



BUNDESARBEITSKAMMER

 PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
 1040 WIEN
 T 01 501 65

Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie
 Abt II/ST4 - Rechtsbereich Kraftfahrwesen
 und Fahrzeugtechnik
 Postfach 3000
 Stubenring 1
 1011 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMVIT- 170.706/0008- II/ST4/2005	UV-GSt/Li	Richard Ruziczka	DW 2423	DW 2105		16.8.2005

Bundesgesetz, mit dem das Führerschein-
 gesetz geändert wird (8. Novelle zum FSG);
 4. Novelle zur FSG-GesundheitsVO;
 5. Novelle zur FahrprüfungsVO;
 6. Novelle zur FSG-DurchführungsVO

Mit der gegenständlichen Novelle des Führerscheingesetzes (FSG) und den vorgeschlagenen Änderungen der FSG-Gesundheitsverordnung, der Fahrprüfungsverordnung sowie der FSG-Durchführungsverordnung ist seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie beabsichtigt, das Führerscheinerteilungsverfahren neu zu gestalten und gleichzeitig die Einführung des Scheckkartenführerscheines umzusetzen. Insbesondere sollen bisherige behördliche Aufgaben bei der Lenkberechtigungserteilung weitestgehend an die Fahrschulen ausgelagert werden. Die Fahrschule soll für die Kunden nach dem Prinzip des „One Stop Shop“ einzige Anlaufstelle sein. Fahrschulen, Ärzte, Aufsichtspersonen, Fahrprüfer, Führerscheinkartenproduzenten und Autofahrerklubs sollen Mitwirkungsrechte und -pflichten im Führerscheinregister erhalten. Unmittelbar nach bestandener Führerscheinprüfung soll künftig ein vorläufiger Führerschein ausgestellt werden, der befristet auf vier Wochen zum Lenken von Pkw innerhalb Österreichs berechtigt und möglichst rasch soll eine Umstellung der bestehenden Führerscheine auf Scheckkartenführerscheine erfolgen.

Laut Erläuterungen zur Gesetzesnovelle hätte dieses Projekt, an dem die VertreterInnen der Bundesländer, der Autofahrerklubs, des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, der Wirtschaftskammer (WKÖ) und der Fahrschulen drei Jahre beratend beteiligt waren, nicht jedoch die Bundesarbeitskammer (BAK), ua die Vorteile, dass „Kunden/Bürger“ nur mehr eine einzige Ansprechstelle hätten, dass es keine Bindung an eine bestimmte örtlich zuständige Behörde gäbe, den Scheckkartenführerschein, den Abbau von Verwal-

tungsaufwand der Behörden sowie für die Fahrschulen eine „stärkere Kundenbindung durch die zentrale Stellung im Verfahren.“

Allgemeines zur 8. FSG-Novelle:

Grundsätzlich erscheint die Verwirklichung einiger Ideen der Begutachtungsentwürfe aus Sicht der BAK wünschenswert, gehen sie doch zT auf langjährige Forderungen der BAK zurück (zB: „keine Bindung an eine bestimmte örtlich zuständige Behörde“, „mehr Transparenz durch jederzeitige Information über den aktuellen Verfahrensstand“, „One Stop Shop“). Darüber hinaus liegt im Österreichischen Parlament seit Frühjahr 2002 ein Antrag auf ein neues Fahrschulgesetz vor, der ebenfalls einige der jetzigen Vorschläge enthält, aber von den Regierungsparteien bislang abgelehnt wird.

Trotz positiver Ansätze erscheinen die oa Novellierungsentwürfe übereilt und schlecht vorbereitet. **Die BAK lehnt daher die Änderungsvorschläge, insbesondere die Auslagerung von Behördenaufgaben an die Fahrschulen, zum gegenwärtigen Zeitpunkt strikt ab**, da bei bestehender Gesetzeslage die Qualität der Fahrschulen nicht gewährleistet ist und wesentliche Nachteile für FührerscheinabsolventInnen zu befürchten sind.

