



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 20.511/2-I.2/1995

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

An das
Präsidium des
Nationalrats

Telefon
0222/52 1 52-0*

Telefax
0222/52 1 52/727

Fernschreiber
131264 jusmi a

Teletex
3222548 = bmjust

Wien

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 95	-GE/19. PS
Datum: 18. DEZ. 1995	
Verteilt 19. Dez. 1995 <i>Pri</i>	

Sachbearbeiter

Klappe (DW)

Mag. Peyerl

Betrifft: Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz zum Entwurf eines Führerscheingesetzes.

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf die Entschließung des Nationalrats vom 6.7.1961 25 Ausfertigungen einer Stellungnahme zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf zu übermitteln.

13. Dezember 1995

Für den Bundesminister:

Kathrein

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 20.511/2-I.2/1995

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Wien

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/52 1 52-0*

Telefax
0222/52 1 52/727

Fernschreiber
131264 jusmi a

Teletex
3222548 = bmjust

Sachbearbeiter

Klappe

(DW)

Betrifft: Entwurf eines Führerscheinggesetzes

zu Zl. 167.650/6-I/6-95

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf das Schreiben vom 6. Oktober 1995 zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Vorweggenommen sei, daß das Bundesministerium für Justiz insbesondere im vorgeschlagenen "Mehrfachtäter-Punktesystem" einen wichtigen Schritt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erblickt, der ausdrücklich begrüßt wird.

Das Bundesministerium für Justiz bedauert jedoch, daß der Entwurf eines neuen Führerscheinggesetzes nicht zu einer umfassenderen Neugestaltung jener Reaktions- bzw. Sanktionsformen auf straßenverkehrsrelevantes Fehlverhalten genützt wurde, die keinen Strafcharakter haben oder jedenfalls von der Intention her keine solchen haben sollten (Entziehung der Lenkerberechtigung). Dabei werden insbesondere

ausreichende Vorkehrungen vermißt, die eine flexiblere und dem Einzelfall gerechter werdende Abstimmung mit (differenziertem) strafrechtlichem Vorgehen ermöglichen. Zu denken wäre in diesem Zusammenhang an eine Bedachtnahme auf Maßnahmen der Diversion (wie sie derzeit in den §§ 6 bis 9 JGG vorgesehen sind und in der nächsten Zeit auch im Erwachsenenstrafrecht verankert werden sollen) sowie auf bedingte Strafnachsicht, Strafaufschub und dergl.

Es wird nicht verkannt, daß das vorgeschlagene Regelungswerk Ansätze in Richtung der Vermeidung von "Automatismen" enthält, wie etwa das aus dem geltenden Recht übernommene Abstellen auf eine "Wertung" und die "Sinnesart" bei der Prüfung der Verkehrszuverlässigkeit oder die durch § 23 Abs. 3 des Entwurfes eröffneten Möglichkeiten (eingeschränkte Entziehung in Form einer Bedingung, Befristung oder Beschränkung der Lenkberechtigung). Diese Ansätze erscheinen jedoch nicht zuletzt im Hinblick auf die herrschende Praxis bei der Verkehrszuverlässigkeitsprüfung nicht ausreichend. Es darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß insbesondere der Schlußbericht der beim Kuratorium für Verkehrssicherheit eingerichteten Arbeitsgruppe "Entziehung der Lenkberechtigung nach Suchtgiftdelikten" vom September dieses Jahres Lösungsansätze und Reformvorschläge in bezug auf Art und Umfang der Eignungsvoraussetzungen sowie das Wesen der Verkehrszuverlässigkeit aufzuzeigen versucht, die - nicht nur im Suchtgiftbereich, sondern darüber hinaus ganz allgemein - eine stärkere Beachtung verdienen und vom Bundesministerium für Justiz nachdrücklich unterstützt werden.

Nach Auffassung des Bundesministerium für Justiz sollten sowohl bei der Frage der Nachschulung (§ 4 des Entwurfes) als auch bei der Verkehrszuverlässigkeit (§ 7) und bei der Entziehung der Lenkberechtigung einschließlich des Punktesystems (§§ 23 ff) systemimmanente Starrheiten und Inflexibilitäten möglichst vermieden werden, damit die diesbezüglichen Maßnahmen nicht über jene Fälle, in denen sie einen begründeten Sicherungszweck erfüllen, hinaus zu sachlich nicht indizierten und unangemessenen (Zusatz-)Strafen geraten.

