



aktiv für Sie

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundeskammer  
für Arbeiter und Angestellte

Präsidium des Nationalrates  
Dr-Karl-Renner-Ring 3  
1010 Wien

Betrifft GESETZENTWURF  
Zl. 122 -GE/19  
Datum: 13. Okt. 1992  
Vert. 12. Nov. 1992

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 50165

Ihr Zeichen

-

Unser Zeichen

VP-ZB-6111

Durchwah. 2593



Datum

7.10.1992

*Dr. Klausgruber*

Betreff:

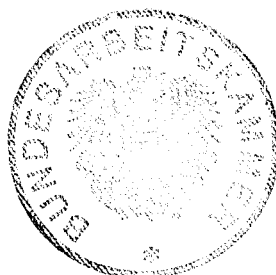
Entwürfe neuer Kraftfahrzeugesetze  
Stellungnahme

Betrifft GESETZENTWURF  
Zl. ....-GE/19  
Datum: 19. Okt. 1992  
Verteilt 12. Nov. 1992

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte übersendet 25 Exemplare ihrer Stellungnahme zu den im Betreff genannten Gesetzentwürfen zur gefälligen Information.

Der Präsident:

*Willy Vogler*



Der Direktor:

iA

Beilagen

*aktiv für Sie*

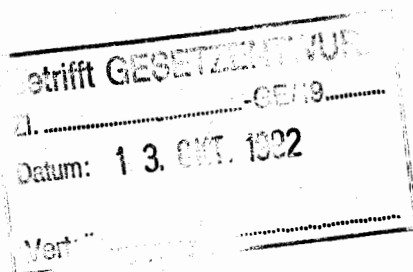
A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundeskammer  
für Arbeiter und AngestellteBundesministerium für Öffentliche  
Wirtschaft und VerkehrRadetzkystr 2  
1030 Wien

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 50165

Ihr Zeichen  
140.276/10-  
I/4-92Unser Zeichen  
VP/Ru/6111☎ Durchwahl 2593  
FAXDatum  
27.9.1992

Betreff:

Entwürfe neuer Kraft-  
fahrzeuge  
(Stellungnahme)

Seit mehreren Jahren fordert die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte eine Neuerlassung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG) und der dazugehörigen Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV), da diese Gesetzes- und Verordnungstexte für Normadressaten und -anwender durch die Vielzahl von Novellierungen einen ungeheuren Umfang angenommen haben; gefordert wurde ein zeitgemäßes, leicht lesbares und verständliches Gesetz. Die hier gewählte Vorgangsweise seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, aus einem Gesetz mehrere kleinere, die eine in sich geschlossenen Materie regeln, zu machen, ist wegen der besseren Übersichtlichkeit zu begrüßen.

Als Mangel im vorläufigen Begutachtungsverfahren muß allerdings empfunden werden, daß im Zusammenhang damit stehende Gesetze, wie Straßenverkehrsordnung (StVO), Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (KHVG), Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelVerkG), bzw. Verordnungen, die bisher nur in Form von Punktationen vorliegen, nicht mitbeurteilt werden können.

- 2 -

Dennoch ist es möglich, bereits anhand der vorliegenden Gesetzesentwürfe Tendenzen zu beurteilen und grundlegende Äußerungen zu den vorgeschlagenen Neuregelungen abzugeben. Die hier vorgenommene erste Meinungsäußerung zu den vorliegenden Kraftfahrgesetzen wird als Orientierungshilfe für das Autorenteam des Kraftfahrrechtes im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr verstanden und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Im Sinne einer raschen und effizienten Neugestaltung des KFG-neu erscheint es zweckmäßig, die Neuerlassung nicht als Gesamtpaket durchzuführen, sondern einzelne Gesetze bzw Teile von Gesetzen anderen vorzuziehen und getrennt zu behandeln. Diese Möglichkeit hätte den Vorteil, daß auf jüngste Entwicklungen auf dem Gebiet der Fahrzeugtechnik, der österreichischen Gesetzgebung oder auch in bezug auf das Erfordernis der Anpassung an EG-Normen besser und schneller Rücksicht genommen werden könnte.

