



Gruppe Straße
Abteilung ST 4 - Rechtsbereich Kraftfahrzeugwesen und Fahrzeugtechnik

Stubenring 1, 1011 Wien
Telefon: +43 (1) 711 00-5529
Telefax: +43 (1) 711 00-15072

GZ. 170706/1-II/ST4/03 DVR 0000175

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Infrastruktur

An
lt. Verteiler

118/ME

Wien, am 12. Dezember 2003

Betrifft: 7. Novelle zum Führerscheingesetz - Vormerkssystem

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage den Entwurf einer 7. Novelle zum FSG samt Erläuterungen, mit der Bitte um Stellungnahme bis

4. Februar 2004

Es wird ersucht, Stellungnahmen möglichst mittels elektronischer Post an
Karin.wagner@bmvit.gv.at zu senden.

Weiters wird ersucht,

- 25 Kopien der Stellungnahme direkt dem Präsidium des Nationalrates (Parlament, Dr. Karl-Renner-Ring 3, 1017 Wien) zu übermitteln und die Abteilung II/ST 4 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie davon in Kenntnis zu setzen,
- sowie eine Kopie der Stellungnahme mittels elektronischer Post an
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at zu senden.

Sollte bis zum oben angeführten Termin eine Stellungnahme nicht einlangen, darf angenommen werden, dass der Entwurf dieser Novelle keinen Anlass zu einer Äußerung gibt.

Für die Ämter der Landesregierungen, die Verbindungsstelle der Bundesländer, den österreichischen Gemeindebund und den österreichischen Städtebund ergeht der Hinweis, dass die gegenständliche Übermittlung gleichzeitig als Versendung aufgrund des Art. 1 Abs. 1 und 4 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999,

GZ. 170706/1-II/ST4/03



anzusehen ist. Innerhalb der oben genannten Frist kann gemäß Art. 2 dieser Vereinbarung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Verlangen gestellt werden, dass im Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben einschließlich zusätzlicher Personalkosten aufgenommen werden.

Der Entwurf findet sich auch auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (www.bmvit.gv.at/.....) als Download zur Verfügung.

Beilage

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr Sachbearbeiter:

Mag. Wolfgang Schubert

Tel.: +43 (1) 711 00-5529, Fax-DW: 15072

wolfgang.schubert@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Wagner

GZ. 170706/1-II/ST4/03



1. Bundeskanzleramt
- 1a. Bundeskanzleramt / Verfassungsdienst
2. Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
3. Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur
4. Bundesministerium für Finanzen
5. Bundesministerium für Inneres
6. Bundesministerium für Justiz
7. Bundesministerium für Landesverteidigung
8. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
9. Bundesministerium für öffentliche Leistung und Sport
10. Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz
11. Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
12. Bundesministerium für Gesundheit und Frauen
13. Rechnungshof
14. Herrn Landeshauptmann von Burgenland
15. Herrn Landeshauptmann von Kärnten
16. Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich
17. Herrn Landeshauptmann von Oberösterreich
18. Herrn Landeshauptmann von Salzburg
19. Frau Landeshauptmann von Steiermark
20. Herrn Landeshauptmann von Tirol
21. Herrn Landeshauptmann von Vorarlberg
22. Herrn Landeshauptmann von Wien
23. Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer
24. Parlamentsdirektion
25. Bundespolizeidirektion Wien - Verkehrsamt
26. Anstalt Statistik Österreich
27. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge
28. Wirtschaftskammer Österreichs
29. Vereinigung Österreichischer Industrieller
30. Bundesarbeitskammer
31. Österreichischen Gewerkschaftsbund
32. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
33. Österreichischen Landarbeiterkammertag
34. Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten
35. Österreichische Ärztekammer
36. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
37. Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe Österreichs
38. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
39. Kuratorium für Verkehrssicherheit
40. ÖAMTC
41. ARBÖ
42. Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
43. Österreichischen Städtebund
44. Österreichischen Gemeindebund
45. Österreichische Normungsinstitut
46. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
47. Österreichischen Bundesfeuerwehrverband
48. Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
49. DDipl.Ing. Dr. Ernst ZEIBIG
50. Dr. Othmar THANN
51. Ing. Kurt VAVRYN
52. Dr. Rudolf HELLAR
53. HR DI Gerald KUBIZA

GZ. 170706/1-II/ST4/03



54. Gen.Dir. Mag. Helmut PICHLER
 55. Dr. Josef SOUHRADA
 56. Dir. Petrus RUDEL
 57. Dr. Christoph MICHELIC
 58. DI Wolfgang WISTER
 59. KR Georg EBINGER
 60. DI Dr. Gerhard BRUNER
 61. Bundesinnungsmeister KR Alois EDELSBRUNNER
 62. KR Heinz HAVEKA
 63. Vst.-Dir. Dr. Peter GRABNER
 64. Fachverbandsvorsteher KR Adolf MOSER
 65. Fachverbandsvorsteher Michael PAMMESBERGER
 66. Fachverbandsvorsteher KR Karl MOLZER
 67. Vorst.-Dir. DI Hans Georg HIRSCHL
 68. DI Hans SCHÖDL
 69. KR Ing. Peter HENKE
 70. Dir. Prokurst DI Dr. Reinhard GREGOR
 71. Dr. Peter TSCHIRNER
 72. Dr. Michael GRUBMANN
 73. Dr. Hugo HAUPFLEISCH
 74. Mag. Richard RUZICZKA
 75. Mag. Ernst TÜCHLER
 76. Georg EBERL
 77. Thomas HEINSCHINK
 78. Mag. Renate CZEKLEBA
 79. Karl ÜBL
 80. VCÖ
 81. Vorsitzenden der Konferenz der Unabhängigen Verwaltungssenate im Wege der
 der Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ-LReg.
 82. Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation
 83. VÖEB
 84. Gesellschaft für Ökologie und Abfallwirtschaft,
 Schutzverband gegen Umweltkriminalität
 85. Verein der UVS - GenSekr. Mag Johann PICHLER
 86. Österreichische Hochschülerschaft
 87. Österreichischer Seniorenrat
 88. Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz
 Abteilung V/5 - Geschäftsführung des Bundesseniorenbirates
 89. Die Johanniter - Dr. Robert Brandstetter
 90. Berufsverband Österreichischer Psychologen
 91. AAP - Dr. Franz NECHTELBERGER
 92. INFAR
 93. AAAV
 94. Gute Fahrt
 95. Fair Care
 96. 1A Sicherheit

ENTWURF

Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird (7. FSG-Novelle):

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz – FSG, BGBl. I Nr. 120/1997 in der Fassung BGBl. I Nr. 129/2002 wird wie folgt geändert:

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem 5. Abschnitt die Wortfolge*

„6. Abschnitt: Vormerkssystem – Maßnahmen gegen Wiederholungstäter

§ 30a Allgemeines

§ 30b Katalog der Risikofaktoren

§ 30c Löschung von Risikofaktoren“ eingefügt und die Bezeichnungen „6. Abschnitt“, „7. Abschnitt“, „8. Abschnitt“ und „9. Abschnitt“ erhalten jeweils die Bezeichnung „7. Abschnitt“, „8. Abschnitt“, „9. Abschnitt“ und „10. Abschnitt“.

2. *In § 2 Abs. 1 Z 6 wird die bisherige lit. e als lit. f bezeichnet und als neue lit. e wird eingefügt:*

„e) Transportkarren“

3. *In § 7 Abs. 3 wird der Punkt am Ende der Z 15 durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 16 angefügt:*

„16. einen Risikofaktor von 1,5 gemäß dem Vormerkssystem (§§ 30a bis 30c) erreicht hat.“

4. *§ 8 Abs. 1 zweiter Satz lautet:*

„Das ärztliche Gutachten darf im Zeitpunkt der Entscheidung nicht älter als ein Jahr sein und ist von einem sachverständigen Arzt für Allgemeinmedizin zu erstellen.“

5. *In § 10 Abs. 2 wird nach der Bezeichnung „D+E“ die Bezeichnung „, F“ eingefügt*

6. *§ 12 Abs. 2 lautet:*

„(2) Die Prüfung von Bewerbern um eine Lenkberechtigung, ausgenommen für die Klasse A und F ist auf Fahrzeugen der angestrebten Klasse oder Unterkategorie abzunehmen, die den Bestimmungen des § 112 Abs. 3 KFG 1967 über Schulfahrzeuge entsprechen und nicht auch in eine andere Klasse fallen. Die Fahrschule hat einem Kandidaten für die Fahrprüfung das erforderliche Prüfungsfahrzeug gegen ein angemessenes Entgelt zur Verfügung zu stellen, selbst dann, wenn der Kandidat eine Ausbildung oder praktische Fahrstunden bei dieser Fahrschule nicht konsumiert hat. Die Prüfung für die Unterkategorie C1 kann auch auf einem Kraftfahrzeug der Klasse C abgelegt werden.“

7. *Nach § 16 Abs. 2 wird folgender Abs. 2a eingefügt:*

„(2a) Zum Zeitpunkt der Ausstellung eines Bescheides, mit dem eine Bestrafung wegen einem der in § 30b Abs. 1 genannten Delikte verfügt wird, ist von der Strafbehörde im Örtlichen Führerscheinregister der entsprechende Risikofaktor für den Betreffenden automationsunterstützt einzutragen. Wurden mehrere der in § 30b Abs. 1 genannten Delikte in Tateinheit begangen, so ist der Risikofaktor von der Strafbehörde gemäß § 30b Abs. 2 im Einzelfall zu ermitteln und einzutragen. Wenn sich nach Rechtskraft des Bescheides, mit dem die Bestrafung oder Entziehung der Lenkberechtigung wegen einem oder

mehreren in § 30b genannten Delikt(e) verfügt wurde, ergibt, dass die Eintragung von Risikofaktoren zu Unrecht erfolgt ist, so ist diese Eintragung rückgängig zu machen.“

8. § 16 Abs. 2 Z 8 lit. c entfällt.

