



ÖAMTC
Rechtsdienste
Schubertring 1-3
A-1010 Wien

An das
Präsidium des Nationalrates
c/o Parlament
Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien

Wien, 30. April 1999
SK 34/Dr.Ha-gm
Mag. Ursula Zelenka
711 99-1219
711 99-1259

Dr. Klaus Grabner
**Stellungnahme des ÖAMTC zum
Entwurf eines Bundesgesetzes über den Führerschein - FschG;
Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr,
GZl. 170.700/9-II/B/7/99**

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung. Die Stellungnahme wurde auch elektronisch an die email-Adresse: „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“ übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Hugo Hauptfleisch
Dr. Hugo Hauptfleisch
Hauptabteilungsleiter
Rechtsdienste

Tel (0222) 711 99-0
Fax 711 99-1259

Juristische
Kurzauskünfte:
Tel (0222) 711 99-8

Rechtshilfe
rund um die Uhr:
In Notfällen
auch nachts und
an Wochenenden
rufen Sie den
Euro-Notruf:
Tel (0222) 982 13 04

Beilagen erwähnt



STELLUNGNAHME zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Führerschein (Führerscheingesezt - FschG)

A) Grundsätzliches

1. ÖAMTC-Grundhaltung zur Neugestaltung des Führerscheingesezt:

Nach Befassung des ÖAMTC-Verkehrsausschusses in seiner Sitzung vom 27.4.1999 stellen wir zum neukonzipierten Führerscheingesezt fest, daß unsere Haltung hiezu vorerst nur als wenig positiv bezeichnet werden kann und schon der Umfang unserer Stellungnahme auf die Vielzahl von Kritikpunkten hinweist. Wir haben dem BMWV wunschgemäß im September 1995 eine Reihe von Vorschlägen für eine **große Führerscheinreform** übermittelt und können feststellen, daß eine ganze Reihe von formalen, aber auch einige inhaltliche Wünsche in den bisherigen Novellen wie auch im nunmehr vorliegenden Entwurf Berücksichtigung fanden; viele diese Forderungen wurden ja von unserem leider kürzlich verstorbenen Kollegen, Mag. Friedrich Messiner, in vorangegangenen Stellungnahmen bereits formuliert.

Andererseits muß festgestellt werden, daß wirklich zündende **neue Ideen** fehlen (zB die Neukonzipierung der Bestimmungen über den Führerscheinentzug oder die Einbeziehung von besonders geschulten Fahrlehrern nach den positiven deutschen Erfahrungen in die „Einstellungs- und Verhaltenstrainings“), was man eigentlich bei einer - aufgrund der Mängel des derzeit geltenden Gesezt notwendig gewordenen - Neuformulierung erwarten hätte können. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den seit fast 10 Jahren im BMWV liegenden „Entwurf für ein Kraftfahrzeuggesezt“ (KLG), vulgo „KFG 2000“ genannt, das zB bereits ein **Lenkverbot als Nebenstrafe** anstelle des in dieser Form nicht mehr zeitgemäßen Führerscheinentzuges beinhaltet. Auch die **Fahrprüfung** wäre aus Anlaß eines völlig neuen Gesezt durch die Einführung von (entsprechend geschulten) hauptamtlichen Fahrprüfern sowie die völlige **„Privatisierung“** der theoretischen Prüfung (Entfall der „beamteten Aufsichtsperson“) zu „revolutionieren“.

