

Eisenstadt, am 23. Juli 1996

Zl.u.Betr.w.v.

- 3. Präsidium des Nationalrates, Dr. Karl Renner-Ring 3, 1017 Wien, 25-fach
- 4. Allen Ämtern der Landesregierungen (z.H. der Herren Landesamtsdirektoren)
- 5. Der Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ. Landesregierung, Schenkenstraße 4, 1014 Wien

zur gefälligen Kenntnis.

SCHNITT GESETZENTWURF	
Zl. 43	-GE/19. P6
Datum: 26. JULI 1996	
Verteilt 29.7.96 ✓	

Für die Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:
Dr. Tauber eh.

Dr. Klausgraben

F.d.R.d.A.:

Schlaffer

Amt der Burgenländischen Landesregierung Landesamtsdirektion - Verfassungsdienst

Bundesministerium für Wissenschaft,
Verkehr und Kunst
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Eisenstadt, am 23. Juli 1996
7000 Eisenstadt, Freiheitsplatz 1
Tel.: 02682/600 DW 2484
Hr. Dr. Pinter

Zahl: LAD-VD-B266/12-1996

Betr: Entwurf eines Führerscheingesetzes, Stellungnahme

Bezug: Zl. 167.650/14-I/a6-96

Zu dem mit obbez. Schreiben übermittelten Entwurf eines Führerscheingesetzes erlaubt sich das Amt der Burgenländischen Landesregierung wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Allgemeines:

1. Die im Vorblatt zum Entwurf dargelegte Kostenschätzung erscheint unrealistisch und schwer nachvollziehbar, da im wesentlichen lediglich nur der Aufwand für die Errichtung des zentralen Führerscheinregisters und die Nacherfassung der erforderlichen Führerscheindaten berücksichtigt wurde. Tatsächlich wird aber den Ländern aus der Vollziehung des neuen Führerscheingesetzes ein bedeutender Mehraufwand vor allem bei den Personalkosten (sowohl durch eine kompliziertere Vollziehung des Führerscheinrechtes als auch durch eine zu befürchtende enorme Zunahme langjähriger Strafverfahren) erwachsen. Im einzelnen ergibt sich die Mehrbelastung des Verwaltungsapparates in den Ländern insbesondere durch die
 - ◆ Zunahme der Führerscheinentziehungsverfahren durch neue Entzugstatbestände sowie bei Erreichung der Punktehöchstzahl
 - ◆ Einführung des Mehrfachtäter-Punktsystems mit den daraus erwachsenden Aufgaben der Datenverwaltung und Verständigungspflichten
 - ◆ vermehrte Anordnung von Nachschulungen bzw. Beibringung von Gutachten und Untersuchungsbefunden
 - ◆ längere Dauer der praktischen Fahrprüfung

- ◆ erhebliche Zunahme komplizierter Verwaltungsstrafverfahren bei den Bezirkshauptmannschaften und den Unabhängigen Verwaltungssenaten für Fälle, welche bislang mit den wenig kostenbelastenden System der Organstrafmandate bzw. Anonymverfügungen geahndet werden konnten, wenn eine Punkteintragung droht.

Nach ho. Überlegungen wird der zusätzliche Personalmehraufwand bei kleineren Bezirkshauptmannschaften ein B (b) Bediensteter, bei größeren Bezirkshauptmannschaften zwei B (b) Bedienstete betragen. Um diesen zusätzlichen Kostenaufwand abdecken zu können, wäre eine entsprechende Anhebung der maßgebenden Gebühren unbedingt erforderlich.

2. Derzeit werden Sachverständige für die Lenkerprüfung gemäß § 126 ABs. 2 KFG 1967 weitestgehend aus dem Kreise der rechtskundigen Bediensteten einer Gebietskörperschaft bestellt. Im Burgenland üben die betreffenden Landesbediensteten ihre Tätigkeit als Sachverständige während der Dienstzeit aus.

Es entspricht jedoch dem - im Burgenland, den anderen Ländern und im Bund - intensivierten Bemühungen zur Verwaltungsreform und -vereinfachung, die Ausübung derartiger Tätigkeiten, sofern sie auch von Privaten besorgt werden können, an private Einrichtungen bzw. Personen zu übertragen.

Dem stehen jedoch in der Praxis die geltenden, äußerst geringen Sätze der Vergütung für Gutachten gemäß § 129 KFG 1967 entgegen, die kaum einen Privaten dazu veranlassen können, eine Tätigkeit als Sachverständiger für Lenkerprüfungen auszuüben.