9. In § 16 Abs. 5 wird die Wortfolge „Abs. 1, 2 und 4“ ersetzt durch die Wortfolge „Abs. 1, 2, 2a und 4“.

10. In § 16 Abs. 6 wird die Wortfolge „Abs. 2 und 4“ ersetzt durch die Wortfolge „Abs. 2, 2a und 4“.

11. In § 16 Abs. 7 Z 2 wird die Wortfolge „Rechtskraft der Entscheidung“ ersetzt durch die Wortfolge „Eintragung oder letzten Änderung des jeweiligen Datensatzes“

12. § 16 Abs. 8 lautet:

„(8) Registerdaten gemäß Abs. 2 sind nach folgenden Kriterien logisch zu löschen:

- „1. Daten über ausgestellte Führerscheine (Abs. 2 und 3) sowie die Abweisung des Antrages um Erteilung einer Lenkberechtigung (Abs. 2 Z 4 lit. f) nach der Mitteilung über das Ableben des Besitzers, spätestens aber 100 Jahre nach der erstmaligen Erteilung;
- 2. Daten gemäß Abs. 2 Z 4 lit. a und b fünf Jahre nach Erteilung der Lenkberechtigung;
- 3. Daten gemäß Abs. 2 Z 4 lit. c bis e und Abs. 2 Z 5 mit Tilgung der dem Verfahren zugrundeliegenden Strafe oder fünf Jahre nach Zustellung des Entziehungsbescheides oder Bescheides mit dem ein Lenkverbot ausgesprochen wurde; eine Löschung hat jedoch nicht zu erfolgen, wenn das Verfahren die Entziehung einer Lenkberechtigung oder den Ausspruch eines Lenkverbotes für die Dauer von mehr als 18 Monaten zur Folge gehabt hat;
- 4. Daten gemäß Abs. 2 Z 4 lit. g, falls eine Zurückziehung des Antrages vorgenommen wurde, fünf Jahre nach der Zurückziehung;
- 5. Daten gemäß Abs. 2 Z 6 ein Jahr nach der Beendigung der Tätigkeit als Begleiter, spätestens jedoch fünf Jahre nach Antragstellung.

Spätestens mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem die logische Löschung erfolgte, sind die Registerdaten auch physisch zu löschen. Wenn alle zu einer Person gehörigen Daten gemäß Abs. 2 Z 2 bis 6 gelöscht wurden, so ist auch der betreffende Personendatensatz (Abs. 2 Z 1) zu löschen. Eine Löschung gemäß den Bestimmung der Z 3 von Delikten gemäß § 30b Abs. 1 darf jedenfalls nicht erfolgen, solange für den Betreffenden Risikofaktoren gemäß dem Vormerkssystem eingetragen sind.“

13. § 19 Abs. 8 vierter Satz lautet:

„Nach 3000 gefahrenen Kilometern und einer Perfektionsschulung in der Fahrschule ist der Bewerber zur Fahrprüfung zuzulassen, wenn die Fahrschule die Absolvierung der vorgeschriebenen Ausbildung bestätigt, wobei die praktische Fahrprüfung frühestens mit dem vollendeten 17. Lebensjahr abgelegt werden darf.“

14. In § 22 Abs. 1 wird nach dem Wort „Landesverteidigung“ die Wortfolge „oder ein von diesem ermächtigtes nachgeordnetes Organ seines Organisationsbereichs“ eingefügt.

15. § 22 Abs. 3 bis 5 lauten:

„(3) Vor der Erteilung der Heereslenkberechtigung (Abs. 1) hat der Bundesminister für Landesverteidigung oder das von diesem zur Erteilung von Heereslenkberechtigungen ermächtigte nachgeordnete Organ seines Organisationsbereichs zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung gemäß §§ 6 bis 8 vorliegen, sowie ein Gutachten eines oder mehrerer Sachverständiger gemäß § 52 AVG 1991 über die fachliche Befähigung gemäß § 10 einzuholen. Die Heereslenkberechtigung ist, soweit dies aufgrund des ärztlichen Gutachtens oder wegen der erteilten Klasse der Lenkberechtigung nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit nötig ist, unter den entsprechenden Beschränkungen, Befristungen oder Auflagen und unter sinngemäßer Anwendung der §§ 8 und 9 zu erteilen. Abweichende Regelungen, die aufgrund der Eigenart bestimmter Heeresfahrzeuge erforderlich sind, sind zulässig. Die Eintragung der Beschränkungen, Befristungen oder Auflagen hat mit den in § 2 der Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung genannten Zahlencodes zu erfolgen. Zusätzlich zu diesen Zahlencodes ist es jedoch zulässig, für das österreichische Bundesgebiet geltende dreistellige Zahlencodes, die ausschließlich für Besonderheiten von Heeresfahrzeugen zu verwenden sind, einzutragen. Eine Heereslenkberechtigung für die Klasse D darf auch Personen erteilt werden, die das 20. Lebensjahr vollendet haben.

(4) Bestehen begründete Bedenken, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Heereslenkberechtigung noch gegeben sind, so hat das Heerespersonalamt als Behörde erster Instanz

unverzüglich unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 24 bis 26 und 29 ein Verfahren zur Entziehung oder Einschränkung der Heereslenkberechtigung einzuleiten und diese gegebenenfalls zu entziehen oder einzuschränken. Über Berufungen gegen Entscheidungen des Heerespersonalamtes entscheidet der Bundesminister für Landesverteidigung.

(5) Die Bestimmungen des § 39 über die vorläufige Abnahme des Führerscheines sowie des § 17 Abs. 2 und 3 über das Zentrale Führerscheinregister gelten auch für Heereslenkberechtigungen. Die vorläufige Abnahme kann außer durch die in § 39 Abs. 1 genannten Organe auch durch militärische Organe, welche vom Bundesminister für Landesverteidigung damit betraut wurden, erfolgen.“

16. *Nach § 22 Abs. 7 wird folgender § 7a eingefügt:*

„(7a) Eine Heereslenkberechtigung erlischt:

1. nach Ablauf einer Entziehungsdauer von mehr als 18 Monaten;
2. durch Zeitablauf;
3. durch Tod des Berechtigten.“

17. *§ 26 Abs. 3 und 4 entfallen.*

18. *Nach § 30 wird ein neuer Abschnitt 6 eingefügt und die Abschnitte 6 bis 9 erhalten die Bezeichnung 7 bis 10:*

„6. Abschnitt Vormerksystem - Maßnahmen gegen Wiederholungstäter

Allgemeines

§ 30a. (1) Hat ein Kraftfahrzeuglenker eines der in § 30b Abs. 1 angeführten Delikte begangen, so ist unabhängig von einer verhängten Verwaltungsstrafe, einer etwaigen Entziehung der Lenkberechtigung oder sonstiger angeordneter Maßnahmen ein dem Delikt entsprechender Risikofaktor in das Örtliche Führerscheinregister einzutragen. Ebenso ist der entsprechende Risikofaktor einzutragen, wenn das in § 30b Abs. 1 genannte Delikt den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung verwirklicht. Die in das Örtliche Führerscheinregister einzutragenden Risikofaktoren sind zu addieren. Die Eintragung gilt ab dem Tag der Deliktsetzung. Der Lenker ist von der erfolgten Eintragung zu verständigen. Dabei ist ihm auch der aktuelle Gesamtrisikofaktor bekanntzugeben.

(2) Erreicht ein Lenker erstmals oder erstmals nach einer Entziehung gemäß Abs. 3 einen Risikofaktor von 1,2 oder mehr, so kann ihm von der Behörde aufgrund deren Beurteilung der bisher begangenen Delikte im Einzelfall aufgetragen werden, sich einer begleitenden Maßnahme (verkehrspychologische Nachschulung in der jene Problematik aufgearbeitet wird, die Ursache der letzten Risikofaktoreintragung war, Fahrsicherheitstraining gemäß § 4a Abs. 4 Z 2 und dgl.) zu unterziehen. Hat sich bei einem Lenker im Zuge der letzten Eintragung sowohl eine Alkoholproblematik als auch eine andere Problematik in der Form der Verkehrsauffälligkeit oder Suchtmittelauffälligkeit („sonstige Problematik“) gezeigt, so ist für den Fall, dass die Behörde eine verkehrspychologische Nachschulung anordnet, ein Alkoholkurs zu absolvieren. Wurde diese behördliche Anordnung nicht befolgt oder die Mitarbeit bei der begleitenden Maßnahme unterlassen, so ist die Lenkberechtigung bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen, wurde aber aufgrund des zuletzt begangenen Einzeldeliktes die Lenkberechtigung entzogen, so endet die Entziehungsdauer nicht vor Befolgung der Anordnung. Eine verkehrspychologische Nachschulung darf nicht angeordnet werden, wenn der Betreffende eine Nachschulung desselben Kurstyps bereits aufgrund des Einzeldeliktes oder im Rahmen des Probeführerscheines gemäß § 4 Abs. 3 absolviert muss. Weiters darf eine verkehrspychologische Nachschulung oder ein Fahrsicherheitstraining gemäß § 4a Abs. 4 Z 2 nicht angeordnet werden, wenn der Betreffende eine Schulung der gleichen Art innerhalb der letzten vier Jahre absolviert hat.