2. Beschlußfassung in dieser Legislaturperiode:

Betrachtet man den Umfang des Gesezt und die dem Ministerium übermittelten meist umfangreichen Stellungnahmen, so zeigt sich, daß viele Vorschläge vor einer parlamentarischen Behandlung noch einer **Überarbeitung** bedürfen, will man eine ähnliche Problematik wie 1997 anläßlich des Beschlusses des Führerscheingesezt verhindern. Für den ÖAMTC ist es schwer vorstellbar, die Parlamentarier mit einer ganzen Reihe von formalen juristischen Fragen zu belasten, die in der Regel nur von erfahrenen Experten gelöst werden können; die Politik sollte sich um die Kernpunkte kümmern. Daher schlägt der ÖAMTC die Einberufung der seit November 1998 erst zweimal im großen Rahmen zusammengetretenen Arbeitsgruppe vor, der das Ergebnis des Begutachtungsverfahrens und die daraus gezogenen Schlußfolgerungen vom Ministerium bzw den Autoren des FschG-Entwurfes zu präsentieren wäre. Erst wenn über die wichtigsten Punkte auch formulierungsmäßig (allenfalls in Kleinarbeitsgruppen) Einigung erzielt wurde, ist es zu verantworten, das Gesezt als Regierungsvorlage dem Parlament zuzuleiten.

3. Punkteführerschein:

Der ÖAMTC hat den Vorschlag von Bundesminister Einem nachhaltig begrüßt, ein derart wichtiges Thema wie den Punkteführerschein nicht im "Husch-Pfusch-Verfahren" noch schnell vor Ende der Legislaturperiode in den Nationalrat einzubringen, sondern in der Arbeitsgruppe weiter ausdiskutieren zu lassen. Wie bereits seinerzeit auf öffentlich betont, sieht der ÖAMTC im (nicht zur Begutachtung ausgesendeten) Referentenentwurf einen diskutablen und konsensfähigen Ansatz, der allerdings noch in vielen Einzelfragen erörtert werden muß. Eine Beschlußfassung im nächsten Jahr würde aber nach unserer Überzeugung auch zu wesentlichen Änderungen im Führerscheingesetz führen müssen, weshalb sich für den ÖAMTC auch aus diesem Grunde die Frage stellt, ob es wirklich zweckmäßig ist, im Sommer 1999 ein völlig neues Führerscheingesetz zu beschließen, von dem man weiß, daß es - sollte der Punkteführerschein auch im nächsten Jahr noch politischer Wille sein - in wesentlichen Punkten bereits kurz nach seinem Inkrafttreten novelliert werden muß.

4. Freiwillige Begleitmaßnahmen:

Die wichtigste Neuerung, die auf langjährige diesbezügliche Forderungen des ÖAMTC zurückgeht, stellt die Berücksichtigung von freiwillig absolvierten Maßnahmen dar, um die Zeit der Entziehung der Lenkberechtigung verkürzen zu können. Der ÖAMTC hat seit vielen Jahren darauf hingewiesen, daß die bloße Ausschließung von der Verkehrsteilnahme nur in den seltensten Fällen Garant dafür ist, daß verkehrsauffällig gewordene Kraftfahrer ihre Einstellung zum Verkehr und zur Gesellschaft nachhaltig ändern. Demgegenüber können freiwillig besuchte **Verhaltens- und Einstellungstrainings, Risikotrainings** zur besseren Fahrzeugbeherrschung oder umfassende Erste Hilfe-Kurse sehr wohl zur nachhaltigen charakterlichen Besserung führen.

Nun haben die bisherigen Beratungen im Rahmen der **Arbeitsgruppe "Führerscheinentziehung"** (die sich diesem Thema ja generell und nicht nur beschränkt auf den Punkteführerschein widmen soll) gezeigt, daß zahlreiche wesentliche Fragen hiezu noch ausdiskutiert werden müssen, so ua, welche Maßnahmen mit welcher Wirkung zu einer Verkürzung der Entziehungszeit (ev künftig auch zu einer Reduzierung des Punktestandes) führen sollen bzw ob diese Zeit komplett gestrichen oder für eine festzusetzende Probezeit bedingt nachgesehen werden soll. In besonderen Fällen wäre sicher auch die Verhängung einer bedingten Führerscheinentziehung unter der Voraussetzung des Besuches geeigneter Nachschulungskurse ein probates Mittel, die Einstellung von verkehrsauffällig gewordenen Kraftfahrern positiv zu beeinflussen. Auf die derzeit im Justizressort wegen der Strafgesetznovelle zur "**Diversions**" zum gleichen Thema angestellten Überlegungen wäre jedenfalls Rücksicht zu nehmen.