Die für KonsumentInnen - einerseits hinsichtlich der Ausbildungsqualität, andererseits hinsichtlich der finanziellen Belastung - sehr nachteilige Situation wird durch folgende Fakten untermauert:

- Es gibt derzeit keine wirksame Aufsicht und Kontrolle der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen für Fahrschulen. Das führt beispielsweise zu einer intransparenten Preispolitik der Fahrschulen, sodass sich FührerscheinkandidatInnen nicht über Gesamtausbildungskosten informieren können und durch mangelhafte Preisangaben ein Vergleich unmöglich gemacht wird.
- In einem laufenden Kartellverfahren gegen Fahrschulen im Raum Graz hat die Bundeswettbewerbsbehörde nicht nur wettbewerbsrechtlich bedenkliche Sachverhalte sondern auch gesellschaftsrechtlich problematische, zT undurchschaubare Konstruktionen kritisiert.
- Neben einem Verfahren beim österreichischen VfGH ist derzeit vor dem EuGH ein Vorabentscheidungsverfahren gemäß Art 234 des EG-Vertrages (Rechtssache C-117/05) anhängig, in dem die Bedeutung der Bestimmung des § 109 Abs 1 lit j KFG geklärt werden soll, wonach eine Fahrschulbewilligung nur Personen erteilt werden darf, „die noch keine Fahrschulbewilligung besitzen“.

Diese Umstände sowie die zu klärende Vorfrage, in wie weit die österreichischen Bestimmungen über die Fahrschulbildung mit der Dienstleistungsfreiheit der EU in Einklang stehen, sprechen eindeutig für eine **Änderung der Rahmenbedingungen vor einer Übertragung behördlicher Aufgaben** an die Fahrschulen.

Daneben gibt es weitere wesentliche Problembereiche der Fahrschulbildung, die bereinigt werden müssen, **bevor** durch die Auslagerung von behördlichen Verfahrensschritten eine „stärkere Kundenbindung“ an die Fahrschulen erfolgt:

- Seit Jahren ist eine neutrale Überarbeitung der Führerscheinprüfungsfragen durch unabhängige ExpertInnen überfällig.
- Die Fahrschul-/FahrlehrerInnenausbildung ist zu reformieren und hat in unabhängigen FahrlehrerInnenausbildungsinstituten zu erfolgen und nicht durch die Fahrschulen.
- Für Fahrschulen und FahrlehrerInnenausbildungsstätten sind regelmäßige Qualitätskontrollen erforderlich.
- Es sind im Gesetz Musterbedingungen für Fahrschulausbildungsverträge, in denen die Basisleistungen angeführt werden, zu normieren, um KonsumentInnen Preis-Leistungsvergleiche zu ermöglichen.

Insbesondere die sogenannten „gewerberechtlichen“ Bestimmungen (wie zB das Witwen- und Waisenfortbetriebsrecht, die Beschränkung der Bewilligung nur auf „natürliche Personen“, die Vertrauenswürdigkeit, Leistungsfähigkeit, das Diplom der Fakultät Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen technischen Universität oder Reifeprüfung an einer HTL mit Maschinenbau oder elektrotechnischer Richtung, die Beschränkung auf eine Fahrschulbewilligung im Bundesgebiet) wirken zum Teil extrem wettbewerbsfeindlich. Während in allen anderen Wirtschaftszweigen in Österreich großer Wert auf Liberalisierung gelegt wird, findet im Fahrschulwesen genau das Gegenteil statt. Dies führt zu hohen Ausbildungskosten, zu mangelnder Markttransparenz und lässt auch Fragen hinsichtlich der Ausbildungsqualität zu, wenn man sich Verkehrsunfallbilanzen im europäischen Vergleich ansieht.

Die BAK hat - spätestens seit Einführung des „Mehrphasenführerscheins“ - mehrfach verlangt, dass es in Österreich zu einer Gesamtreform des Fahrschulwesens kommen muss. Die Palette von Maßnahmenvorschlägen der BAK reicht vom erleichterten Zugang zur Fahrschulbewilligung nach objektiven Zugangskriterien, der Möglichkeit, auch als juristische Person eine Fahrschulbewilligung zu erlangen, der Reform der FahrlehrerInnenausbildung und -weiterbildung, der verstärkten Überwachung der Ausbildungsinstitute bezüglich der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften (Qualitätskontrolle!), bis hin zur verbesserten Informationspflicht der Fahrschulen über Preise und Leistungen. Es wird daher neuerlich gefordert, die Bestimmungen der Fahrschulausbildung einer grundsätzlichen Überarbeitung zu unterziehen, um die Ausbildungsqualität zu verbessern und faire Voraussetzungen für die Auslagerung von Behördenaufgaben an die Fahrschulen zu schaffen.