(3) Erreicht ein Lenker einen Risikofaktor von 1,5, so ist ihm die Lenkberechtigung - unbeschadet der Entziehung wegen des zuletzt begangenen Einzeldeliktes - auf die Dauer von zwölf Monaten zu entziehen. Gleichzeitig sind alle eingetragenen Risikofaktoren zu löschen.

(4) Die Bestimmungen über das Vormerksystem gelten auch für Besitzer von Heereslenkberechtigungen, Lenker von Kraftfahrzeugen, für die keine Lenkberechtigung erforderlich ist oder Lenker, die keinen Hauptwohnsitz (§ 5 Abs. 2 dritter Satz) in Österreich haben. In diesem Fall ist bei Erreichen eines Risikofaktors von 1,5 ein Lenkverbot gemäß § 32 auf die Dauer von zwölf Monaten auszusprechen. Wird solchen Personen eine Lenkberechtigung nach diesem Bundesgesetz erteilt, so bleiben die zum Zeitpunkt der Erteilung der Lenkberechtigung eingetragenen Risikofaktoren erhalten.

(5) Für Personen, deren Lenkberechtigung durch Zeitablauf oder Verzicht erloschen ist, wird bei einer allfälligen Wiedererteilung einer Lenkberechtigung jener Gesamtrisikofaktor, der zum Zeitpunkt des Erlöschens der Lenkberechtigung eingetragen war, wieder eingetragen.

Katalog der Risikofaktoren

§ 30b. (1) Die Risikofaktoren sind entsprechend der folgenden Tabelle zu vergeben:

Wiederholtes Lenken eines Kraftfahrzeuges mit einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,5 g/l (0,5 Promille) bis weniger als 0,8 g/l (0,8 Promille) oder mit einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,25mg/l bis weniger als 0,4 mg/l innerhalb eines Jahres, sofern bei keinem dieser Verstöße auch eine Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 bis 1b StVO 1960 vorliegt	0,3
Lenken oder Inbetriebnehmen von Kraftfahrzeugen mit einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,8 g/l (0,8 Promille) bis weniger als 1,2 g/l (1,2 Promille) oder mit einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,4 mg/l bis weniger als 0,6 mg/l oder in einem durch Suchtmittel beeinträchtigten Zustand	0,3
Lenken oder Inbetriebnehmen von Kraftfahrzeugen mit einem Alkoholgehalt des Blutes von 1,2 g/l (1,2 Promille) bis weniger als 1,6 g/l (1,6 Promille) oder einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,6 mg/l bis weniger als 0,8 mg/l	0,4
Lenken oder Inbetriebnehmen von Kraftfahrzeugen mit einem Alkoholgehalt des Blutes von 1,6 Promille oder mehr oder Verweigerung der Untersuchung der Atemluft oder des Blutes auf Alkoholgehalt oder Suchtmittelbeeinträchtigung	0,5
mit technischen Hilfsmitteln festgestellte Überschreitung der ziffermäßig festgelegten höchstzulässigen Geschwindigkeit um mehr als 40 km/h innerhalb des Ortsgebiets oder um mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets	0,5
Fahren gegen die Fahrtrichtung, Umkehren, Rückwärtsfahren entgegen § 46 Abs. 4 lit. a, b und f StVO 1960 auf dem Fahrstreifen einer Autobahn;	0,5
Verstoß gegen die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 oder der aufgrund dieses Gesetzes ergangenen Verordnungen unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit	0,4

(2) Wurden zwei oder mehrere der in der Tabelle genannten Delikte in Tateinheit begangen, so ist nur der Risikofaktor für das am höchsten bewertete Delikt einzutragen.

Lösung von Risikofaktoren

§ 30c. (1) Wurde innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Monaten seit der letzten Begehung eines oder mehrerer in § 30b Abs. 1 genannten Delikte kein weiteres derartiges Delikt begangen, wird unbeschadet der Bestimmung des Abs. 2 ein Risikofaktor von 0,2 gelöscht. Dies gilt auch für alle weiteren Zeiträume von jeweils zwölf Monaten, in denen kein weiteres derartiges Delikt begangen wurde.

(2) Wurde einem Führerscheinbesitzer eine begleitende Maßnahme gemäß § 30a Abs. 2 erster Satz oder anlässlich der Entziehung wegen eines oder mehrerer der in § 30b Abs. 1 genannten Delikte angeordnet, so hat die Behörde nach Vorlage des Nachweises über die erfolgreiche Absolvierung dieser Maßnahme diesem Führerscheinbesitzer einen Risikofaktor von 0,1 zu löschen. Ebenso ist ein Risikofaktor von 0,1 zu löschen, wenn der Führerscheinbesitzer freiwillig eine verkehrpsychologische Nachschulung oder ein Fahrsicherheitstraining gemäß § 4a Abs. 4 Z 2 erfolgreich absolviert hat, sofern der Betreffende nicht innerhalb der letzten vier Jahre eine Schulung des gleichen Kurstyps oder der gleichen Art absolviert hat.

(3) Eine Lösung von Risikofaktoren kann höchstens bis zum Erreichen einer Anzahl von Null erfolgen.“

19. In § 36 Abs. 2 Z 2 entfällt die Wortfolge „gemäß §§ 8 und 28“.

20. Nach § 37 Abs. 2 wird folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Eine Geldstrafe von 21 Euro ist zu verhängen für das Lenken eines Kraftfahrzeuges entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 1.“

21. § 43 wird folgender Abs. 14 angefügt:

„(14) § 8 Abs. 1 in der Fassung BGBI I Nr. xxx tritt mit 1. Juni 2004 in Kraft. Das Inhaltsverzeichnis, § 7 Abs. 3, § 16 Abs. 2a, 5 und 6, § 16 Abs. 8 letzter Satz, § 26 Abs. 3 und 4 und §§ 30a bis 30c jeweils in der Fassung BGBI I Nr. xxx treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft.“

Vorblatt

Inhalt:

Einführung eines Vormerkssystems für Hochrisikolenker; es werden Risikofaktoren vermerkt, die ab einer gewissen Schwelle zu Maßnahmen der Behörde führen bis hin zur Entziehung der Lenkberechtigung auf einen längeren Zeitraum. Das geltende Entziehungssystem bleibt aber unberührt. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich, da sich zeigt, dass bei gewissen Führerscheinbesitzern, die bestehenden Maßnahmen, die von der Behörde bei gravierenden Delikten gesetzt werden können, nicht ausreichend sind.

Darüber hinaus werden einige anstehende Korrekturen im Führerscheinengesetz vorgenommen, von denen die wesentlichsten die Heereslenkberechtigungen betreffen und im Zusammenhang mit Umorganisationen im Bereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung stehen.

Alternativen:

Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes, was das Vormerkssystem betrifft

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

I. Vormerkssystem

Bei der Berechnung der anfallenden Kosten wird von den Ansätzen der Verordnung betreffend Richtlinien für die Ermittlung und Darstellung der finanziellen Auswirkungen neuer rechtsetzender Maßnahmen (BGBI. II Nr. 362/2002) ausgegangen. Danach ist von Personalkosten für einen Vertragsbediensteten für die Verwendungsgruppe v3 von 0,29 €/Minute auszugehen.

1. Ersparnis aufgrund des Entfalls der sog. Kurzzeitentziehungen:

Im Rahmen der Einführung des Vormerkssystems sollen die Kurzzeitentzüge entfallen. Diese derzeit zwingend vorgesehenen Entziehungen sind mit einem nicht unbeträchtlichen Verwaltungsaufwand verbunden, dessen Entfall einen wesentlichen Teil der zusätzlichen Kosten des Vormerkssystems kompensieren.

Im Jahr 2002 hat es rund 5600 derartige Entziehungen gegeben.