Zu den einzelnen Gesetzen wird folgendes ausgeführt:

Einführungsgesetz zu den Kraftfahrgesetzen  
(EGKG)

In diesem Gesetz sollen die allgemeinen Voraussetzungen für alle speziellen Kraftfahrgesetze geregelt bzw Bestimmungen neu aufgenommen werden, die in den Spezialgesetzen nicht unterzubringen waren.

Das EGKG gilt für alle straßen- und verkehrsrechtlichen Vorschriften, für das KHVG und für das GelVerkG. Einhergehend mit der Neufassung des alten KFG ist daher auch eine Anpassung von KHVG und StVO geplant. Alle Bestimmungen, die keiner speziellen Materie des Kraftfahrrechtes zuordenbar waren, werden zusammengefaßt und eine Neueinteilung getroffen.

Das vorliegende Gesetz, das Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen sowie die Vorschriften der Zuständigkeiten, Sachverständigen und Vergütungen umfaßt, wird von der Bundesarbeitskammer grundsätzlich begrüßt.

#### Zu einzelnen Bestimmungen

§ 3 Hier werden die Organe und Behörden und deren Einschreittemöglichkeit geregelt.

Extra angeführt werden "Landeskraftfahrämter", deren Einrichtung in den folgende Gesetzen in keiner Weise vorgesehen ist.

§ 4 Die Behörden haben bei ihren Entscheidungen die Verkehrs-, Betriebs-, Beförderungssicherheit sowie die Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer sollten nicht nur die angegebenen Kriterien, sondern auch das Kriterium der in Zukunft noch mehr notwendigen Verkehrsvermeidung aufgenommen werden.

§ 5 Ausdrücklich begrüßt werden die neu aufgenommenen Grundsätze, nach denen Verordnungen zu erlassen sind. Als wesentliche Neuerung wird in Zukunft nicht nur auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit abzustellen sein, sondern auch die Umweltverträglichkeit Berücksichtigung finden müssen.

Ebenso befürwortet wird eine wesentliche Neuerung im Abs 2: Danach muß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr alle zwei Jahre die erlassenen Verordnungen überprüfen, ob die Voraussetzungen noch gegeben sind. Entsprechen sie nicht mehr, sind diese Verordnungen entweder aufzuheben oder neu zu erlassen.

- 4 -

- § 6 Dieser Paragraph setzt die Begriffsbestimmungen, die Einteilung der Kraftfahrzeuge (Kfz) und Anhänger sowie deren Verwendungsart neu fest.

Die Einteilung der Kfz wird neu nach ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit getroffen. Danach wird es drei Kategorien von Kfz und Anhängern geben: Bis 25 km/h, bis 40 km/h und über 40 km/h.

In einem weiteren Absatz werden Kfz neu definiert. Es wird die Höchstgeschwindigkeit von Mopeds (bisher: "Motorfahrrad") auf 50 km/h erhöht. Bereits in der Vergangenheit wurde seitens der Bundesarbeitskammer die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von Motorfahrrädern auf das entschiedenste abgelehnt. Es ist nicht einsichtig, warum die Einteilung der Motorräder und Mopeds nicht mit über bzw unter 40 km/h festgelegt werden kann.

Bei der Definition eines Autobusses (bisher: "Omnibus") wird auf die Beförderung von mehr als neun Personen abgestellt. In Abstimmung mit derzeitig bestehenden Normen sollte es richtig lauten: "Von mehr als neun Personen inklusive Lenker".

Es wird angeregt, zu überprüfen, inwieweit die hier enthaltenen Definitionen für die Anwendung in anderen Gesetzen vollständig ist. Als wesentlicher Begriff, der in den nachfolgenden Gesetzen immer wieder erwähnt wird, fehlt zB die Begriffsbestimmung für das "Leichtmotorrad".

- § 8 Hier werden die Fälle des Hinderns am Lenken oder an der Inbetriebnahme von Kfz angeführt.