Im einzelnen wird folgendes bemerkt:

Zu § 1:

1. Um den Aussagegehalt des Abs. 1 zu verdeutlichen, könnte sich empfehlen, diesen wie folgt zu fassen: *"Dieses Bundesgesetz gilt für das Lenken von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, auf Straßen mit öffentlichem Verkehr."*

2. Im Abs. 3 sollte die Z 2 (nur) lauten: *"Motorfahrrädern nach § 2 Z 14 KFG 1967"*. Die darüberhinausgehende Regelung der Z 2 des Entwurfs (*"Jedoch"*) scheint an dieser Stelle systematisch verfehlt, zumal es sich bei ihr streng genommen um keine Einschränkung der Ausnahme von der "Lenkerberechtigung" (§§ 2 f des Entwurfs) handelt; sie sollte in eine eigene Bestimmung (einen eigenen Absatz) Eingang finden.

3. Das im Punkt 2 Gesagte gilt für die Z 3 des Abs. 3 sinngemäß; auch diese sollte nur lauten: *"Invalidenkraftfahrzeugen nach § 2 Z 18 KFG 1967"*.

Zu § 2:

Im Einleitungssatz des § 2 Abs. 1 würde es sich empfehlen, von "Kraftfahrzeugen im Sinne des § 2 KFG 1967" zu sprechen, um den begrifflichen Bezug zum Kraftfahrzeuggesetz 1967 zu verdeutlichen.

Zu § 4:

In bezug auf die Nachschulungsanordnungen, die gemäß Abs. 3 nach Rechtskraft der Bestrafung zwingend zu erfolgen haben sollen, erscheint erwägenswert, ob nicht freiwillige Nachschulungen oder ähnliche Aktivitäten (vor Rechtskraft der Bestrafung) Berücksichtigung finden sollten, zumal auch ein Einstellungs- und Verhaltenstraining nach § 28 Abs. 2 und 3 des Entwurfs einem Führerscheinbesitzer durch die Löschung von Punkten zugute kommen soll.

Zum Deliktscatalog des Abs. 5 meint das Bundesministerium für Justiz, daß keineswegs jedes dort genannte Fehlverhalten im Einzelfall zwingend eine

Nachschulung erfordert. Dies gilt insbesondere auch für die in der Z 3 genannten gerichtlich strafbaren Handlungen, denen Verkehrsübertretungen sehr unterschiedlichen Gewichts oder auch bloß einmalige Unaufmerksamkeiten (Auffahrunfälle!) zugrundeliegen können. Eine Einzelfallbetrachtung erscheint daher unerlässlich.

Im Abs. 6 steht die Z 2 in einem nicht auflösbaren Spannungsverhältnis zu Art. 6 Abs. 2 MRK. Da nämlich eine Einstellung des Verfahrens auf Grund des § 42 StGB auch schon vor restloser Klärung der Sachlage erfolgen kann und allfällige Sachverhaltsfeststellungen in einem solchen Einstellungsbeschluß (gegen den es im übrigen auch kein Rechtsmittel gibt) bloß hypothetischen Charakter tragen und keinem Schuldkenntnis gleichstehen, ist die Annahme, daß bei dem zu beurteilenden Sachverhalt ein konkreter Verstoß gegen Verkehrsvorschriften tatsächlich vorliegt, unzulässig. Sie widerspräche auch der Unschuldsvermutung. Die Bestimmung des Abs. 6 Z 2 ist daher zu streichen.

Überdies erscheint die im letzten Halbsatz des Abs. 6 vorgesehene Anknüpfung an einen (lediglich) "ursächlichen" Zusammenhang zwischen der (allenfalls gar nicht erwiesenen) Zuwiderhandlung und dem entstandenen Schaden problematisch, zumal im Sinne der Äquivalenztheorie jede Tatsache als Ursache angesehen wird, die zu dem Erfolg in seiner konkreten Gestalt nur irgendwie noch beigetragen hat und nicht weggedacht werden kann, ohne daß auch der Erfolg in seiner konkreten Gestalt weggedacht werden müßte; soll aber an ein Täterverhalten eine Sanktion geknüpft werden, so muß der Erfolg dem Täter wohl objektiv zugerechnet werden können.

