



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/ST4 (Kraftfahrwesen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

| | | | | | |
|--|---------------|------------------|-------------------|-------------------|----------|
| Ihr Zeichen | Unser Zeichen | Bearbeiter/in | Tel 501 65 | Fax 501 65 | Datum |
| BMVIT- 170.706/0004 -IV/ST4/2014 | UV/GSt/Ru/Ma | Richard Ruziczka | DW 2423 | DW 2105 | 5.2.2015 |

Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird (16. FSG-Novelle)

Mit der vorliegenden Gesetzesnovellierung werden im Wesentlichen die Grundlagen für eine Anbindung des Führerscheinregisters an das entsprechende europäische Netzwerk geschaffen, bundesweit einheitliche Regelungen für die Fälle des Umtausches von abgelaufenen Nicht-EWR-Führerscheinen eingeführt, Fahrprüfer für die Klasse B (Pkw) verpflichtet, auch die Klasse BE (Pkw mit „schwerem“ Anhänger) zu erwerben, sowie die Qualitätsüberprüfungen von verkehrspsychologischen Untersuchungen und Nachschulungen an den verkehrspsychologischen Koordinationsausschuss ausgelagert. Daneben erfolgt eine Reihe von gesetzlichen Klarstellungen und redaktionellen Änderungen.

Zum größten Teil der Änderungsvorschläge erhebt die Bundesarbeitskammer (BAK) keinen Einwand. Zu einzelnen konkreten Bestimmungen nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Zu Z 2 (§ 2 Abs 1 Z 9 lit c):

Mit der Lenkberechtigung der Klasse C konnten bisher unbesetzte Fahrzeuge der Klasse D1 oder D unter Auflagen gelenkt werden, wenn es sich um Überprüfungs- oder Begutachtungsfahrten zur Feststellung des technischen Zustandes der Fahrzeuge oder zum Entfernen eines Busses aus einer Gefahrenzone handelt. Auch für diese Fälle wird nunmehr vorgeschrieben, dass das Lenken des Busses nur mit der entsprechenden Lenkberechtigung für die Klasse D1 oder D zulässig sein soll.

Als Begründung für die Änderung der Bestimmung wird ein anhängiges Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Österreich genannt.

Seitens der BAK wird darauf hingewiesen, dass zu dieser Regelung bereits im Jahr 2001 ein Vertragsverletzungsverfahren anhängig war. Der Gesetzestext wurde daher damals genau

jenen Bedingungen angepasst, unter denen die Lenkberechtigung der Klasse C seitens der EU-Kommission für oben angeführte Fälle für zulässig erklärt wurde. Dieser Gesetzestext ist also unter Mitwirkung der EU-Kommission zustande gekommen und seit der Regierungsvorlage (418 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXI. GP) unverändert geblieben.

In der Regierungsvorlage zur damaligen FSG-Novelle wurde die Gesetzesänderung auf den noch heute gültigen Stand wie folgt begründet:

„Zu Z 3 (§ 2 Abs. 1 Z 3.1 lit. c):

Die Bestimmung über das Lenken von unbesetzten Omnibussen mit einer Lenkberechtigung für die Klasse C wird auf Grund des von der EU-Kommission anhängig gemachten Vertragsverletzungsverfahrens jenen Bedingungen angepasst, unter denen diese Berechtigung seitens der EU-Kommission für zulässig erachtet wird. Einerseits wird nunmehr auf den Begriff "Beförderung von Fahrgästen", dh. Personen die gegen Entrichtung von Entgelt befördert werden, abgestellt, andererseits wird der unbestimmte Gesetzesbegriff der "außergewöhnlichen Umstände" in lit. bb näher definiert. Diese Berechtigung wurde von der EU-Kommission ausdrücklich nur für Überprüfungs- und Begutachtungsfahrten sowie zur Entfernung eines Busses aus einer Gefahrenzone zugelassen.“

Die BAK befürchtet, dass es bei Streichung dieser nationalen Ausnahmeregelung in den Werkstätten für die „Pickerl“-Überprüfung (§ 57a KFG) oder auch bei den städtischen Verkehrsunternehmen bei Notfällen, Unfällen oder Überstellungen zu einem Mangel an geeignetem Personal mit der entsprechenden Lenkberechtigung der Klasse D1 bzw D kommen wird. Gleiches gilt bezüglich der Sachverständigen für die Typenprüfung bzw für die Einzelprüfung nach §§ 124 und 125 KFG; auch für sie war bisher maximal die Lenkberechtigung der Klasse C vorgeschrieben.

Die BAK lehnt daher derzeit die gegenständliche Abänderung ab und schlägt vor, Gespräche mit der EU-Kommission hinsichtlich einer nationalen Ausnahmeregelung (wie sie bisher besteht) aufzunehmen.

Zu Z 5 (§ 2 Abs 3 Z 6):

Zum gesetzlichen Änderungsvorhaben wird seitens der BAK kein Einwand erhoben; allerdings sollte der Verweis im zweiten Satz der Erläuterungen richtig „§ 2 Abs 3 Z 3 FSG“ lauten.