Die normierte Verpflichtung, Fahrzeuge zur Kontrolle auf Verkehrs- und Betriebssicherheit zu nicht mehr als 10 km vom Weg zum Fahrtziel entfernten Orte umzudirigieren, erscheint

gerade in Anbetracht des hohen Verkehrssicherheitsrisikos der Schwerfahrzeuge zu gering. Hier wird ein Umkreis von 20 km ohne weiteres für zumutbar gehalten.

Zu Abs 7 wird angeregt, neben den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht auch die Zollwachorgane zu ermächtigen, das Einbringen von Fahrzeugen mit ausländischer Registrierung in das Bundesgebiet zu verhindern.

§ 9 Die Umschreibung des Kraftfahrbeirats als neues Organ, das beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr einzurichten ist, sowie die Reduzierung auf sieben Mitglieder der wichtigsten Interessensvertretungen wird für sinnvoll erachtet.

§ 11 Die Bundesarbeitskammer spricht sich hier eindeutig dagegen aus, daß die Strafsanktionen nach diesem Gesetz nur den Lenker eines Fahrzeuges treffen. Für Berufskraftfahrer kann dies erhebliche Probleme mit sich bringen, nachdem Anordnungen des Zulassungsbesitzers (Unternehmers) erfolgen können, denen sich zu widersetzen für den Lenker nicht immer leicht ist. Daran ändert auch die - theoretische - arbeitsrechtliche Absicherung im Falle der Weigerung zum Lenken eines nicht in ordnungsgemäßem Zustand befindlichen Fahrzeuges nichts. In solchen Fällen sollte im Bereich des Berufskraftfahrverkehrs weiterhin die Möglichkeit bestehen, den Zulassungsbesitzer auch verkehrsrechtlich belangen zu können.

## Kraftfahrzeuggesetz (KFZG)

Durch das neue Kraftfahrzeuggesetz werden nunmehr lediglich die technischen Vorschriften für Kfz und Anhänger geregelt. Ausgangsbasis sind die allgemeinen Vorschriften des EGKG.

Die bisherigen Bestimmungen der §§ 4 bis 27 (II. Abschnitt) bzw. der §§ 87 bis 97 (IX. Abschnitt) des alten KFG wurden hier in 13 Paragraphen zusammengefaßt. Ein Großteil der Bestimmungen und Vorschriften wird in eigenen Verordnungen geregelt werden. Eine wesentliche Neuerung betrifft die Verantwortlichkeit der Lenker bzw. Halter eines Fahrzeuges: Es soll unzulässig sein, daß Lenker für Zuwiderhandlungen von Herstellern oder Verkäufern haften.

Grundsätzlich wird dieses Gesetz positiv beurteilt.

### Zu einzelnen Bestimmungen

§ 1 Hier werden die Bauvorschriften für alle Kfz und Anhänger festgesetzt. Detailvorschriften bleiben Verordnungen überlassen.

Im Abs 1 wird festgehalten, daß Kfz und Anhänger so gebaut sein müssen, daß die "Umweltverträglichkeit" gewährleistet ist. Dieser Begriff ist auch in anderen Normen noch nicht konkretisiert.

Abs 2 enthält eine Verordnungsermächtigung für Detailregelungen von Ausstattungsgegenständen. Hier sollten nach Auffassung der Bundesarbeitskammer jene Bestimmung aus dem bestehenden KFG übernommen werden, die dem Zulassungsbesitzer als Arbeitgeber bestimmte Verpflichtungen gegenüber dem Lenker als Arbeitnehmer auferlegen.

In der Verordnungsermächtigung bezüglich Tachometer, Kilometerzähler und Fahrtschreiber ist auch der Begriff "Kontrollgerät" nach den EG-Vorschriften zu berücksichtigen.

In Abs 4 werden die Höchstgrenzen hinsichtlich Abmessungen und Gewichte bestimmt. Hier gibt es Vorschriften für Sattelkraftfahrzeuge, Gelenkkraftfahrzeuge und Kraftwagen, die im EGKG nicht definiert wurden. Darüber hinaus ergeben sich hier Änderungen aufgrund der jüngsten KFG-Novellierung (Transitvertrag) sowie der Anpassung des KFG an EG-Vorschriften.

