

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte



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

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

Betrifft	GESETZENTWURF
Zi.	35
Datum:	23. JAN. 1996
Verteilt	23.1.96

Dr. Schiffrer *Mag. Peyrer*

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	DW	Datum
-	UV-6311	Hr Mag Ruziczka	2423 FAX 2105	15.12.95

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes
über den Führerschein

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

Die Präsidentin:

Eleonora Hostasch



Der Direktor:

iA


Ding Bernhard Engleder

Beilagen



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

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystr 2
1030 Wien

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	 <i>DW</i>	2423	<i>Datum</i>
167.650/6-I/6-95	U&V/6311/Hen Mag Ruziczka		FAX	2105	28.11.1995

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes über den Führerschein (Führerscheinggesetz - FSG)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte nimmt zu oa Gesetzesentwurf wie folgt Stellung:

Zu § 1 Abs 2

Das Lenken eines Kraftfahrzeuges ist mit bestimmten Ausnahmen nur mit einer "von der Behörde" erteilten Lenkberechtigung zulässig. Unter dem Begriff "Behörde" wird nach KFG und auch nach neuem Führerscheinggesetz (§ 37) stets eine "österreichische Behörde" subsumiert.

Hier sollte klargestellt werden, daß eine "im EWR-Raum zuständige Behörde" gemeint ist, um Probleme zu vermeiden, wenn es bspw darum geht, das Lenken mit einer in einem EWR-Staat erteilten, jedoch abgelaufenen Lenkberechtigung unter Sanktion zu stellen.

Zu § 2 Abs 1

Zunächst wird darauf hingewiesen, daß in dieser Regelung Begriffe wie "Eigenmasse" oder "Gesamtmasse" verwendet werden, die dem nationalen Recht (KFG) fremd sind. Im Zuge der

Novellierung des Kraftfahrzeuggesetzes müßten diese Begriffe in die Definitionen des § 2 KFG aufgenommen werden.

Zur Frage einer Lenkberechtigung für die Klasse A und der eventuellen Einführung einer Unterklasse A1 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Bundesarbeitskammer sieht vorerst keine Notwendigkeit, eine Unterklasse A1 (Lenkberechtigung für Krafräder bis zu einem Hubraum von 125 cm³ und einer maximalen Motorleistung von 11 kW) einzuführen. Eine Entscheidung darüber sollte erst getroffen werden (etwa in zwei Jahren), wenn tatsächlich gewährleistet ist, daß diese Fahrzeuge manipulationssicher und drehzahlbegrenzt sind und eine diesbezügliche Überprüfung durch die Kontrollorgane einfach zu bewerkstelligen ist. Derzeit wird in den EU-Gremien noch über die Manipulationssicherheit diskutiert; eine vorschnelle Zulassung dieser Fahrzeuge ist sicherlich der Verkehrssicherheit abträglich.

Angesicht der großen Anzahl von Kleinmotorrädern (Bestandsstatistik 1994: 9.819 Stück), die bisher nur in Österreich mit einer Lenkberechtigung für die Gruppe AK gelenkt werden dürften, sollte eine nationale Übergangsfrist von drei Jahren festgesetzt werden. Während dieses Zeitraumes sollten die gegenständlichen Fahrzeuge nur über einen "erweiterten Mopedausweis" gelenkt werden dürfen, für dessen Erteilung auch eine praktische Prüfung vorgesehen werden sollte. (Eine diesbezügliche, ergänzende Regelung müßte dann in § 33 eingefügt werden.) Darüber hinaus sollte im KFG eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach Kleinmotorräder ab Inkrafttreten des Führerscheingesetzes nicht mehr neu zugelassen werden können.

Sollte seitens des Gesetzgebers daran gedacht werden, bei Einführung einer Unterklasse A1 das Mindestalter für das Lenken von Motorfahrrädern (Mopeds) vom vollendeten 16. Lebensjahr auf das 15. Lebensjahr herunterzusetzen, weist die Bundesarbeitskammer auf ihre wiederholten ablehnenden Stellungnahmen sowie auf Untersuchungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit hin. Darin wird eindeutig ein Zusammenhang zwischen dem Eintrittsalter in den motorisierten Verkehr und den hohen Zahlen der Verkehrstoten und -verletzten hergestellt. Die Bundesarbeitskammer lehnt weiterhin die Herabsetzung des Mindestalters für Mopedlenker ab, weil dadurch die Verkehrssicherheit in der Alterskategorie der 15- bis 16-jährigen erheblich beeinträchtigt würde.

