

**Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs****Generalsekretariat**Mariahilfer Straße 180,
1150 Wien
Telefon 0222/891 21 ΔAn die
Parlamentsdirektion
Dr. Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien**Ihr Pannruf 1-2-3**24. Juli 1996
W /Pa 532
Telefon 248 DW
Telefax 286 DW

Österr. GESETZENTWURF	
Zl. 46	-GE/19- 16
Datum: 26. JULI 1996	
Verteilt 29.7.96	

Betrifft: GZ. 167.650/14-I/6-96

*Dr. Klausgruber***Stellungnahme zum Entwurf eines Führerscheingesetzes**

GZ. 160.004/11-I/B/6-96

Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960

Sehr geehrte Damen und Herren!

Beiliegend übersenden wir in 25-facher Ausfertigung unsere Stellungnahme zum Entwurf eines Führerscheingesetzes und unsere Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960.

Mit freundlichen Grüßen

*i.v. vlog. Maria Braun*Dipl. Ing. Diether Wlaka
Abteilungsleiter
Technik, Recht und
Mitgliederservice



Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs

Generalsekretariat

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

Ihr Pannruf 1-2-3

Herrn
Oberrat
Dr. Othmar Thann
Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr und Kunst
Sektion I/Abteilung VI
Radetzkystraße 2
1010 Wien

19. Juli 1996
Mag. MB/La 524
Telefon 273 DW
Telefax 286 DW

Betrifft: Entwurf eines Führerscheingesetzes
Zahl 167.650/14-I/6-96

Sehr geehrter Herr Dr. Thann!

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

Zu § 1 Abs. 6 Z. 2:

Die Lenkberechtigung der Klasse F sollte gleichartig wie jene der Klassen A oder B zum Lenken von Motorfahräder berechtigen.

Der letzte Satzteil wäre daher insofern zu ergänzen, daß der Lenker eines Motorfahrrades bis zum vollendeten 24. Lebensjahr einen Mopedausweis (§34) oder eine Lenkberechtigung der Klasse F besitzen muß.

Zu § 1 Abs. 6 Z. 3:

Es erscheint unklar, warum die Lenker eines Invalidenkraftfahrzeuges, das eine maximale Bauartgeschwindigkeit von 30 km/h hat, unabhängig vom Alter einen Mopedausweis besitzen müssen, wogegen Lenker von Invalidenkraftfahrzeugen, die als Motorfahräder zugelassen sind und folglich eine Bauartgeschwindigkeit von maximal 45 km/h haben dürfen, ab dem 24. Lebensjahr, diese ohne weitere Vorraussetzungen lenken dürfen.

Zu § 2 Umfang der Lenkberechtigung:

Der ARBÖ wendet sich aus Gründen der Verkehrssicherheit gegen die Einführung der Unterklasse A1. Die gegenständliche EU-Richtlinie bietet den Mitgliedsstaaten diese Entscheidungsmöglichkeit. Es ist aus der Vergangenheit bekannt, daß alle Maßnahmen zur Reduzierung der Motor- und Fahrleistung vom Zulassungsbesitzer, nicht zuletzt mit Unterstützung des Handels, aufgehoben werden. Es ist daher damit zu rechnen, daß diese Fahrzeuge die vorgesehenen 100 km/h um etwa 50% überschreiten werden. Derartige Fahrzeuge bewirken für jugendliche Fahranfänger ein enormes Unfallpotential.

Notwendig erscheint hingegen eine Übergangsfrist für die Lenkberechtigung der bisherigen Gruppe AK, um die im Bestand stehenden ca. 10.000 Kleinmotorräder weiter nutzen zu können. Dies könnte etwa in der Form eines erweiterten Mopedausweises, der mit einer praktischen Prüfung verbunden ist, geschehen. Die Neuzulassung von Kleinmotorrädern sollte durch eine entsprechende Regelung im KFG verboten werden.

Um die derzeitigen Schülertransporte weiter aufrecht erhalten zu können, die im Kraftfahrzeuggesetz enthaltenen Sonderbestimmungen laufen 1999 aus, ist die Einführung der in der Richtlinie 91/439 EWG vorgesehenen Untergruppe D1, für Kleinbusse bis 16 Personen, notwendig.

Weiters ist es notwendig die Klasse G auf selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von max. 40 km/h zu beschränken. Auch überschwere Mobilkräne, die eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen, gelten als selbstfahrende Arbeitsmaschinen.