Nach Abs 6 ist ein generelles Verwendungsverbot von Spikesreifen vorgesehen. Bei grundsätzlicher Befürwortung dieser Bestimmung, ist sie aus systematischen Gründen an anderer Stelle zu berücksichtigen.

- § 3 Fahrzeuge (gemeint ist sicherlich: "Kraftfahrzeuge") müssen mit bestimmten Aufschriften versehen sein, wie Motornummer, Datenkarte, Fahrgestellnummer und Gewichtsplakette.

Laut § 2 EGKG gelten die Vorschriften der Kraftfahrgesetze nur für Kfz; hier wird erwähnt, daß an allen Fahrzeugen eine Fahrgestellnummer angebracht sein muß. Hierzu stellt sich die Frage, ob in Zukunft auch Fahrräder eine Fahrgestellnummer aufweisen müssen.

- § 4 Hier sind allgemeine Bestimmungen und eine Verordnungsermächtigung für die näheren Vorschriften bezüglich Zubehör und Teilen von Kfz und Anhängern enthalten. Äußerst positiv wird die Absicht beurteilt, künftig nicht nur die Verwendung sondern auch den Verkauf von ungesetzlichem Kfz-Zubehör zu sanktionieren. Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer sollte eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach bestimmte Ausrüstungsgegenstände verboten sind.

§ 5 In Zukunft wird es statt des Typenscheins "Kraftfahrzeugscheine" geben, die durch das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ausgestellt werden. Über Antrag kann den Erzeugern von Kfz und Anhängern bzw deren Bevollmächtigten in Österreich die Ermächtigung erteilt werden, für erzeugte oder importierte Kfz Kraftfahrzeugscheine auszustellen. Die Ermächtigung ist auf zehn Jahre befristet.

Diese Regelung wird grundsätzlich für sinnvoll erachtet. Offen ist jedoch - abgesehen von Verwaltungsstrafen - die Frage der Haftung des Erzeugers/Importeurs gegenüber dem Konsumenten bei Ausstellung eines Kraftfahrzeugscheins für ein nicht den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Kraftfahrzeug. Insbesondere im Fall der Insolvenz eines Erzeugers/Importeurs sind die Ansprüche der Konsumenten in keiner Weise abgesichert, sodaß diesbezüglich unbedingt noch Regelungen geschaffen werden müssen.

Laut Entwurf soll die Verlängerung der Ermächtigung zur Ausstellung von Kraftfahrzeugscheinen innerhalb von sechs Monaten vor bis sechs Monate nach Ablauf der Frist beantragt werden können. Nach Meinung der Bundesarbeitskammer sollte eine Fristverlängerung nach Ablauf der Frist nicht möglich sein. Sind die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, sollte die Ermächtigung erlöschen; eine analoge Regelung zu derjenigen bei der "Pickerlüberprüfung", wie sie im Kraftfahrzeuglenkergesetz neu geschaffen wurde, sollte angestrebt werden.

§ 9 Für Fahrzeuge, die die Voraussetzungen des vorliegenden Bundesgesetzes nicht erfüllen (zB Einzelimporte und Umbauten), besteht die Möglichkeit der Beantragung eines Kraftfahrzeugscheines beim Bundeskraftfahramt.

Laut Abs 2 kann einen Antrag zur Ausstellung eines Kraftfahrzeugscheines der Importeur, der Erzeuger, der Besitzer

oder der Halter stellen. Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer sollte der Besitzer eine Vollmacht vom Halter beibringen.

§ 12 Der Grundsatz, wonach der Halter, der Besitzer und Lenker eines Fahrzeuges nur dann für technische Vorschriften dieses Gesetzes haftbar gemacht werden können, wenn sie ausdrücklich als Normadressaten genannt sind, wird begrüßt.

§ 13 In den Strafbestimmungen sollte auch eine Mindestverwaltungsstrafe festgelegt werden. Dies erscheint vor allem bei Übertretungen in Zusammenhang mit der Ausstellung von Kraftfahrzeugscheinen erforderlich, da in diesen Fällen Mißbräuche unbedingt verhindert bzw entsprechend sanktioniert werden müssen.