Zu § 2 Abs 2 Z 2

Der Klammerausdruck, der den Begriff "leichter Anhänger" präzisiert, könnte ersatzlos gestrichen werden, weil diese Definition in § 2 Z 2 KFG enthalten ist.

Zu § 2 Abs 2 Z 3

In Z 3 wird festgelegt, daß mit der Lenkberechtigung der Klasse C leichte Anhänger gezogen werden dürfen. Dies stellt eine Verschlechterung zur derzeitigen Gesetzeslage dar, da gemäß § 65 Abs 4 KFG auch **andere** als leichte Anhänger mit Kfz der Gruppe B und F (in dem dafür vorgesehenen Umfang) gezogen werden dürfen. Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer sollte diese Bestimmung aufrecht erhalten bleiben.

Ähnliches gilt für Gelenkfahrzeuge, die derzeit aufgrund einer Lenkberechtigung der Gruppe C gelenkt werden dürfen. In Zukunft wäre dafür eine Lenkberechtigung für die Klassen G + E erforderlich.

Darüber hinaus hat bisher die Lenkberechtigung der Gruppe C die Gruppen F und G umfaßt. Nach den Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes müßten die Klassen F und G separat erworben werden. Angesichts der Bestimmung des § 2 Abs 3, wonach die genannten beiden Klassen weiterhin nationale Lenkberechtigungen bleiben, sollte die bisherige Gesetzeslage beibehalten werden.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die unterschiedlichen Regelungen hinsichtlich des Umtausches von Lenkberechtigungen (§ 42) verwiesen: Führerscheine, die aufgrund der Kraftfahrverordnung 1947 ausgestellt wurden, erhalten aufgrund des Verweises hier im FSG auf § 133 Abs 2 und 3 KFG einen anderen Berechtigungsumfang als Führerscheine, die nach geltendem KFG ausgestellt wurden; wobei dieser Berechtigungsumfang jedoch - wie oben ausgeführt - nicht deckungsgleich sein muß. Hiezu wäre eine Klarstellung in Richtung einheitlicher Vorgangsweise bei Führerscheinumtausch wünschenswert.

Zu § 4 Abs 1

Hier wird der "Führerschein auf Probe" geregelt, wobei diese befristeten Lenkberechtigungen an Personen erteilt werden, "die **vorher** keine in- oder ausländische Lenkberechtigung besessen haben".

Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer ist dieser Halbsatz zu wenig präzise. Ziel dieser Bestimmung ist, daß nur jene Lenkberechtigungen auf zwei Jahre befristet werden, die erstmalig erteilt werden. Die bisherige Regelung des § 64a Abs 1 3. Satz KFG scheint durch die Formulierung des Entwurfes nicht abgedeckt; dabei wurden auch von § 64a Abs 1 3. Satz KFG die Fälle des § 75 Abs 2b KFG nicht abgedeckt, wodurch selbst nach der bestehenden Gesetzeslage Erteilungen nach diesen Entzügen als erstmalige Erteilungen gelten, und die Probezeit neu beginnt.

Nach Meinung der Bundesarbeitskammer sollte klar geregelt werden, daß bei Erteilung nach den verschiedensten Entziehungsmöglichkeiten, die sowohl im KFG als nunmehr auch im Führerschein-gesetz festgehalten sind, keine neuerliche Probezeit zu laufen beginnt.

Zu § 5 Abs 5

Von dieser Regelung über die Ausdehnung einer Lenkberechtigung müßten auch die Fälle einer Ausdehnung von Lenkberechtigungen für bestimmte Gruppen nach bestehendem KFG umfaßt werden. Dazu wäre eine Klarstellung in den Übergangsvorschriften möglich.

Zu § 5 Abs 6

Gleiches gilt für die Antragstellung auf Erteilung einer Lenkberechtigung.

Zu § 6 Abs 1

Unbeschadet der Stellungnahme zu Abs 3 und 4 sollte der Einleitungssatz wie folgt lauten: "Für die Zulassung zur Fahrprüfung und die Erteilung einer Lenkberechtigung gelten, sofern **die folgenden Abs sowie** die §§ 18, 19 und 20 keine anderslautenden Bestimmungen enthalten, ...".