Zu § 5:

1. Das Nichtvorliegen der im Abs. 2 genannten Voraussetzungen soll offenbar die Unzuständigkeit der Behörden (§§ 5 Abs.1, 37 Abs. 1 u. 2 des Entwurfs) zur (Sach-) Entscheidung zur Folge haben; dies sollte im Wortlaut des Abs. 2 deutlicher zum Ausdruck gebracht werden.

2. Nach dem Abs. 4 ist eine Lenkerberechtigung, soweit dies auf Grund des

ärztlichen Gutachtens oder wegen der Art der Lenkerberechtigung nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit nötig ist, u.a. unter den entsprechenden Bedingungen zu erteilen; deren Nichteinhaltung soll - so die Erläuterungen - die Ungültigkeit der Lenkerberechtigung (richtig müßte es eher heißen: "*Das Fehlen der Lenkerberechtigung im konkreten Fall*") zur Folge haben. Auch soll dies nach § 27 Abs. 3 Z 14 offenbar zwingend zu vier (Straf-)Punkten führen. Dies scheint im Ergebnis vielfach zu weit zu gehen: Zum einen träfe die Sanktion jemanden, der etwa nur mit einer geringen Sehbeeinträchtigung ohne entsprechende Sehhilfe (Brille, Kontaktlinse) ein Fahrzeug lenkt, in gleichem Ausmaß, wie jemanden, der dies trotz einer schweren Sehbehinderung macht. Zum anderen könnte gerade das zuerst erwähnte Beispiel in seinem (vergleichsweise geringen) Unwert- und Gefährdungsgehalt mit anderen Fällen des § 27 Abs. 3 (etwa der Z 1, 7 oder 9) nicht verglichen werden.

Zu § 7:

Die eingangs erwähnten grundsätzlichen Bedenken des Bundesministerium für Justiz beziehen sich vor allem auf die im wesentlichen unveränderte Übernahme der Regelungen über die Verkehrszuverlässigkeit aus dem geltenden Recht, zumal das Punktesystem nicht etwa als Alternative gedacht, sondern zusätzlich vorgesehen ist.

Der De-facto-(Zusatz-)Strafcharakter einer an eine Unzuverlässigkeit im Sinne des Entwurfs geknüpften Entziehung der Lenkberechtigung erhellt insbesondere aus dem im Abs. 4 enthaltenen Deliktskatalog, zumal es in den Erläuterungen dazu ausdrücklich heißt, daß es hier nicht um das Verhalten im Verkehr gehe, sondern um die "erleichternden" Umstände, die bei gewissen Straftaten durch die Möglichkeit, ein Fahrzeug zu lenken, gegeben seien. Das Bundesministerium für Justiz hält das einer solchen Regelung zugrundeliegende Konzept für rechtspolitisch nicht mehr zeitgemäß und spricht sich nachdrücklich gegen eine unveränderte Übernahme dieses Konzeptes in eine gesetzliche Neuregelung aus.

Es wird nicht in Abrede gestellt, daß bestimmte strafbare Handlungen ein Indiz für eine Verkehrssicherheitsgefährdung sein können, doch müßte die "Wertung" wohl

regelmäßig im Hinblick auf die Frage der physischen und/oder psychischen Eignung, ein Kraftfahrzeug zu lenken, vorgenommen werden; die im Abs. 5 angeführten Kriterien erscheinen dafür einerseits nicht ausreichend, andererseits von zweifelhafter Relevanz ("Verwerflichkeit"?).

Eine grundsätzliche Neukonzeption des § 7 erscheint aus der Sicht des Bundesministerium für Justiz demnach unausweichlich.

