

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

Abteilung 16

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien



**Das Land
Steiermark**

→ **Verkehr und
Landeshochbau**

Bearbeiter/in: Dr. Peter Weiß
Tel.: 0316/877-2820
Fax: 0316/877-5579
E-Mail: abteilung16@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: ABT03VD-1229/2012-10

Bezug: BMVIT-170.706/0004-Graz, am 06.02.2015

IV/ST4/2014

Ggst.: 16. FSG-Novelle; Bundesbegutachtung, Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem mit do. Schreiben vom 01.10.2014 (eingelangt am 30.12.2014), obige Zahl, übermittelten Entwurf einer 16. FSG-Novelle wird seitens des Bundeslandes Steiermark folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Z1 (§ 1 Abs. 3):

Die neu anzufügenden Sätze beziehen sich, wenn man sie in Kombination mit den Erläuternden Bemerkungen liest, lediglich auf Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge, wobei es wohl so gemeint ist, dass es sich um „Feuerwehr- sowie Rettungs- und Krankentransporte gesetzlich anerkannter Rettungsorganisationen“ handelt. Es wird nur darauf aufmerksam gemacht, dass sich nach dem Verständnis der Steiermärkischen Landesregierung aus der vorgeschlagenen Formulierung ergibt, dass Lenker von FZG des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die die Klasse BE besitzen, die FZG-Kombination Zugfahrzeug hzG 5.500 kg + Anhänger mit hzG 3.500 kg nicht gelenkt werden darf.

Im derzeit geltenden Gesetzestext ist im derzeit letzten Absatz von „Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes“ die Rede.

Es stellt sich daher die Frage, ob in diesem Fall ausschließlich die Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes gemeint sind oder entsprechend den Erläuternden Bemerkungen auch (zusätzlich) die Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge (wobei nun wieder auf die Krankentransportfahrzeuge gesetzlich anerkannter Rettungsorganisationen wie bereits oben nochmals hinzuweisen ist).

Es wird daher vorgeschlagen, den neu anzufügenden fünften Satz im Gesetzesentwurf wie folgt zu ändern:
 „In diesen Fällen darf jedenfalls ein leichter Anhänger gezogen werden.“ Dies würde bedeuten, dass sich diese Bestimmungen sowohl auf Rettungs- und Krankentransporte wie auch auf Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes beziehen.

Bei den Erläuternden Bemerkungen zu § 1 Abs. 3 sollte nach dem ersten Satz „Bei der Einführung der Sonderregelungen für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge im Jahr 2011 wurde keine Regelung des Umfangs der Berechtigung für das Ziehen von Anhängern getroffen“ folgender Satz eingefügt werden: „Das gleiche gilt betreffend Krankentransporte gesetzlich anerkannter Rettungsorganisationen und für Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes“.

Zu Z 3 (§ 2 Abs. 1 Z 11)

Mit dieser Regelung ergibt sich z.B. im Bereich der Wohnmobile das Problem, dass diese, wenn sie zwar nicht mehr als 8 Plätze für beförderte Personen aufweisen aber ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg haben, statt wie bisher mit den Klassen C1/C nicht mehr gelenkt werden dürfen, sondern nur mehr mit „mindestens“ der Klasse D1. Aus dem Gesetzesentwurf ist aber nicht eine entsprechende Übergangsbestimmung ersichtlich, die den Erhalt dieses bisher gültigen wohl erworbenen Rechtes vorsieht.

Ein Vergleich mit der Definition der Klasse C1 im FSG und in der 3. FS-RL ergibt, dass in der FS-RL im Gegensatz zum FSG bei der Definition der Klasse C1 folgender Teilsatz steht: „und die zur Beförderung von nicht mehr als 8 Personen, außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind“.

