

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Landesamtsdirektion
Abteilung Landesamtsdirektion/Verfassungsdienst
Postanschrift 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An das
 Bundesministerium für
 Wissenschaft und Verkehr
 Radetzkystraße 2
 1031 Wien

06/SN-359/ME



Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.28.....-GE / 19.....
Datum:	29. April 1999
Verteilt

Beilagen

LAD1-VD-8626/46

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

J. Klausgraber

Bezug
 170.700/9-II/B/7/99

Bearbeiter (0 27 42) 200
 Mag. Gundacker

Durchwahl
 4171

Datum
 27. April 1999

Betrifft

Bundesgesetz, mit dem ein Führerscheingesetz erlassen wird sowie das Kraftfahrsgesetz 1967 und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden

27. April 1999

Die NÖ Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom beschlossen, zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem ein Führerscheingesetz erlassen wird sowie das Kraftfahrsgesetz 1967 und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden, wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Grundsätzlich

1. Das in Geltung stehende Führerscheingesetz wurde vom Bund trotz der im Gesetzgebungsprozess seitens der Länder mehrfach vorgebrachten gewichtigen Bedenken mit Wirkung vom 1. November 1997 in Kraft gesetzt und seit diesem Zeitpunkt bereits zweimal novelliert. Es verwundert daher nicht, dass innerhalb eines so kurzen Geltungszeitraumes eine Neufassung des Führerscheingesetzes als erforderlich erachtet wird.

Die neuerlich praktizierte übereilte Vorgangsweise im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Entwurfes gibt allerdings Anlass zur Befürchtung, dass erneut Probleme in der Vollziehung auftreten. Die im Verhältnis zur praktischen Bedeutung des Ge-



Parteienverkehr: Dienstag 8 - 12 Uhr und 16 - 19 Uhr, St. Pölten, Landhausplatz 1, Haus 3 - Mistelbach zu erreichen mit: Wesel-, Regional- und Citybus - Zufahrt: Parkgarage P 3 zum Regionaltarif telefonisch erreichbar über die Telefon-Nr. Ihrer NÖ Bezirkshauptmannschaft, dann die Nr. 800 sowie die jeweilige Klappe des Bearbeiters bzw. mit Nr. 9 die Vermittlung
 Telefax (0 27 42) 200 3810 - Fernschreibnummer 15507 - e-mail post.landnoe@noel.gv.at
 DVR: 0059986

setzesvorhabens überaus **kurz bemessene Begutachtungsfrist** lässt eine ordnungsgemäße Befassung der begutachtenden Stellen mit dem Entwurf kaum zu.

Dieses Manko fällt insbesondere auch dadurch besonders negativ ins Gewicht, dass der Entwurf **keine Darstellung der finanziellen Auswirkungen** vornimmt. In diesem Punkt widerspricht der Entwurf Art. 1 Abs. 3 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, wonach bei Gesetzesentwürfen der Bundesministerien eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen vorzunehmen ist, die den vom Bundesminister für Finanzen zu erlassenden Richtlinien gemäß § 14 Abs. 5 des Bundeshaushaltsgesetzes entspricht.

Folgende Bestimmungen sind im Vergleich zur derzeitigen Rechtslage mit einem **Mehraufwand für die Bezirkshauptmannschaften** verbunden:

- ◆ Verpflichtung der Behörde, 6 Monate vor Ablauf der Befristung den Besitzer der Fahrerlaubnis für die Klassen C, C1 sowie D vom Ablauf der Befristung zu verständigen (§ 6 Abs. 2 und Abs. 4 sowie § 7 Abs. 2)
- ◆ Befristung der Fahrerlaubnis für die Unterklasse C1 auf 10 Jahre (§ 6 Abs. 4)
- ◆ Entfall des Rechts, Motorfahräder, Invalidenkraftfahrzeuge und vierrädrige Leichtfahrzeuge ab dem 24. Lebensjahr ohne Mopedausweis zu lenken (§ 18 Abs. 1)

Mindereinnahmen für das Land ergeben sich dadurch, dass die Ausstellung eines Führerscheins der Klassen C und D sowie der Unterklasse C1 nach Verlängerung der Fahrerlaubnis von den Verwaltungsabgaben befreit ist (§ 6 Abs. 2 und Abs. 4 sowie § 7 Abs. 2).

