

Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie
 zH Herrn Dr. Wilhelm Kast
 Radetzkystraße 2
 1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
 T +43 (0)5 90 900-DW | F +43 (0)5 90 900-243
 E rp@wko.at
 W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
 GZ.BMVIT-170.706/0008-IV/ST1/2015

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
 Rp 25638/09/2016/DU/jm
 Mag. David Ulbrich

Durchwahl
 4027

Datum
 24.05.2016

**Entwurf der 17. Novelle des Führerscheingesetzes (17. FSG-Novelle)
 Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs zur 17. Novelle des Führerscheingesetzes (FSG 1997, 17. FSG-Novelle) und nimmt wie folgt Stellung:

Zu Z 1 und 11 (§ 2 Abs 1 Z 9 lit c und § 41a):

Mit Lenkberechtigungen der Klasse C konnten bislang Fahrzeuge der Klassen D1 oder D gelenkt werden, wenn - sofern keine Fahrgäste befördert wurden - es sich um Überprüfungs- oder Begutachtungsfahrten zur Feststellung des technischen Zustandes der Fahrzeuge handelte oder die Fahrt zum Entfernen eines Busses aus einer Gefahrenzone diente (§ 2 Abs 1 Z 9 FSG).

Diese Norm soll nun ersatzlos entfallen.

Mechaniker, die (nur) Lenkberechtigungen der Klasse C besitzen, führten bisher unter den genannten Voraussetzungen Überprüfungsfahrten durch. Der Entfall wird den Nutzfahrzeugwerkstätten erhebliche Probleme bereiten, weil die Mechaniker im Regelfall lediglich eine Lenkberechtigung für die Klasse C haben. Überhaupt wird es für unsere Mitglieder aufgrund ausufernder Auflagen und Kosten immer schwieriger, Mitarbeiter im Betrieb zu haben, die Lenkberechtigungen besitzen, die über die Klasse B hinausgehen. Besitzer von Lenkberechtigungen für die Klasse D sind in Lkw- Werkstätten die Ausnahme, weil nur solche Personen diese Lenkberechtigung erwarben, die auch tatsächlich Omnibusse lenkten.

Für unsere Mitglieder, die Kfz-Werkstätten betreiben, werden dadurch erhebliche organisatorische und finanzielle Belastungen geschaffen. In Mitgliedsbetrieben, die auch Omnibusse warten und reparieren, müssen nun Mitarbeiter ausgebildet werden. Dies trifft freilich auch Hersteller von Bussen und Verkehrsbetriebe.

Es ist daher zu befürchten, dass es nur mehr wenigen Werkstätten vorbehalten sein wird, Omnibusse zu überprüfen - mit allen daraus resultierenden Konsequenzen wie Verteuerungen und lange Anfahrtswägen für Omnibusbetreiber. Dies ist weder im Sinne eines funktionierenden Wettbewerbs noch sorgt es für eine Kostenoptimierung auf Nachfrageseite.

In den Materialien wird als Beweggrund für den Entfall dieser Norm ein anhängiges Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich ins Treffen geführt. Der gänzliche Entfall der gegenständlichen Norm ist aber aufgrund der RL 2006/126/EG weder vorgesehen noch erforderlich. Nach Erwägungsgrund 5 dieser Richtlinie „*sollten vor dem Beginn der Anwendung dieser Richtlinie erteilte oder erworbene Fahrerlaubnisse unberührt bleiben.*“ Der diesbezügliche Stichtag ist der 19.1.2013.

Mit vor diesem Zeitpunkt erteilten oder erworbenen Fahrerlaubnissen für die Klasse C ist das Recht zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klasse D innerhalb Österreichs ohne Beförderung von Fahrgästen verbunden. Jedenfalls müssen Lenkberechtigungen, die vor diesem Stichtag erworben wurden, unberührt bleiben.

Insofern begrüßen wir Z 11, die eben dies sicherstellen soll.

Zu Z 2, 4 und 5 (§ 4a Abs 3, § 5 Abs 1 und 8):

Nachdem die Bestimmungen über den Wohnsitz in der 16. FSG-Novelle neu geregelt wurden (der Ort der persönlichen Bindungen ist der Wohnsitz; Universitätsbesuch und Projektaufträge im Ausland ändern nicht den Wohnsitz.), sind sie nunmehr aufgrund Art 7 Abs 1 lit e und Art 7 Abs 3 lit b der Richtlinie 2006/126/EG noch anzupassen. In diesen Regelungen wird festgelegt, dass eine Erteilung und Verlängerung von Führerscheinen in einem Mitgliedstaat bei Schülern und Studenten zulässig ist, obwohl dieser Personenkreis keinen Wohnsitz im jeweiligen Mitgliedstaat hat. Dies wird in § 5 Abs. 1 und 8 ergänzt.