Zu § 13 Abs. 3:

Durch das Namensrechtsänderungsgesetz BGBl. 1995/25 wurde nicht nur das zum Familienrecht gehörige Namensrecht neu gestaltet, sondern auch die verwaltungsbehördliche Namensänderung stark liberalisiert. Es ist daher davon auszugehen, daß im Gefolge der erwähnten Neuregelungen Personen in gehäuftem Maße den Familiennamen ändern.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, daß der Nationalrat anlässlich der Beschlußfassung über das Namensrechtsänderungsgesetz im Rahmen einer EntschlieÙung die Bundesregierung ersucht hat, "darauf hinzuwirken, daß durch geeignete organisatorische, administrative und allenfalls auch legislative Maßnahmen Personen der Erwerb eines neuen Familiennamens anlässlich der Eheschließung möglichst erleichtert wird". Im Hinblick darauf, daß das geltende österreichische Namensrecht nach wie vor nicht absolute Gleichheit nach Geschlechtern vorsieht, würde eine Regelung wie der vorgeschlagene zweite Satz dazu führen, daß ausschließlich bei Personen, welche eine Namensänderung - etwa durch Eheschließung oder durch verwaltungsbehördliche Namensänderung - mitmachen, bei der Ergänzung ihres Führerscheines eine Prüfung dahin vorgenommen wird, ob die Annahme besteht, daß die Voraussetzung für die Erteilung der in Betracht kommenden Lenkerberechtigung noch gegeben sind; bei anderen Personen, die eine derartige Änderung ihres Namens nicht mitmachen, würde eine derartige Prüfung jedoch regelmäßig unterbleiben. Die vorgeschlagene, obgleich zum geltenden Rechtsbestand gehörende Regelung ist somit eine Diskriminierung von Personen, die eine

Namensänderung mitmachen auf dem Gebiet des Führerscheinwesens. Sie steht im übrigen mit der EntschlieÙung des Nationalrats vom 18. Dezember 1994 im Widerspruch. Das Bundesministerium für Justiz spricht sich daher mit Nachdruck dafür aus, daß keine dem § 13 Abs. 3 letzter Satz entsprechende Regelung in das neue Führerscheingesetz aufgenommen wird.

Zu § 14:

Im Abs. 3 erscheint es zweckmäßiger, lediglich auf den "Verlust" der im Abs. 1 genannten Dokumente abzustellen und auf die Anführung eines Straftatbestandes zu verzichten, zumal im weiteren auch immer nur vom "Verlust des Führerscheins" die Rede ist und ein strafgesetzwidriges Abhandenkommen eines Führerscheins zwar häufig im Zusammenhang mit einem Diebstahl angezeigt wird, aber auch andere Delikte denkbar sind (etwa Raub) und die Wegnahme des Führerscheins selbst i.d.R. den Tatbestand der Urkundenunterdrückung erfüllt.

Zu § 15:

Dem Abs. 3 ist nicht zu entnehmen, bei wem konkret die Behörde anzufragen hat, ob Gründe gegen die Ausstellung eines Führerscheins vorliegen. Eine entsprechende Klarstellung könnte sich als zweckmäßig erweisen.

Zu § 16 Abs. 1 Z 1:

Fraglich ist, was unter "die Namen" zu verstehen ist. Es wird vorgeschlagen, in Anlehnung an § 10 Abs. 2 PStG anzuordnen, daß einzutragen sind: Der Familienname und die Vornamen, akademische Grade, akademische Berufsbezeichnungen sowie Standesbezeichnungen, wenn ein solcher Anspruch nach inländischen Rechtsvorschriften besteht, sowie Tag und Ort der Geburt. Was Titel und Name der Eltern mit der Ausstellung und Registrierung von Führerscheindaten zu tun haben, ist unklar, jedenfalls sollten derartige Angaben vermieden werden. Allerdings können - zur Sicherstellung einer Identitätsprüfung - auch frühere Familiennamen verzeichnet

werden. Bei der Aufzeichnung des Familiennamens sollte auf § 72c PStG Bedacht genommen werden.

Zu §§ 16 Abs. 6 und 17 Abs. 6:

Nach herrschender Auffassung wird der Nachweis des Ablebens eines Menschen durch die Sterbeurkunde oder die gerichtliche Entscheidung über die Todeserklärung oder Beweisführung des Todes erbracht. Die in § 16 Abs. 6 und § 17 Abs. 6 stillschweigend getroffenen Annahmen, eine Person überlebe das 95. Lebensjahr nicht oder lenke in diesem Alter ein Kraftfahrzeug nicht, kann in dieser Allgemeinheit jedenfalls nicht hingenommen werden.