Überdies wird durch die beabsichtigte Bestimmung des § 33 eine **neue Zuständigkeit der Unabhängigen Verwaltungssenate** begründet, woraus dem Land Niederösterreich zusätzliche, wenn auch nur geringfügige Mehrbelastungen erwachsen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass laufend Gesetzesentwürfe erstellt werden, welche die Übertragung von Aufgaben an die Unabhängigen Verwaltungssenate vorsehen oder die Neueinführung von Straftatbeständen oder die Erhöhung von Strafraumen beinhalten. Selbst wenn die Belastung durch den einzelnen Entwurf

an sich nicht so ins Gewicht fällt oder nicht genau abschätzbar ist, ergibt sich doch ein **Summeneffekt** und somit eine **beachtliche Mehrbelastung der Unabhängigen Verwaltungssenate**.

2. Zum jetzigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass anfängliche Schwierigkeiten bei der Anwendung des Führerscheingesetzes großteils überwunden wurden. Seitens der zur Vollziehung berufenen Behörden wurden in mühevoller Kleinarbeit zahlreiche Problemfälle und Zweifelsfragen geklärt sowie aufwändige administrative Maßnahmen im personellen Bereich getroffen, sodass eine ordnungsgemäße Vollziehung des Führerscheingesetzes sichergestellt ist. Nunmehr – **seit dem Inkrafttreten des Führerscheingesetzes sind, wie bereits oben dargelegt erst 1 ½ Jahre verstrichen** – wird erwogen, ein neues Führerscheingesetz zu erlassen.

Zu diesem Vorhaben wird mit aller Deutlichkeit bemerkt, dass das angestrebte Ziel von mehr „Bürgernähe, Verwaltungsvereinfachung und Wettbewerb“ durch eine derartige Vorgangsweise nach Ansicht der NÖ Landesregierung **nicht erreicht werden kann**. Die gänzliche Neuerlassung des Führerscheingesetzes ist nach Ansicht der NÖ Landesregierung nicht erforderlich und würde ein neues Gesetz zwangsweise zu einer **Umstellung verwaltungsinterner Abläufe** sowie **umfangreicher Begleitmaßnahmen** führen, was einen **erheblichen Verwaltungsaufwand** verursachen würde. Selbst wenn dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht abgesprochen werden kann, dass er geordneter ist als das derzeit geltende Führerscheingesetz, so ist dennoch zu erwarten, dass eine **gänzliche Neufassung** des Gesetzes wiederum eine **Vielzahl von Zweifelsfragen** und Unklarheiten aufwerfen wird, deren Klärung sowohl in zeitlicher als auch in personeller Hinsicht einen gewaltigen Aufwand darstellen würde. Überdies wird bemerkt, dass es der **Verständlichkeit einer Gesetzesmaterie** ebenso wie deren Akzeptanz nicht zuträglich ist, neuerlich grundlegende Terminologien zu ändern (beispielsweise Lenkberechtigung auf Fahrerlaubnis).

3. **Aus den dargelegten Gründen wird daher eine völlige Neuerlassung des Führerscheingesetzes in der beabsichtigten Form abgelehnt** und angeregt zu überprüfen, ob nicht durch eine Novellierung des Führerscheingesetzes die angestrebten Zwecke effektiver erreicht werden könnten.

II. Dessen ungeachtet wird zu den einzelnen Bestimmungen folgendes bemerkt:

1. Zu § 1 Abs. 2 Z. 5 FschG:

Die beabsichtigte Bestimmung sieht vor, dass Fahrräder gemäß § 1 Abs. 2a Kraftfahrzeuggesetz 1967 von der Anwendung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes ausgenommen sind. Gemäß § 1 Abs. 2a KFG gelten derartige Fahrräder nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinne der StVO 1960.