Zu § 6 Abs 3

Grundsätzlich vertritt die Bundesarbeitskammer die Auffassung, daß die Bestimmungen über die Übungsfahrten (§ 122 KFG), die Lehrfahrten (§ 122a KFG) sowie die Ausbildungsfahrten (§ 122b KFG) aus Gründen der Übersichtlichkeit in das Führerscheinggesetz übernommen werden sollten. Die hier in Abs 3 und 4 sowie in § 19 vorgesehenen neuen Regelungen, die zum Teil nicht mit den bisherigen Bestimmungen über die Berufskraftfahrerausbildung sowie mit § 122a KFG über die Lehrfahrten übereinstimmen, bringen eine deutliche Verschlechterung für Lehrlinge zum Beruf "Berufskraftfahrer" mit sich.

Gemäß Abs 3 ist vorgesehen, daß ein Bewerber um eine Lenkberechtigung der Gruppe B mit der theoretischen und praktischen Ausbildung (Abs 2) frühestens sechs Monate vor Vollendung des 17. Lebensjahres beginnen darf, wenn Lehrfahrten (§ 122a KFG) beantragt werden. Damit ist jedoch einem Bewerber kaum gedient, weil die angestrebte Lenkberechtigung für Lehrlinge zur Berufskraftfahrerausbildung im Regelfall jene der Klassen C oder D ist. Daher sollte der erste Halbsatz des Abs 3 folgendermaßen lauten: "Bewerber um eine Lenkberechtigung der Klassen B, **C oder D** dürfen die Ausbildung gemäß Abs 2 frühestens sechs Monate vor Vollendung des 17. Lebensjahres beginnen, wenn ...".

Darüber hinaus wird befürchtet, daß sich aus der neuen Regelung erhebliche Mehrkosten für Lehrlinge ergeben werden, weil als Voraussetzung für die Erteilung der Klasse C auch die Ausbildung der Klasse B festgesetzt wird. Es wird daher angeregt, für den Lehrberuf Berufskraftfahrer in Österreich eine Ausnahme vom Erfordernis des separaten Erwerbs der Lenkberechtigungen für die Klassen B und C im FSG aufzunehmen und die bisherige Regelung beizubehalten, daß mit Erwerb der Lenkberechtigung der Klasse C auch jener der Klasse B umfaßt ist (siehe dazu auch Stellungnahme zu § 19).

Zu § 6 Abs 4

Die zu Abs 3 angeführten Bedenken bestehen zu Abs 4 gleichermaßen. Im Sinne einer praktikablen Lösung für Lehrlinge zum Beruf "Berufskraftfahrer" wird angeregt, den vorgeschlagenen Abs 4 nur auf Bewerber um eine Lenkberechtigung der Klasse B zur Anwendung zu bringen, die Ausbildungsfahrten nach § 122b KFG beantragen.

Für Antragsteller auf Lehrfahrten nach § 122a KFG, für die ua die Vollendung des 17. Lebensjahres **und** eine Ablegung der theoretischen Lenkerprüfung Voraussetzung sind, sollte in einem eigenen Abs 5 vorgesehen werden, daß die theoretische Fahrprüfung frühestens mit Vollendung des 17. Lebensjahres, die praktische Fahrprüfung frühestens vier Monate vor Erreichung des für die angestrebte Lenkberechtigung erforderlichen Mindestalters abgelegt werden darf (siehe dazu auch Stellungnahme zu § 19).

Dieser neue Absatz hätte darüber hinaus den Vorteil, daß er mit bestehenden Regelungen (§ 122a Abs 1 KFG, § 122a Abs 7 KFG) kompatibel wäre.

Zu § 7 Abs 3 Z 6

Als bestimmte Tatsache, bei deren Vorliegen eine Person nicht als verkehrszuverlässig gilt, wird gewertet, wenn jemand "bei Erteilung seiner Lenkberechtigung vorgeschriebene Bedingungen nicht einhält."

Gemäß § 5 Abs 3 hat **die Behörde** eine Lenkberechtigung zu erteilen, wenn ein Verfahren ergibt, daß die Voraussetzungen für die Erteilung vorliegen.

Es wird angeregt, die näheren Bedingungen, die ein Antragsteller bei Erteilung einer Lenkberechtigung einhalten muß, zu umschreiben oder klarzustellen, daß jemand dann als verkehrsunzuverlässig gilt, wenn er bestimmte Bedingungen oder Auflagen nicht erfüllt.

Zu § 7 Abs 3 Z 7

Hier wird normiert, daß jemand verkehrsunzuverlässig ist, wenn er ohne **gültige** Lenkberechtigung ein Kfz lenkt. Diese Ziffer sollte um den Tatbestand des Lenkens ohne Lenkberechtigung erweitert werden.