### Kraftfahrzeuglenkergesetz (KLG)

Hier wurde besonderes Augenmerk auf eine Straffung des Gesetzestextes und eine Verlagerung von Durchführungsbestimmungen auf Verordnungen gelegt; die Bundesarbeitskammer begrüßt grundsätzlich auch diesen Gesetzesentwurf.

Grundlegend geändert werden soll das Verfahren über die Zulassung von Kfz. Es geht darum, bisherige Zulassungsverfahren rascher abzuwickeln und die Zulassungsbehörden von einem hohen Verwaltungsaufwand zu befreien.

Es wird vorgeschlagen, die wesentlichsten Teile des bisherigen Zulassungsverfahrens in eine Registrierung bei der Behörde umzuwandeln, jedoch diese von vielen bisherigen Nebenaufgaben zu entlasten (zB Ausgabe der Kennzeichentafeln und Prüfplaketten).

Zu einzelnen Bestimmungen

§ 4 Hier wird festgesetzt, wann die Registrierung zu löschen ist.

Laut Abs 2 ist die Registrierung eines Fahrzeuges zu löschen, wenn das Fahrzeug nicht mehr im Besitz des Halters ist. Hier stellt sich die Frage, was bei Mietwägen passiert.

§ 9 Ermächtigte Personen sollen das von der Registrierungsbehörde zugewiesene Kennzeichen ausgeben. Die Kennzeichentafeln sind nicht mehr als öffentliche Urkunden definiert. Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer ist es nicht notwendig, Kennzeichentafeln den Urkundencharakter abzusprechen. Es wird befürchtet, daß durch die vorgeschlagene Änderung die mißbräuchliche Verwendung von Kennzeichentafeln zunehmen wird.

§ 11 In dieser Bestimmung sind die Voraussetzungen für das Lenken eines Kfz geregelt.

In Abs 1 ist das erforderliche Lebensalter mit 15 Jahren für das Lenken von Mofas festgesetzt. Der Begriff "Mofa" ist im EGKG nicht definiert. Die Herabsetzung des Lebensalters für den Zugang zum motorisierten Verkehr wird aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt.

§ 14 Kfz und Anhänger müssen einmal jährlich überprüft werden.

Gegen den Entfall der Toleranzfrist für die Überprüfung besteht kein Einwand.

§ 18 Hier werden die Bestimmungen über die Führerscheine und das Ausstellen der Führerscheine getroffen. In Abs 3 findet sich eine Neuregelung der Altersgrenzen und eine Teilung der bisherigen Gruppe C in C1 und C2. Für die Gruppe C1 wird ein

Mindestalter von 21 Jahren für das Lenken von Kraftfahrzeugen über 7,5 t festgesetzt, für die Führerscheingruppe C2 (LKW unter 7,5 t) 18 Jahre.

Die Bundesarbeitskammer spricht sich grundsätzlich für eine Unterteilung der Führerscheingruppe C in die Gruppen C1 und C2 aus. Dennoch ist es erforderlich, hier eine Abstimmung mit den Zulassungsvoraussetzungen zum Lehrberuf Berufskraftfahrer und den Bestimmungen des Abschnittes VI Fahrschulgesetz herbeizuführen, um zu gewährleisten, daß die Ausbildung für den Lehrberuf "Berufskraftfahrer" auch weiterhin auf schweren Lkw's möglich ist.

§ 19 Hier wird der Umfang der Führerscheingruppen, des Mopedausses und des Mofaausses festgeschrieben.

Wie bereits an anderer Stelle angeführt, gibt es keine Definition im EGKG für Leichtmotorräder.

Zur Zweiteilung der Führerscheingruppe C in C1 und C2 gilt das oben Gesagte. Zur Möglichkeit, ein Mofa ab dem 15. Lebensjahr zu lenken, wurde ebenfalls bereits Stellung genommen.

§ 21 Das Verfahren auf Ausstellung eines Führerscheines wird insofern neu organisiert, als an Stelle der obligatorischen amtsärztlichen Untersuchung ein Gesundheitsfragebogen und eine Sehtestbescheinigung tritt und die Prüfung nur mehr von einem Prüfer abgenommen wird.