Darüber hinaus erscheint eine eigene Normierung, daß bestimmte Lenkberechtigungen nur zum Verkehr in Österreich berechtigen (Abs.4) aufgrund des rein informativen Charakters entbehrlich. Eine Bestimmung, die den Berechtigungsumfang von im Ausland erworbenen Lenkberechtigungen in Österreich regelt, wäre vorteilhafter.

Lenkberechtigung B + A1

Die automatische Zugabe der Klasse A1 zur Lenkberechtigung der Klasse B lehnt der ARBÖ ab. Sie hätte besonders bei jugendlichen Fahranfängern ein zusätzlich hohes Unfallrisiko zur Folge. Möglich erscheint eine Zugabe der Klasse A1 nach Beendigung des Zeitraumes des Probeführerscheins, frühestens aber nach Vollendung des 24. Lebensjahres. In jedem Fall ist aber eine praktische Fahrprobe abzulegen. Diese Fahrprobe kann auch außerhalb der Fahrschule erfolgen (z.B. durch Personen, die nach § 108a KFG ausgebildet sind).

Zu § 3:

Der Absatz 2 sollte wie folgt geändert werden:

Personen, denen eine Lenkberechtigung entzogen wurde, darf vor Ablauf der Entziehungsdauer die Lenkberechtigung wieder erteilt werden, sofern die Verkehrszuverlässigkeit wieder vorliegt. Der Nachweis ist entweder durch ein medizinisches, verkehrspsychologisches Gutachten zu erbringen oder durch den Besuch eines Fahrkurses mit theoretischer und praktischer Prüfung nachzuweisen.

Zu § 5:

Die im Abs. 4 festgelegte Frist von einem Jahr ist ersatzlos zu streichen. Der Führerscheinwerber hat keinen Einfluß darauf, wie rasch die Behörde tätig wird. An einer Fristüberschreitung trifft den Führerscheinwerber in der Regel keine Schuld.

Zu § 6:

Wie bereits bei § 2 dargelegt, soll die Unterklasse A1 entfallen. Der Direkteinstieg in die Klasse A, in der Richtlinie derzeit mit 21 Jahren festgelegt, sollte erst mit 24 Jahren möglich sein.

Initiativen von Deutschland, die EU-Richtlinie in diesem Sinn zu ändern, sollten daher von Österreich unterstützt werden.

Die Angabe, daß der C-Führerschein generell mit 18 Jahren erworben werden kann, steht in Widerspruch zu § 20 Abs.2.

Zu § 7:

Im Absatz 3 Z. 2 sollte die demonstrative Aufzählung der gefährlichen Situationen unterbleiben.

Der Ausdruck "wiederholt" in Abs.3 Z.6 lit.c bzw. Abs.4 Z.1 sollte präzisiert werden.

Im Absatz 6 sollte der Text lauten: "... wenn die Strafe zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens verbüßt oder nachgesehen ist."

Der im Abs. 7 festgelegte Zeitraum auf Prüfung der Verkehrszuverlässigkeit ist mit 10 Jahren zu lang. Eine Reduzierung dieses Zeitraumes auf 5 Jahre, wie in anderen Bereichen (Taxilenker, Schülertransport), erscheint ausreichend.

Zu § 8 Abs. 4:

Wir schlagen folgende Ergänzung vor: "Die Behörde hat über den gestellten Antrag auf Verlängerung der Lenkberechtigung innerhalb von 3 Monaten zu entscheiden".

Zu § 9:

Im Interesse der körperbehinderten Kraftfahrzeuglenker schlagen wir folgende Ergänzung vor: Wenn die Beobachtungsfahrt ergibt, daß die körperlichen Mängel durch das Einhalten bestimmter Bedingungen ausgeglichen werden können, sind diese Bedingungen im Führerschein zu vermerken. Der Lenker ist verpflichtet, nur solche Fahrzeuge zu lenken, die diese Bedingungen erfüllen.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, daß prinzipiell vermehrt von der Erteilung einer "bedingten Lenkberechtigung" Gebrauch gemacht werden sollte. Weiters sollte sichergestellt werden, daß eine Eintragung des Kfz-Kennzeichens und der Fahrgestellnummer in den Führerschein nur in jenen Fällen erfolgt, in denen aufgrund des hohen Grades der Körperbehinderung, die Person ein auf sie "maßgeschneidertes Kraftfahrzeug" (wesentliche und erhebliche Umbauten) benötigt. Andernfalls wird die Mobilität körperbehinderter Personen unnötig eingeschränkt.