Zu § 8

Hier und in vielen weiteren Bestimmungen des Entwurfes wird der "erforderliche Befund einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle" erwähnt. Diese verkehrspsychologische Begutachtung

spielt insbesondere bei Entziehung und Erlöschen der Lenkberechtigung (§ 23), im Rahmen des Mehrfachtäter-Punktesystems beim Erreichen einer Punkteanzahl von acht Punkten (§ 26 Abs 2) sowie beim Erreichen von zwölf Punkten (§ 26 Abs 3) eine wesentliche Rolle.

Es wird bedauert, daß im vorliegenden Gesetzesentwurf nur sehr unwesentlich auf die Qualifikation der verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle eingegangen wird; umso größere Hoffnungen werden in die angekündigten Verordnungsbestimmungen gesetzt, in denen geklärt werden muß, was unter "geeigneter Einrichtung zur Durchführung verkehrspsychologischer Untersuchungen" zu verstehen ist.

Die Bundesarbeitskammer befürchtet, daß sich - so wie bisher - durch die Gesetzeslage ein Monopol ergeben wird, das nicht wünschenswert erscheint. Es ist allgemein bekannt, daß Monopole - gerade im Bereich der Gutachtertätigkeit - dazu neigen, ihre Meinung als die allein richtige zu betrachten und in aller Regel die Preise für ihre Dienstleistungen diktieren.

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte fordert daher, daß es durch die eindeutige Festsetzung von Mindeststandards hinsichtlich Kriterien, Voraussetzungen und Auflagen an verkehrspsychologische Untersuchungsstellen zu keinen Monopolbildungen kommen darf. Es ist nicht einzusehen, warum andere niedergelassene Psychologen, die diese Kriterien erfüllen, nicht herangezogen werden. Weiters sollte in die Verordnungsermächtigung des Abs 3 auch eine Regelung eingebaut werden, wonach der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Höchsttarife für die von der Untersuchungsstelle anzubietenden Leistungen festsetzen kann.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß diese Feststellungen über die verkehrspsychologischen Untersuchungsstellen im selben Maße auch für jene Einrichtungen zur Anwendung kommen müssen, die Einstellungs- und Verhaltenstrainings sowie diagnostische Fahrproben bzw Trainingsfahrten für Führerscheinbesitzer durchführen wollen.

Zu § 9 Abs 2 und 3

Nach Abs 2 ist eine Beobachtungsfahrt durchzuführen, "wenn das ärztliche Gutachten eine Beobachtung des Antragstellers beim Handhaben von Betätigungsvorrichtungen eines bestimmten, für

den Begutachteten umgebauten, Kfz erfordert." Nach Abs 3 darf hierfür nur ein Schulfahrzeug verwendet werden.

Die Bundesarbeitskammer spricht sich dafür aus, diesen Grundsatz - Verwendungspflicht für die Beobachtungsfahrt eines Schulfahrzeuges, erst in Ausnahmefällen ein anderes Kfz - im Sinne von behinderten Personen umzukehren; noch dazu setzt Abs 2 fest, daß es sich um **ein bestimmtes, für den Antragsteller umgebautes**, Kfz handeln muß. Dabei könnte in Analogie auf die bestehende Regelung von § 70 Abs 4 KFG zurückgegriffen werden.

Zu § 10 Abs 2

Die gemäß KDV geltenden Mindestausbildungsbestimmungen sehen eine Mindestschulung für die Gruppen C und E vor. Daran dürfte sich auch nach Inkrafttreten des FSG nichts ändern, zumal gemäß § 11 getrennte Fahrprüfungen für die Klassen C und E vorgesehen sind. Es wird daher ange-regt, in § 10 Abs 2 auch die Klasse E anzuführen.

Zu § 11 Abs 1 und 2

Die hier verwendeten Begriffe "Kraftfahrzeuge" müßten jeweils durch das Wort "Fahrzeuge" ersetzt werden, da sich die theoretische bzw praktische Fahrprüfung auch auf Anhänger bezieht und diese nach § 2 Z 2 KFG als Fahrzeuge definiert werden.

Zu § 14 Abs 1

Im letzten Satz sollten die Worte "... anzuhalten und ..." gestrichen werden, da dieses Anhaltegebot bereits in der StVO verankert ist.