Um die Attraktivität der Funktion als Sachverständiger für Lenkerprüfungen für Privatpersonen zu erhöhen, müßten zum einem die Sätze für die Vergütung als Sachverständiger für Lenkerprüfungen in erheblichem Ausmaß erhöht werden. Flankierend dazu wäre es erforderlich, festzulegen, daß Sachverständige aus dem Dienststand einer Gebietskörperschaft ihre gutachtliche Tätigkeit nicht mehr in ihrer Dienstzeit, sondern anderweitig (im Rahmen von Urlaub, Zeitausgleich etc.) ausüben können.

Die Festlegung dieser Vergütungen muß jedenfalls - bei marktgerechter Betrachtung - kostendeckend erfolgen.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 2:

Die Einteilung der Führerscheinklassen ist gegenüber dem derzeitigen System äußerst unübersichtlich und für den Normunterworfenen schwer verständlich. Untergruppen zu einzelnen Klassen werden einerseits als Vorstufe (Leichtmotorräder) und andererseits als Unterklassen (z.B. A 1, C 1) bezeichnet. Im Interesse einer allgemeinen Verständlichkeit sollte eine Begriffsbereinigung unbedingt erfolgen.

Die gleichzeitige Aufrechterhaltung der Vorstufe A (Leichtmotorräder) parallel zur Unterklasse A 1 (Motorräder bis 125 ccm Hubraum) erscheint völlig unnötig, da sich das System des Stufenführerscheins nach der derzeitigen Rechtslage voll bewährt hat.

Der Begriff "Eigenmasse" wurde bislang noch nicht in die Begriffsbestimmungen des KFG aufgenommen. Solange keine Änderung bei der Definition "Gesamtgewicht" im KFG selbst erfolgt, sollte auch im Führerscheingesetz davon Abstand genommen werden.

Zu § 4 Abs. 4:

Der zusätzliche Tatbestand einer Entziehung der Lenkerberechtigung sollte im Hinblick auf das neu eingeführte Regime des Mehrfachtäter-Punktsystems entfallen, da dieses auch für Fahranfänger als ausreichend erachtet wird.

Zu § 5 Abs. 1:

Die Nachweisführung bezüglich der Frage, ob der Antragsteller noch keine Lenkerberechtigung der angestrebten Klasse oder Unterklasse besitzt, wird in der Praxis zu einem unübersehbaren Verwaltungsaufwand führen. Eine strikte Befolgung dieser Vorschrift setzt nämlich voraus, daß sich die Führerscheinbehörde durch Nachfrage bei den verschiedenen zentralen Führerscheinregistern im jeweiligen Ausland davon Kenntnis verschaffen muß, ob der Antragsteller tatsächlich noch eine Lenkerberechtigung besitzt. Hier sollte eine Glaubhaftmachung durch den Antragsteller genügen, wobei falsche Angaben mit entsprechenden Sanktionen auszustatten wären.

Zu § 5 Abs. 2:

Die vorliegende Formulierung gibt zu Mißverständnissen Anlaß. Offensichtlich ist gemeint, daß ein Antrag nur zulässig ist, wenn sich der Antragsteller innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung mindestens 185 Tage in Österreich aufgehalten hat. Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß diese Nachweisführung für die Behörden einen weiteren, nicht unbedeutenden Verwaltungsaufwand mit sich bringt.

Zu § 6:

Die vorgesehenen Fristen im Ausmaß von 6 Monaten, 3 Monaten und 2 Wochen in den Absätzen 3 und 5 sollten im Interesse einer leichteren Vollziehbarkeit möglichst vereinheitlicht werden.

Zu § 7 Abs. 1 und 2:

Die vorliegende Textierung gibt zur Verwirrung Anlaß und ist nur im Zusammenhang mit den Erläuternden Bemerkungen einigermaßen verständlich. Im Interesse der Rechtssicherheit sollte eine vereinfachte, klar verständliche Formulierung getroffen werden.

Zu § 7 Abs. 3 Z 2:

Die Regelung im zweiten Halbsatz erscheint im Hinblick auf die Festlegung einer bloßen Überschreitung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ohne Angabe von Meßgrößen und Vorschreibung der zu verwendenden technischen Hilfsmittel als bei weitem überzogen. Das gleiche gilt für die Regelung zu Z 4. In der Praxis wird die erforderliche Auffälligkeit vielfach zu Beweisschwierigkeiten führen wie z.B. Mängel an der Lichtanlage, Stoßdämpfer etc.

