

13/SN-46/ME



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 20.511/4-I.2/1996

An das
Präsidium des
Nationalrates

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 GESETZENTWURF	
Zl. <u>46</u>	-GE/19 <u>96</u>
Datum: 23. JULI 1996	
Verteilt <u>23.7.96 A</u>	

Betrifft: *D. Klausgraber*
Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz zum Entwurf eines
Führerscheinggesetzes.

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf die
Entschließung des Nationalrats vom 6. Juli 1961 25 Ausfertigungen einer
Stellungnahme zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf zu übermitteln.

18. Juli 1996

Für den Bundesminister:

KATHREIN

**Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:**



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 20.511/4-I.2/1996

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr und Kunst

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 Führerscheingesetzes.

zu Zl. 167.650/14-I/6-96

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf das Schreiben vom 12. Juni 1996 zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Vorausgeschickt sei, daß das Bundesministerium für Justiz - wie bereits in der Vorstellungnahme - insbesondere im vorgeschlagenen "Mehrfachtäter-Punktesystem" einen wichtigen Schritt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erblickt, der ausdrücklich begrüßt wird. Weiters wird nicht verkannt, daß die Anregungen des Bundesministeriums für Justiz in der Vorstellungnahme bei der Überarbeitung des Entwurfs weitgehend Berücksichtigung fanden. Bedauerlich erscheint allerdings nach wie vor, daß der Entwurf eines Führerscheingesetzes nicht die Gelegenheit nützt, die Regelungen über die Verkehrszuverlässigkeit umfassend neu zu gestalten.

Zu § 4:

Für Nachschulungsanordnungen an die Besitzer eines Probeführerscheins erscheint erwägenswert, **freiwillige Nachschulungen oder ähnliche Aktivitäten** (vor Rechtskraft der Bestrafung) zu berücksichtigen, zumal auch ein - freiwilliges - Einstellungs- und Verhaltenstraining nach § 29 Abs. 3 und 4 des Entwurfs einem Führerscheinbesitzer durch die Löschung von Punkten zugute kommen soll.

Zu dem Deliktskatalog 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!) zugrunde liegen können. Eine Einzelfallbetrachtung erscheint daher unerläßlich.

Zu § 7:

1. Das Bundesministerium für Justiz sieht sich gezwungen, an der bereits in der Vorstellungnahme deponierten Ablehnung des aus dem KFG 1967 übernommenen Konzepts der Verkehrszuverlässigkeit mit Nachdruck festzuhalten.

Worum es bei der Verkehrs(un)zuverlässigkeit wohl nur gehen kann, wird im nunmehrigen Abs. 1 zutreffend ausgeführt. Es muß nämlich anzunehmen sein, daß die betreffende Person wegen ihrer **Sinnesart** (beim Lenken von Kraftfahrzeugen) die **Verkehrssicherheit gefährden** werde.

Mit diesen beiden Komponenten - Sinnesart und daraus resultierende Gefährdung der Verkehrssicherheit - stellt sich die Verkehrszuverlässigkeit aber als nichts anderes als die Eignung (ein Kraftfahrzeug zu lenken) in verkehrspsychologischer Hinsicht dar. Es darf in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen von *Öhlinger*, ZVR 1996, 90 ff, sowie auf bisherige Stellungnahmen des

Kuratoriums für Verkehrssicherheit bzw. die Ergebnisse der Arbeitsgruppe "Verurteilung nach dem Suchtgiftgesetz, Entzug der Lenkerberechtigung" verwiesen werden. Das Bundesministerium für Justiz muß mit Befremden feststellen, daß insbesondere die einvernehmlich erarbeiteten Ergebnisse der zuletzt erwähnten, auf Wunsch von BM Mag. KLIMA seinerzeit eingesetzten Arbeitsgruppe (vgl. das Schreiben des Kuratoriums für Verkehrssicherheit an das do. Ressort vom 20.9.1995) im vorliegenden Entwurf nach wie vor keine Berücksichtigung gefunden haben.

