

Auto-, Motor- und Radfahrerclub Österreichs

Generalsekretariat

An die
Parlamentsdirektion
Dr. Karl-Renner Ring 3
1010 Wien

Mariahilfer Straße 180,
1150 Wien
Telefon 0222/891 21 Δ

Ihr Pannruf 1-2-3

4. Dezember 1995
W 854/Pa
Telefon 217 DW
Telefax 286 DW

Betrifft: Entwurf eines Führerscheingesetzes
Zahl 167.650/6-I/6-95

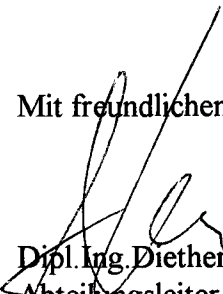
Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	95-GE/19-95
Datum:	5. DEZ. 1995
Verteilt	6.12.95

Sehr geehrte Damen und Herren!

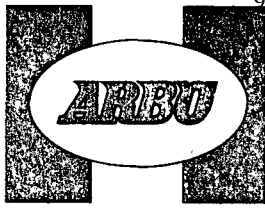
Mano Pezerl

Anbei die gewünschten 25 Exemplare zum Entwurf eines Führerscheingesetzes.

Mit freundlichen Grüßen


Dipl. Ing. Diether Wlaka
Abteilungsleiter
Technik und Recht

Anlage



Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs

Generalsekretariat

Herrn
Sektionsleiter
Dipl. Ing. Günther Hanreich
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Mariahilfer Straße 180,
1150 Wien
Telefon 0222/891 21 Δ

Ihr Pannruf 1-2-3

4. Dezember 1995
W 854/Pa
Telefon 217 DW
Telefax 286 DW

Betrifft: Entwurf eines Führerscheingesetzes
Zahl 167.650/6 - I/6 - 95

Sehr geehrter Herr Sektionsleiter!

Zu dem übermittelten Entwurf eines Führerscheingesetzes nimmt der ARBÖ wie folgt Stellung:

Allgemeiner Teil:

Zu Punkt 3.1:

Der Entfall der Führerscheingruppe AK bewirkt eine Entwertung des bestehenden Kleinmotorradbestandes, da diese Fahrzeuge nur von 16- und 17jährigen gefahren werden. Es sollte daher für den Ak-Führerschein zumindest eine mehrjährige Übergangslösung gesucht werden.

In dieser Zeit soll der Bestand an Kleinmotorrädern, wenn die Neuzulassung verboten wird, verwendet werden können. Eine Ausnahmeregelung innerhalb der EU-Richtlinie ist daher in Form eines erweiterten Mopedausweises anzustreben.

Die Einführung eines A1-Führerscheines erscheint uns nicht zielführend. Vorerst ist es notwendig, die Fahrzeugkategorie (Hubraum 125 cm³, Motorleistung 11 kW) so festzulegen, daß Manipulationen möglichst unmöglich gemacht werden. Dabei sollte berücksichtigt werden, daß Bauartvorschriften für den Rahmen (z.B. Reifengröße beschränken und Durchstiegsmöglichkeit vorschreiben) im Gegensatz zu Motorbauvorschriften nicht manipulierbar sind.

Zu Punkt 6.2:

Die Möglichkeit des Verzichtes auf die Lenkerberechtigung wird im Gesetz erstmalig vorgesehen. Wir dürfen auf die jüngste Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinweisen. Im Erkenntnis vom 30.5.1995, Zahl 94/11/0104, bringt der VwGH zum Ausdruck, daß die Möglichkeit eines Verzichtes auf die Lenkerberechtigung nach der derzeit geltenden Rechtslage bereits gegeben ist. Eine eigene Gesetzesbestimmung erscheint daher nicht unbedingt erforderlich.

Gesetzentwurf:

Zu § 1 Abs.2

Der Begriff Behörde ist näher zu definieren. Es könnte sich auch um Behörden in anderen EU-Ländern handeln.

Zu § 2 Abs.1 Ziffer 1

Die Begriffe Eigenmasse und Gesamtmasse sind zwar richtig, der Begriff Masse ist aber dem Kraftfahrzeuggesetz in den Begriffsbestimmungen derzeit noch fremd.

Zu § 2 Abs.1 Ziffer 3

Die neue Definition der Gruppe C ermöglicht es nicht mehr, Gelenkfahrzeuge zu lenken. Dafür ist nun auch noch die Führerscheinklasse E notwendig. Diese Verschlechterung wird vielen LKW-Lenkern Probleme bereiten. Dies gilt auch für die Bestimmung, daß die Gruppe F und G nicht wie bisher automatisch mit der Gruppe C erworben wird. Da es sich um nationale Lenkerberechtigungen handelt, sollte die bisherige Gesetzeslage beibehalten werden.