- a. Als **Personalkosten** pro Fall können rund 30 Minuten Arbeitszeit für einen Bediensteten der Verwendungsgruppe C (v3) veranschlagt werden. Dies umfasst den Aufwand für die Erstellung des Entziehungsbescheides, die Verwaltung des Rückscheines, sowie das Verfahren zur Wiederausfolgung des Führerscheines:

$$0,29 \text{ €} \times 30 \text{ min} = 8,70 \text{ € pro Fall}$$

$$8,70 \text{ €} \times 5600 \text{ Fälle} = 48.720 \text{ €}$$

- b. Als **Portokosten** für die Versendung der Entziehungsbescheide (Rsb) können veranschlagt werden:

$$2,65 \text{ € Porto pro Fall} \times 5600 \text{ Fälle} = 14.840 \text{ €}$$

Als Gesamtersparnis kann daher folgender Betrag veranschlagt werden:

48.720 €

14.840 €

Ersparnis

63.560 €

2. Aufgrund der Einführung des Vormerkssystems sind folgende Mehrkosten pro Jahr zu erwarten:

Kostenverursachender Faktor	Prognostizierte Zahl der Fälle/Jahr	Kosten pro Fall	Gesamtkosten
Wegen der richtigen Löschung von Faktoren ist es erforderlich, bei der Dateneingabe im Führerscheinregister exakter als dies bisher weitgehend praktiziert wird, zu arbeiten	nicht quantifizierbar		
Verständigung des Bürgers von der Eintragung von Faktoren	40000 (Bestehend aus: 2000: § 99 Abs. 2 lit. c StVO 5600: Geschwindigkeit 32400: Alkohol Geisterfahrer sind zu vernachlässigen)	0,70 € (für Porto und Papier, keine Arbeitszeit da automatisch von der BRZ GmbH abgefertigt)	28000 €
Werden mehrere der in § 30b genannten Delikte in Tateinheit begangen, ist die Beurteilung der Eintragung der Faktoren durch den Sachbearbeiter vorzunehmen und in das Register einzutragen	4000 (bei rund 10% der für das Vormerkssystem relevanten Delikte werden mit 1 Tathandlung mehrere in § 30b genannten Delikte begangen)	2,90 € (10 Minuten für einen Bediensteten der Verwendungsgruppe v3)	11600 €
Anordnung der begleitenden Maßnahmen bei einem Faktor von 1,2	5000 (ergibt sich aus dem Prozentsatz der Punkteintragungen in diesem Bereich nach dem deutschen System, die Zahlen müssen entsprechend abgewertet werden, da der deutsche Punktekatalog viel mehr Delikte beinhaltet als § 30b)	5,80 € (20 Minuten für einen Bediensteten der Verwendungsgruppe v3)	29000 €
Entziehungsbescheid bei einem Faktor 1,5	500	11,35 €	5675 €

	(das deutsche System zeigt, dass nur $\frac{1}{4}$ der Lenker, die in die Nähe der „Vorwarnstufe“ kommen, dann tatsächlich in den Bereich der Entziehung der Lenkberechtigung kommen; für Österreich ist wieder der kleinere Deliktekatalog zu berücksichtigen sowie der Umstand, dass es die Möglichkeit der Löschung von Faktoren gibt)	1. (30 Minuten für einen Bediensteten der Verwendungsgruppe v3 – 8,70 €) 2. Porto für Rsb-Brief – 2,65 €)	
Eintragungen von Löschungen bei Absolvierung von begleitenden Maßnahmen im Zentralen Führerscheinregister	5000	2,90 € (10 Minuten für einen Bediensteten der Verwendungsgruppe v3)	14500 €
GESAMTKOSTEN			88775 €

Im Zuge der Einführung des Vormerksystems sind somit folgende Mehrkosten zu erwarten:

Mehrkosten	88775.- €
Einsparungen	<u>63560.- €</u>
Saldo	<u>25215.- €</u>

II. Sonstige Bestimmungen

Von den sonstigen in dieser Novelle enthaltenen Bestimmungen hat lediglich die Einführung des § 37 Abs. 2a finanzielle Auswirkungen. Danach wird der Strafbetrag für das Nichtmitführen oder Nichttaushändigen des Führerscheines von derzeit 36 € auf 21 € herabgesetzt. Da die Anzahl dieser Delikte bundesweit nicht erfasst werden, kann das Ausmaß der Mindereinnahmen nicht genau angegeben werden. Dennoch ist es wünschenswert, diese Regelung im Sinne einer sachgerechten dem Tatunwert entsprechenden Strafbestimmung zu treffen.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

unproblematisch; die Einführung von Vormerksystemen für Wiederholungstäter fällt in die nationale Regelungskompetenz der Mitgliedstaaten; auch von den übrigen Novellierungspunkten hat keiner einen Bezug zum Europäischen Recht

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

1. Die Verkehrsunfallstatistik lässt auf besorgniserregende Art und Weise erkennen, dass die Zahl der schweren Unfälle im Zunehmen begriffen ist. Ein Problem in diesem Zusammenhang stellen Wiederholungstäter dar, die sich immer wieder und beharrlich über grundlegende Verkehrsregeln hinwegsetzen. Die Entziehung der Lenkberechtigung auf einen gewissen Zeitraum alleine ist in diesem Zusammenhang als nicht ausreichend anzusehen. Es ist daher erforderlich, mit legistischen Maßnahmen dieser Entwicklung gegenzusteuern, indem speziell auf solche Hochrisikolenker eingegangen wird.

Das vorliegende Modell des Vormerksystems sieht eine Vergabe von Risikofaktoren wegen einzelner besonders schwerer – weil verkehrsgefährdender – Delikte vor. Ziel ist es, den geringen Prozentsatz der Hochrisikofahrer aus der großen Masse der disziplinierten Kraftfahrzeuglenker herauszufiltern. Aus dem sehr schlanken Deliktskatalog lässt sich entnehmen, dass tatsächlich nur schwerste Verkehrsübertretungen im Rahmen dieses Vormerksystems erfasst werden, die in der Praxis häufig die Ursache von Unfällen mit besonders schwerwiegenden Folgen sind.

Die Eintragung der Risikofaktoren im Führerscheinregister selbst stellt keine Sanktion aufgrund eines Einzeldeliktes dar, sondern versteht sich bloß als Vormerkung eines gefährlichen Deliktes, das von einer bestimmten Person begangen wurde. Eine eventuelle Entziehung der Lenkberechtigung aufgrund des Erreichens eines Risikofaktors von 1,5 ist daher auch nicht als Sanktion wegen eines oder mehrerer Einzeldelikte zu verstehen, sondern als Konsequenz einer negativen Lenkerkarriere, die sich durch wiederholtes nichtangepasstes und vor allem gefährliches Verkehrsverhalten auszeichnet.

Wenn also mit einem Verkehrsdelikt, das mit einer Entziehung der Lenkberechtigung geahndet wird, gleichzeitig ein Risikofaktor von 1,5 erreicht wird, so sind zwei Entziehungen der Lenkberechtigung auszusprechen. **Von einer Doppelsanktionierung kann aber nicht die Rede sein, da die eine Entziehung wegen des Einzeldeliktes erfolgt, die andere wegen der Eigenschaft des Täters als Hochrisikolenker.**

2. Neben dem Vormerksystem wird aus gegebenem Anlass auch die Novellierung einiger anderer Bestimmungen vorgeschlagen, wobei die Aufhebung der Sprengelbindung für das ärztliche Gutachten von sachverständigen Ärzten sowie einige Änderungen bei den Bestimmungen über die Heereslenkberechtigung Beachtung verdienen.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (Inhaltsverzeichnis):

Aufgrund der Einführung von drei neuen Paragraphen, die in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst werden, sind die entsprechenden Änderungen im Inhaltsverzeichnis erforderlich.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 6):

Kraftfahrzeuge, die als „Transportkarren“ zugelassen sind, können aufgrund der derzeitigen Textierung des § 2 Abs. 1 Z 6 hinsichtlich der Frage, welche Lenkberechtigungsklasse zum Lenken solcher Fahrzeuge erforderlich ist, nicht als der Klasse F zugehörig eingestuft werden. Für solche Kraftfahrzeuge ist daher die Lenkberechtigung für die Klasse C erforderlich, obwohl diese Fahrzeuge nach den technischen Merkmalen und deren Verwendungszweck eher den unter Klasse F fallenden Fahrzeugen (Zugmaschinen, Motorkarren oder selbstfahrende Arbeitsmaschinen) entsprechen. Es soll daher eine praxisgerechtere Lösung getroffen werden, wonach auch Transportkarren mit einer Lenkberechtigung für die Klasse F gelenkt werden dürfen.

Zu Z 3 (§ 7 Abs. 3 Z 16):

Einem Lenker, der einen Risikofaktor von 1,5 erreicht hat, ist die Lenkberechtigung auf zwölf Monate zu entziehen. Der Grund für diese Entziehung liegt darin, dass es sich bei diesem Lenker um einen Hochrisikolenker handelt. Dementsprechend ist dies als ein Fall der mangelnden Verkehrszuverlässigkeit einzustufen, weshalb dieser Fall in § 7 Abs. 3 entsprechend zu ergänzen ist.

Zu Z 4 (§ 8 Abs. 1):

Derzeit muss dass ärztliche Gutachten von einem sachverständiger Arzt stammen, der im Sprengel der Behörde ansässig ist, bei der das Verfahren zu Erteilung der Lenkberechtigung durchgeführt wird. Bereits im Rahmen der 5. FSG-Novelle wurde der Versuch gemacht, diese „Sprengelbindung“ entfallen zu lassen, wurde jedoch mangels einer bundesweit einheitlichen aktuellen und gewarteten Liste der sachverständigen Ärzte nicht realisiert. Mittlerweile ist es möglich, eine derartige Liste im Zentralen Führerscheinregister anzubieten, wobei auch sicherzustellen ist, dass diese Liste regelmäßig gewartet wird, d.h. am letzten Stand ist.