Zu § 14 Abs 3

Da dieser Absatz Bestimmungen für die Fälle des Verlustes und des Diebstahls von Dokumenten enthält, sollten am Ende des letzten Satzes die Worte "... oder Diebstahls" ergänzt werden.

Zu § 15 Abs 2 Z 1

Hier sollte ebenfalls auf den Fall des Führerscheindiebstahls eingegangen werden.

Zu §§ 16 Abs 2 iVm 17 Abs 3, 26 Abs 5 und 32

Nach diesem Entwurf sollen vom örtlichen Führerscheinregister auch Personen erfaßt werden, die eine nicht in Österreich erteilte Lenkberechtigung besitzen und ihren Hauptwohnsitz in den Zuständigkeitsbereich einer österreichischen Behörde verlegt haben. Gemäß § 17 Abs 3 können dann Eintragungen entsprechender Punkte nach dem Mehrfachtäter-Punktesystem (§§ 26 ff) erfolgen, nach § 26 Abs 5 jedoch wieder nur bei jenen Personen, die ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben.

Im Zuge der Liberalisierung des Verkehrsmarktes werden ab 1.1.1997 Kabotagefahrten auch in Österreich gesetzlich ermöglicht; ab 1.7.1998 wird das Kabotageverbot gänzlich aufgehoben. Durch den Abschluß neuer, bilateraler Verkehrsabkommen mit osteuropäischen Staaten besteht für Österreich die Möglichkeit, im Rahmen des Kombinierten Verkehrs die sog "Anschlußkabotage" vom Kabotageverbot zu befreien. Dies alles bedeutet, daß zunehmend ausländische Lenker auf österreichischem Hoheitsgebiet unterwegs sein werden, die keinen Hauptwohnsitz in Österreich haben.

Die Bundesarbeitskammer schlägt daher vor, auch alle Lenker, die keinen Wohnsitz in Österreich begründen, sobald sie auffällig geworden sind, im Führerscheinregister aufzunehmen. Um eine Gleichbehandlung zwischen in- und ausländischen Lenkern zu erzielen, müßte hinsichtlich ausländischer Lenker eine Möglichkeit geschaffen werden, ihnen Punkte nach dem Mehrfachtäter-Punktesystem zuzurechnen, ihnen bei Erreichen einer bestimmten Punkteanzahl ein Lenkverbot in Österreich zu erteilen bzw ihnen im Sinne des § 32 das Recht abzuerkennen, von ihrem Führerschein in Österreich Gebrauch zu machen. Es darf auch darauf hingewiesen werden, daß diese Regelung in Analogie bereits für Lenker, die ohne Lenkberechtigung für die betreffende Klasse oder Unterklasse (§ 27 Abs 2 Z 6) bzw für jene, die überhaupt ohne Lenkberechtigung fahren (§ 27 Abs 3 Z 9), im vorliegenden Entwurf existiert.

Zu § 18 Abs 3

Nach § 12 Abs 3 ist die Prüfung für eine Lenkberechtigung der Klasse A auf **jedem** Fahrzeug der entsprechenden Klasse abzunehmen. Die hier in § 18 Abs 3 getroffene Regelung scheint damit in Widerspruch zu stehen. Es sollte zumindest in den einzelnen Regelungen auf die jeweils andere Bestimmung verwiesen werden.

Weiters sollte in Abhängigkeit zum Entwurf der 19. KFG-Novelle und dem Ergebnis des Begutachtungsverfahrens klargestellt werden, auf welche Fahrzeuge die zu erteilende Lenkberechtigung einzuschränken ist, wenn die Prüfung nicht auf einem Motorrad abgenommen wird. Nach dem geltenden KFG gibt es in den Definitionen (§ 2 Z 17) zwar noch den Begriff Motordreirad, der Entwurf der 19. KFG-Novelle sieht jedoch auch ein "dreirädriges Kraftfahrzeug" (§ 2 Z 4a) vor.

Zu § 19

Es wird auf die Stellungnahme zu § 6 Abs 3 und 4 verwiesen.

Eine weitere Verschlechterung für Berufskraftfahrerlehrlinge ergibt sich durch Abs 2: Einerseits wird hier normiert, daß eine Lenkberechtigung der Klasse C bereits vor Vollendung des 21. Lebensjahres erteilt werden kann, wenn der Antragsteller den erfolgreichen Abschluß des Lehrberufes "Berufskraftfahrer" nachweisen kann.