Zu § 11:

Bei der theoretischen Prüfung ist festzulegen, daß auf Wunsch des Kandidaten die Prüfung auch mündlich abgelegt werden kann. Insbesondere für Menschen, die mit dem Computer und dessen Umgang nicht vertraut sind, bzw. dessen Verwendung überhaupt ablehnen, könnte durch die verpflichtende Ablegung der Prüfung mittels Computer ein Nachteil entstehen.

Zu § 14:

Die im Absatz 3 normierte Frist von 4 Wochen kann nur dann akzeptiert werden, wenn die Behörde in allen Fällen in der Lage ist, innerhalb dieser Zeit einen neuen Führerschein auszustellen.

Nach der derzeitigen Formulierung müßte ein Besitzer eines ungültigen Führerscheins, diesen nicht nur abliefern, sondern auch verpflichtend die Ausstellung eines neuen Führerscheines beantragen. Nach dem Wort "und" sollte daher das Wort "gegebenfalls" eingefügt werden.

Zu § 17:

Dieser Paragraph wäre ersatzlos zu streichen, da nach Ansicht des ARBÖ ein zentrales Führerscheinregister nicht erforderlich ist

Die Verpflichtung wechselseitige Auskünfte in Führerscheinbelangen zu geben, ist nicht zwingend mit der Schaffung eines zentralen Führerscheinregisters verbunden.

Auch bisher waren die einzelnen Bundespolizeidirektionen und Bezirkshauptmannschaften in der Lage, Auskünfte zu erteilen. Darüberhinaus müßte es mit entsprechenden EDV-Programmen möglich sein, eine automatische Datenabfrage über die örtlichen Führerscheinregister durchzuführen.

Zu § 19:

Die duale Führerscheinausbildung - Elternhaus und Fahrschule - wird vom ARBÖ positiv beurteilt. Über die positiven Auswirkungen des französischen Modells, das nun auch für Österreich vorgeschlagen wird, bestehen aber sehr unterschiedliche Aussagen, die vor einer Entscheidung geklärt werden sollten.

Der Erfolg der dualen Ausbildung hängt im wesentlichen vom Ausbilder ab. Dieser ist im Entwurf zu wenig eingegrenzt. Das besondere Naheverhältnis läßt z.B. auch die Möglichkeit offen, daß ein Lehrer seine Schüler ausbildet und damit gleichsam die Ausbildung berufsmäßig für einen größeren Personenkreis durchführt. Der Ausbilder sollte daher dem Familienverband angehören müssen.

Auch die Frage der Dauer der Gültigkeit des Bewilligungsbescheides (Abs.4) ist offen.

Sinnvoll erscheint es, die §§ 122, 122a und 122b des Kraftfahrgesetzes, die eine gleichartige Thematik beinhalten, in das Führerscheingesetz zu übernehmen.

Zu § 24:

Es fehlt die Bestimmung, ob die Entziehung bereits durch die erste Instanz rechtsverbindlich ist, oder ob eine aufschiebende Wirkung zuerkannt wird und daher eine Entziehung erst nach einem rechtskräftigen Bescheid erfolgen kann.

Eine Entziehung der Lenkberechtigung der Klasse B bewirkt auch eine Entziehung der Klassen C (C1) und D. Dies bedeutet für Berufskraftfahrer in vielen Fällen den Verlust des Arbeitsplatzes. Um Härtefälle zu vermeiden, wäre zu prüfen, ob nicht in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen mit der Verhängung eines Lenkverbotes für die Klasse B das Auslangen gefunden werden kann.

Zu § 25:

Aufgrund der Ablehnung des Punkte-Führerscheines ist der Absatz 4 ersatzlos zu streichen.

Im Absatz 5 ist die Entziehungsdauer von mindestens drei Monaten, auf mindestens 14 Tage, zu reduzieren. Bedenken bestehen auch gegen den zweiten Satz, da nicht gewährleistet ist, ob die Erfüllung von begleitenden Maßnahmen innerhalb der von der Behörde festzusetzenden Entziehungszeit auch erfüllt werden kann.

Zu § 26 Abs. 1:

Der Behörde ist bei der Entziehungsdauer ein Ermessensspielraum einzuräumen, der Absatz 1 hat daher zu lauten: "... kann die Lenkberechtigung auf die Dauer von mindestens 14 Tagen bis höchstens 4 Wochen entzogen werden."