Auch das Erfordernis einer Ärzteliste in Papierform, die bei der Behörde aufliegt, entfällt, da diese sämtliche im Bundesgebiet ermächtigten sachverständigen Ärzte umfassen müsste und dieses daher für die Behörden einen unverhältnismäßig hohen Aufwand darstellen würde, wenn für jeden Antragsteller die komplette Liste bereitgehalten werden müsste. Im Einzelfall wäre durch Nachfrage des Antragstellers bei der Behörde zu erfragen, ob ein bestimmter Arzt tatsächlich die Ermächtigung gemäß § 34 FSG besitzt. Da der Antragsteller in aller Regel wohl auch einen sachverständigen Arzt im Sprengel der jeweils verfahrensführenden Behörde aufsuchen wird, dürfte es für die Behörden durchaus zielführend sein, wie bisher eine Liste der in ihrem jeweiligen Bezirk ansässigen sachverständigen Ärzte bereit zu halten.

Zu Z 5 (§ 10 Abs. 2):

Im Zuge der 48. Novelle zur Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung wurde in Anlage 10a zur KDV 1967 ein theoretischer Lehrplan und eine praktische Ausbildung für die Klasse F erstmals eingeführt. Somit ist nunmehr auch verbindlich eine Ausbildung sowie deren Inhalt und Umfang für diese Lenkberechtigungsklasse vorgeschrieben. Aus diesem Grund ist konsequenterweise § 10 Abs. 2 des Führerschein gesetzes dahingehend zu ergänzen, dass die Absolvierung der nunmehr vorgeschriebenen Ausbildung der Behörde auch nachzuweisen ist.

Zu Z 6 (§ 12 Abs. 2):

Von Seiten der Fahrprüfer wird berichtet, dass es im Rahmen der praktischen Fahrprüfungen wegen mangelnder Fahrroutine der Kandidaten immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt, bei denen der neben dem Kandidaten Sitzende keine ausreichende Eingriffsmöglichkeit hat. Aus diesem Grund sollen für praktische Fahrprüfungen nur mehr Schulfahrzeuge Verwendung finden, da diese mit Doppelpedalerie ausgerüstet sind. Von dieser Regelung sind vor allem jene Kandidaten betroffen, die eine Fahrausbildung mit Übungs- oder Ausbildungsfahrten absolviert haben, sowie jene Kandidaten, die ausschließlich eine praktische Fahrprüfung absolvieren müssen, etwa wegen Umtausch eines ausländischen Nicht-EWR-Führerscheines oder im Fall der Wiedererteilung einer Lenkberechtigung.

Da diese Kandidaten zum Teil nur eine Mindestschulung oder – wie im Fall der Austauschprüfungen oder Wiedererteilungen – gar keine Fahrschulausbildung absolvieren müssen, ist sicherzustellen, dass diese Kandidaten problemlos von der Fahrschule ein Prüfungsfahrzeug zur Verfügung gestellt bekommen. Aus diesem Grund sind die Fahrschulen zu verpflichten, dass sie solchen Kandidaten gegen ein angemessenes Entgelt ein Fahrzeug für die Fahrprüfung zur Verfügung stellen. Es darf das Zurverfügungstellen des Fahrzeuges nicht mit dem Zwang zur Absolvierung von Fahrstunden verknüpft werden.

Zu Z 7 (§ 16 Abs. 2a):

In den Bestimmungen zum Örtlichen Führerscheinregister sind die erforderlichen Regelungen betreffend das Vormerkensystem zu integrieren. Durch die Schaffung eines eigenen Absatzes soll klargestellt werden, dass die Eintragung der Risikofaktoren weitgehend selbstständig durch das Computersystem des Führerscheinregisters erfolgt und keine manuelle Eingabe durch den Sachbearbeiter erforderlich ist. Ausgenommen hiervon sind nur jene Fälle, in denen mehrere in § 30b Abs. 1 genannte Delikte in Tateinheit begangen wurden. Hier ist die Feststellung zu treffen, welcher Risikofaktor einzutragen ist; vorgenommen wird diese Eintragung vom Sachbearbeiter der Strafbehörde.

Außerdem wird in dieser Bestimmung der Zeitpunkt festgelegt, zu dem die Eintragung der Risikofaktoren zu erfolgen hat. Diesbezüglich wird auf den Ausspruch der Bestrafung, also die Ausstellung des Strafbescheides abgestellt.

In den Fällen der automatischen Eintragung der Risikofaktoren (d.h. wenn nur eines der in § 30b Abs. 1 genannten Delikte begangen wurde) ist jeweils die **Eintragung des jeweiligen Deliktes im**

Führerscheinregister (Ausstellung des Strafbescheides) ausschlaggebend. An diese Eintragung knüpft sich die Vergabe der Risikofaktoren. Aus diesem Grund ist es von grundlegender Bedeutung, dass die Eintragung der in § 30b Abs. 1 genannten Delikte zeitgerecht und vor allem richtig von den Sachbearbeitern der Strafbehörden vorgenommen wird.

Werden mehrere der in § 30b Abs. 1 genannten Delikte in Tateinheit (d.h. in einer Tathandlung) verwirklicht, so ist eine Beurteilung des Einzelfalles erforderlich und die Risikofaktoren manuell vom Sachbearbeiter der Strafbehörde zum Zeitpunkt der Ausstellung des Strafbescheides einzugeben, um zu gewährleisten, dass die Eintragungen sachlich richtig erfolgen.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass bezüglich des Zeitpunktes der Eintragung der Risikofaktoren zwei verschiedene Lösungsmöglichkeiten denkbar sind:

1. Der vorliegende Entwurf baut auf dem Grundsatz auf, dass Risikofaktoren zeitlich möglichst bald nach dem Delikt, d.h. sobald die erste behördliche verwaltungsstrafrechtliche Sanktionierung des tatbestandsmäßigen Verhaltens erfolgt, einzutragen sind.

Da es sich bei vielen der in § 30b Abs. 1 genannten Delikte um solche handelt, für die auch eine Entziehung der Lenkberechtigung auszusprechen ist, wäre es auch denkbar, auf den Zeitpunkt der Versendung des Entziehungsbescheides abzustellen. Da dieser Bescheid ja in der Praxis in Form eines Mandatsbescheides erlassen wird, könnte man auf diesen Weg einen noch näheren zeitlichen Zusammenhang zwischen Deliktsetzung und Eintragung der Risikofaktoren erreichen. Da § 30b Abs. 1 aber nicht ausschließlich „Entziehungsdelikte“ enthält (z. B § 99 Abs. 2 lit. c StVO 1960), müsste für diese Delikte auf den (späteren) Zeitpunkt der Bestrafung abgestellt werden. Da dies einerseits im Vergleich zu den Entziehungsdelikten eine uneinheitliche Vorgangsweise darstellen würde und andererseits im Verwaltungsablauf sehr kompliziert wäre (man denke an die Fälle der Begehung von Delikten in Tateinheit), wird einheitlich auf den Zeitpunkt der Versendung des Strafbescheides abgestellt.

Eine derartige Vorgangsweise ist sachlich gerechtfertigt, da sie weitgehend der zur Zeit auch beim Lenkberechtigungsentziehungsverfahren geübten Praxis, wonach Lenkberechtigungen (wegen Gefahr im Verzug mittels Mandatsbescheid) entzogen werden, obwohl ein rechtskräftiges Straferkenntnis noch nicht vorhanden ist, entspricht. Eine derartige Regelung könnte auf den ersten Blick unter dem Gesichtspunkt der Rechtsstaatlichkeit bedenklich erscheinen. Tatsächlich ist sie aber unbedenklich, da die Eintragung der Risikofaktoren eine ähnliche Konstruktion wie die Entziehung der Lenkberechtigung aufweisen und überdies den selben Regelungszweck (Sicherungscharakter vor Hochrisikolenkern) verfolgen. Bei der Entziehung der Lenkberechtigung wurde dieses System bereits wiederholt vom Verfassungsgerichtshof als verfassungskonform bestätigt. Bei der Eintragung von Risikofaktoren ist die unmittelbare Auswirkung auf den Betreffenden in den meisten Fällen noch viel geringer als bei der Entziehung der Lenkberechtigung oder bei der Bestrafung, da hier lediglich eine Eintragung von Risikofaktoren erfolgt, die keinerlei sonstige Sanktion (wie etwa den Verlust der Berechtigung, Kraftfahrzeuge zu lenken) nach sich zieht. Als spürbare Sanktion wäre lediglich bei den seltenen Fällen, in denen die Schwelle von 1,2 überschritten wird, die mögliche Anordnung einer begleitenden Maßnahme zu erwähnen. Hiezu ist jedoch einerseits festzuhalten, dass es sich bei dieser Bestimmung um eine „kann“-Bestimmung handelt, d.h. dass die Behörde in sehr zweifelhaften Fällen durchaus die Möglichkeit hat, von einer Anordnung solcher begleitender Maßnahmen abzusehen. Andererseits ist klarzustellen, dass die Schwelle von 1,2 erst nach zumindest drei besonders gravierenden Delikten gemäß § 30c erreicht werden kann. Zusätzlich ist die Möglichkeit der Löschung von Risikofaktoren aufgrund von Wohlverhalten nicht aus den Augen zu verlieren. Es gibt also genügend Abfederungsmöglichkeiten, mit denen dem eventuellen Vorwurf der mangelnden Rechtsstaatlichkeit ausreichend begegnet werden kann. Weiters ist für den Fall Vorsorge getroffen, dass aufgrund einer Entscheidung einer Berufungsbehörde eine Eintragung von Risikofaktoren zu Unrecht erfolgt ist. Diesfalls ist die Eintragung der Risikofaktoren selbstverständlich rückgängig zu machen.