Wenn man jetzt den in der FS-RL betreffend die Klasse D1 nicht stehenden Teilsatz „mehr als 8 aber“ streichen muss, so könnte man doch den oben angeführten Teilsatz der Richtlinie bezüglich der Klasse C1 ins FSG aufnehmen und somit auch Konformität zur FS-RL bewahren.

Das Ergebnis wäre auf alle Fälle, dass sich bei der bisherigen Verwendung der entsprechenden Lenkberechtigung nichts ändert, sodass auch weiterhin Wohnmobile mit nicht mehr als 8 Plätzen für beförderte Personen und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg mit der Klasse C1 gelenkt werden könnten.

Zu Z 5 (§ 2 Abs. 3)

In den Erläuternden Bemerkungen müsste die Wortfolge „§ 3 Abs. 3 Z 3 FSG“ richtig lauten: „§ 2 Abs. 3 Z 3 FSG“.

Zu den Z 11, 25 und 37 (§ 7 Abs. 5, § 17 Abs. 2 und § 26 Abs. 5)

In den Erläuternden Bemerkungen müsste es eigentlich in der 6. und Beginn der 7. Zeile statt „zwei gleichartige Geschwindigkeitsdelikte“ „zwei gleichartige Alkoholdelikte“ lauten, da die nachfolgend genannten Bestimmungen des § 26 Abs. 2 Z 2 und § 26 Abs. 2 Z 1 auf die Delikte nach § 99 Abs. 1 StVO abzielen und diese die sogenannten Alkoholdelikte sind.

Zu den Z 15 und 31 (§ 10 Abs. 3 und § 23 Abs. 3a):

Der Sinn des neu zu erlassenden Abs. 3a war nur im Zusammenhang mit einem eingehenden Studium der erläuternden Bemerkungen möglich, wobei trotzdem fragwürdig ist, ob der Sinn tatsächlich in diese Richtung geht.

Daher wird unter Heranziehung des Verständnisses des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung folgende andere Fassung des Abs. 3a vorgeschlagen:

„(3a) Wird in einem Verfahren gemäß Abs. 3 ein Nicht-EWR-Führerschein vorgelegt, dessen Frist bereits abgelaufen ist, so hat der Antragsteller eine praktische Fahrprüfung abzulegen. Kann der Antragsteller im Falle der in Abs. 3 Z 5 genannten Gleichwertigkeit nachweisen, dass die Lenkberechtigung trotz Ablauf der Frist im Führerschein nach wie vor gültig ist, muss er diesfalls unter sinngemäßer Anwendung des § 10 Abs. 4 eine praktische Prüfung nur dann ablegen, wenn der Fristablauf des Führerscheines länger als 18 Monate zurückliegt. Kann in beiden Fällen (sowohl bei Gleichwertigkeit gemäß Abs. 3 Z 5 als auch bei Nichtvorliegen der Gleichwertigkeit) der Nachweis der Gültigkeit der Lenkberechtigung nicht erbracht werden oder ist die Frist schon länger als 18 Monate abgelaufen, ist sowohl eine theoretische als auch eine praktische Fahrprüfung abzulegen.“

Zu Z 20 (§ 16 Abs. 3a):

Die Anbindung des Österreichischen Führerscheinregisters an das Europäische Netzwerk RESPER wird grundsätzlich begrüßt. Inwieweit dadurch eine Erleichterung in der Vollziehung eintreten wird und welche auch finanziellen Auswirkungen dadurch entstehen, kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, da weder das Programm RESPER noch die Funktionalität von RESPER bekannt sind (dies wird vor allem von Frau Susanne FABIAN, Mitglied des FSR-Wartungsteams, bestätigt). Bis jetzt wurden Anfragen per Mail geschickt – dies waren jedoch auch schon Standardmails – also nicht wirklich Zeit aufwendig. In Zukunft soll die Anfrage über RESPER erfolgen – die Funktionalität und Vereinfachung hängt allerdings davon ab, inwiefern die Daten in den EU-Ländern richtig erfasst sind usw. Die Praxis beim FSR zeigt, dass die Daten derzeit nicht 100 % aktuell sind (z.B. alte, falsch

nacherfasste Datensätze, Entzüge usw.). Umgelegt auf RESPER muss man davon ausgehen, dass in einzelnen (derzeit von der Anzahl her nicht abschätzbar) Fällen auch nach einer RESPER-Anfrage noch eine schriftliche Anfrage nötig sein wird.