Die von verschiedenen Seiten (auch in den Medien) geäußerte Kritik an der Möglichkeit des "Rückkaufs" von Führerscheinen (gemeint war die freiwillige Absolvierung von begleitenden Maßnahmen) läßt allerdings unberücksichtigt, daß die Kosten für gesetzlich angeordnete Nachschulungen viele Durchschnittsverdiener ebenfalls stark belasten; gerade die mehrfachen gravierenden Sanktionen und Maßnahmen bei Alkoholfahrten über 1,6 Promille führen bei sozial schwächeren Personen bereits jetzt zu wesentlich härteren Auswirkungen als bei Besserverdienern. Da die möglichen positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit durch freiwillige Begleitmaßnahmen gar nicht hoch genug eingeschätzt werden können, darf das Kostenargument kein Grund sein, diese Maßnahmen entfallen zu lassen.



5. Mopedausweis:

Als weiteren wichtigen (größtenteils) positiven Punkt hebt der ÖAMTC die Einführung einer praktischen Schulung vor Ausstellung eines Mopedausweises hervor. Trotzdem halten wir nach wie vor (siehe unsere Ausführungen zu § 18) eine **verpflichtende theoretische Ausbildung** für unverzichtbar. Daß das Erreichen eines Alters von 24 Jahren keine automatische Kenntnis der Verkehrsvorschriften bringt, haben wir bereits in unserer allerersten Stellungnahme zur diesbezüglichen KFG-Novelle ausgeführt. Hinsichtlich der Übergangsbestimmungen für die Besitzer von Mopeds sollte ein praxisorientierterer Weg noch ausdiskutiert werden (siehe hierzu zu § 35).

Das bereits oben kritisierte Fehlen von neuen Ideen in einem neuen Gesetz trifft auch für die Regelung für das **"Moped 15"** zu. Die derzeitigen Bestimmungen werden - nicht nur wegen der Prohibitivgebühr von nunmehr 2.500,- Schilling für eine verkehrspsychologische Stellungnahme - vor allem von Jugendvertretern massiv kritisiert. Wir wollen daher den im ÖAMTC-Verkehrsausschuß erarbeiteten Vorschlag wiederholen, nach einer theoretischen und praktischen Ausbildung sowie einer strengen schriftlichen (oder PC-unterstützten) Prüfung den Mopedausweis 15-jährigen mit der Auflage zu erteilen, daß bis zum 16. Lebensjahr nur **einsitzige Mopeds mit Automatikgetriebe** (und damit entsprechender Manipulationssicherheit) gelenkt werden dürfen; damit hätte jedenfalls auch die behördliche Bewilligung und der damit verbundene Verwaltungsaufwand zu entfallen.

6. Instanzenzug zum Unabhängigen Verwaltungssenat:

Entschieden bedauert der ÖAMTC, daß - offensichtlich nach massiver Intervention verschiedener Bundesländer - im zur Begutachtung ausgesendeten Entwurf (im Gegensatz zum ersten Referentenentwurf) die Einrichtung des UVS als zweite Instanz in Führerscheinfragen entfallen ist. Wir haben bereits vor rund 10 Jahren anlässlich der Einführung der Unabhängigen Verwaltungssenate - die möglicherweise in absehbarer Zeit zu echten **Landesverwaltungsgerichten** im Rahmen der Bundesstaatsreform "erhoben" werden könnten - auf die Unvereinbarkeit der österreichischen Regelung mit den **Anforderungen der EMRK** hingewiesen. Will man wirklich die Blamage riskieren, daß der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte Österreich (vor allem im Hinblick auf die Auslegung der "Civil rights") hierfür verurteilt? (Siehe auch zu § 33)

Natürlich sind die Kostenargumente der Länder (wer verlangt einen Dreiersenat?) ernst zu nehmen, jedoch dafür muß eben im **Finanzausgleich** der entsprechende Rahmen geschaffen werden, denn es geht sicher nicht an, daß der Bund in diesen Fragen die Länder "überfährt". Aus Sicht des Staatsbürgers wie auch des Steuerzahlers führt eine Verfahrenskonzentration (Strafe wegen der Verkehrsübertretung und Führerscheinmaßnahmen) jedenfalls zu einer Vereinfachung, größerer Transparenz und im Ergebnis auch zu einer Kostenersparnis.