Andererseits ist im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten gerade das Begutachtungsverfahren zu einer Novelle der Verordnung über die Ausbildungsvorschriften für den Lehrberuf Berufskraftfahrer abgeschlossen worden, in dem - trotz striktester Ablehnung durch die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte - die Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse C als Voraussetzung für eine Lehrabschlußprüfung vorgesehen ist.

Sollte dieser Entwurf in Kraft gesetzt werden, hätte das zur Konsequenz, daß ein Lehrling keinen Führerschein bekommt, weil er die Lehrabschlußprüfung noch nicht absolviert hat, und andererseits nicht zur Lehrabschlußprüfung antreten kann, weil er keine C-Lenkberechtigung besitzt.

Die Bundesarbeitskammer spricht sich daher dafür aus, Abs 2 ersatzlos zu streichen, da durch EG-VO Nr 3820/85, Artikel 5, ohnedies gewährleistet ist, daß das Mindestalter für Fahrer von Schwerfahrzeugen grundsätzlich das 21. Lebensjahr ist und sie nur dann Fahrzeuge über 7,5 t Gesamtgewicht unter 21 Jahren lenken dürfen, wenn sie eine Berufskraftfahrerausbildung absolviert haben.

Weiters spricht sich die Bundesarbeitskammer dafür aus, in Analogie zu § 20 Abs 3 (Lenken von Fahrzeugen der Klasse D) auch hier in § 19 für das Lenken von Fahrzeugen der Klassen C1 und C eine Alkoholbegrenzung auf 0,1 Promille einzufügen.

Zu § 19 Abs 3

Die Lenkberechtigung für die Klasse C wird nunmehr auf fünf Jahre befristet; eine Verlängerung ist von einer ärztlichen Untersuchung abhängig. Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte fordert, daß die Lenkberechtigung für die Klasse C ab der Vollendung des 60. Lebensjahres nur mehr auf ein Jahr befristet erteilt wird, in Abhängigkeit von einer ärztlichen Untersuchung. Gerade im Hinblick auf das erhöht Risiko und die große Verantwortung, die mit dem Lenken von Schwerfahrzeugen und Omnibussen verbunden ist, sollte diese Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesetzt werden.

Zu § 20 Abs 1

Grundsätzlich wird hier angemerkt (gleiches gilt für die §§ 6 und 19), daß im vorliegenden Gesetztext im Sinne einer leichteren Überblickbarkeit auf die EG-VO Nr 3820/85 verwiesen werden sollte. Die Bestimmungen der genannten EG-VO über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr gelten zwar unmittelbar auch in Österreich, sind jedoch kaum bekannt.

Wird hier nun als Voraussetzung für eine Lenkberechtigung der Klasse D das vollendete 21. Lebensjahr genannt, so gilt dies nach der EG-VO nur in jenen Fällen, in denen der Fahrer eine Berufskraftfahrerausbildung absolviert hat oder mindestens ein Jahr lang im Güterverkehr Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 7,5 t gelenkt hat oder mindestens ein Jahr lang Personenverkehr im Umkreis von bis zu 50 km um den Standort des Fahrzeugs durchgeführt hat. Für alle anderen Fälle wäre somit mindestens die Vollendung des 22. Lebensjahres notwendig.

Zu § 20 Abs 2

Auch die Lenkberechtigung für die Klasse D sollte ab dem vollendeten 60. Lebensjahr auf ein Jahr befristet erteilt werden (vgl Stellungnahme zu § 19 Abs 3).

Zu § 22 Abs 6

Nach dieser Regelung ist für das Führen von Fahrzeugen durch Personen ohne Wohnsitz in Österreich bis zu einer Dauer von sechs Monaten allein die Vollendung des 18. Lebensjahres Voraussetzung.

Es wird angeregt, hinsichtlich des Mindestalters auf § 6 und die EG-VO Nr 3820/85 zu verweisen, da einerseits Überlegungen zur Einführung einer Klasse A1 in Österreich angestellt werden (siehe Stellungnahme zu § 2 Abs 1), andererseits für Lenker mit einer Lenkberechtigung für die Klassen C und D gemäß §§ 19 und 20 die Vollendung des 21. Lebensjahres erforderlich ist.

Zu § 23 Abs 2

Nach dem vorliegenden Entwurf kann die Entziehung der Lenkberechtigung auch nur hinsichtlich bestimmter Klassen oder Unterklassen ausgesprochen werden. Dieser Klassenentzug wirkt sich so aus, daß bei Entzug der Lenkberechtigung der Klasse B auch die Klassen C und D entzogen werden - nicht jedoch umgekehrt.