2. Die meisten der in Abs. 3 in bezug auf Abs. 1 genannten (Verkehrs)Verstöße mögen gewiß Indizwirkung für die Frage der Verkehrszuverlässigkeit (im Sinne einer möglichen Gefährdung der Verkehrssicherheit) haben, sie haben aber eben **nur Indizwirkung**. Die Möglichkeiten, die der Entwurf der Behörde an die Hand geben will, um ausgehend von einem solchen Indiz auf die Gefährdung der Verkehrssicherheit das tatsächliche Vorliegen einer solchen Gefährdung zu verfizieren, müssen jedoch als ungenügend abgelehnt werden. Das offenbar einzige Mittel in diesem Zusammenhang scheint nämlich die Wertung im Sinne des Abs. 5 zu sein, wobei die dort genannten Kriterien (insbesondere "Verwerflichkeit", aber auch das [Wohl]Verhalten des Verkehrssünders) eher strafrechtlichem Denken entsprechen. Dem Ziel der Regelung, nämlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit, vermögen diese Kriterien aber nur peripher bzw. überhaupt nicht gerecht zu werden.

3. Den Charakter einer Zusatz- bzw. Nebenstrafe verraten vollends die Abs. 2 und 4, weil dort (schon nach geltendem Recht und weiterhin im Entwurf) nicht einmal der Anspruch erhoben wird, daß für die Verkehrszuverlässigkeit ein relevanter Konnex zwischen einer der in Abs. 4 beispielsweise genannten gerichtlich strafbaren Handlungen und einer allfälligen Gefährdung der Verkehrssicherheit bestehen müsse.

Falls nun eingewendet werden sollte, daß eine Entziehung der Lenkberechtigung auf der Grundlage der Bestimmungen des § 7 Abs. 2, 4 und 5 des Entwurfes, wenn schon keine Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, so

doch eine allgemeine Sicherheits- oder Präventivmaßnahme darstelle, wäre dem entgegenzuhalten, daß zwar auch das gerichtliche Strafrecht die Einziehung (gemäß § 26 StGB) als vorbeugende Maßnahme kennt, diese jedoch in ihrem Umfang auf Gegenstände beschränkt, deren Einziehung nach ihrer besonderen Beschaffenheit geboten erscheint, um der Begehung strafbarer Handlungen entgegenzuwirken. Es kommt also auf diese **besondere Beschaffenheit** der Gegenstände an; hingegen können Gegenstände, die auch und überwiegend dem rechtmäßigen Gebrauch dienen (und im Handel ohne weiteres erworben werden können), nicht eingezogen werden.

Mutatis mutandis kann wohl kein Zweifel bestehen, daß eine Lenkberechtigung grundsätzlich dieser zweiten Kategorie zuzuzählen und daher nicht "einzugsfähig" ist.

4. Während es also im Bereich der Abs. 1 und 3 darum gehen muß, die Indizwirkung der dort als Beispiele genannten Verkehrsverstöße bzw. Verhaltensweisen einer möglichst sachgerechten, d.h. verkehrspsychologisch ausgerichteten Verifizierung zu unterziehen - wie es der Entwurf für den Fall des Erreichens einer bestimmten Punkteanzahl selbst vorzeichnet (vgl. insbesondere § 27 Abs. 2), sind die Abs. 2 und 4 schon vom Ansatz her verfehlt (weshalb die Ausweitung des Deliktskatalogs auch auf die Schlepperei und - worauf die Erläuterungen nicht hinweisen - den Menschenhandel umso befremdlicher erscheint).

4.1. Das Bundesministerium für Justiz sieht sich daher **außerstande, dem Entwurf in seiner vorliegenden Fassung seine Zustimmung zu geben**. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, daß das Einfließen bzw. Nichteinfließen gerichtshängig gewordener Sachverhalte, aber auch im Zuge eines Gerichtsverfahrens allenfalls angesammelten Wissens um die Person des Betroffenen in das "Führerscheinverfahren", im Entwurf insgesamt unbefriedigend und inkonsistent geregelt scheint. (So sind im Bereich des § 4 nur die Fahrlässigkeitsdelikte der §§ 80, 81 und 88 StGB genannt, im Bereich des § 7 nur die in Abs. 4 aufgezählten Vorsatzdelikte, während bei der Punktevergabe nunmehr gerichtliche Verurteilungen

offenbar völlig unberücksichtigt bleiben sollen [die seinerzeitige Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz wandte sich nur gegen die unmittelbare Punktevergabe durch die Gerichte!]).