Für die Ausstellung von Duplikatführerscheinen gilt diese Regelung nicht. Hier ist ein Wohnsitz erforderlich. Schülern und Studenten kann so ein Führerschein nicht ausgestellt werden. Durch die gesetzliche Festlegung, dass ein Aufenthalt zum Zwecke des Studiums (oder Schulbesuchs) im jeweiligen Mitgliedstaat zu keiner Wohnsitzbegründung führt, ist auch die Regelung des § 4a Abs 3 anzupassen, die festlegt, wann im Fall einer Wohnsitzverlegung ins Ausland die Mehrphasenausbildung zu absolvieren ist. Dieser Abs 3 wird nun neu formuliert und zusätzlich zum Fall der Wohnsitzverlegung festgelegt, dass auch ein mindestens sechsmonatiger Auslandsaufenthalt innerhalb eines Jahres nach Erteilung der Lenkberechtigung von der Absolvierung der Mehrphasenausbildung befreit. Die Voraussetzung, dass die Wiederbegründung des Wohnsitzes (oder Aufenthaltes) in Österreich länger als ein Jahr nach Erwerb der Lenkberechtigung stattfinden muss, bleibt wie bisher aufrecht. Mit dem Abstellen auf den Aufenthalt werden nunmehr auch die Fälle der im Ausland Studierenden erfasst.

Gegen das diesbezügliche Änderungsvorhaben erheben wir keinen Einwand.

Zu Z 3 und 6 (§ 4 a Abs 5)

Der Kreis der berechtigten Institutionen für die Durchführung von Motorrad-Perfektionsfahrten und der praktischen Schulung für die Klassen A soll auf Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern ausgedehnt werden.

Diese geplante Ausdehnung der berechtigten Institutionen für Perfektionsfahrten und praktischen Schulungen wird von der Wirtschaftskammerorganisation insgesamt sehr skeptisch gesehen: Autofahrerclubs sind Organisationen, die sich weitgehend über Mitgliedsbeiträge finanzieren. Dies im Gegensatz zu Fahrschulen, die meist mittelständische Unternehmen (KMU) und gewerblich tätig sind und daher einen volkswirtschaftlichen Beitrag zum Standort Österreich leisten. Eine solche Öffnung hat maßgebliche Konsequenzen, die sorgfältig überlegt werden müssen.

Ein Großteil aller Fahrschulen sind Familienunternehmen, die auch in Zeiten hoher Arbeitslosigkeit weiterhin einen Bedarf an Fahr- und Fahrschullehrern anmelden. Es handelt sich hier um eine der wenigen Branchen, die regelmäßig auf Personalsuche ist und Mitarbeiter einstellt. Fahrschulen haben regionale Stärke, sie sind auch in strukturschwachen Gebieten und ländlichen Regionen vertreten.

Die geplante Ausweitung des Kreises der Berechtigten sollte unter gleichen Rahmenbedingungen für alle Berechtigten erfolgen. Die Fahrschulen haben angestelltes, sozialversichertes Personal, einen Kollektivvertrag mit Mindestgehältern und unterliegen Kontrollmechanismen, beispielsweise regelmäßigen Kontrollen der PLA (Gemeinsame Prüfung aller lohnabhängigen Abgaben). Darüber hinaus unterliegen sie einer weiteren Kontrolle durch die Fahrschulinspektion.

Bislang darf eine Fahrschulbewilligung nur natürlichen Personen erteilt werden. Daraus resultiert eine persönliche Haftung ohne Beschränkungen wie zB bei einer GmbH. Ein Fahrschulbesitzer muss seinen Betrieb grundsätzlich selbst leiten, er muss die Aufsicht über die Lehrtätigkeit ausüben, ist für die wirtschaftliche Gebarung zuständig, was notwendige Anwesenheitszeiten in der Fahrschule erfordert. Einen Geschäftsführer für alle Zweigstellen eines Clubs tragen solche Pflichten und Haftungen nicht.

Inwieweit das Vorhaben „*Ausdehnung der berechtigten Institutionen für Perfektionsfahrten und Aufstiegsschulung der Klasse A*“ der Maßnahme „*Erarbeitung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen insbesondere zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und einer nachhaltigen Mobilität*“ für das in der wirkungsorientierten Folgenabschätzung erwähnte Wirkungsziel „*Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit*“ Rechnung tragen soll, ist nicht nachvollziehbar. Schließlich sind die Fahrschulen jene Institutionen, die gerade im Rahmen von klima:aktiv wichtige Vorarbeiten zu diesem Ziel geleistet haben und permanent leisten. Und auch in Hinblick auf die Fahrschulautos gibt es enge Vorgaben, die eingehalten werden müssen. Die Fahrschulen sind dadurch gezwungen, ständig in ihren Fuhrpark zu investieren.

Die Formulierung „*geeignete Instruktoren*“ ist zu unbestimmt. Aus unserer Sicht sollten für Autofahrerclubs und Fahrschulen beim Schulungs- und Lehrpersonal dieselben Bestimmungen gelten. Neue, unbestimmte Rechtsbegriffe wären somit nicht erforderlich. Allenfalls sollten engen, den Fahr- und Fahrschullehrern entsprechende Eignungskriterien durch Verordnung festgelegt werden können.

Zu Z 7 (§ 23 Abs 1 und 5)

Gegen diese redaktionelle Anpassung erheben wir keinen Einwand.