Zu § 22 Abs. 2:

1. Die Einschränkung auf das Diplomatische Korps in Wien ist nicht sachgerecht, weil nicht jeder Staat eine selbständige diplomatische Vertretung in Wien hat, sondern sehr oft - besonders bei kleineren Staaten - diplomatische Vertretungen (z. B. in Bonn oder Bern) in Österreich mitakkreditiert sind. Ein in Österreich mitakkreditierter Botschafter mit Sitz in Bonn ist aber sicherlich als Mitglied des "Diplomatischen Korps" zu qualifizieren.

2. Man sollte nicht von "Angestellten bei ausländischen Vertretungsbehörden" sprechen, sondern von "Mitgliedern des Verwaltungs- und technischen Personals ausländischer Vertretungsbehörden".

3. Alle Amtssitzabkommen verwenden nicht den Begriff "Beamter", sondern sprechen von "Angestellten".

Zu §§ 23 ff:

1. Das vorgeschlagene Punktesystem wird grundsätzlich begrüßt. Auch erscheinen die in § 23 Abs. 3 enthaltenen Ansätze - wie bereits eingangs erwähnt - richtungsweisend und - im Dienste der Einzelfallgerechtigkeit und damit wohl auch einer gesteigerten (präventiven) Wirksamkeit und Akzeptanz - ausbaufähig, zumal auch

das Punktesystem mit der vorgesehenen Möglichkeit der Löschung von Punkten über eine gewisse Flexibilität verfügt.

2. Überdenkenswert erscheinen die Entziehungszeiten, vor allem in Richtung einer nachträglichen Verkürzungsmöglichkeit sowie im Hinblick auf die Mindestzeiten. Unverständlich erscheint etwa die dreimonatige Mindestfrist im § 24 Abs. 3.

Auch die jeweils zu vergebende Punktezahl sollte überdacht werden, insbesondere die zwingende Vergabe von 4 Punkten in den Fällen des § 27 Abs. 3 Z 4, 8, 10, 11, 12 und 14, da solchen Bestrafungen Verhaltensweisen sehr unterschiedlichen Gewichts zugrunde liegen können.

3. Die Regelung des § 27 Abs. 4 wird abgelehnt. Sie widerspricht der anlässlich der Schaffung des Strafgesetzbuches getroffenen rechtspolitischen und rechtssystematischen Grundsatzentscheidung, die Entscheidung über verwaltungsrechtliche Rechtsfolgen gerichtlicher Verurteilungen nicht den Gerichten, sondern den Verwaltungsbehörden zu überantworten (insbesondere um Zweigleisigkeiten und unterschiedliche Beurteilungskriterien zu vermeiden). Sie ist überdies unter dem Gesichtspunkt des Art. 94 B-VG problematisch. Im übrigen bedürfte eine solche Regelung auch strafprozessualer Begleitmaßnahmen.

4. Im § 24 Abs. 2 u. 3. müßte es anstatt "§ 23 Abs. 4" richtig "§ 23 Abs. 5" heißen.

Zu § 29:

1. Nach dem Abs. 2 soll ein Verzicht auf die Lenkerberechtigung dazu führen, daß ein Antrag auf Erteilung einer neuen Lenkerberechtigung frühestens nach fünf Jahren gestellt werden kann. Nach den Erläuterungen soll damit verhindert werden, daß durch den Verzicht die mit einer Lenkerberechtigung verbundenen Eintragungen und sonstigen Rechtsfolgen (Nachschulung, Punkteanzahl) erlöschen und danach um eine neue "unbelastete" Lenkerberechtigung angesucht wird. Die Notwendigkeit der sich

aus dem Abs. 2 ergebende "Sperrfrist" scheint dennoch nicht gegeben; das mit der Sperrfrist verfolgte Ziel ließe sich wohl auch durch das Aufrechterhalten von "Strafeintragungen" trotz eines Verzichts auf die Lenkerberechtigung erreichen.