Diese Regelung führt gerade in der Sparte der Berufslenker immer wieder zu Härtefällen. Wird ihnen während ihresurlaubes oder am Wochenende wegen eines begangenen Deliktes mit ihrem Privatfahrzeug der Führerschein B entzogen, fehlt ihnen am darauffolgenden Arbeitstag die Berufsvoraussetzung für das Lenken eines Fahrzeuges der Klasse C oder D. Arbeitsrechtlich hat dies eine Entlassung zur Folge. Während für andere Arbeitnehmer ein Entzug der Lenkberechtigung weitestgehend ohne Konsequenz für ihre Berufstätigkeit bleibt, hat dies für Berufsfahrer eine existenzgefährdende Auswirkung.

Seitens der Bundesarbeitskammer wird nicht verkannt, daß ein Entzug der Lenkberechtigung in Österreich den Charakter einer Sicherungsmaßnahme hat, zum Unterschied von anderen Ländern, in

denen der Führerscheinentzug eine Strafe darstellt. Es wird jedoch angeregt, auch in Österreich für die Gruppe der Berufsfahrer ein Lenkverbot als Strafe einzuführen.

Desweiteren wird darauf hingewiesen, daß die im Entwurf vorgeschlagene Regelung dazu führen kann, daß einem Lenker eines Schwerfahrzeugs die Lenkberechtigung für die Klasse C entzogen, er jedoch weiterhin im Besitz der Lenkberechtigung für die Klasse D bleibt und ungehindert in der Personenbeförderung mit Omnibussen eingesetzt werden kann.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer sollte vorgesehen werden, daß in jenen Fällen, in denen ein Berufsfahrer "privat" gewisse Delikte begeht, nur die Lenkberechtigung der Klasse B entzogen wird (bzw ein Lenkverbot für das Lenken von Fahrzeugen der Klasse B ausgesprochen wird), damit der Lenker beruflich Fahrzeuge der Klasse C oder D weiterhin führen darf; diese Maßnahme sollte jedoch nur dann gesetzt werden, wenn es sich um eine erstmalige Begehung des Deliktes handelt bzw das Delikt nicht im Zusammenhang mit einem Unfall steht. Es sollte somit gewährleistet werden, daß einem Berufskraftfahrer, dem die Klasse A oder B entzogen wurde, die Ausübung seines Berufes mit Kraftfahrzeugen der Klasse C und D weiterhin möglich ist.

Zu § 24 Abs 2 und 3

Hier müßte richtigerweise auf § 23 Abs 5 statt auf § 23 Abs 4 verwiesen werden.

In Abs 3 genügt es nach Ansicht der Bundesarbeitskammer, vorzusehen, daß die Lenkberechtigung nur bis zur Beibringung der erforderlichen Gutachten entzogen bleibt. Da nicht angenommen werden kann, daß die Schuld der Nichtbeibringung von Gutachten ausschließlich auf Seiten des Führerscheinbesitzers liegt, ist der Mindestentzug von drei Monaten zu streichen.

Zu § 25 Abs 3

In diesem Absatz wird geregelt, daß bei der zweiten Übertretung gemäß § 39 Abs 3 Z 2 (dort wird auf § 41 - vorläufige Abnahme eines Führerscheines - verwiesen) eine kürzere Entziehungsdauer der Lenkberechtigung von zwei Wochen zur Anwendung kommt. Dies ist unverständlich. Möglicherweise war in dieser Bestimmung gedacht, auf eine andere Übertretung hinzuweisen.

Zu § 26 Abs 2

Mit Ausnahme des Entzugs der Lenkberechtigung auf die Dauer von mindestens zehn Monaten besteht kein Unterschied in den Konsequenzen für Führerscheinbesitzer beim Erreichen von acht Punkten zu jenen Fällen, in denen sie 12 angesammelt haben: In beiden Fällen wird über Gutachten einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle zunächst ermittelt, ob der Lenker die geistige Befähigung zum Lenken eines Kfz besitzt; besteht er diesen Test, muß er sich einem Einstellungs- und Verhaltenstraining bzw einer Nachschulung unterziehen. Es wird befürchtet, daß damit erhebliche Kosten verbunden sind.

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte spricht sich dafür aus, in den Fällen des Erreichens von acht Punkten von einer verkehrspsychologischen Untersuchung abzusehen.