Der wesentliche Vorteil dieser Vorgangsweise im Sinne der Verkehrssicherheit liegt vor allem darin, dass die Maßnahmen (Eintragung der Risikofaktoren) in einem zeitlichen Zusammenhang zu dem begangenen Delikt stehen. Damit wird die Maßnahme spürbar und nachvollziehbar und der gewünschte Effekt der Abschreckung des Betreffenden wird besser erreicht. Eine Eintragung von Risikofaktoren für ein Delikt, dass schon viele Monate zurückliegt, wird wohl weit weniger ernst genommen werden.

2. Die zweite Möglichkeit der Lösung dieses Problems wäre, hinsichtlich der Eintragung der Risikofaktoren auf den Zeitpunkt der Rechtskraft der Bestrafung abzustellen. Diese Variante ist natürlich vom Standpunkt der Rechtsstaatlichkeit gesehen die sauberste Lösung, trägt aber so gravierende Nachteile in sich, die das gesamte Vormerkssystem scheitern lassen würden:

~ Da die Rechtskraft lange auf sich warten lassen kann, geht der Konnex zwischen Delikt und Faktoreneintragung einerseits und den zu absolvierenden Maßnahmen andererseits verloren.

-- Durch das eventuell länger zurückliegende Deliktsdatum kann der Fall eintreten, dass die Faktoren, die einzutragen sind, durch Wohlverhalten zumindest teilweise wieder gelöscht werden müssen. Dadurch besteht die Gefahr, dass die Zahl der Berufungsverfahren massiv ansteigt, da es sich auszahlt, mittels Berufungen den Zeitpunkt der Rechtskraft hinauszögern.

-- In dem zwischen Delikt und Rechtskraft liegenden Zeitraum kann einiges passieren (Lösung von Faktoren, Begehung neuer Delikte), sodass bei häufigeren Übertretungen (und diese Fälle hat man ja insbesondere im Rahmen des Vormerksystems im Auge) bei diesem System kaum mehr durchschaubar und für den Betreffenden transparent wäre, wann und vor allem warum er welchen Faktorenstand hat. Es besteht die Gefahr, dass dieses System so kompliziert werden würde, dass es unvollziehbar ist.

Zu Z 8 (§ 16 Abs. 2 Z 8):

Da in der Betriebsordnung über den nichtlinienmäßigen Personenverkehr die „nächste Überprüfung“ entfallen ist, hat demzufolge auch die Speicherung im Führerscheinregister zu entfallen.

Zu den Z 9 und 10 (§ 16 Abs. 5 und 6):

Da die Risikofaktoren auch von der Datenübermittlung an andere Behörden und von der Speicherung im Zentralen Führerscheinregister nicht ausgeschlossen sein sollen, ist der neue Abs. 2a auch in diesen Bestimmungen aufzunehmen.

Zu Z 11 (§ 16 Abs. 7):

Da es bei „sonstigen Verfahren“ keine Rechtskraft gibt, ist diese Bestimmung unklar und soll präzisiert werden.

Zu Z 12 (§ 16 Abs. 8):

Die Lösungsvorschriften sind einerseits unnötig kompliziert und andererseits nicht praxisgerecht. Dieser Mangel soll behoben werden.

Die zur Zeit geltenden Z 4 und 5 werden in die neue Z 3 integriert ebenso wie die Lösungsvorschrift der Z 5 lit. d in die neue Z 3 integriert wird. Dadurch wird eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Lösungsvorschriften von Bestrafungen und Entziehungen der Lenkberechtigung erreicht. Weiters dürfen keine Entziehungen oder Lenkverbote mit einer Dauer von mehr als 18 Monaten gelöscht werden. Dies deshalb, da in diesen Fällen die Lenkberechtigung erlischt und der Betreffende für den Wiedererwerb einen Antrag auf Wiedererteilung der Lenkberechtigung stellen müsste. Werden solche Entziehungen isoliert gelöscht, geht diese Information verloren und die entsprechende Lenkberechtigungsklasse wird vom Register als aufrecht ausgewiesen.

Die neue Z 4 beschränkt sich darauf, eine Lösungsvorschrift für den Fall der Zurückziehung des Antrages vorzusehen. Der Fall der Abweisung ist nicht mehr enthalten, sondern wird in Z 1 integriert (Lösung gemeinsam mit den allgemeinen Führerscheindaten) um nicht bedeutende Teile eines Behördenverfahrens herauszulöschen, was den verbleibenden eingetragenen Rest unverständlich bzw. missverständlich machen würde. Schlimmstenfalls wäre die Konstellation denkbar, dass einzelne abgewiesene Klassen durch eine vorzeitige Lösung im Register als erteilt aufscheinen.

In der neuen Z 5 wird eine generelle fünfjährige Frist ab Antragstellung eingeführt, da das Ende der Ausbildungstätigkeit nicht immer konsequent eingetragen wird, vor allem bei den Ausbildungsfahrten.

Eine Lösung von Delikten, für die Risikofaktoren eingetragen wurden und die noch nicht vollständig gelöscht wurden, hat zu unterbleiben, da dem Betreffenden anlässlich jeder neuerlichen Eintragung von Risikofaktoren (im Rahmen der Verständigung) transparent gemacht werden soll, wie sich sein aktueller Stand an Risikofaktoren errechnet. Dazu ist es unerlässlich zu wissen, aufgrund welcher Delikte welche Risikofaktoren eingetragen wurden. Eine Lösung gemäß den oa. Vorschriften ist bei diesen Delikten nur dann möglich, wenn sich der Betreffende auf einem Risikofaktor 0 befindet.

Zu Z 13 (§ 19 Abs. 8):

In der Praxis macht die Bestimmung, dass auch die theoretische Fahrprüfung im Rahmen der „L 17“-Ausbildung erst mit Vollendung des 17. Lebensjahres absolviert werden darf, immer wieder Probleme, da der zeitliche Zwischenraum zwischen der absolvierten theoretischen Ausbildung und dem Zeitpunkt der Fahrprüfung sehr groß ist. Aus diesem Grund soll es ermöglicht werden, dass (ausschließlich) die theoretische Prüfung bereits vor diesem Zeitpunkt abgelegt werden darf. Keinesfalls kann der Zeitpunkt der theoretischen Prüfung aber vor dem vollendeten 16. Lebensjahr liegen, da ab diesem Zeitpunkt erst mit der Ausbildung in der Fahrschule begonnen werden darf.

Zu Z 14 (§ 22 Abs. 1):

Organisationsänderungen innerhalb des Bundesministeriums für Landesverteidigung sollen dazu führen, dass die Erteilung der Heereslenkberechtigung zukünftig von nachgeordneten Dienststellen abgewickelt werden kann. Im Führerscheingesetz ist daher die entsprechende Grundlage dafür zu schaffen.

Zu Z 15 (§ 22 Abs. 3 bis 5):**Zu Abs. 3:**

Derzeit ist die Erteilung einer Heereslenkberechtigung unter Beschränkungen, Befristungen und Auflagen nach der Textierung des Führerscheingesetzes nicht möglich. Um eine höhere Flexibilität erreichen zu können, ohne dabei Einbußen bei der Verkehrssicherheit hinnehmen zu müssen, soll eine derartige Möglichkeit geschaffen werden. Die Erteilung der Heereslenkberechtigung unter Beschränkungen, Befristungen oder Auflagen hat sich in diesem Zusammenhang grundsätzlich an den Vorschriften über die gesundheitliche Eignung (§§ 8 und 9 sowie in weitere Folge auch der FSG-Gesundheitsverordnung) zu orientieren und eine Eintragung der Beschränkungen ist mittels der in der FSG-Durchführungsverordnung vorgesehenen Zahlencodes vorzunehmen. Jedoch ist es zulässig, Sonderregelungen aufgrund der Eigenart der Heeresfahrzeuge im notwendigen Ausmaß festzulegen. Diese Ausnahmen betreffen einerseits die Vorschriften über die gesundheitliche Eignung und andererseits die Anzahl der Codes. Es ist zulässig, dass seitens des Bundesministeriums für Landesverteidigung (ausschließlich dreistellige) Zahlencodes gemäß den Bedürfnissen des Bundesheeres geschaffen werden.

Weiters soll auch hier die Möglichkeit geschaffen werden, Vollzugsaufgaben an nachgeordnete Dienststellen zu übertragen.

Zu Abs. 4:

Die jetzige Bestimmung des Abs. 4 lässt eine Einschränkung der Heereslenkberechtigung im Sinne des § 24 Abs. 1 lit. 2 nicht zu, was in der Vollzugspraxis zu unbefriedigenden Ergebnissen führt. Deshalb soll auch die Möglichkeit der Einschränkung der Heereslenkberechtigung geboten werden.

Darüber hinaus ist auch hier auf die neue Situation, wonach Vollzugsaufgaben an nachgeordnete Dienststellen übertragen werden sollen, Bedacht zu nehmen.

Zu Abs. 5:

Derzeit ist die vorläufige Abnahme des Heeresführerscheines nur durch die in § 39 Abs. 1 genannten Organe möglich. Es sind aber in vielen Fällen militärische Organe, die bei einem Heereskraftfahrer als erstes ein Verhalten feststellen, das die vorläufige Abnahme des Heeresführerscheines erfordern würde. Daher soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass der Heeresführerschein auch durch militärische Organe vorläufig abgenommen werden kann.