Die beabsichtigte Bestimmung könnte daher entfallen.

2. Zu § 2 FschG:

Ein alleiniger Verweis auf die Begriffsbestimmungen im KFG 1967 erscheint unter der Voraussetzung, dass hier Nachholbedarf im Bezug auf eine Harmonisierung mit den umzusetzenden EG-Richtlinien besteht, ohne vorherige Bereinigung des KFG 1967 als nicht zweckmäßig.

3. Grundsätzliches zu § 3 FschG:

Der Begriff Fahrerlaubnis ersetzt den Begriff Lenkberechtigung, der seinerseits den Begriff Lenkerberechtigung erst am 1. November 1997 ersetzte, und stellt binnen kurzer Zeit den dritten Begriff für die – inhaltlich im Wesentlichen gleiche – Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen dar.

Es ist zu überdenken, ob selbst unter Beachtung der Diktion der Richtlinie 91/439/EG ein neuerlicher Wechsel der Bezeichnung erforderlich ist, zumal – wie dem Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis vom 17. Juni 1998, Amtsblatt Nr. C 216 vom 10. Juli 1998, Seite 2-12, zu entnehmen ist – auch eine vom Wortlaut der Richtlinien abweichende Diktion innerstaatlicher Rechtsnormen unproblematisch erscheint.

Weiters erscheint eine Neubezeichnung der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B, deren diesbezügliche Bestimmungen ohnedies erst ab 1. März 1999 relevant geworden sind, entbehrlich.

4. Zu § 3 Abs. 2 Z. 3 lit. b FschG:

Um Definitionslücken zu vermeiden wird vorgeschlagen, die bestehende Formulierung des Abs. 2 Z. 3 lit. b „dreirädrige Kraftfahrzeuge“ durch die Formulierung „Motordreiräder mit einer Eigenmasse von mehr als 400 kg“ zu ersetzen.

5. Zu § 3 Abs. 2 Z. 3 lit. c FschG:

Die beabsichtigte Formulierung „zulässige Gesamtmasse“ ist zu hinterfragen, da das zulässige Gesamtgewicht bei manchen Fahrzeugen erheblich vom höchst zulässigen Gesamtgewicht bzw. Höchstgewicht abweichen kann. Die Einfügung des Wortes „höchst“ vor der Wortfolge „zulässige Gesamtmasse“ würde Probleme bei der Auslegung bzw. Überwachung reduzieren.

6. Zu § 3 Abs. 2 Z. 14 FschG:

Durch die beabsichtigte Bestimmung wird die Möglichkeit geschaffen, mit der Fahrerlaubnis der Klasse F auch selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h zu lenken. Da selbstfahrende Arbeitsmaschinen in der Regel auf Lastkraftwagenfahrgeräten bzw. davon abgeleiteten Fahrgeräten basieren und diese Fahrzeuge hinsichtlich höchst zulässigem Gesamtgewicht und Bauartgeschwindigkeit das Niveau schwerer Nutzfahrzeuge erreichen, erscheint aufgrund der darauf nicht abgestimmten Lenkerausbildung bzw. praktischen Fahrprüfung die Einschränkung der Fahrerlaubnis der Klasse F auf selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge mit der Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h dringend geboten.

7. Es wird vorgeschlagen für gemäß § 125 KFG bestellte Sachverständige sowie für geeignete Personen, die mit der Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung betraut sind, im Sinne des entfallenen § 65 Abs. 6 KFG 1967 die Ausnahme zu schaffen, für Probe- und Überstellungsfahrten unbesetzte Fahrzeuge der Klasse D mit der Fahrerlaubnis der Klasse C zu lenken.

8. Zu § 5 Abs. 2 Z. 2 lit. d FschG:

Die beabsichtigte Regelung spricht von „schweren Verstößen“, ohne dass dieser Begriff näher definiert wird. Eine Klarstellung wäre erforderlich.