Zu § 26 Abs 3

Wenn ein Lenker eine Punktzahl von 12 Punkten erreicht, ist ihm auf die Dauer von mindestens zehn Monaten der Führerschein zu entziehen.

Seitens der Bundesarbeitskammer wird darauf hingewiesen, daß im Deliktskatalog des § 27 gewisse Übertretungen angeführt werden, die nur von einer bestimmten Gruppe von Lenkern begangen werden können: Es handelt sich dabei hauptsächlich um Überschreitungen der Lenkzeit bzw Unterschreitungen der Ruhezeit, die nur jenen Lenkern anzulasten sind, die der EG-VO Nr 3820/85 unterliegen. Daraus ergibt sich, daß diese Lenker ein erhöhtes Risiko tragen, beruflich die Höchstpunktzahl rascher zu erreichen.

Es wird daher angeregt, für jene Lenker, die der EG-VO Nr 3820/85 unterliegen, entweder zwei "Punktekonten" einzurichten, wobei in das eine nur jene Punkte aufgenommen werden, die der Lenker als Privatperson erwirbt, in das andere jene Punkte, die dem Lenker in Ausübung seines Berufes zugeteilt werden, oder die Punktehöchstzahl mit 14 Punkten festzusetzen.

Zu § 27 Abs 1 Z 3

Die Bestimmung, daß für die Nichteinhaltung von im Führerschein eingetragenen Auflagen ein Punkt vergeben wird, ist zu allgemein gehalten und sollte hinsichtlich der Auflagenart präzisiert werden. Es erscheint zu weitreichend, zB das Nichtmitführen einer Ersatzbrille neben einer bereits vorgesehenen Geldstrafe auch noch mit einer Punktezurechnung zu ahnden.

Zu § 30 Abs 4

Ziel dieser Bestimmung soll ein erleichtertes Wiedererlangen der Lenkberechtigung für Personen sein, wenn ihnen der Führerschein zwar für mehr als 18 Monate abgenommen wurde, das Erlöschen der Lenkberechtigung nicht länger als 12 Monate zurückliegt. Durch die hier gewählte Formulierung werden alle Arten des Erlöschens einer Lenkberechtigung (§ 29 Abs 1) erfaßt. Hier müßte eine Klarstellung erfolgen.

Zu § 32 Abs 1

Wie bereits in der Stellungnahme zu § 16 Abs 2 angemerkt, müßte auch hier Vorsorge getroffen werden, daß Lenkern ohne Hauptwohnsitz in Österreich Punkte des Mehrfachtäter-Punktesystems zugerechnet werden können, und eine "Entziehung" der Lenkberechtigung beim Erreichen der Höchstpunktzahl erfolgt.

Weiters vertritt die Bundesarbeitskammer die Meinung, daß Z 2 (Fehlen des Nachweises einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) als Voraussetzung für eine Aberkennung einer ausländischen Lenkberechtigung gestrichen werden sollte; es erscheint sinnvoller, diese Regelung in § 86 Abs 1 KFG zu belassen. Dort ist dieser Tatbestand als Aberkennungsgrund des Zulassungsscheines angeführt.

Darüber hinaus sollte im zweiten Satz der Verweis auf § 34 gestrichen werden, da diese Regelung ausdrücklich auf das Verbot des Lenkens von Motorfahrrädern oder Invalidenkraftfahrzeugen zugeschnitten ist.

Zu § 32. Abs 2

Diese Bestimmung setzt fest, daß ein abgenommener ausländischer Führerschein im Falle eines Gegenseitigkeitsabkommens an den Herkunftsstaat zu übermitteln ist; aus Abs 1 ist zu schließen, daß er dem Besitzer bei seiner Ausreise wieder auszuhändigen ist. Diese Widersprüchlichkeit sollte beseitigt werden.

Zu § 37 Abs 4 Z 1

Wie bereits zu § 14 Abs 1 ausgeführt, handelt es sich bei der "Aufforderung zum Anhalten" um eine parallele Bestimmung zu § 97 StVO. Es sollte ausgeschlossen werden, daß es wegen desselben Deliktes zu einer Doppelbestrafung kommen kann.

Zu § 40 Abs 1 Z 4

Die zitierte Bestimmung (§ 39 Abs 3) paßt mit der in Klammer gesetzten Erklärung nicht zusammen. Hier sollte eine Klarstellung erfolgen.

Die Präsidentin:



Eleonora Hostasch



Der Direktor:



Dr Josef Cerny