Zu Z 7 (§ 3 Abs 3):

Hier ist beabsichtigt, die Ministerienbezeichnung richtig zu stellen. Nach Auffassung der BAK sollte allerdings statt „Bundesminister für Gesundheit“ der zutreffendere Begriff „Bundesministerin für Gesundheit“ verwendet werden.

Zu Z 8 (§ 4a Abs 6a):

Diese neue Bestimmung soll die Kontrollbefugnisse der Mehrphasenkommission zur Absicherung der Qualität der zweiten Ausbildungsphase verbessern und wird seitens der BAK ausdrücklich begrüßt.

Zu Z 10 (§ 6 Abs 1 Z 4):

Hier wird in Umsetzung der EG-Führerscheinrichtlinie das Mindestalter für das Lenken von dreirädrigen Kraftfahrzeugen mit einer Leistung von mehr als 15 kW von 20 auf 21 Jahre angehoben. Gleichzeitig wird vorgesehen, dass ein Verstoß gegen diese Bestimmung „keine Übertretung nach § 1 Abs 3“ (Lenken ohne gültige Lenkberechtigung) darstellt.

Nach Ansicht der BAK sollte im Interesse einer klaren Verständlichkeit für Normadressaten und Behörden positiv festgelegt werden, nach welcher Sanktionsnorm ein Verstoß gegen die Bestimmung tatsächlich zu ahnden ist, auch wenn im gegenständlichen Fall keine versicherungsrechtliche Obliegenheitsverletzung vorliegen soll.

Zu Z 12, 13, 14, 22, 32, 33, 34 und 47 (§§ 8 Abs 2, 8 Abs 5a, 8 Abs 6, 16a Abs 1 Z 14, 24 Abs 5, 24 Abs 5 Z 1 und 2, 24 Abs 5 Z 6 und 36 Abs 2):

Diese weitgehenden Änderungsvorhaben betreffen die Regelungen bezüglich verkehrpsychologischer Untersuchungen und Nachschulungen. Es soll das Ermächtigungsverfahren für Einrichtungen, verkehrpsychologisches Personal und Ausbildner verbessert und dem verkehrpsychologischen Koordinationsausschuss, dem bisher Agenden nur im Bereich der Nachschulungen übertragen waren, mehr Kompetenzen bei Ermächtigungen und Kontrolle auch im Bereich der verkehrpsychologischen Untersuchungen eingeräumt werden.

Laut Erläuterungen liegt der Hauptgrund der Änderung in einer Auslagerung der bisherigen Aufgaben in den Bereichen verkehrpsychologische Untersuchungen und Nachschulungen an den verkehrpsychologischen Koordinationsausschuss, der laut Entwurf „aus allen bereits ermächtigten Einrichtungen gebildet“ werden soll und dann Entscheidungen zB über neue Ermächtigungen treffen soll. Damit scheinen objektive Überprüfungen der Ermächtigungsvoraussetzungen oder auch des Personals von neu auf den Markt strebenden Institutionen wenig wahrscheinlich.

Die BAK vertritt die Auffassung, dass sich aus Gründen der Objektivität das zuständige Entscheidungsgremium, ob es „Expertenkommission“ oder „verkehrpsychologischer Koordinationsausschuss“ genannt wird, aus von den ermächtigten Stellen unabhängigen Mitgliedern zusammensetzen muss, ähnlich wie zB derzeit für die Expertenkommission vorgesehen, die sich mit den verkehrpsychologischen Untersuchungen beschäftigt; hier sind je ein Vertreter aus dem BMVIT, dem BMG, aus dem Berufsverband der österreichischen Psychologen, von der Universität, aus dem Kreis der Amtsärzte und aus der Ärztekammer als Mitglied zu bestellen. Weiters sind viele Detailregelungen, die offensichtlich in der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung vorgesehen werden, derzeit noch gar nicht klar bzw liegen nicht vor. So wird zB laut Entwurf für die Mitglieder des verkehrpsychologischen Koordinationsausschusses ein Aufwandersatz für ihre Tätigkeiten in Aussicht gestellt, der aber wahrscheinlich erst in der Gesundheitsverordnung festgelegt werden wird.

Aus allen diesen Gründen kann die BAK daher den vorgeschlagenen Änderungen nicht zu stimmen und fordert einerseits Änderungen im Sinne einer objektiveren Beschlussfassung im vorgesehenen Entscheidungsgremium und andererseits die Vorlage der Detailbestimmungen der Durchführungsverordnung.

Zu § 8 Abs 6 letzter Satz:

Die gegenständliche Novelle sollte zum Anlass genommen werden, auch im letzten Satz von Abs 6 die Ministerienbezeichnung auf „Bundesministerin für Gesundheit“ zu aktualisieren.