Eine erstmalige Übertretung des § 99 Abs.1 lit.b und c sollte eine Entziehungsdauer von 14 Tagen und nicht von mindestens drei Monaten zur Folge haben.

Absatz 4: Eine Entziehung darf erst ausgesprochen werden, wenn das Strafverfahren rechtskräftig beendet ist.

Zu § 27:**Der ARBÖ lehnt die Einführung des Mehrfachtäter-Punktesystems mit folgender Begründung ab:**

- Als wesentliches Argument für die Einführung des Punktführerscheins wird eine generalpräventive Wirkung bezeichnet, die zu einer Unfallreduzierung führen soll. Tatsache ist, daß die Unfallzahlen in Deutschland, wo der Punktführerschein vor 20 Jahren eingeführt wurde, nicht wesentlich von denen Österreichs abweicht. Die Mehrzahl der EU - Staaten kennt zwar ein Zentralregister, hat jedoch einen Punktführerschein nicht vorgesehen.
- Anstelle der Einführung des verwaltungsintensiven und eines insbesondere für die Länder kostenintensiven Punktführerscheins erscheint es uns angebracht, die bereits derzeit bestehenden Entziehungsmöglichkeiten der Lenkberechtigung konsequenter zu beachten. Wir verweisen dabei auf Entziehungstatbestände bei der erstmaligen Alkoholisierung für eine Mindestzeit von 4 Wochen sowie bei Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 40 km/h im Ortsgebiet bzw. um mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets mit 2 Wochen bzw. bei der zweiten Begehung mit 6 Wochen.
- Im § 66 des Kraftfahrgesetzes ist genau festgelegt, wann eine Person als nicht mehr verkehrszuverlässig zu gelten hat. Dabei werden die gesetzten Fakten bei Strafhandlungen, ihre Verwerflichkeit und die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, berücksichtigt. Auch die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit ist zu beachten.
- Nach der einschlägigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist bei der Wertung des Begriffes der Verkehrszuverlässigkeit im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit ein strenger Maßstab anzulegen. Bei der Prüfung der Frage der Verkehrszuverlässigkeit geht es vor allem darum, wie sich ein Führerscheininhaber in Zukunft im Verkehr verhalten wird.
- Die Behörde soll den Mangel an Verkehrszuverlässigkeit nur aufgrund erwiesener bestimmter Tatsachen annehmen. Keinesfalls soll die Behörde an eine starre Automatik gebunden sein bzw. schablonenhaft aufgrund des angenommenen Eintrittes bestimmter Tatsachen Schlüsse ziehen.
- Ein Punktführerschein bewirkt Schablonenhaftigkeit. Nicht der Einzelfall wird berücksichtigt, vielmehr wird bei einer bestimmten Übertretung eine Automatik in Kraft gesetzt. Eine individuelle Beurteilung des Verschuldens (Alleinverschulden/Mitverschulden bzw. Vorsatz/grobe Fahrlässigkeit/leichte Fahrlässigkeit) kann somit nicht berücksichtigt werden. Im gerichtlichen Strafrecht gilt das Verschuldensprinzip, der Grad des Verschuldens wird stets gewertet.
- Für das Verwaltungsstrafrecht müssen die Grundsätze des gerichtlichen Strafrechts gelten. Dies ist der wesentliche Inhalt jeder Verwaltungsreform.