Zur Vereinfachung kann die Wohnsitzbehörde die Ausstellung eines Führerscheines an die Aufenthaltsbehörde übertragen.

Eine Definition des Gesundheitsfragebogens fehlt.

- 12 -

§ 23 Hier werden jene Fälle angeführt, in denen die Wohnsitzbehörde die Einziehung des Führerscheines zu veranlassen hat.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer sollte geprüft werden, ob die Vorlage eines Gesundheitsfragebogens ab Erreichen eines bestimmten Lebensalters innerhalb einer bestimmten Frist verpflichtend vorgesehen werden soll.

### Fahrschulgesetz

#### (FSchG)

Neben den Vorschriften über die Errichtung und den Betrieb der Fahrschule, die Fahrlehrer, die Ausbildung sowie die sachlichen Voraussetzungen sind in diesem Gesetz die Vorschriften über Übungsfahrt und Lehrfahrt sowie über das neu einzurichtende Fahrschulinspektorat und die Fahrlehrerakademie enthalten.

Die Bestrebungen dieses Gesetzesentwurfes werden seitens der Bundesarbeitskammer befürwortet. Der in der Diskussion bereits verwendete Ausdruck "Fahrschulvernichtungsgesetz" wird auf das entschiedenste zurückgewiesen, da es im wesentlichen nur darum geht, mehr Wettbewerb zwischen den Fahrschulen und mehr Schutz für den Konsumenten zu gewährleisten.

#### Zu einzelnen Bestimmungen

§ 2 Grundsätzlich wird die Ablegung einer Fahrschulergänzungsprüfung für den Fahrschulinhaber befürwortet. Durch Verordnung ist nach Meinung der Bundesarbeitskammer jedenfalls eine Frist festzulegen, damit bei Nichtbestehen dieser Fahrschulergänzungsprüfung der Betrieb der Fahrschule für bestimmte Zeit weiter aufrecht erhalten werden kann. Anderenfalls würde ein Nichtbestehen dieser Prüfung zu Lasten des Personals gehen.

- § 3 Ursprünglich war hier vorgesehen, eine eigene Bestimmung über den Fahrschultarif festzusetzen. Nach dem Entwurf soll § 3 jedoch entfallen.

Das Fehlen einer derartigen Bestimmung erscheint unverständlich. Ohne einen Fahrschultarif wird man auch in Zukunft nicht auskommen, und es wäre Mißbräuchen der verschiedensten Art Tür und Tor geöffnet. Aus Gründen des Konsumentenschutzes ist die Vorschreibung eines Höchsttarifes, wie sie auch in anderen Gesetzen enthalten ist, erforderlich. Auch die bisher spärlichen Bestimmungen über den Tarif im bestehenden KFG sollten weiterhin beibehalten werden.

So sollen die Tarife jedem zur Einsichtnahme vorgelegt und in den Fahrschulräumen und auch nach außen hin gut sichtbar angebracht werden. Um eine Transparenz und eine Vergleichbarkeit der Tarife für den Konsumenten zu gewährleisten, sind im Tarif die Preise für je eine Theorieunterrichtseinheit und eine Praxisunterrichtseinheit anzugeben, für ein Gesamttheoriepaket, für den Unterricht für Personen, die über die Übungsfahrten den Führerschein erlangen wollen, für die Prüfungsvorführung bei der Behörde, für die Lehrbehelfe uam vorzusehen.

- § 5 Die erstmalige Regelung, durch eine eigene Verordnung die Form und den Inhalt eines Fahrschulvertrages und die allgemeinen Bedingungen für den Besuch einer Fahrschule festzusetzen, wird ausdrücklich begrüßt, denn eine Vergleichbarkeit der Leistungen verschiedener Fahrschulen (bzw des Preis-Leistungsverhältnisses) ist schon jetzt so gut wie unmöglich. Dieser Gesetzesentwurf sieht eine Liberalisierung des Fahrschulgewerbes vor, sodaß ohne Höchsttarife und allgemeine Fahrschulbedingungen das Problem der Unübersichtlichkeit für die Konsumenten weiter verschärft werden würde.