Zu Z 27 (§ 20 Abs 2 Z 4 lit b):

Bisher waren als Voraussetzung für Probefahrten von nicht zugelassenen Fahrzeugen auf Straßen zum Zweck der technischen Entwicklung das 18. Lebensjahr und die Lenkberechtigung der Kasse C vorgeschrieben. Diese Ausnahme für die Lenkberechtigung der Klasse C (grundlegendes Mindestalter 21 Jahre) wird nunmehr gestrichen.

Analog zur Stellungnahme zu Z 2 (§ 2 Abs 1 Z 9 lit c) wird diese Änderung seitens der BAK abgelehnt; es sollte auch hier versucht werden, im Dialog mit der EK an der bisherigen Bestimmung festzuhalten, da es sich lediglich um unbesetzte Fahrzeuge handelt, nur zu Zwecken der Erprobung, und personelle Engpässe bei den Fahrzeugherstellern befürchtet werden.

Zu Z 28 (§ 20 Abs 3):

Vor Erteilung einer Lenkberechtigung der Klasse D1 bzw D1E war bisher - wie für die Klasse D bzw DE ein Erste-Hilfe-Kurs vorgesehen. Da dies in der Führerscheinrichtlinie nicht vorgesehen ist, soll neuerdings lediglich der Nachweis über eine Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen genügen.

Nach Ansicht der BAK scheint für den Erwerb einer Lenkberechtigung aller Omnibus-Klassen die umfangreichere Ausbildung im Rahmen eines Erste-Hilfe-Kurses sachlich gerechtfertigt und sollte auch für die Klassen D1 und D1E beibehalten werden.

Zu Z 30 (§ 20 Abs 4):

Seit rd zwei Jahren gilt für das Lenken von Kraftfahrzeugen der Klasse C ab einer höchstzulässigen Gesamtmasse von über 3.500 kg die 0,1 Promillegrenze. Nunmehr soll diese Grenze nur mehr für Fahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 7.500 kg zur Anwendung kommen.

Die BAK sieht keinen Grund, diese bewährte Bestimmung wieder auf den Stand vor 2013 zurückzuführen und tritt aus Gründen der Verkehrssicherheit für die Beibehaltung der 0,1 Promillegrenze für alle Fahrzeuge der Klassen C oder D ein. Eine Anhebung der Promillegrenze für das Lenken von Fahrzeugen zwischen 3,5 t und 7,5 t von 0,1‰ auf 0,5‰ ist aus Sicht der Verkehrssicherheit unverständlich.

Zu Z 38 (§ 30a Abs 2 Z 11):

Im gegenständlichen Entwurf sollte richtig auf „§ 30a Abs 2 Z11“ und nicht auf „§ 30a Abs 2 Z 1“ verwiesen werden.

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

Grundsätzlich ist für die Bestellung als Fahrprüfer bestimmter Klassen auch die Lenkberechtigung für die betreffende Klasse notwendig. Für die Klassen D1 und D reichte allerdings der

Besitz der Lenkberechtigung der Klasse C. Diese „Ausnahme“ soll nunmehr entfallen. Auch die laut Entwurf beabsichtigte Übergangsregelung erscheint unverständlich: Nach dem Vorschlag sollen Prüfer die vor dem 19.1.2013 bereits die Klasse D geprüft haben und nur eine Lenkberechtigung der Klasse C haben, weiterhin unverändert Prüfungen der Klassen D, DE, D1 oder D1E abnehmen. Prüfer, die nach dem 19.1.2013 bestellt wurden und nur eine Lenkberechtigung der Klasse C besitzen, sollen nun binnen einer Frist von 6 Monaten den Besitz der Klassen D, DE, D1 oder D1E nachweisen, wollen sie weiterhin Prüfungen der entsprechenden Klassen abnehmen.

Nach Ansicht der BAK wird es trotz der 6-monatigen Übergangsfrist zu erheblichen Prüferengpässen für die Klassen D kommen; darüber hinaus besitzen Prüfer, die erst nach dem genannten Stichtag bestellt wurden, wohlerworbene Rechte. Sie wären nun eindeutig benachteiligt. Die Bestimmung wird daher abgelehnt. Es wird vorgeschlagen, die Übergangsbestimmung in der Weise zu ändern, dass alle bis dato bestellten Prüfer ohne weiteren Voraussetzungen Prüfungen für die Klassen D1 und D usw weiterprüfen dürfen, erst 6 Monate nach Inkrafttreten der FSG-Novelle sollten dann neu zu bestellende Prüfer auch für die D-Klassen die jeweilig entsprechende Lenkberechtigung besitzen müssen, wenn sie diese prüfen wollen.

Zu Z 53 (§ 43 Abs 23):

Die BAK erhebt gegen die vorgeschlagene Gesetzesbestimmung keinen Einwand. Allerdings findet sich in den Erläuterungen der Satz: „Außerdem ist für die neu zu besuchenden Seminare in der Motorradausbildung eine gewisse Vorlaufzeit einzuplanen und daher eine Inkrafttretensbestimmung erforderlich.“ Dieser Satz dürfte nicht im Zusammenhang mit der gegenständlichen FSG-Novelle stehen und sollte daher gestrichen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
F.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.