2. Die Personenstandsbehörde, die einen Sterbefall beurkundet, verfügt auf Grund ihrer Aktenlage nicht über Informationen darüber, ob der Verstorbene Führerscheinbesitzer ist. Ob eine Information des Führerscheinregisters über alle Sterbefälle sinnvoll ist, muß bezweifelt werden. Ergänzend sei darauf hingewiesen, daß durch den Gesetzentwurf demgegenüber nicht sichergestellt wird, daß das Führerscheinregister von der Änderung von Namen der Führerscheinbesitzer erfährt. Eine derartige Mitteilung wäre im Abs. 3 eher vorzusehen, zumal im Hinblick auf die bereits erwähnte Entschließung des Nationalrats von den Führerscheinbesitzern nicht verlangt werden kann, die Änderung ihres Familiennamens der Behörde bekannt zu geben oder gar den Führerschein aus diesem Grunde zu ergänzen. Der Führerschein dient nach seinem Zweck nicht dem Nachweis der bestimmten Namensführung, sondern bloß dem Nachweis der Lenkerberechtigung.

Zu § 39:

Die Strafbestimmungen bedürfen nach Auffassung des Bundesministerium für Justiz einer grundsätzlichen Überarbeitung:

Eine Regelung, wonach derjenige zu bestrafen ist, der "diesem Bundesgesetz, den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen zuwiderhandelt", widerspricht dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebot bei Strafbestimmungen. Es ist Aufgabe des Gesetzgebers, dem Normadressaten die verwaltungsstrafrechtlichen Folgen seines Handelns oder Unterlassens konkret ersichtlich zu machen. Es wird daher vorgeschlagen, entweder die in Betracht kommenden Tatbestände im einzelnen zu umschreiben oder die Paragraphen zu nennen, deren Verletzung (oder Verletzung einer auf ihrer Grundlage erlassenen Verordnung oder eines solchen Bescheides) zur Bestrafung führen soll.

In der vorgeschlagenen Fassung fehlt weiters eine dem § 134 Abs. 2 Z 2 KFG

entsprechende Subsidiaritätsklausel.

Strafuntergrenzen sind grundsätzlich bedenklich, weil sie die Strafzumessungsmöglichkeiten der Verwaltungsbehörde ohne Notwendigkeit einengen. Soweit keine besonderen Umstände vorliegen, die eine Strafuntergrenze ausnahmsweise rechtfertigen könnten, sollte von der Bestimmung solcher Untergrenzen generell Abstand genommen werden. Im vorliegenden Fall sind dem Entwurf solche besonderen Umstände nicht zu entnehmen. Sie sind allenfalls für den Fall des Lenkens ohne Lenkerberechtigung nachvollziehbar, nicht aber in der im Abs. 3 vorgesehenen Höhe. Die durchgehende und pauschale Festsetzung von Untergrenzen für jedwede Art von Verwaltungsübertretungen ist weder aus spezial- noch aus generalpräventiven Gründen erforderlich und daher aus der Sicht des Bundesministerium für Justiz als sachwidrig abzulehnen.

Im Hinblick auf die durch die VStG-Novelle 1987 geänderte Fassung der §§ 11 bis 16 VStG wäre der Begriff "Arrest" durch "Freiheitsstrafe" bzw. "Ersatzfreiheitsstrafe" zu ersetzen.

Die Aufnahme des Abs. 2 vorletzter Satz stellt bloß eine Wiederholung des § 11 VStG dar, die zumindest insofern systematisch nicht überzeugt, als eine Aufnahme (auch) des § 12 Abs. 1 Satz 2 unterblieben ist.

Der letzte Satz des Abs. 2 gehört systematisch zum Regelungsgehalt des Abs. 1.

Zur amtsärztlichen Untersuchung der Bewerber um eine Lenkerberechtigung:

Hiezu wird auf den Bericht der Arbeitsgruppe "Entziehung der Lenkerberechtigung nach Suchtgiftdelikten" des Kuratoriums für Verkehrssicherheit vom 20. September 1995 verwiesen, worin bei der Prüfung der Verkehrszuverlässigkeit eine verstärkte Berücksichtigung der psychologischen Komponente - entweder in Form eines zweiten psychologischen Amtssachverständigen oder durch ein eigenständiges und von den Behörden unmittelbar zu berücksichtigendes verkehrspsychologisches Sachverständigengutachten - gefordert wird.

25 Ausfertigungen der Stellungnahme wurden dem Präsidium des Nationalrats
übermittelt.

13. Dezember 1995

Für den Bundesminister:

Kathrein

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