Zu Z 28 (§ 20 Abs. 3)

Es wird lediglich angeregt, in den Erläuternden Bemerkungen nach der Zitierung des § 3 Abs. 1 Z 5 das Wort „FSG“ einzufügen.

Zu Z 37 (§ 30 Abs. 2)

Der Wegfall der bisherigen Formulierung „ausländischen EWR-FS“ ist wenig hilfreich, da in der Überschrift in § 30 noch immer von ausländischen Lenkberechtigungen und Führerscheinen gesprochen wird. Vielmehr kann nun nicht mehr (vor allem für den „kasuistischen“ VwGH) zwischen einem/einer österreichischen und einem/einer in einem anderen EWR-Staat ausgestellten Führerschein bzw. Lenkberechtigung unterschieden werden.

Zu Z 42, 43 und 51 (§ 34b Abs. 2 und 3 und § 41a Abs. 14)

Es sollte geprüft werden, ob nicht dennoch aufgrund der in den EB genannten Bestimmung des Artikel 4 Z. 2.2. der RL 2006/126 EG nicht unbedingt für Fahrprüfer der Klasse CE in Zukunft die Klasse DE erforderlich sind. Aus Anhang IV Z 2.2. geht nämlich auch hervor, dass zwar ein Fahrprüfer für Führerscheine der übrigen Klassen (C1, C etc.) Inhaber eines Führerscheins der betreffenden Klasse sein muss, aber auch gleichwertige Kenntnisse aufgrund einer angemessenen Berufsqualifikation besitzen kann (und diese offensichtlich auch ausreichen).

Es wäre also zu überlegen, ob nicht eine Regelung getroffen werden kann, die analog der Bestimmung des § 34b Abs. 2 lit. c gemeint ist. Diese Bestimmung des § 34b Abs. 2 lit. c ermöglicht auch, dass jemand zum Fahrprüfer weiterer Klassen bestellt werden kann, wenn er zwar „keine mindestens 5jährige Fahrpraxis“ mit Fahrzeugen der entsprechenden Klasse nachweisen kann, aber wenigstens einen Nachweis einer Fahrpraxis von höherem Niveau als für den Erwerb einer Lenkberechtigung dieser Klasse erforderlich ist, verfügt.

Genauso könnte überlegt werden, ob anstatt des Entfalls der Wortfolge „für den Erwerb der Prüfberechtigung für die Klasse D1 und D ist auch eine Lenkberechtigung für die Klasse C ausreichend“ nicht eine entsprechende Basis geschaffen werden kann, die das Kriterium einer angemessenen Berufsqualifikation darstellt. Dies erscheint vor allem deswegen sinnvoll, weil zumindest im Bundesland Steiermark die Abnahme von Fahrprüfungen für die Klassen D (DE) und natürlich auch für D1 bzw. D1E mit Fahrprüfern, die lediglich die Klasse CE besitzen, einwandfrei funktioniert hat.

Es ist zwar zu begrüßen, dass Fahrprüfer, die vor dem 19.1.2013 für die Klasse CE bestellt wurden, weiterhin die Klassen DE und D1E abnehmen dürfen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob dies dann auch für weitere Perioden gilt, wenn nämlich nach dem 1.6.2015 die Bestellung abläuft und eine Neubestellung notwendig ist. Es scheint zweckmäßig (wenn man schon die beabsichtigte Regelung umsetzt), dass diesbezüglich eine erlassmäßige Regelung erfolgt, wie dies bisher auch für jene B-Prüfer galt, die nicht die Lenkberechtigung für die Klasse BE hatten und bis zu diesem Entwurf auch weiterhin die Klasse BE prüfen durften.