Zu Z 16 (§ 22 Abs. 7):

Im Hinblick auf die Möglichkeit der Erteilung der Heereslenkberechtigung unter Beschränkungen, Befristungen oder Auflagen ist konsequenterweise auch eine dem § 27 Abs. 1 entsprechende Regelung über das Erlöschen der Heereslenkberechtigung zu treffen.

Zu Z 17 (§ 26 Abs. 3 und 4):

Im Hinblick darauf, dass die wiederholte Übertretung der 0,5 Promillegrenze sowie die extremen Geschwindigkeitsüberschreitungen nunmehr im Deliktskatalog des § 30b Abs. 1 enthalten sind und bei der Begehung dieser Delikte Risikofaktoren einzutragen sind, soll ein eigenes Entziehungsverfahren der Lenkberechtigung für diese Delikte entfallen. Darüber hinaus steht der Verwaltungsaufwand für die Vollziehung dieser Bestimmung in keinem Verhältnis zu dem Erfolg, den diese Bestimmung für die Verkehrssicherheit bringt.

Zu Z 18 (§§ 30a bis 30c):**Zu § 30a:****Abs. 1:**

Das Vormerkssystem stellt eine Zusatzmaßnahme dar, die zusätzlich zum bestehenden Lenkberechtigungsentziehungssystem anzuwenden ist. Das Lenkberechtigungsentziehungssystem bleibt mit Ausnahme des Entfalles der oa. Kurzzeitentziehungen unverändert. Die jeweiligen Risikofaktoren werden in das örtliche Führerscheinregister in der Regel automatisch vom System (d.h. ohne dass der Sachbearbeiter eine gesonderte Eingabe vornehmen muss) eingetragen (siehe dazu im Detail die Bestimmungen des § 16 Abs. 2a). § 16 Abs. 6 legt fest, dass die Risikofaktoren auch im Zentralen Führerscheinregister abgespeichert werden.

Weiters wird klargestellt, dass es für die Eintragung der Risikofaktoren keinen Unterschied macht, ob das Delikt eine Verwaltungsübertretung oder eine gerichtlich strafbare Handlung darstellt. Da durch die materielle Deliktsbeschreibung in § 30b Abs. 1 ohnehin nicht auf bestimmte Verwaltungsübertretungen verwiesen wird, sondern die Tatbestände, die zu einer Eintragung von Risikofaktoren führen, einzeln ausformuliert sind, kommt dem diesbezüglichen Satz in Abs. 1 nur die Bedeutung zu, dies zu verdeutlichen.

Die Eintragung der Risikofaktoren gilt ab dem Zeitpunkt der Deliktsetzung. Wie oben in den Erläuterungen zu § 16 Abs. 2a ausgeführt, soll diese Regelung verhindern, dass Verfahren in die Länge gezogen werden um in den Genuss einer Punktelösung zu kommen, obwohl kein Wohlverhalten vorlag.

Da es sich bei der Eintragung von Risikofaktoren um keine nach außen gehende behördliche Entscheidung handelt, ist ein gesondertes Rechtsmittel gegen die Eintragung der Risikofaktoren nicht zulässig. Erst wenn sich diese Eintragungen in einer bescheidmäßigen Anordnung (einer begleitenden Maßnahme oder eines Entzuges der Lenkberechtigung) niederschlagen, kann im Berufungsverfahren gegen diese Entscheidung eine unrichtige Eintragung von Risikofaktoren geltend gemacht werden.

Ein wesentlicher Bestandteil des Vormerksystems ist die Transparenz für den Betroffenen, d.h. jeder Lenker, für den Risikofaktoren eingetragen worden sind, soll wissen, warum dies passiert ist und wie hoch seine Gesamtanzahl der Risikofaktoren ist. Aus diesem Grund hat bei jeder Eintragung von Risikofaktoren an den Betreffenden eine Verständigung zu ergehen, bei der auch gegebenenfalls erfolgte Löschungen von Risikofaktoren ersichtlich sind. Diese Verständigung ergeht automatisch vom System des Führerscheinregisters und wird von der Bundesrechenzentrum GmbH versendet. Es entsteht für die Behörde lediglich der Aufwand für die Kosten der Verständigung aber keinerlei Personalaufwand.

Zu Abs. 2:

Hier werden die Maßnahmen, die anlässlich des Erreichens der „Vorwarnstufe“ von 1,2 von der Behörde gesetzt werden können, näher geregelt.

Grundsätzlich handelt es sich um eine „kann“-Bestimmung, d.h. die Behörde ist nicht verpflichtet derartige Maßnahmen zu treffen. Zweitens gibt es mit der Bezeichnung „begleitende Maßnahmen“ eine breite Palette an Maßnahmen, aus denen die Behörde gegebenenfalls auswählen kann. Beispielsweise aufgezählt sind die wohl am meisten relevanten Fälle der Nachschulung und des Fahrsicherheitstrainings der Mehrphasenausbildung. Letzteres ist zwar in erster Linie für Fahranfänger konzipiert, verfolgt aber primär den Zweck, den Blick bei den Führerscheinbesitzern dahingehend zu schärfen, dass nicht jede beliebige Situation zu meistern ist und dass die Grenzen, die uns durch physikalischen Gesetze vorgegeben sind, nicht überschritten werden dürfen, um sicher unterwegs sein zu können. Diese Grundsätze sind aber auch für Lenker relevant, die einen Faktorenstand von 1,2 aufgrund vorwiegend verkehrsgefährdender (d.h. Geschwindigkeits-)delikte erreichen. Neben Nachschulungen und Fahrsicherheitstrainings sind aber auch andere Maßnahmen denkbar, die nach einer Einzelfallbeurteilung angeordnet werden könnten, z.B. eine nochmalige Absolvierung der Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen oder in begründeten Ausnahmefällen sogar eine Psychotherapie. Hat sich die Behörde für eine verkehrspychologische Nachschulung entschieden und weist der Betreffende mehrere Problematiken auf, so wird in Übereinstimmung mit der Nachschulungsverordnung die Priorität des Alkoholkurses normiert.

Durch diesen Regelungskomplex wird erreicht, dass das entscheidende Organ stärkere Gestaltungsmöglichkeiten hat und ermöglicht, dass auf den Einzelfall verstärktes Augenmerk gelegt werden kann und sachlich gerechtfertigte und auch treffende Maßnahmen im Sinne der Verkehrssicherheit gesetzt werden können.

Konsequenterweise gibt es auch die Möglichkeiten von Formal- (Ungehorsams)entzügen, wenn die behördlichen Anordnungen nicht befolgt werden.

Neu ist die „Konkurrenzregelung“ von Nachschulungen: Da die Nachschulung nicht zu einer Strafe oder zum Selbstzweck verkommen soll, sondern positiven Einfluss auf die Einstellung des Betreffenden zu den Gefahren des Straßenverkehrs ausüben soll, macht es keinen Sinn, wenn der Betreffende kurz hintereinander oder innerhalb einer Frist, die mit vier Jahren festgesetzt wird, einen gleichartigen Nachschulungskurs absolviert. Diese Regelung greift allerdings nicht, wenn es sich um eine Nachschulung eines anderen Kurstyps handelt.

Zu Abs. 3:

Bei Erreichen eines Risikofaktors von 1,5 ist die Lenkberechtigung für 12 Monate zu entziehen. Diese Entziehung hat zusätzlich zu einer etwaigen aufgrund des Einzeldeliktes auszusprechenden Entziehung zu erfolgen. Dieser Wert ist so konzipiert, dass eine derart lange Entziehung frühestens nach drei besonders schweren Delikten (jeweils mit einem Risikofaktor von 0,5) erfolgen kann. Es ist also völlig

ausgeschlossen, dass jemand aufgrund von Delikten, die aus Unachtsamkeit oder Gedankenlosigkeit begangen wurden, einen so langen Entzug der Lenkberechtigung bekommt.

Zu Abs. 4:

Alle Kraftfahrzeuglenker, die in Österreich ein Kraftfahrzeug lenken, unterliegen dem Vormerkssystem, also auch Besitzer von Heereslenkberechtigungen, Lenker von Kraftfahrzeugen für die keine Lenkberechtigung erforderlich ist und vor allem Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich. Diese Personen müssen im Fall einer Eintragung von Risikofaktoren ebenfalls im örtlichen Führerscheinregister erfasst werden. Nennenswerter Mehraufwand ist nicht zu erwarten, da dies größtenteils schon derzeit im Rahmen der Verhängung des Lenkverbotes zu geschehen hat.

Erworbene Risikofaktoren eines Lenkers, der keine Lenkberechtigung besitzt, bleiben aufrecht auch wenn er später eine Lenkberechtigung erwirbt. In diesem Zusammenhang ist an die Behörden der dringende Appell zu richten, keine doppelten Personendatensätze in ihren Registern zu belassen. Das heißt, wenn ein Antrag auf Erteilung einer Lenkberechtigung gestellt wird, sollte geprüft werden, ob dieselbe Person nicht im Register beispielsweise mit einem Mopedausweis erfasst ist. Ist dies der Fall, so sind diese Personendatensätze unbedingt zusammenzuführen. Geschieht dies nicht, so kann es der Fall sein, dass Risikofaktoren für ein und dieselbe Person beim Mopedausweis und bei der Lenkberechtigung eingetragen sind. Somit könnte es der Behörde entgehen, dass bei einem Lenker Maßnahmen gesetzt werden können oder müssen.