- Je umfassender der "Deliktskatalog" wird, desto weniger Anonymverfügungen und Organmandate kann es geben. Die vorgesehene Lenkererhebung bzw. Anzeige erfordert einen hohen Zeitaufwand für die Behörde. Nach Erhebungen des Landes Niederösterreich würden allein in diesem Bundesland jährlich etwa 70.000 Anonymverfügungen durch Lenkererhebungen ersetzt werden müssen. Weiters würden anstelle von 140.000 Organmandaten kostenintensive Anzeigen erfolgen. Hochgerechnet auf alle neun Bundesländer bedeutet dies einen jährlichen Mehraufwand von etwa 350.000 Lenkererhebungen und 650.000 Anzeigen.
- Bei einem Punktesystem wird von den Betroffenen der Instanzenweg voll ausgenützt werden. Die damit zusätzliche Verwaltungsarbeit geht zu Lasten der Länder, was im gegenständlichen Entwurf nicht erwähnt wird.
- Aufgrund der vermehrten Administration wird es daher zu einer geringeren Überwachungsichte und folglich auch zu weniger Anzeigen kommen. Die Wahrscheinlichkeit, für eine Verwaltungsübertretung bestraft zu werden, sinkt. Die argumentativ erwartete generalpräventive Wirkung bei der Einführung eines Punkteführerscheins verliert damit vorweg an Wirksamkeit.
- Der derzeitige Stand der Überwachung hätte zur Folge, daß nur ein Bruchteil der Übertretungen zur Anzeige gelangen. Es entscheidet daher nur der Zufall, wieviele Punkte im Führerscheinregister eingetragen sind.
- Der Einwand, daß nur das Punktesystem im Vergleich zu Geldstrafen eine gerechte Lösung darstellt, ist unrichtig. Bei der Verhängung von Geldstrafen wird auf die Einkommens- und Vermögensverhältnisse Rücksicht genommen, besser Verdienende werden mit einer höheren Strafe belegt.
- Das Punktesystem kann nicht auf die jährliche Fahrleistung Rücksicht nehmen und benachteiligt jene Kraftfahrer, die beruflich viel unterwegs sind.
- Es wäre sinnvoller, die Verwaltungskosten, die für die Durchführung des Punkteführerscheins erforderlich sind, für zielgruppenorientierte Verkehrssicherheitsarbeit aufzuwenden.

Trotzdem nimmt der ARBÖ zu den folgenden Bestimmungen Stellung, ohne daß daraus der Schluß abgeleitet werden kann, daß der ARBÖ einem Mehrfachtäterpunktesystem eine Zustimmung erteilt.

Zu § 27:

Für Übertretungen, die bereits einen Entzug der Lenkerberechtigung zur Folge hatten, dürfen keine zusätzlichen Punkte vergeben werden.

Die Übertretung einer Bestimmung der Straßenverkehrsordnung oder eine Übertretung nach dem Strafgesetzbuch steht nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit verkehrspsychologischen Maßnahmen. Es kann sich oft auch um rein medizinische Ursachen handeln, es sollte daher, je nach Einzelfall, wenn notwendig ein verkehrspsychologischer Befund oder ein ärztliches Gutachten als Eignungstest festzusetzen sein. Im Regelfall ist die Vorschreibung eines Einstellungs- und Verhaltenstraining ausreichend.

Berufungen haben unter allen Umständen aufschiebende Wirkung zu haben.

Eine Entziehungsdauer nach Erreichen einer bestimmten Punkteanzahl (12 Punkte) von 10 Monaten ist eine willkürliche festgesetzte Entziehungszeit. Die Entziehung dürfte maximal mit drei Monaten festgesetzt werden.

Nachdem der Gesetzesentwurf den Begriff Täter verwendet, geht er von strafrechtlichen Begriffen aus, dem Strafrecht ist jedoch zu eigen, daß auch mildernde Umstände zu werten sind.

Dies kommt bei der starren Frist von 10 Monaten nicht zum Ausdruck. Es darf nicht übersehen werden, daß Lenker, die das Fahrzeug zur Berufsausübung benötigen, und insbesondere Berufsfahrer Gefahr laufen, das Punktekontingent auszuschöpfen und bei Verlust des Führerscheines auch noch den Verlust des Arbeitsplatzes zu befürchten haben. Diese Maßnahme schädigt nicht nur den Betroffenen selbst, sondern auch seine schuldlose Familie.

Zu § 28 Punktevergabe:

Die Punktevergabe ist ausschließlich kasuistisch festgelegt und nimmt nicht auf den Einzelfall Rücksicht.

Abs. 1 Z.1

Diese Übertretung rechtfertigt keinen Punkteabzug. Bei rücksichtslosem und verkehrsfährdendem Verhalten hat die Behörde schon jetzt die Möglichkeit, die Lenkberechtigung zu entziehen.

Abs. 1 Z.2

Auch hier kommt es immer wieder auf den Einzelfall an. Eine Übertretung geschieht in vielen Fällen aus Ungeschicklichkeit und nicht entsprechender Routine, sodaß auch hier ein Punkteabzug bei § 16 Abs.1 lit.b nicht gerechtfertigt erscheint. Gleichartiges gilt für § 16 Abs.2 lit.a und c. Ein Punkteabzug wegen Übertretung nach dem § 52 lit.a ist zur Gänze abzulehnen. Auch hier kommt es immer wieder auf den Einzelfall an. Die gleichen Überlegungen gelten auch für Z.3.