7. Internationale Anerkennung nationaler Berechtigungen:

Anlässlich unserer Stellungnahme wollen wir erneut auf den Umstand hinweisen, daß die zweite EG-Führerschein-Richtlinie leider keine automatische **internationale Anerkennung** der österreichischen BJ ("L17")- bzw. "Code 111" (Motorräder bis 125 ccm)- Regelungen vorsieht. Da die diesbezügliche parlamentarische EntschlieÙung vor fast 1 ½ Jahren gefaÙt wurde, fragen wir das Verkehrsministerium, wann endlich mit diesbezüglichen bilateralen Vereinbarungen über die Anerkennung gerechnet werden kann. Es ist nämlich überhaupt nicht einzusehen, weshalb Kraftfahrzeuglenker hohe Strafen und den eventuellen Verlust ihres Versicherungsschutzes riskieren sollen, nur weil auf europäischer Ebene Bürokraten auf Forma-

lismen herumreiten. Jedenfalls müßte die in Ausarbeitung befindliche 3. EU-Führerschein-Richtlinie auf alle Fälle die EU-weite Anerkennung dieser nationalen Berechtigungsklassen anordnen.

8. Bürgerrechte:

Als außerordentlich positiv aus Sicht der Kraftfahrer bewertet der ÖAMTC die an mehreren Stellen erkennbare Bemühung des Gesetzgebers, dem in der Entschließung des Nationalrates vom Sommer 1998 aufgestellten Postulat von mehr **Bürgernähe, Verwaltungsvereinfachung** und **Wettbewerb** Rechnung zu tragen. Dennoch möchten wir unserer Hoffnung Ausdruck verleihen, daß diesem ersten Schritt noch weitere folgen werden und verweisen diesbezüglich auf unsere Anregungen im Zuge dieser Stellungnahme.

Hinsichtlich der formalen Gestaltung aufgrund der geänderten Systematik wird der vorliegende Entwurf der Forderung nach mehr Bürgernähe allerdings nicht gerecht: Ein Gesetz, dessen Paragraphen aus bis zu 16 Absätzen (zB § 23) bestehen, ist schlichtweg unlesbar und widerspricht allen **legistischen Prinzipien**.

Außerdem zeigt es unseres Erachtens nur wenig Bürgernähe, wenn Paragraphen (wie zB § 27) durch endlos scheinende Aufzählungen faktisch unlesbar und total unübersichtlich werden. Es erhebt sich die Frage, warum das Verkehrsministerium bei der Auftragserteilung an die Autoren sich nicht von jenen Grundsätzen leiten ließ, die anlässlich der Verfassung eines "Kraftfahrergesetzes neu" vor bereits 10 Jahren eine wesentliche Grundlage bildeten: Das Wichtige und Grundsätzliche in das Gesetz, das Wesentliche der Durchführung in die Verordnung und Details, wie Aufzählungen und dergleichen, in Anlagen zur Verordnung. Hätte man diesen seinerzeitigen legistischen Kernforderungen Rechnung getragen, würde eine wesentlich bessere Übersichtlichkeit und Lesbarkeit bei vielen Bestimmungen gegeben sein.

Unbefriedigend ist auch der Umstand, daß durch die völlige Neugliederung der bisher im FSG geregelten Materie so manche Bestimmung an anderer Stelle - mit anderen rechtlichen Konsequenzen - auftaucht, ohne daß dies aus den **Erläuterungen** ersichtlich wäre (obwohl einige Paragraphen sehr umfangreiche Erläuterungen enthalten). Dies trifft zB auf die **0,1 Promille-Grenze** für Fahranfänger zu; was als systembedingte Zusammenfassung und Harmonisierung erläutert wird, ist in Wirklichkeit die sachlich wohl noch zu diskutierende Neueinführung einer verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion von Verstößen gegen die 0,1 Promille-Grenze durch Fahranfänger (siehe zu §§ 30 und 34).