Zu § 4:

Im Sinn einer besseren Lenkerausbildung ist innerhalb der Probezeit von zwei Jahren die Teilnahme an einem Sicherheitstraining vorzuschreiben. Dieses Sicherheitstraining sollte sowohl innerhalb der Fahrschule erfolgen als auch von Personen, die nach § 108a KFG ausgebildet sind, durchgeführt werden können.

Zu § 4 Abs.1

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

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

Es sollte daher klar geregelt werden, daß bei Erteilung nach den verschiedensten Entziehungsmöglichkeiten, die sowohl im KFG als nunmehr auch im Führerscheingesetz festgehalten sind, keine neuerliche Probezeit zu laufen beginnt.

Zu § 5 Abs.6:

Statt der Formulierung "ein Antrag auf Erteilung einer Lenkberechtigung darf nur gestellt werden" sollte es besser heißen "eine Lenkberechtigung darf nur erteilt werden".

Zu § 6 Abs.3

Die Bestimmungen über Übungsfahrten (§ 122 KFG), Lehrfahrten (§ 122a KFG) sowie Ausbildungsfahrten (§ 122b KFG) sollten aus Gründen der Übersichtlichkeit in das Führerscheingesetz übernommen werden. Die hier in Abs.3 und 4 sowie in § 19 vorgesehenen neuen Regelungen, die zum Teil nicht mit den bisherigen Bestimmungen über die Berufskraftfahrer-

ausbildung 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...."

Zu § 6 Abs.4

Die zu Abs.3 angeführten Bedenken bestehen zu Abs.4 gleichermaßen. Im Sinne einer praktischen 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 u.a. 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 erforderliche Mindestalter abgelegt werden darf.

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.1:

Im Hinblick darauf, daß es sich hier um Delikte handelt, die im Inland oder im Ausland begangen wurden, sollte - wie übrigens auch bei den anderen Ziffern dieses Absatzes - auch hier von der Zitierung österreichischer Rechtsvorschriften Abstand genommen werden. Es wird daher vorgeschlagen, diese Ziffer etwa wie folgt zu fassen: "ein Kraftfahrzeug gelenkt oder in Betrieb genommen und hierbei die geltenden Bestimmungen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol verletzt hat".

zu § 8:

Es ist sicherzustellen, daß ärztliche Gutachten, deren Umfang gemäß § 8 Abs.3 Z.1 erstellt wurde, auch dann anerkannt werden, wenn sie nicht von Amtsärzten erstellt wurden.

Zu § 10 Abs.4:

In der zweiten Zeile dieses Absatzes sollte nach dem Wort "und" das Wort "wenn" eingefügt werden.

Zu § 13 Abs.2:

Erfolgt im Rahmen der Erweiterung einer Lenkerberechtigung eine Neuausstellung des Führerscheines, so ist auch das Ausstellungsdatum des bisherigen Führerscheines einzutragen.

Zu § 14 Abs.3:

Hier sollte auf jenen in der Praxis schon wiederholt vorgekommenen und manchmal zu Zweifeln Anlaß gegebenen Fall Bedacht genommen werden, daß jemand, dem durch ausländische Organe im Ausland der Führerschein abgenommen wurde und sich jetzt in Österreich, im Hinblick auf diese ausländische Amtshandlung, ohne österreichischen Führerschein befindet. Solche Fälle werden bei uns in der Praxis wie ein Verlust behandelt, wengleich die Rechtslage diesbezüglich nicht eindeutig ist. Es wäre daher zu überlegen, ob das Gesetz nicht auch auf solche Fälle ausdrücklich Bedacht nehmen sollte.

Zu § 14 Abs.5:

Die vorgesehene Verpflichtung der Übermittlung einer Fotokopie des ausländischen Führerscheines an die Meldebehörde bei der ersten Anmeldung in Österreich, dürfte wohl den meisten in Betracht kommenden Personen unbekannt sein. Dennoch unterliegt die Nichtbefolgung dieser Vorschrift nach § 39 einer Bestrafung, und zwar mit einer Mindeststrafe von 500,--. Diese Konsequenz erscheint uns als unangemessen hart.