Zu Z 9 (§ 36 Abs 1):

Gemäß § 16b Abs 1 letzter Satz ist die von den Fahrschulen durchzuführende ZMR-Anfrage von Gebühren befreit. Da es sich bei diesen Beträgen jedoch nach Auskunft des Bundesministeriums für Inneres offenbar nicht um Gebühren, sondern um Abgaben handelt, sind die Beträge für die ZMR-Anfragen von den Fahrschulen zu bezahlen. Diese Beträge werden von der BRZ GmbH als Dienstleister für das Führerscheinregister an das BMI überwiesen und dann den einzelnen Fahrschulen vorgeschrieben.

Nach den Materialien soll es vorkommen, dass einzelne Fahrschulen diese Abgaben für die gesetzlich vorgeschriebenen Anfragen an das Zentrale Melderegister an die BRZ GmbH nicht bezahlen. Nunmehr soll eine effektive Sanktionierungsmöglichkeit für diese Fälle geschaffen werden, nach der die Berechtigung, im Führerscheinregister zu arbeiten, bei besonders qualifizierten Fällen widerrufen werden kann. Dies soll der Fall sein, wenn die Beträge für das dem laufenden Jahr vorangegangene Jahr ganz oder teilweise nicht beglichen wurden. Im Übrigen werden seitens der BRZ GmbH Mahnungen versendet.

Es mutet widersprüchlich an, dass eine Fahrschule 1 Euro pro Abfrage entrichten muss, wenn das Gesetz ausdrücklich normiert, dass eben diese Anfrage von Gebühren befreit ist.

Wir fordern die ersatzlose Abschaffung der Gebühr von einem Euro für eine ZMR-Abfrage, weil in diesem Umfang von den Fahrschulen hoheitliche Aufgaben im Rahmen einer Hilfstätigkeit für die Behörde übernommen werden.

Darüber hinaus ist nicht einzusehen, weshalb die BRZ GmbH nicht in der Lage sein soll, ihre Außenstände wie jedes andere Unternehmen auch notfalls im Klagsweg geltend zu machen.

Zu Z 10 (§ 36 Abs 2a):

Gegen diese Änderung bestehen keine Einwendungen.

Abschließend fassen wir zusammen:

Beim Vollzug öffentlicher Aufgaben haben Staat und Bürger an der Wahrung der ordnungsgemäßen Rechtspflege ein großes Interesse. Gerade diese Argumente hat der VfGH stets als Grund für einen besonders starken Personenbezug im Hinblick auf Verantwortung und Haftung von Organisationen, denen öffentliche Aufgaben übertragen sind, herangezogen.

Es besteht ein öffentliches Interesse daran, dass die in der 17. FSG-Novelle zur Rede stehenden Tätigkeiten (Abwicklung einer Prüfung, Führung der entscheidenden Teile eines Verwaltungsverfahrens, Erteilung einer Berechtigung) in einer solchen Art und Weise vorgenommen werden, dass sie im Wesentlichen physischen Personen, die eine entsprechende Befähigung besitzen und dafür zur Verantwortung gezogen werden können, zugerechnet werden können. Dies trifft zwar auf Fahrschulen, nicht aber auf Vereine zu. Neben diesen rechtlichen Gründen gibt es noch eine Reihe ablauforganisatorischer Vorteile, die für eine Konzentration des Prüfungswesens auf die Fahrschulen sprechen.

- 5 -

Die Einbindung der Autofahrerclubs in den Kreis der berechtigten Institutionen zur Durchführung von Perfektionsfahrten und Aufstiegsschulungen für die Klasse A wird auch deshalb kritisch gesehen, weil die gesetzlichen Vorgaben für Fahrschulen restriktiver sind als für Vereine. So kann etwa einer Fahrschule die Berechtigung entzogen werden, wenn sich bei Überprüfungen heraus stellt, dass diverse Regeln nicht eingehalten werden. Dies wäre bei Autofahrerclubs nicht möglich und wäre demnach eine gravierende Ungleichbehandlung zulasten der Fahrschulen. Zudem werden Fahrschulen jährlich überprüft, ob auch alle Regeln eingehalten werden; für jeden Standort braucht eine Fahrschule eine Berechtigung. Akzeptabel wäre die beabsichtigte Einbindung der Vereine nur dann, wenn auch sie im Sinne der Gleichbehandlung und gleicher Rahmenbedingungen alle Kriterien einer Fahrschule erfüllen, jeder Standort über eine Berechtigung verfügt, jährliche Überprüfungen im selben Rahmen durchgeführt werden, bei nicht Einhaltung der Regeln die Berechtigung entzogen werden kann und Instruktoren und Fahr- und Fahrschullehrer dieselbe pädagogische und verkehrspsychologische Ausbildung vorweisen müssen.

Aus all diesen Gründen steht die WKO der geplanten Erweiterung des Kreises der berechtigten Institutionen zur Durchführung von Perfektionsfahrten und Aufstiegsschulungen der Klasse A sehr kritisch gegenüber.



Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin