



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/ST1 (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- 170.706/0011 -IV/ST1/2015	UV/GSt/Ru/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423 DW 2105	24.10.2016

Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird Verordnung des BMVIT über das Alternative Bewährungssystem mittels Alkoholwegfahrsperr (18. FSG-Nov und ABSV)

Mit der oa Gesetzesnovelle und dem oa Verordnungsentwurf sollen mehrere Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Dazu zählen die Verlängerung der allgemeinen Probezeit von zwei auf drei Jahre und die Erweiterung des Katalogs der Probeführerscheindelikte um das Delikt Benützung von Mobiltelefonen am Steuer, die Aufnahme des Ausbildungsinhaltes Risikokompetenz in die Mopedausbildung und -prüfung, die Umstellung der Mopedprüfung ausschließlich auf eine Computerprüfung sowie die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für das System der Alkoholwegfahrsperr auf Verordnungsebene im Rahmen eines wissenschaftlichen Versuchs. Darüber hinausgehend wird zur Förderung der Elektromobilität die 3.500 kg-Grenze der Lenkberechtigungsklasse B für elektrische Fahrzeuge des Gütertransportes auf 4.250 kg angehoben.

Grundsätzlich werden die meisten Änderungsvorschläge der Gesetzesnovelle und des Verordnungsentwurfes seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) befürwortet. Zum Alternativen Bewährungssystem regt die BAK jedoch an, nochmals zu überprüfen, ob einzelne Voraussetzungen abgemildert werden könnten (wie zB dass jedenfalls die Hälfte eines Entzuges abgewartet werden muss), um die Akzeptanz für das neue System zu erhöhen.

Zu einzelnen Bestimmungen der **18. FSG-Novelle** wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1 (§ 2 Abs 1a):

Die BAK begrüßt grundsätzlich diese zur Förderung der Elektromobilität gedachte Möglichkeit, dass Elektrofahrzeuge, die im Güterverkehr eingesetzt werden, mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 4250 kg unter gewissen Voraussetzungen mit Klasse B gelenkt werden dürfen.

Seitens der BAK wird jedoch darauf hingewiesen, dass es neben dem FSG andere Gesetze gibt, die besondere Ausstattungs- bzw. Verhaltensvorschriften vorsehen, in Abhängigkeit davon, ob das Fahrzeug unter oder über 3,5 t höchstzulässige Gesamtmasse aufweist. Hier müssten zusätzliche Ausnahmeregelungen für diese Fahrzeuge geschaffen werden. Insbesondere ist beispielsweise an folgende Gesetzesbestimmungen gedacht:

- Nach § 24 KFG und der EG-VO 561/2006 muss in Fahrzeuge über 3,5 t ein digitaler Fahrtenschreiber eingebaut werden; nach Art 13 Abs 1 lit f der EG-VO 561/2006 gibt es zwar die Möglichkeit, Fahrzeuge mit Elektroantrieb im Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens auszunehmen, diese Ausnahme müsste jedoch auch ins KFG übernommen werden.
- Nach § 1 Güterbeförderungsgesetz kommen hier weitere, über das Kleintransportgewerbe hinausgehende, Regelungen des Güterbeförderungsgesetzes zur Anwendung, wenn das Gewicht des Fahrzeugs 3,5 t übersteigt.
- Gemäß § 6 Bundesstraßenmautgesetz unterliegt die Benutzung von Mautstrecken mit Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der fahrleistungsabhängigen Maut.

Zu 2 (§ 4 Abs 1):

Die Verlängerung der Probezeit von 2 auf 3 Jahre sowie die Aufnahme der Missachtung des Handyverbotes in den Deliktskatalog des Probeführerscheines wird von der BAK positiv als Maßnahme der Hebung der Verkehrssicherheit für jugendliche Fahranfänger beurteilt.

Aus Sicht der BAK ist es allerdings unverständlich, warum LenkerInnen der Klasse F, die ab dem 16. Lebensjahr Traktoren jeder Größe lenken dürfen, davon ausgenommen sind. Die BAK regt daher an auch Lenkberechtigungen der Klasse F den Probeführerscheinbestimmungen zu unterwerfen.

Zu den Bestimmungen der **Verordnung über das Alternative Bewährungssystem mittels Alkoholverbot** nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Der Grundgedanke, dass Personen, deren Lenkberechtigung an sich wegen eines Alkoholdelikts zu entziehen wäre, diesen Entzug zum Teil vermeiden können, wenn sie freiwillig in das Alternative Bewährungssystem (ABS) einsteigen und sich den Auflagen dieses Systems unterwerfen, wird seitens der BAK positiv bewertet. Ebenfalls befürwortet wird die Konzeption der neuen Vorschriften als wissenschaftlicher Versuch, der eine sorgsame Evaluierung und allfällige Ausweitung des ABS gewährleisten kann.