- § 7 Neu eingerichtet wird ein Fahrschulinspektorat beim Landeshauptmann. Es hat im wesentlichen die Aufgabe, die in diesem Gesetz vorgesehenen Prüfungsarbeiten zu korrigieren, die Fahrschulen bezüglich Einhaltung der persönlichen und sachlichen Voraussetzung zu inspizieren, sowie Anzeigen wegen Gesetzesverstößen zu erstellen. Weiters haben sie an der Erstellung der Prüfungskataloge mitzuwirken.

Diese Neuerung, regelmäßige Kontrollen einzuführen, erscheint zur Sicherstellung des hohen Niveaus der Fahrschulen unbedingt erforderlich. Die Einrichtung eines Fahrschulinspektorates, dessen primäre Aufgabe ist, in jedem Bundesland für die Einhaltung der Vorschriften über Fahrschulen zu sorgen, wird daher begrüßt.

- § 8 Künftig wird es nur mehr einen Fahrlehrer geben, der sowohl theoretischen als auch praktischen Fahrschulunterricht erteilen darf.

In Abs 2 sind die Voraussetzungen für die Ausstellung des Fahrlehrerausweises neu geregelt. Dieser soll erstmalig demjenigen, der die vorgesehene Prüfung bestanden hat, auch tatsächlich sofort ausgehändigt werden. Auch der nichttätige Fahrlehrer soll damit einen Fahrlehrerausweis erhalten.

Fahrlehrerausweise werden mit sieben Jahren befristet. Alle sieben Jahre ist eine Fahrlehrer-Ergänzungsprüfung abzulegen.

Zur Ausübung des Berufes als Fahrlehrer wäre dem Entwurf zufolge ein Reifezeugnis erforderlich. Dazu besteht nach Auffassung der Bundesarbeitskammer keine Notwendigkeit. Eine Anhebung des Niveaus bei der Fahrschulerausbildung sollte durch entsprechende Inhalte bei der Fahrlehrerausbildung erreicht werden. Unverständlich ist die Voraussetzung eines Reifezeugnisses insbesondere deswegen, da man einerseits

versucht, die Lehrberufe aufzuwerten, andererseits jedoch diese Arbeitnehmergruppe von einem Beruf ausschließen möchte. Auch aus Sicht der pädagogischen Qualifikation ist die Voraussetzung eines Reifezeugnisses unverständlich, da auch Maturanten keine pädagogischen Kenntnisse in ihrer schulischen Ausbildung erwerben.

§ 10 Die Vorschriften über die Übungsfahrt wurden im wesentlichen aus dem alten KFG übernommen, jedoch auf neue Grundlagen gestellt. Die Bewilligung für Übungsfahrten soll ausschließlich dem Bewerber um den Führerschein erteilt werden. Es wird ein eigener Übungsfahrtausweis eingeführt.

Grundsätzlich hat sich die Bundesarbeitskammer bereits vor der Änderung der Bestimmungen im Zusammenhang mit § 122 des bestehenden KFG über die Übungsfahrt gegen die Einführung eines Teilobligatoriums ausgesprochen. In der Praxis hat die Einführung dieses Fahrschulobligatoriums dazu geführt, daß die Ausbildung über Übungsfahrten praktisch nicht mehr stattfindet, da die Fahrschulen in kartellähnlichen Absprachen dazu übergegangen sind, die erforderlichen Mindestkurse nur sehr selektiv anzubieten. Das führt dazu, daß Führerscheine praktisch nur über die Vollausbildung in der Fahrschule erreichbar sind, was Kosten in aller Regel von ca S 13.000,- verursacht, während man mit den Mindestanforderungen an Übungsfahrten und Selbststudium der kraftfahrrechtlichen Vorschriften einen Führerschein bereits um ca S 5.000,- erwerben kann. Die Bundesarbeitskammer spricht sich daher auch weiterhin gegen die Beibehaltung des Fahrschulobligatoriums bei Übungsfahrten aus.

§ 11 Zur Regelung der Lehrfahrten wurde bereits im KLG Stellung genommen.

Der Präsident:

*W. Vayler*



Der Direktor:

*[Signature]*