Zu § 8:

Die Erteilung der Lenkerberechtigung setzt die Einholung eines ärztlichen Gutachtens über die geistige und körperliche Eignung voraus. Solche Gutachten sollen künftighin offenkundig auch von hiezu besonders ermächtigten ärztlichen Untersuchungsstellen ausgestellt werden können. Es sollte zur Vermeidung eines unnötigen Verwaltungsaufwandes klargestellt werden, daß Amtsärzte der Behörden keine besondere Ermächtigung zur Begutachtung benötigen.

Zu § 11:

Zunächst wird auf die Ausführungen im Allgemeinen Teil, P.2., verwiesen. Wenn schon im Zuge der praktischen Fahrprüfung für die Klassen A oder B eine Prüfungsfahrt von mindestens 25 Minuten auch auf Straßen mit starkem Verkehr obligat sein soll, für die Klasse C oder D 45 Minuten, wird unter Berücksichtigung der praktischen Prüfung am stehenden Fahrzeug und der Fahrübungen im verkehrsfreien Raum insgesamt eine Prüfungsdauer von ca. 40 Minuten für die Klassen A oder B bzw. ca. 1 Stunde für die Klassen C oder D benötigt. Es stellt sich in diesem Zusammenhang die berechtigte Frage, wie praxisorientiert dieses System funktionieren kann, da angesichts dieser Situation der Fahrprüfer an einem Tag nur eine geringe Anzahl von Kandidaten prüfen bzw. bewältigen kann. Im übrigen wäre auch klarzustellen, wie lang eine Prüfungsfahrt zu dauern hat, wenn nachträglich bloß die Gruppe E absolviert wird.

Zu § 12 Abs. 2 Z 2:

Bei den Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge wurde auf die als antiquiert zu bezeichnende Bestimmung des KFG 1967 zurückgegriffen. Fahrzeuge gemäß § 122 Abs. 3 Z 3 KFG 1967 (sogenannte Übungsfahrzeuge) erfüllen nicht im geringsten die Voraussetzungen für Prüfungsfahrzeuge aus verantwortungsvoller Sicht. Dieser Passus sollte ersatzlos gestrichen werden.

Zu § 19:

Die Einführung einer sogenannten "Vorgezogenen Lenkerberechtigung für die Klasse B" steht im krassen Gegensatz zu den langjährigen intensiven Bemühungen aller für die Verkehrssicherheit in Österreich verantwortlichen Stellen und wird daher rigoros abgelehnt. Wie allgemein bekannt, stellen die jugendlichen Kraftfahrer das größte Sicherheitsrisiko auf den Straßen dar. Die vorliegenden Untersuchungen weisen als Gründe erhöhte Risikobereitschaft, Impulsiverhalten, mangelnde Selbstkontrolle und dgl. auf. Der Gesetzgeber ist in den letzten zehn Jahren mit großem Erfolg diesem Unfalltrend durch Einführung besonderer Maßnahmen für Führerscheinneulinge im jugendlichen Fahralter entgegengetreten. Im besonderen ist dies der

Stufenführerschein bei den einspurigen Kraftfahrzeugen, der Führerschein für Anfänger sowie der Mopedführerschein. Der Umstand, daß 17-jährige im Strafrecht den besonderen Schutz von "Jugendlichen" genießen, daß sie desweiteren noch nicht aktiv bzw. passiv wahlberechtigt sind, weil ihnen der Gesetzgeber infolge ihres jugendlichen Alters die aus dem Wahlrecht erwachsende Verantwortlichkeit noch nicht auferlegen will, zeigt, daß unsere Rechtsordnung 17-jährigen entwicklungsbedingt die volle Reife noch nicht zuerkennt, die Auswirkungen ihres Verhaltens richtig zu erkennen und abzuschätzen. Dies kann auch nicht durch die vorgesehene begleitende Ausbildung 16-jähriger Jugendlicher sichergestellt werden.

Zu § 22 Abs. 7:

Warum den Besitzern einer Heereslenkerberechtigung, die womöglich jahrelang beim Bundesheer als Fahrer tätig werden, nur ein Probeführerschein erteilt werden soll, erscheint nicht einsichtig und nachvollziehbar.