Abs.2 Z.1 und Z.2

Hier hat die Behörde mit einer Entziehung vorzugehen und nicht zusätzlich eine Bestrafung vorzunehmen.

Abs.2 Z.3

Eine Übertretung gegen diese Bestimmung des § 16 Abs.1 lit.a kann zu schweren Unfällen führen. Die Androhung des Punkteentzuges stellt jedoch keine geeignete Präventivmaßnahme dar. § 16 Abs.1 lit.c ist eine an sich problematische Bestimmung, da hier kein Unterschied gemacht wird, ob ein Fahrzeuglenker grob fahrlässig oder nur leicht fahrlässig handelt, ob er

unroutiniert und ungeschickt ist oder rücksichtslos. Hier kommt es immer auf den Einzelfall und die Überprüfung des Verhaltens an.

Gleiches gilt für § 16 Abs.2 lit.b.

Abs.2 Z.4

Dies ist eine Ordnungswidrigkeit und gehört durch eine entsprechende Geldstrafe geahndet. Oftmals ist es Unvermögen, Ungeschicklichkeit und nicht Rücksichtslosigkeit, sodaß eine Punktevergabe schon gar nicht im Ausmaß von 2 Punkten gerechtfertigt ist.

Abs.2 Z.5

Geschwindigkeitsüberschreitungen werden schon bisher mit entsprechend hohen Geldstrafen geahndet.

Abs.2 Z.7

Diese Bestimmung des § 9 Abs.2 StVO stellt zweifellos eine Schutzbestimmung dar. Eine nicht angepaßte Geschwindigkeit ist im Einzelfall festzustellen. Es sind auch die Gründe für eine allfällige Übertretung zu berücksichtigen. Die Situation an sich, ist nicht immer leicht einschätzbar. Eine Punktevergabe hat daher zu entfallen.

Abs.2 Z.8

Hier gelten die gleichen Argumente wie bei Z.7.

Abs.2 Z.9

Dies ist nicht immer eine Frage der Verkehrszuverlässigkeit. Fallweise ist diese Anordnung der Exekutive nicht einfach zu erkennen. Bei einer festgestellten Übertretung ist eine entsprechende Strafe zu verhängen, ein Punkteabzug ist nicht gerechtfertigt.

Abs.2 Z.10

Hier hat eine entsprechende Bestrafung nicht nur des Lenkers sondern auch des Weisungsberechtigten zu erfolgen, jedoch kein Punkteabzug.

Abs.2 Z.11

Dies ist eine dienstnehmerfeindliche Bestimmung. Der Dienstnehmer wird dafür bestraft, daß er Anordnungen des Dienstgebers befolgt. Ein Punkteabzug ist daher abzulehnen.

Abs.3 Z.1 und 2

Diese Bestimmung wird wegen einer Doppelbestrafung abgelehnt. Daß ein Führerscheinentzug erfolgt, ist eindeutig geregelt, eine weitere Bestrafung widerspricht nach Ansicht des ARBÖ den Bestimmungen der Europäischen Menschenrechtskonvention.

Abs.3 Z.3

Hier erfolgt eine strenge Bestrafung durch das Gericht. Die Möglichkeit eines Entzuges des Führerscheines ist gegeben. Eine Dreifachbestrafung durch Gericht, Verwaltungsbehörde und durch Punkteabzug ist daher abzulehnen.

Abs.3 Z.4

Gemäß den Bestimmungen der StVO ist eine Übertretung entsprechend zu ahnden. Es besteht schon bisher die Möglichkeit, mit Führerscheinentzug wegen grob verkehrswidrigem Verhalten vorzugehen, eine Doppelbestrafung wird daher abgelehnt.

Abs.3 Z.5

Auch hier wird die Vergabe von Punkten abgelehnt. Die Rekonstruktion des tatsächlichen Fehlverhaltens ist oft schwierig. Bei grob verkehrswidrigem Verhalten kann schon derzeit die Lenkberechtigung entzogen werden.

Abs.3 Z.6 und 7

Hier erfolgt bereits derzeit der Entzug der Lenkberechtigung. Eine Doppelbestrafung wird abgelehnt.