Zu § 14 Abs. 5:

Der Führerschein dient zum Nachweis der Lenkberechtigung. Er ist - auch nach der Richtlinie 91/439/EWG - **kein Dokument**, aus dem der aktuell zu führende **Name des Inhabers** erkennbar sein muß. Die vorgeschlagene Bestimmung ist auch nicht geeignet, der Entschließung des Nationalrats vom 16. Dezember 1994, E 3 NR XIX GP zu entsprechen, laut der die Bundesregierung durch "geeignete organisatorische, administrative und allenfalls legislative Maßnahmen Personen" den "Erwerb eines neuen Familiennamens anlässlich der Eheschließung möglichst" erleichtern möge. Beim Wohnort handelt es sich überhaupt nach der Richtlinie um eine "nicht obligatorische Angabe".

Aus diesem Grund spricht sich das Bundesministerium für Justiz - auch im Hinblick auf die Sanktion, nämlich die Strafbestimmung des § 40 - mit Nachdruck gegen die vorgeschlagene Regelung aus.

Zu § 29 Abs. 2:

Bei allem Verständnis für die besondere Problematik des Punktesystems für Berufskraftfahrer ist nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz die vorgesehene **Privilegierung** derselben **sachlich bedenklich**. Das Lenken eines Lastkraftwagens oder eines Omnibusses ist nämlich mit einem besonders hohen Gefährdungspotential verbunden. Diesem Gefährdungspotential hat der Lenker solcher Fahrzeuge nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz dadurch Rechnung zu tragen, daß er sich besonders sorgfältig und umsichtig verhält. Die in den Erläuterungen zur Begründung herangezogenen Umstände (überdurchschnittlich hohe Kilometerleistung; Zusatzpunkte, die ein PKW-Lenker nicht erhalten kann) vermögen

unter diesen Prämissen nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz eine derart weitgehende Privilegierung dieser Gruppe von Fahrzeuglenkern nicht zu rechtfertigen, sollen doch nach der vorgeschlagenen Regelung die eingetragenen Punkte doppelt so rasch gelöscht werden, wie bei anderen Lenkern.

Zu § 40:

Die **Verwaltungsstrafbestimmung** erscheint in ihrer derzeitigen **Ausgestaltung nicht konsensfähig**, weil besonders dem Fehlen einer Subsidiaritätsklausel, vor allem aber den vorgeschlagenen Mindeststrafdrohungen entgegengetreten werden muß.

Wie sehr die Strafandrohungen überzogen sind, mag das nachstehende Beispiel veranschaulichen:

§ 40 Abs. 3 zweiter Satz sieht als Mindeststrafe 20.000 S u.a. für das Lenken eines Kraftfahrzeugs ohne Lenkberechtigung nach Entziehung derselben vor. Geht man nun davon aus, daß der niedrigste Tagessatz im Bereich der gerichtlichen Geldstrafen derzeit 30 S beträgt, so könnte die Strafdrohung von 20.000 S sohin mehr als 650 Tagessätzen entsprechen! Nach dem Umrechnungsschlüssel des § 19 Abs. 3 StGB würde dies eine Ersatzfreiheitsstrafe von nahezu 11 Monaten (und das als Mindeststrafe für ein Verhalten, das nicht einmal eine konkrete Gefährdung der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer erfordert!) bedeuten.

Nicht zuletzt auch im Hinblick auf diese teilweise exorbitanten Mindeststrafdrohungen stellt der zusätzlich vorgeschlagene Ausschluß des § 20 VStG gemäß § 40 Abs. 5 des Entwurfes eine sachlich nicht rechtfertigbare und daher auch **verfassungsrechtlich bedenkliche** (im übrigen in den Erläuterungen nicht einmal erwähnte) **Härte** dar, die den Weg in die Ersatzfreiheitsstrafe vielfach vorprogrammiert erscheinen läßt.

Ausgehend von einer vollen Unterstützung der Grundanliegen des Entwurfs, insbesondere des Punkteführerscheins, ersucht das Bundesministerium für Justiz dringend, zur Klärung der vorstehend angeführten Probleme eine **interministerielle Besprechung** einzuberufen, an der außer dem do. und dem ho. Ressort auch das Bundesministerium für Inneres sowie das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst (insbesondere wegen der Problematik des Art. 94 B-VG im Zusammenspiel zwischen Gericht und Führerscheinbehörden) teilnehmen sollten. Hierbei sollte insbesondere nach einer konstruktiven Lösung für die aufgezeigte Widersprüchlichkeit des vorgeschlagenen § 7 gesucht werden.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme wurden dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

18. Juli 1996

Für den Bundesminister:

KATHREIN

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