Zu Abs. 5:

Niemand soll die Möglichkeit haben eine „Lösung“ von Risikofaktoren zu erreichen, indem er auf seine Lenkberechtigung verzichtet oder eine befristete Lenkberechtigung ablaufen lässt um danach eine Wiedererteilung zu beantragen.

Zu § 30b:

Abs. 1:

Der Deliktekatalog beschränkt sich auf wenige besonders schwere Delikte aus zwei Gründen:

1. Bei fast allen Verkehrsdelikten lassen sich unter ein und denselben Tatbestand einerseits Sachverhaltskonstellationen subsumieren, die äußerst gefährlich sind, aber genauso auch solche, die Bagatelldelikte darstellen. Da im Rahmen des Vormerkssystems nur gefährliche Delikte erfasst werden sollen, wurden bewusst nur jene Delikte ausgewählt, bei denen die Sachverhaltskonstellationen, die eher dem Bagatellbereich zuzuordnen sind, zu vernachlässigen sind.
2. Bei den Delikten im vorliegenden Katalog handelt es sich in erster Linie um solche, für die eine Entziehung der Lenkberechtigung ausgesprochen wird oder zumindest wurde. Aus Sicht der Behörden, die dieses Vormerkssystem zu vollziehen haben, stellt sich der zusätzliche Verwaltungsaufwand aus dem Vormerkssystem für diese Delikte als sehr gering dar, da sich die Eintragung der Risikofaktoren weitgehend an der Entziehung der Lenkberechtigung orientiert. Werden sog. Entziehungsdelikte zu „Faktorendelikten“ erklärt, so fügen sich diese nahtlos in bestehende Verwaltungsabläufe ein. Umso mehr Delikte in den Katalog aufgenommen werden, für die zur Zeit nur eine Bestrafung, aber keine Entziehung der Lenkberechtigung erfolgt, umso aufwändiger wird die Vollziehung dieser Bestimmungen, durch die dadurch erforderlichen Änderungen in den Verwaltungsabläufen.

Es ist daher bedenklich, den vorliegenden Deliktekatalog um weitere Delikte zu erweitern.

Zu Abs. 2:

Die Regelung, dass bei der Begehung von Delikten in Tateinheit nur der Risikofaktor für das am höchsten bewertete Delikt eingetragen wird, ist erforderlich, damit nicht die Gefahr besteht, dass jemand mit einer Tathandlung die Schwelle von 1,2 oder gar 1,5 erreicht, obwohl er vorher noch keine Risikofaktoren eingetragen hatte.

Zu § 30c:

Der wesentliche Erziehungswert des Vormerkssystems liegt darin, dass der Betreffende entweder durch Wohlverhalten oder durch aktives Tun (Teilnahme an Kursen, die für die Verkehrssicherheit von wesentlicher Bedeutung sind) sein Konto der Risikofaktoren verringern kann.

Zu Abs. 1 und 3:

Wie oben erwähnt, gilt die Eintragung der Risikofaktoren ab der Deliktsetzung. Durch diese Regelung wird es möglich, hinsichtlich der Lösung die sehr klare und nachvollziehbare Regelung zu schaffen, dass eine Lösung von einem Faktor 0,2 eintritt, wenn der Betreffende innerhalb von zwölf Monaten

nach Begehung eines Deliktes kein weiteres „Faktorendelikt“ begeht. Für jeden derartigen Zeitraum von zwölf Monaten ist ein Faktor von 0,2 zu löschen, solange bis ein Faktor von 0 erreicht ist. Der Erwerb von „Bonusfaktoren“ ist nicht möglich (Abs. 3). Das Verschleppen von Verwaltungsstrafverfahren mit der Absicht, in den Genuss einer Punktelösung zu kommen, bringt somit nichts. Wird ein Delikt, das vor Ablauf des zwölfmonatigen Zeitraumes begangen wurde erst nach Ablauf desselben im örtlichen Führerscheinregister eingetragen, so wird die vom Computersystem vorerst vorgenommene Lösung wieder rückgängig gemacht.

Eine Regelung, wonach der zwölfmonatige Zeitraum, der für das Löschen von Faktoren von Relevanz ist, erst mit dem Zeitpunkt zu laufen beginnt, zu dem der Betreffende (wieder) im Besitz der Lenkberechtigung ist (d.h. dass Zeiten der Entziehung der Lenkberechtigung nicht anzurechnen sind) wurde bewusst aus zweierlei Gründen nicht getroffen. Einerseits ist dieser Fall nicht mit dem Fall der Haft (Haftzeiten werden auf die Dauer der Entziehung der Lenkberechtigung nach gängiger Praxis nicht angerechnet) vergleichbar, da der Betreffende ja im Regelfall in Freiheit ist, ein Wohlverhalten daher schon unter Beweis stellen kann. Andererseits würde eine derartige Regelung zwangsläufig zu sehr komplexen Verwaltungsabläufen führen, da beispielsweise auch Entziehungszeiten herausgerechnet werden müssten, die zu keiner Eintragung von Risikofaktoren geführt haben. Dies würde großen zusätzlichen Verwaltungsaufwand mit sich bringen.

Zu Abs. 2:

Auch der Besuch von begleitenden Maßnahmen führt, unabhängig davon, ob sie aufgrund des Einzeldeliktes oder gemäß § 30a Abs. 2 angeordnet wurden, zu einer Lösung von Risikofaktoren. Im Fall der Anordnung der begleitenden Maßnahme macht es für die Lösung keinen Unterschied welcher Art von begleitenden Maßnahmen angeordnet wurde, die Befolgung jeder dieser Anordnungen führt zur Lösung.

Anders ist dies beim freiwilligen Besuch von Kursen. Hier sollen nur Nachschulungen gemäß der Nachschulungsverordnung oder Fahrsicherheitstrainings gemäß der Mehrphasenausbildung zu einer Lösung führen. Nur diese Maßnahmen haben einen definierten Umfang und Inhalt und deren Qualitätsstandard ist nachgewiesen und bekannt. Der Betreffende soll nicht durch den Besuch irgendwelcher Kurse, deren Inhalt der Behörde nicht bekannt ist, eine Lösung erreichen können. Auch umfangreiche Ermittlungen diesbezüglich sind der Behörde unzumutbar.

Auch hier gibt es wieder die „Konkurrenzklausel“: Eine Nachschulung oder Fahrsicherheitstraining kann nur alle vier Jahre zu einem Löschen von Risikofaktoren führen. Es soll nicht die Möglichkeit geben, dass sich der Betreffende von seinen Risikofaktoren „freikauft“, indem er immer wieder die gleichen Kurse besucht.

Zu beachten ist auch, dass beim Besuch von Kursen nur ein Risikofaktor von 0,1 gelöscht wird. Das hängt damit zusammen, dass eine Lösung auch dann vorgesehen ist, wenn die Nachschulung zwingend aufgrund des Einzeldeliktes anzugeordnet ist und befolgt wird. Wäre der zu löschen Risikofaktor höher, wären die Risikofaktoren für die schwersten Delikte (Alkoholdelikte mit mehr als 1,2 Promille) insoferne entwertet, als von dem einzutragenden Faktor sehr bald nach dessen Eintragung wieder ein beträchtlicher Teil gelöscht wird. Diese Lösung wird ja mit Bekanntgabe der Absolvierung der Nachschulung gegenüber der Behörde eingetragen. Die Lösung eines Risikofaktors von 0,1 in diesem Zusammenhang erscheint angemessen.

Zu Z 19 (§ 36 Abs. 2 Z 2):

Durch die Neufassung des § 28 im Rahmen der 5. FSG-Novelle ist der Verweis in § 36 Abs. 2 Z 2 FSG nicht mehr zutreffend. Um sicherzustellen, dass diese Bestimmung alle Fälle von verkehrpsychologischen Untersuchungen umfasst, soll der Verweis auf bestimmte Bestimmungen des FSG entfallen.

Zu Z 20 (§ 37 Abs. 2a):

In dieser neuen Strafbestimmung wird ein eigener Straftatbestand für das Nichtmitführen des Führerscheines etc. oder das Nichtaushändigen dieser Dokumente zur Kontrolle mit einer niedrigeren fixen Geldstrafe von 21 € festgelegt. Es gibt immer wieder Beschwerden, dass die Strafhöhe bei diesem Delikt nicht dem Tatunwert dieser Übertretung entspricht. Überdies ist für die Kontrollorgane durch einen Blick in das Zentrale Führerscheinregister problemlos festzustellen, ob sich der Betreffende im Besitz einer gültigen Lenkberechtigung befindet (d.h. ob tatsächlich eine Übertretung „nur“ von § 14 Abs. 1 vorliegt) oder ob es sich um eine Übertretung des § 1 Abs. 3 (Lenken ohne gültige Lenkberechtigung) handelt.

Zu Z 21 (§ 43 Abs. 14):

Das Vornerksystem soll mit 1. Jänner 2005 in Kraft treten. Die Auflösung der Sprengelbindung der sachverständigen Ärzte soll mit 1. Juni 2004 in Kraft treten. Bei beiden Regelungskomplexen ist eine Vorlaufzeit erforderlich um die Verwaltungsabläufe und insbesondere das Führerscheinregister darauf vorzubereiten.