Als **zusätzliche Argumente**, die **gegen den Novellierungsentwurf** zum jetzigen Zeitpunkt sprechen, führt die BAK folgende Punkte an:

- In den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf gelingt es in keiner Weise, die **finanziellen Auswirkungen** der Gesetzesänderungen darzustellen. Mehrfach wird darauf verwiesen, dass keine detaillierten Angaben getroffen werden könnten, weil viele Faktoren „zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststehen“. Es handelt sich daher um grobe Schätzungen des finanziellen Mehraufwandes der Behörden durch die Umgestaltung des Führerscheinregisters (größter Teil: rd 700.000 € Programmierkosten plus „voraussichtlich 150.000 €/Monat“ für den

laufenden Betrieb) und vage Angaben zu Einsparungspotentialen („generell mit 15 – 25 %“), die eine seriöse Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses des Novellierungsvorschlages nicht zulassen.

- Durch die Einführung des Scheckkartenführerscheins wird es zu **Mehrkosten für KonsumentInnen bei der Führerscheinausstellung** kommen. In den Erläuterungen wird das durch den Satz angedeutet: „Es ist daher davon auszugehen, dass sich der Preis für den **Scheckkartenführerschein um 9 € bewegen wird**“. Ausdrücklich ist dieser „Kostenersatz“ im gegenständlichen Entwurf jedoch nur für die Ausstellung von Führerscheinen der Klassen C bzw D geregelt, die alle fünf Jahre erneuert werden müssen. Auch ohne Erwähnung im Entwurfstext oder den Erläuterungen geht die BAK jedoch davon aus, dass als Konsequenz des vorliegenden Entwurfes auch die „Gebühr bei Abholung des Führerscheins“ (§ 14 Gebührengesetz) aller anderen Klassen von derzeit 55 € auf 64 € angehoben wird.
- Die Festsetzung der gesetzlichen Bestimmungen zur **Einführung des Scheckkartenführerscheins** ist **voreilig**, da die umzusetzende EG-Führerscheinrichtlinie noch nicht endgültig beschlossen ist. In den Erläuterungen zur 6. Novelle der FSG-Durchführungsverordnung wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass zum Scheckkartenführerschein „Vorgaben des Entwurfes von Anhang I der 3. Führerscheinrichtlinie entnommen“ wurden, „obwohl das EU-Mitentscheidungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist, dh die 3. Führerscheinrichtlinie noch nicht in Geltung steht. **Es sind in diesem Zusammenhang auf EU-Ebene noch einige grundsätzliche Dinge zu klären**“. Daher konnte beispielsweise auch noch kein Muster des Scheckkartenführerscheins in Anlage 1 der FSG-Durchführungsverordnung abgebildet werden, weil das Aussehen der Karte derzeit noch nicht feststeht.
- Damit verbunden erscheint auch die **rasche Einführung eines „vorläufigen Führerscheins“ nicht notwendig**, zumal die in den Erläuterungen angeführten **Vorteile von der BAK bezweifelt** werden:

Als Vorteil wird vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angegeben, dass durch die Ausstellung eines „vorläufigen Führerscheins“ unmittelbar nach Bestehen der praktischen Fahrprüfung eine „sofortige Fahrmöglichkeit“ eingeräumt wird. Allerdings ist die Gültigkeit des vorläufigen Führerscheins mit maximal vier Wochen und auf Österreich beschränkt. Erst wenn vom Führerscheinwerber die Bezahlung sämtlicher Gebühren nachgewiesen wurde, kann ein Produktionsauftrag für den Scheckkartenführerschein erfolgen, dessen Herstellung laut Erläuterungen zehn bis vierzehn Tage dauern kann.

Werden die Gebühren spät bezahlt, kann es dazu kommen, dass man vier Wochen nach der Fahrprüfung keinen Führerschein mehr besitzt, weil der Scheckkartenführerschein noch nicht produziert wurde. Im günstigsten Fall kann ein Besitzer einer Lenkberechtigung frühestens erst zehn bis vierzehn Tage nach bestandener Fahrprüfung ein Fahrzeug auch im Ausland lenken. Dem gegenüber kann man sich jedoch nach derzeitiger Verwaltungspraxis den voll gültigen Führerschein in vielen Fällen noch am Tag der Fahrprüfung, spätestens jedoch am nächsten Arbeitstag bei der zuständigen Behörde abholen.

Konkretes zur 8. FSG-Novelle:**Zu Z 6 (§ 5 Abs 3 Z 4):**

Wie bereits im allgemeinen Teil der Stellungnahme ausgeführt, spricht sich die BAK gegen die Übertragung behördlicher Aufgaben an die Fahrschulen aus. Daher ist der Antrag auf Erteilung der Lenkberechtigung nicht bei einer Fahrschule zu stellen, sondern – wie es schon bisher möglich war – bei der Behörde, in deren Sprengel die vom Antragsteller besuchte Fahrschule ihren Sitz hat; diese hat auch weiterhin darüber zu entscheiden.

Zu Z 8 (§ 6 Abs 4):

Nachdem die BAK die sofortige Einführung des Scheckkartenführerscheins und damit verbunden den vorläufigen Führerschein ablehnt, ist auch die Bestimmung beizubehalten, wonach die praktische Fahrprüfung frühestens zwei Wochen vor Erreichen des für die angestrebte Lenkberechtigung erforderlichen Mindestalters abgelegt werden darf.

Zu Z 17 bis 18 (§§ 13 bis 15):

Die BAK spricht sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt gegen die neuen Bestimmungen der §§ 13 bis 15 über die Ausstellung des vorläufigen Führerscheines sowie des Führerscheines aus, weil sie im Zusammenhang mit den Regelungen zum Scheckkartenführerschein vor Beschluss der 3. Führerscheinrichtlinie auf EU-Ebene als verfrüht erscheinen.

Der vorläufige Führerschein soll eine Gültigkeit von vier Wochen haben, die in keinem Fall verlängert werden kann. In den entsprechenden Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass es „Sache des Führerscheinbesitzers“ ist (Abklärung mit Behörde), falls nach zwei Wochen der Führerschein noch nicht zugegangen ist.

Nach Ansicht der BAK kann es diesbezüglich zu nicht selbstverschuldeten Härtefällen kommen. Es muss daher in diesen Fällen die Möglichkeit einer Verlängerung eingeräumt werden.

In § 13 Abs 6 müsste die Bezeichnung „Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ durch „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt werden.

Zu Z 24 (§ 16 bis 17):

Wie bereits im allgemeinen Teil der Stellungnahme ausgeführt, spricht sich die BAK gegen die Übertragung behördlicher Aufgaben an die Fahrschulen aus. Daher sind die geltenden Bestimmungen über Datenschutz, örtliches und zentrales Führerscheinregister weiter beizubehalten.

Zu Z 25 (§ 20 Abs 4 und § 21 Abs 2):

Hier sollen laut Entwurf die Verlängerungen der C- und D-Lenkberechtigungen nach jeweils fünf Jahren weiterhin zwar gebührenfrei bleiben, für den zwingend vorgesehenen Scheckkartenführerschein soll jedoch von der Behörde ein Kostenbeitrag vom Führerscheinbesitzer in der Höhe von 9 € eingehoben werden.

Die BAK lehnt - wie oben ausführlich begründet - die sofortige Einführung des Scheckkartenführerscheins ab. Darüber hinaus wird hier ausdrücklich festgehalten, dass diese neuerliche, neben den 70 € für die Fahrerkarte, zusätzliche finanzielle Belastung für Lkw- und Buslenker inakzeptabel ist.

(Pikantes Detail am Rande: Den Erläuterungen zum gegenständlichen Gesetzesentwurf ist zu entnehmen, dass „die Fahrerkarte beim digitalen Kontrollgerät mit Versendung 7,50 € kostet, tatsächlich muss jedoch jeder Lkw- und Buslenker aufgrund § 6 Kontrollgerätekartenvorordnung 70 € dafür bezahlen!)

Zu Z 49 (§ 40):

Nach diesem Vorschlag dürfen zwar alte Führerscheine weiter verwendet werden, durch die Einfügung, dass sie „weder ergänzt noch verlängert werden“ dürfen, ist jedoch bei jeder Änderung des Führerscheins ein Zwangsumtausch in einen Scheckkartenführerschein vorgesehen.