9. Zu § 6 Abs. 2 FschG:

Die vorgesehene Verpflichtung der Behörden, sechs Monate vor Ablauf der Befristung den Besitzer der Fahrerlaubnis für die Klasse C vom Ablauf der Befristung zu verständigen, wird aufgrund des zu erwartenden Verwaltungsaufwandes abgelehnt.

10. Zu § 7 Abs. 2 FschG:

Auch die hier normierte Verständigungspflicht der Behörde, die in den Erläuterungen als „reine Serviceleistung“ dargestellt wird, stellt – wie bereits erwähnt – einen massiven Mehraufwand für die Vollzugsbehörden dar und ist mit dem Gedanken der Deregulierung und Verwaltungsvereinfachung keinesfalls vereinbar.

Die beabsichtigte Regelung wird daher abgelehnt.

11. Zu § 9 FschG:

Die Fiktion der Erteilung der Fahrerlaubnis, sobald alle Voraussetzungen vorliegen, erscheint als völlig unnötiger Systembruch. Sie führt zu einer Rechtsunsicherheit, der keinerlei praxisrelevanter Nutzen gegenüber steht. Dies deshalb, da diese Fiktion lediglich bei einer Ersterteilung gilt (vgl. § 23 Abs. 7) und gleichzeitig in § 29 Abs. 1 normiert ist, dass beim Lenken von Kraftfahrzeugen der Führerschein mitzuführen ist. Es ist daher nicht möglich, dass ein Kandidat vor Ausstellung des Führerscheines bereits ein KFZ rechtmäßig lenkt, auch wenn er etwa sonst alle Voraussetzungen erfüllt. Den Erläuterungen ist insofern beizutreten, als diese Sicht der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes entspricht und auf die Einordnung hinsichtlich der Strafbarkeit des Verhaltens entscheidenden Einfluss hat. Dennoch widerspricht es den Grundsätzen der Legistik davon auszugehen, dass das Gesetz ohnehin nicht eingehalten wird und bereits darauf Rücksicht zu nehmen, denn nur wenn die Bestimmung des § 29 Abs. 1 nicht eingehalten wird, kann die Bestimmung des § 9 Abs. 2 überhaupt praktische Relevanz erlangen.

Die Bestimmung im Abs. 5 ist nicht erforderlich, da es sich in einem Verfahren zur Erteilung einer Fahrerlaubnis um ein Verwaltungsverfahren zur Verleihung eines subjektiven öffentlichen Rechtes handelt. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes besteht in derartigen Verfahren, in denen bestimmte Erteilungsvoraussetzungen in der Person des Antragstellers liegen, eine so genannte „Mitwirkungspflicht“ der Partei, was zur Folge hat, dass in Fällen, in welchen vom Antragsteller bestimmte Unterlagen, Befunde oder Gutachten nicht beigebracht werden, der Antrag nach entsprechender Beweiswürdigung abgewiesen werden kann (vgl. VwGH 24.10.1980, 1230/78, VwGH 29.6.1982, 81/11/0057, und VwSlg. 9721 A/1978).

12. Zu § 11 FschG:

Die zahllosen Verweise in § 11 Abs. 4 FschG auf Bestimmungen der StVO bzw. des FschG erschweren die Verständlichkeit dieser Bestimmung. Eine wesentliche Erleichterung würde die wörtliche Anführung jener Übertretungen darstellen, die in der Probezeit als schwerer Verstoß gelten (siehe § 4 Abs. 6 FSG 1997).

Die Einordnung der „Autobahndelikte“ unter die schweren Verstöße ist äußerst bedenklich, zumal auch in § 12 Abs. 2 Z. 6 diese Delikte als solche aufscheinen, die die Verkehrszuverlässigkeit ausschließen. Es ist daher unklar, ob mit Entzug der Fahrerlaubnis oder lediglich mit Anordnung der Nachschulung vorzugehen ist.

Eine Klarstellung wäre erforderlich.