Abs.3 Z.8

Wenn keine gültige Lenkerberechtigung vorliegt, ist es nicht einsichtig, welchen Zweck hier ein Punkteabzug bringen soll. Eine vorläufige Abnahme des Führerscheines kann sich auch als unberechtigt herausstellen.

Abs.3 Z. 10

Hier ist ein Punkteabzug nicht gerechtfertigt, gerade diese Bestimmung zeigt, daß der Einzelfall genau zu prüfen ist. Oftmals verhalten sich mehrere Verkehrsteilnehmer so, daß es hier zu einer Übertretung kommt. Ein Punkteabzug, noch dazu in dieser Höhe, wird daher abgelehnt.

Abs.3 Z.11

Dies ist eine Bestrafung des weisungsgebundenen Dienstnehmers. Der Punkteabzug wird daher abgelehnt.

Abs.4

Die Kumulation von Punkten wird abgelehnt.

§ 30 Abs.1 Z.2:

Wie wir aus der Praxis unserer langjährigen Rechtsberatung wissen, führt vielfach bloßes "Vergessen" oder die Unkenntnis, in welcher Weise bzw. wann frühestens bei befristet erteilten Lenkberechtigungen ein Antrag auf Verlängerung der Lenkberechtigung zu stellen ist, zu einem Erlöschen der Lenkberechtigung infolge Zeitablaufes. Im Hinblick auf die nunmehr auch vorgesehene generelle Befristung für die Klassen C und D ist mit einem Ansteigen derartiger Fälle zu rechnen.

Der ARBÖ regt daher an, daß die Behörde bei der Erteilung derartiger Lenkberechtigungen auf die Art der Antragstellung zur Aufhebung der Befristung hinweist. Es könnte auch vor Ablauf der Befristung, der angesprochene Personenkreis durch Übermittlung eines Antrages auf Verlängerung der Lenkberechtigung von der Behörde in Kenntnis gesetzt werden. Der damit in Zusammenhang stehende Verwaltungsaufwand ist im Vergleich zu der Administration bei Fristversäumnis zu setzen.

§ 32 :

Abs.1

Es fehlt die Regelung der Rechtsfolgen, wenn die Behörde nicht innerhalb von drei Monaten entscheidet. Geht die Entscheidungspflicht auf die nächst höhere Instanz über oder ist das Entziehungsverfahren einzustellen?

Abs.2 Z.2

Diese Bestimmung widerspricht unserer Ansicht nach dem Datenschutzgesetz.

§ 33 Abs.1:

Diese Bestimmung erscheint im Hinblick auf die Durchführbarkeit problematisch.

Abs.2

Wenn eine Lenkerberechtigung nur für Österreich entzogen wird, wäre durch die Übermittlung an den Herkunftsstaat eine defacto Entziehung im Herkunftsstaat gegeben und damit eine allfällige Benachteiligung des Führerscheinbesitzers in Kauf genommen, ohne daß es unter Umständen dafür eine rechtliche Grundlage gilt.

§ 40:

Abs.2

Die Verhängung von Freiheitsstrafen wird vom ARBÖ generell abgelehnt.

Abs.6

Die Höhe von Organstrafverfügungen gem. § 50 VStG soll mit maximal S 500,-- beibehalten werden.

Abs.7

Eine vorläufige Sicherheitsleistung in der vorgeschlagenen Höhe von bis zu S 20.000,-- erscheint nicht erforderlich.

§ 42:

Abs.1 und Abs 2

Die vorläufige Abnahme der Lenkerberechtigung wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen ist abzulehnen, da gleichsam das Verfahrensergebnis durch die vorläufige Abnahme vorweggenommen wird.

Abs.3

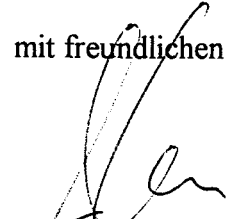
Es müßte heißen, daß der Führerschein auf Antrag unverzüglich und nicht innerhalb von 3 Tagen auszufolgen ist. Eine Entziehung kann nur durch einen Bescheid der Entziehungsbehörde erfolgen.

§43 Abs.5:

Die Bestimmung, alle Lenkerberechtigungen der Gruppe D mit längstens 1.10.2001 auslaufen zu lassen, stellt eine unzumutbare Härte dar. Der ARBÖ schlägt daher ähnliche Bestimmungen wie bei der Klasse C vor.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Vorschläge und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



Dipl. Ing. Diether Wlaka
Abteilungsleiter
Technik, Recht und
Mitgliederservice