Aus Sicht der BAK besteht dazu aber keine Notwendigkeit, nur wer unbedingt einen Scheckkartenführerschein erwerben will, soll einen solchen beantragen können.

Allgemeines zur 5. Novelle zur FahrprüfungsVO:

Da seitens der BAK die wesentlichen Inhalte der 8. FSG-Novelle betreffend einer Neugestaltung des Führerscheinerteilungsverfahrens und der Einführung des Scheckkartenführerscheins zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt werden, kann auch dem Entwurf zur 5. Novelle zur FahrprüfungsVO nicht zugestimmt werden.

Konkretes zur 5. Novelle zur FahrprüfungsVO:

Zu Z 1 (§ 3 Abs 5):

Die Regelung über die Anforderung einer Aufsichtsperson durch die Fahrschule kann für KandidatInnen zu erheblichen Zeitverzögerungen führen: Die Fahrschule hat laut neuem zweiten Satz erst dann die Beistellung einer Aufsichtsperson bei der Behörde anzufordern, „wenn zumindest sechs KandidatInnen für die theoretische Fahrprüfung vorhanden sind“. Erst der neue dritte Satz, wonach die Fahrschule die entstandene Differenz in den Gebühren tragen muss, wenn weniger als sechs KandidatInnen vorhanden sind, relativiert diese Bestimmung.

Die BAK spricht sich für die Streichung des zweiten Satzes von § 3 Abs 5 aus, damit eine geringe Teilnehmerzahl eines Fahrschulkurses nicht zur Absage von Prüfungen führt.

Laut neuem vierten Satz hat die Aufsichtsperson wie bisher die Identität der KandidatInnen festzustellen. Damit es zu keinen Unklarheiten und keinen Störungen für die FahrschülerInnen während der Fahrprüfung kommt, muss dies auch weiterhin stattfinden - „bevor das Prüfungsprogramm beginnt“. Der vierte Satz dieser Bestimmung müsste dementsprechend ergänzt werden.

Zu Z 2 (§ 6 Abs 1a):

Hier gilt analog das zu Z 1 Ausgeführte: Fahrschulen sollen nicht erst dann die Beistellung eines Fahrprüfers anfordern müssen, „wenn sie eine entsprechende Auslastung des Prüfers garantieren“ können. Auch hier ist der Bedingungssatz zu streichen.

Zu Z 4 (§ 6 Abs 9 bis 12):

Die BAK lehnt die Einführung eines vorläufigen Führerscheins derzeit ab und verlangt einen detaillierteren Inhalt des neuen Kostenblattes. Aus Sicht der BAK sind hier im Interessen der KonsumentInnen sämtliche Kostenarten mit den entsprechenden Gebührensätzen ausdrücklich aufzuzählen und festzuhalten.

Zu Z 6 (§ 11 Abs 2):

Die BAK lehnt die Übertragung der behördlichen Aufgaben an die Fahrschulen ab.

Zu Z 8 (§ 15 Abs 2):

Die neue Regelung, dass eine Prüfung noch „vor dem Kalendertag, an dem die praktische Fahrprüfung stattfinden soll,“ abgesagt werden kann, wird seitens der BAK begrüßt. Allerdings fordert die BAK in diesem Zusammenhang, dass im Interesse der KonsumentInnen ausdrücklich Verhinderungsgründe im Verordnungstext aufgezählt werden.

Allgemeines zur 6. Novelle zur FSG-DurchführungsVO:

Da seitens der BAK die wesentlichen Inhalte der 8. FSG-Novelle betreffend einer Neugestaltung des Führerscheinerteilungsverfahrens und der Einführung des Scheckkartenführerscheins zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt werden, kann auch dem Entwurf zur 6. Novelle zur FSG-DurchführungsVO nicht zugestimmt werden.

Konkretes zur 6. Novelle zur FSG-DurchführungsVO:**Zu Z 10 (§ 4):**

Analog zur Stellungnahme zum Entwurf zur 8. FSG-Novelle Z 25 lehnt die BAK den Kostenbeitrag von 9 € für den Scheckkartenführerschein für Lkw- und Buslenker strikt ab.

Mit freundlichen Grüßen

VP der BAK Johann Kalliauer
iV des Präsidenten

Maria Kubitschek
iV des Direktors