Seitens der BAK wird allerdings festgestellt, dass die Voraussetzungen des ABS so hoch angesetzt wurden, dass nur eine sehr geringe Anzahl von freiwilligen Teilnehmern am ABS zu erwarten ist. Derzeit werden im ABS-Entwurf folgende Voraussetzungen genannt:

- Die Hälfte der Zeit des Führerscheinentzuges muss zunächst abgewartet werden, bevor man in das ABS wechseln kann.

- Der Einstieg erfolgt erst bei Alkoholdelikten ab 1,2 Promille und somit erst ab einer Mindestentzugsdauer von vier Monaten.
- Die Teilnahme am ABS ist nur für Personen mit der Lenkberechtigung der Klasse B möglich.
- Die Dauer unter ABS beträgt mindestens sechs Monate; beträgt jedoch im Normalfall die zweite Hälfte der Entzugsdauer.
- Für die Teilnahme am ABS-Programm dürfen nur Fahrzeuge mit eingebautem Alkolockgerät gelenkt werden.
- Alle zwei Monate muss ein Mentoringgespräch besucht werden.
- Die von der Behörde im Entzugsbescheid angeordneten begleitenden Maßnahmen (Nachschulung, amtsärztliches Gutachten, verkehrspsychologische Untersuchung) müssen vor Eintritt in das ABS absolviert worden sein.
- Die Ausstellung eines eigenen Führerscheines mit Zahlencode 69 ist erforderlich, nach Beendigung des ABS muss wieder ein neuer Führerschein ausgestellt werden.
- Pro Jahr ist mit Kosten (für Ein- und Ausbau des Gerätes, für zweimalige Ausstellung eines neuen Führerscheins, für die Gerätemiete und die Mentoringgespräche) von insgesamt rd 3.000 Euro zu rechnen.

In den Vorgesprächen zur Einführung dieses ABS-Systems wurde stets das Argument hervorgehoben, dass damit die Mobilität des ABS-Teilnehmers aufrechterhalten und in vielen Fällen auch die Möglichkeit geschaffen wird, seinen Beruf weiter auszuüben. Seitens der BAK wird auch anerkannt, dass es sich um eine alternative Möglichkeit zum Führerscheinentzug handelt und die gesamte Maßnahme auf Freiwilligkeit beruht – es ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, eine „Resozialisationsmaßnahme“ statt eines Entzuges ohne Bewährung einzuführen. In Anbetracht der Fülle von strengen Auflagen, stellt sich die Frage, ob dieses System in ausreichendem Maße in Anspruch genommen wird, um für eine Analyse dieses wissenschaftlichen Versuches aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten. Die BAK regt daher an, nochmals zu überprüfen, ob einzelne Voraussetzungen abgemildert werden könnten (wie zB dass jedenfalls die Hälfte eines Entzuges abgewartet werden muss), um die Akzeptanz für das neue System zu erhöhen.

Zu § 1 Abs 3:

Nach dem Vorschlag ist vorgesehen, dass in das ABS nur hinsichtlich der Lenkberechtigungsklasse B eingestiegen werden kann. Alle übrigen Klassen sollen für die gesamte ABS-Dauer entzogen bleiben.

Seitens der BAK wird darauf hingewiesen, dass BerufslenkerInnen damit keine Chance haben, das ABS in Anspruch zu nehmen. Selbst solche LenkerInnen mit Führerscheinklasse B tun sich mit der Alternative schwer, weil das Gerät dann letztlich auch in das (zumeist) auf den Arbeitgeber zugelassene Kfz einzubauen wäre. Die BAK regt daher an, im nächsten Schritt bei einer Überarbeitung des ABS Überlegungen in die Richtung anzustellen, wie auch BerufskraftfahrerInnen am ABS teilnehmen können.

Die vorgeschlagene Bestimmung des § 1 Abs 3 ist letztlich auch deshalb zu hinterfragen, weil es durchaus vorstellbar ist, dass Unternehmen in ihre Lkw oder Busse freiwillig

Alkolock-Geräte einbauen lassen, um ihren KundInnen zu zeigen, dass sie nur LenkerInnen einsetzen, die die gesetzliche 0,1 Promille-Grenze befolgen. Sollte diesen LenkerInnen tatsächlich einmal im privaten Bereich eine Alkoholisierung unterlaufen, sollten diese Personen durchaus auch am ABS teilnehmen können.

Über den Entwurf hinausgehend weist die BAK in Zusammenhang mit der gegenständlichen Novelle des Führerscheingesetzes einmal mehr auf die aus ihrer Sicht überflüssige Ausnahmebestimmung in § 14 Abs 2 hin, nach der LenkerInnen von Traktoren (Zugmaschinen) im Umkreis von 10 km zum dauernden Standort des Fahrzeuges den Führerschein nicht mitführen müssen. Mit der gleichlautenden Bestimmung für die Zulassungspapiere in § 102 Abs 5 KFG ist es in der Praxis der Exekutive kaum möglich, die missbräuchliche Verwendung von Traktoren für Fahrten, die nicht in Zusammenhang mit der Land- und Forstwirtschaft stehen, zu kontrollieren. Die BAK regt daher erneut an, diese Ausnahmen zu streichen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
f.d.R.d.A.

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