13. Zu § 12 FschG:

§ 12 Abs. 2 Z. 7 verwendet den Ausdruck „technisches Hilfsmittel“.

§ 11 Abs. 4 Z. 1 stellt auf „mit Messgeräten“ festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitungen ab. Es wäre klarzustellen, ob diese Begriffe tatsächlich unterschiedliche Bedeutung haben. Wenn dies nicht der Fall ist, erscheint es zweckmäßig, die Begriffe zu vereinheitlichen.

14. Zu § 15 FschG:

Eine dem § 10 Abs. 4 zweiter Satz FSG entsprechende Bestimmung, welche klar regelt, bei welchen Personen (Gruppen) von der Einholung eines Gutachtens über die fachliche Befähigung abzusehen ist, wäre zweckdienlich.

Eine Fahrprüfung für die Klassen AL und F scheint das FschG nicht vorzusehen, obwohl § 8 Abs. 1 Z. 4 FschG ausnahmslos das Bestehen der Fahrprüfung als Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis normiert. Unter Beachtung von § 15 FschG in der vorliegenden Fassung wäre der Erwerb einer Fahrerlaubnis für die Klassen AL und F nicht möglich. Es wird daher angeregt, auch die Prüfung für die Klassen AL und F gesetzlich zu regeln.

Weiters soll die Zuweisung der Prüfungsgebühren neu geregelt werden. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung sind die derzeit in Geltung stehenden Regelungen zufriedenstellend, weshalb eine Änderung nicht erforderlich ist.

15. Zu § 22 Abs. 6 FschG:

Die beabsichtigte Regelung würde an Verständlichkeit gewinnen, wenn die mehrfachen Querverweise auf andere Bestimmungen des Führerscheingesetzes eingeschränkt würden und statt dessen der Gesetzeswortlaut, auf den verwiesen wird, wieder gegeben wird.

16. Zu § 23 FschG:

Grundsätzlich ist zu den beabsichtigten Regelungen zu bemerken, dass diese äußerst unübersichtlich und nur teilweise verständlich sind. Weiters wird es für unzweckmäßig gehalten, die Unterscheidung der Begriffe „Wiederausfolgung des Führerscheins“ und „(Wieder-)Erteilung der Lenkberechtigung“ aufzugeben, da eben diese Unterscheidung sich in der Praxis sehr bewährt hat.

Die in Abs. 6 vorgesehene Möglichkeit der Verkürzung der Entzugszeit durch freiwillige begleitende Maßnahmen wird seitens der NÖ Landesregierung für **nicht sinnvoll** erachtet.

Zum einen würde dadurch **das Bestreben der Behörden unterwandert, eine einheitliche Praxis** hinsichtlich der Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis zu erreichen. Zum anderen würden, aufgrund der **hohen Kosten der „begleitenden Maßnahmen“** sozial schwache Gruppen, die die hierfür erforderlichen Mittel nicht aufbringen können, benachteiligt.

17. Zu § 27 FschG:

Der Begriff „personsbezogen“ sollte in Anlehnung an die Terminologie des Datenschutzgesetzes durch den Begriff „personenbezogen“ ersetzt werden.

18. Zu § 29 Abs. 3 FschG:

Die Erläuterungen zu dieser Bestimmung nennen auch das Vergessen des Dokumentes zu Hause als vom Begriff des Abhandenkommens mit umfasst. Dadurch ist zu befürchten, dass es in der Praxis zu Missbräuchen bei der vorläufigen Abnahme des Führerscheines kommt.

Die beabsichtigte Regelung sollte daher überdacht werden.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung

Dr. Pröll

Landeshauptmann

LAD1-VD-8626/46

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an das Präsidium des Bundesrates
3. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder
des Bundesrates
4. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
5. an die Verbindungsstelle der Bundesländer
6. an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst
7. an den Landtag von Niederösterreich
(zu Händen des Herrn Präsidenten)

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
Dr. Pröll
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung
Dauböck