrachten die persönliche Schulung aufgrund des Profils der Personen, die den Beruf ausüben werden, und der Merkmale des Berufs als obligatorisch. Online-Ausbildung wird nur akzeptiert, wenn sie diese Ausbildung unterstützt.
- Das Durchschnittsalter der Fahrer sinkt und ihr Bildungsniveau steigt. Junge Fahrer sind anfälliger für IT-Tools und die große Mehrheit von ihnen nutzt Smartphones, Tablets, Computer usw. Die von ihnen verwendeten Tools sind technologischer und erfordern ein gewisses Maß an IT-Kenntnissen. Daher ist es für Fahrer eher möglich, digitale Materialien zu nutzen und Online-Schulungen zu erhalten als früher. Während sie ihren Beruf ausüben, können sie in ihrer Freizeit an Online-Zusatzausbildungen teilnehmen und von E-Materialien profitieren. Oder sie haben die Möglichkeit, die Themen, die sie vergessen haben oder sich merken wollen, in kurzer Zeit zu erreichen.
- In der Tat haben viele Institutionen und Organisationen aufgrund der in der Welt erlebten Covid-19-Pandemie mit der Online-Ausbildung und dem Online-Arbeitsleben begonnen. Unsere Welt konzentriert sich zunehmend auf Online-Studien in ihrem üblichen Prozess. Eine Situation wie eine Pandemie hat die Bedeutung dieses Geschäfts erhöht. Wir hoffen, dass unser Projekt den Digitalisierungsprozess unterstützt und zur Steigerung des gesellschaftlichen Bewusstseins beiträgt.

ANHÄNGE

VOC OF DRIVERS PROJECT AUSBILDUNGSBEDARFS- ANALYSE GEMEISAMER SCOREBOARD

THEMA	LÄNDER/ SCORES										
	IT		ES		TR		DE		4.+5. TOTAL		Drivers+ Others Total
	Drivers	Others	Drivers	Others	Drivers	Others	Drivers	Others	Drivers	Others	
3- Grundlegende Begriffe der Personenbeförderung und allgemeine Gesetzgebung und Verantwortlichkeiten des Fahrers	14	13	13	11	8	12	5	13	**40**	**49**	**89**
Umweltsicherheit, Fahrberechtigungen	13	12	13	12	8	11	4	11	**38**	**46**	**84**
2- Bereitstellung von Service, Dokumentation, Kommunikation mit dem Kunden und Kundenzufriedenheit	15	13	13	12	8	11	5	13	**41**	**49**	**90**
Geschäfts-Organisation	12	7	13	7	6	9	6	9	**37**	**32**	**69**
Vorbereitung des Fahrzeugs vor der Fahrt, regelmäßige Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Fahrzeugs	16	14	15	12	3	11	2	12	**36**	**49**	**85**

1-Regeln für den Personentransport	16	14	15	12	8	12	5	13	**44**	**51**	**95**
Defensive Fahrtechniken	11	9	15	11	9	14	1	9	**36**	**43**	**79**
Verkehrsregeln und Tickets	15	11	14	11	6	9	1	12	**36**	**43**	**79**
Kommunikations technologien und Kartenlesen	14	11	14	11	6	7	1	14	**35**	**43**	**78**
Wirtschaftliches Fahren, Fahrzeugtechnik	15	11	14	10	4	9	2	12	**35**	**42**	**77**
Berufliche Entwicklung	16	12	14	11	7	7	5	7	**42**	**37**	**79**
4-Verkehrsmanieren	16	12	13	11	5	10	0	12	**34**	**45**	**89**
5-Gesetzgebung zur Personenbeförderung (Verkehr, Transport und Tourismus)	14	13	15	12	5	8	5	13	**39**	**46**	**85**
Gesetzgebung Zoll und Schmuggel	11	10	8	11	2	6	5	10	**26**	**37**	**63**
Gesetzliche Verpflichtungen und Versicherungen	13	11	12	11	7	9	4	12	**36**	**43**	**79**
Verkehrs- und Verhaltenspsychologie	10	11	13	11	8	14	5	11	**36**	**47**	**83**
5- Erste Hilfe	13	12	14	11	13	14	2	7	**42**	**44**	**86**
Sonstiges											

HINWEIS:

Es handelt sich um die Summe der Antworten, die als "4. Definierter Bedarf" und "5. Bemerkenswert hoher Bedarf" auf die 8.