Zu den §§ 27 und 28:

Dem vorgesehenen Mehrfachtäter-Punktsystem kann ein verkehrspädagogischer Zweck nicht abgesprochen werden. Es stehen zwar den Behörden auch derzeit schon sehr vielfältige Möglichkeiten zur Setzung von Maßnahmen zu Verfügung, wenn bei einem Kraftfahrer Anzeichen dafür bestehen, daß entweder die gesundheitliche oder fachliche Eignung fehlt bzw. es an der gebotenen Vertrauenswürdigkeit mangelt. Neu in diesem System ist, daß es der betroffene Kraftfahrer durch Steuerung seines Verhaltens in der Hand hat, sichtbar mit einem Punktabzug belohnt zu werden.

Allerdings erfordert die Umsetzung dieses Systems einen sehr hohen Verwaltungsmehraufwand. Dieser resultiert nicht nur aus den in den §§ 27 und 28 festgelegten behördlichen Registrierungs- und Meldepflichten, der Beauftragung von verkehrspsychologischen Untersuchungen bzw. zusätzlichen Führerscheinentzugsverfahren; besonders gravierend ins Gewicht fällt eine mögliche Verlagerung der Verfahren von den pauschalen und daher vom Verwaltungsaufwand billigen "Bußgeld"-Regelungen des Organstrafmandates bzw. der Anonymverfügung hin zu personalaufwendigen Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren in erster und zweiter Instanz. Aus den dargelegten Gründen muß in einer Zeit, wo strikte Einsparungsziele geboten sind, ein bürokratisch derart aufwendiges System abgelehnt werden.

Zu § 30 Abs. 2:

Die Einführung dieser Bestimmung erfordert einen völlig neuen ins Gewicht fallenden Mehraufwand auf Ebene der Gemeindeverwaltung. Die Führerscheinbehörden haben in der Vergangenheit keinerlei Informationen über Todesfälle von Führerscheinbesitzern erhalten; sie waren in der Praxis tatsächlich auch gar nicht erforderlich. Diese Bestimmung sollte in Ansehung des bedeutenden Mehraufwandes auf ihre Unverzichtbarkeit genauestens geprüft und - wenn möglich - davon Abstand genommen werden.

Zu § 39:

Für die Erteilung von Ermächtigungen an geeignete Einrichtungen zur Durchführung von Nachschulungen und verkehrspsychologischen Untersuchungen soll aufgrund des Entwurfes der Bundesminister zuständig sein. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, daß derartige Untersuchungsstellen im jeweiligen Bundesland flächendeckend vorhanden sein müssen und es daher sinnvoll wäre, dem jeweiligen Landeshauptmann die Befugnis für die Erteilung der Ermächtigung zuzuerkennen.

Zu § 40 Abs. 1:

Die bestehende Textierung des zweiten Satzes sollte dahingehend ergänzt werden, daß auch Delikte in die Strafbarkeit inkludiert werden, welche in umgekehrter Richtung auf ausländischem Staatsgebiet auf dem Weg von der Staatsgrenze zur Grenzabfertigungsstelle begangen werden.

Zu § 40 Abs. 3:

Die laut Entwurf vorgesehene Mindeststrafe in der Höhe von S 20.000,-- erscheint zu hoch, da derartige Geldstrafen beispielsweise im Strafrecht bei erstmaliger Begehung für schwerere kriminelle Delikte vorgesehen werden.

Zu §§ 43 und 44:

Nicht eindeutig nachvollziehbar ist die Bestimmung, daß sich 45-jährige Personen einer ärztlichen Untersuchung unterziehen müssen, wenn sie eine Lenkerberechtigung für die Gruppe C besitzen und daß erfahrene Fahrprüfer mit langjähriger Praxis nach Ablauf ihrer derzeit geltenden Bestellung sich einer Fahrprüferprüfung in gleicher Weise wie Anfänger unterziehen müssen.

Zu § 46 Abs. 1:

Der Inkrafttretenstermin 1. Oktober 1996 muß aus praktischer Sicht als völlig unrealistisch bezeichnet werden (organisatorisch nicht durchführbar) und sollte zumindest mit 1. Juli 1997 neu festgelegt werden.

Beigefügt wird, daß u.e. 25 Mehrausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet werden.

Für die Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:
Dr. Tauber eh.

F.d.R.d.A.:

Schlaffner