Zusätzlich wäre zu fragen, ob nicht auch eine entsprechende Änderung im § 8 FSG-PV durchzuführen ist. So wäre zu klären, ob im Abs. 4 und im Abs. 5 Einheiten für die theoretische und praktische Ausbildung für die Klasse DE erforderlich sind (was keinesfalls angestrebt wird).

Auch stellt sich gemäß Abs. 6 die Frage, ob dann auch eine theoretische und vor allem praktische Prüfung des Fahrprüfers abgenommen werden muss oder ob (die theoretische Prüfung für die Klasse CE beinhaltete bisher schon Fragen für die Klassen D und DE) die praktische Fahrprüfung CE auch für DE ausreichend ist (was selbstverständlich schon aufgrund des Aufwandes begrüßt werden würde).

Unabhängig davon wird nochmals darauf hingewiesen, dass die bereits oben angesprochene Lösung betreffend „angemessene Berufsqualifikation“ gesucht werden sollte.

Sollte jedoch der Gesetzesentwurf wie vorgesehen umgesetzt werden, ist jetzt schon davon auszugehen, dass ein Engpass bei Fahrprüfern für die Klasse D1 und D zu erwarten ist. Dies hätte zur Folge, dass die beantragten Prüfungstermine (dies gilt auch für D 95) wahrscheinlich nicht mehr in dem Ausmaß gesetzt werden könnten, wie dies bisher seitens der Kandidaten angestrebt wurde, da es sicherlich zu wenig Fahrprüfer geben würde, die die Ausbildung und Prüfung für die Klassen D1, D und D1E und DE nachholen würden.

Dazu käme noch ein nicht zu vertretender Verwaltungsaufwand für jene Bediensteten, die die Fahrprüfungen einteilen.

Zu Z. 42, 43 und 51 (hier § 34b Abs. 3 zweiter Satz)

Der Satz müsste richtig lauten: „Ein Fahrprüfer darf Fahrprüfungen für die Klassen D (D1) und DE (D1E) abnehmen, wenn er die Prüfberechtigung für die Klasse DE erworben hat.“

Zu Z 50 (§ 41a Abs. 4)

Es wird für die Klasse BE auf die Ausführungen zu §§ 34b Abs. 2 und 3 und § 41a Abs. 14 verwiesen.

Kurz gesagt bedeutet dies, dass man auch hier überlegen müsste, ob nicht die in Punkt 2.2. des Anhanges IV der RL ausgesprochene „angemessene Berufsqualifikation“ den Besitz der Klasse BE ersetzen kann. Nach dem Wortlaut müsste dies möglich sein, da die Klasse BE, nachdem Punkt 2.1. der Richtlinie nur die Klasse B betrifft, unter die in Punkt 2.2. genannten „übrigen Klassen“ fällt. Dies vor allem deshalb, da aus den anderen Bundesländern bezüglich der bisher geübten Praxis keine Mängel vorliegen, wenn der Prüfer zwar nicht die Klasse BE besessen hat, obwohl er für praktische Fahrprüfungen der Klasse BE eingeteilt wurde.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird in elektronischer Form auch dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Steiermärkische Landesregierung
Der Landesamtsdirektor

Mag. Helmut Hirt
(elektronisch gefertigt)

Ergeht per E-Mail:

1. dem Präsidium des Nationalrates
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at
2. allen steirischen Mitgliedern des Nationalrates
3. allen steirischen Mitgliedern des Bundesrates
4. allen Ämtern der Landesregierungen
5. allen Klubs des Landtages Steiermark
sowie der Direktion des Landtages Steiermark
6. der Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der NÖ Landesregierung

zur gefälligen Kenntnisnahme.