Zu § 15 Abs.1:

Wengleich diese Bestimmung der bereits geltenden Vorschrift des § 71 KFG entspricht, ist dennoch die Frage aufzuwerfen, ob es wirklich des normierten Einvernehmens der an sich örtlich zuständigen Führerscheinbehörde mit der früheren Führerscheinbehörde bedarf. Die frühere Führerscheinbehörde ist natürlich bei Ausstellung eines Duplikates insofern zu befassen, als bei ihr entsprechende Informationen einzuholen sind. Warum eine Mitentscheidungsbefugnis in Form des Einvernehmens eingeräumt werden soll, ist nicht klar. Es wird die Durchführung letztlich nur verkompliziert.

Zu § 15 Abs.2 Z.1:

Hier darf nochmals auf die Bemerkung zu § 14 Abs.3 hingewiesen werden.

Zu § 16 Abs.1:

Die Punkte, über die gemäß § 17 Abs.2 die Behörde das zentrale Führerscheinregister zu verständigen hat, sind auch unter jenen Angaben anzuführen, die gemäß § 16 Abs.1 in das örtliche Führerscheinregister einzutragen sind.

Zu § 16 Abs.6:

Diese Vorschrift wird für die in der Regel in Betracht kommenden Fälle zu bejahen sein. Es sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, daß es auch Fälle geben kann, bei denen eine solche Aktenvernichtung nicht zweckdienlich sein kann. Es wird daher vorgeschlagen etwa folgenden Halbsatz anzuschließen: "sofern nicht besondere Umstände im Einzelfall eine weitere Aufbewahrung geboten erscheinen erlassen".

Zu § 22 Abs.1:

Anstatt dem Wort "Begründung" ist das Wort "Gründung" zu verwenden.

Zu § 24 Abs.3:

Anstatt § 23 Abs.4 ist § 23 Abs.5 anzugeben..

Zu § 24 Abs.6:

Diesem Absatz sollte nach den Worten "dieser Übertretung" das Wort "nicht" eingefügt werden.

Zu § 25 Abs.4:

Eine Anknüpfung an den Abschluß eines Strafverfahrens ist nicht an die Beendigung des Strafverfahrens erster Instanz zu knüpfen, sondern an die rechtskräftige Beendigung des Strafverfahrens. Nach unserer Rechtsordnung hat ein Rechtsmittel gegen ein Urteil der ersten Instanz kraft Gesetzes aufschiebende Wirkung.

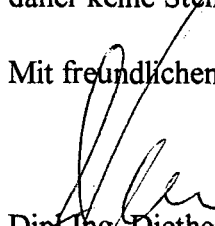
Zu § 26:

Der ARBÖ lehnt die Einführung eines Punkteführerscheines in mehrfacher Weise ab:

1. Die einzelnen Delikte unterliegen einer schematischen Punktevergabe. Eine individuelle Beurteilung des Verschuldens kann nicht berücksichtigt werden.
2. Der derzeitige Standard der Überwachung hat zur Folge, daß nur der Zufall darüber entscheidet, wieviele Punkte ins Führerscheinregister eingetragen sind. Eine nicht unerhebliche Dunkelziffer kann daher nicht berücksichtigt werden.
3. Eine Anonymverfügung wäre z.B. bei Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht mehr möglich. Die vorgesehene Lenkererhebung erfordert einen hohen Zeitaufwand für die Exekutive. Da die Punktevergabe erst nach Rechtskraft des Strafbescheides erfolgt, wird der Instanzenweg voll ausgenützt werden. Der Effekt der jahrelangen Verwaltungseinfachung in Form der Anonymverfügung wird somit zunichte.
4. Der zusätzliche Verwaltungsaufwand führt dazu, daß die Zahl der verfolgten Delikte geringer wird. Die Wahrscheinlichkeit, für eine Verwaltungsübertretung bestraft zu werden, sinkt weiter.
5. Eine neue Bestimmung, derzufolge schwere Delikte durch die Wohnsitzbehörde zu bestrafen sind, würde jedenfalls erleichtern, bei Wiederholungstätern das Strafausmaß zu erhöhen.
6. Die geltenden Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes reichen aus, Wiederholungstäter strenger zu bestrafen bzw. Führerscheinentzüge bei entsprechend schweren Delikten unverzüglich durchzuführen.

Wir ersuchen um Verständnis, daß zu den einzelnen Paragraphen des Punkteführerscheines daher keine Stellungnahme in der Sache abgegeben wird.

Mit freundlichen Grüßen


Dipl.-Ing. Diether Wlaka
Abteilungsleiter
Technik und Recht