9. Bezeichnung des Gesetzes:

Der vorliegende Entwurf stellt ein gänzlich neues Gesetz (wenn auch zur Regelung der selben Materie) dar. Dies sollte nach Meinung des ÖAMTC auch in der Benennung des Gesetzes deutlicher zum Ausdruck kommen, um die Novität zu unterstreichen, denn schon jetzt spricht die Öffentlichkeit fälschlich von einer "Novelle" zum Führerscheingesetz. Um weitere Mißverständnisse in Hinkunft zu vermeiden schlagen wir daher zur besseren Unterscheidung vom alten FSG eine **verwechslungsfreie Bezeichnung**, zB. in "Fahrerlaubnis Gesetz" vor.

Eine bloße Unterscheidung in der Abkürzung (FSG bzw FschG) reicht für verwechslungsfreie Zitierungen in der Verwaltungspraxis jedenfalls sicher nicht aus.



10. Puntation von Verordnungen:

Verschiedene der vorgeschlagenen Neuregelungen lassen sich in den vollen beabsichtigten Auswirkungen nur beurteilen, wenn zumindest in groben Umrissen der Inhalt der jeweils vorgesehenen Verordnung bekannt ist. Der ÖAMTC richtet daher an das BMWV das dringende Ersuchen, zumindest Puntationen zur Verfügung zu stellen, denen der beabsichtigte Verordnungsinhalt entnommen werden kann.

Besonders trifft dies für die ins Auge gefaßten freiwilligen Begleitmaßnahmen zur Verkürzung der Führerschein-Entziehungszeit zu.

11. EURO-Kompatibilität:

Verabsäumt wurde bei diesem Entwurf leider, schon jetzt bei den genannten Strafbeträgen, Verwaltungsabgaben und Stempelgebühren eine Anpassung an die baldige Umstellung auf eine europäische Einheitswährung vorzunehmen. Wir regen daher an, daß in allen verkehrsrechtlich relevanten Gesetzen - vorweg im Führerscheingesetz - alle relevanten Schillingbeträge als durch 14 teilbare Zahlen ausgedrückt werden - wie dies ja schon seit Jahren zB vom Justizministerium (vgl die Erweiterte Wertgrenzengesetz-Novelle 1998) gehandhabt wird - damit anlässlich der Umstellung möglichst runde und gut kommunizierbare Euro-Beträge zu finden sind. Daß dadurch insgesamt gesehen keinesfalls eine Verschlechterung der rechtlichen Situation für den Kraftfahrer eintreten darf, versteht sich von selbst. Der Strafraumen des § 34 Abs 1 könnte daher wie folgt aussehen: „420,- bis zu 28.000,- Schilling“, was nach der Währungsumstellung „30,- bis zu 2.000,- Euro“ ergeben sollte.

12. Änderung von EDV-Programmen:

Generell wollen wir darauf hinweisen, daß wir eine ernsthafte Diskussion unserer diversen Vorschläge zur Änderung des bestehenden Systems erwarten; etwaige Hinweise auf bereits anders erfolgte Programmierungen der zentralen oder örtlichen Führerscheinregister erscheinen uns als „Killerargumente“ nicht akzeptabel. Nicht der Mensch hat für die Technik da zu sein, sondern die EDV hat sich den **Bedürfnissen des Staatsbürgers in servicegerechter Weise** anzupassen - zumindest in einem Staat, dem die Rechte der Bürger nicht egal sind.

13. Ergänzungsvorschläge:

In Anbetracht des Gesamtumfanges unserer Stellungnahme wollen wir davon absehen, im Detail jene Ergänzungsvorschläge zu wiederholen, die wir bereits ausführlich anlässlich unserer schriftlichen Stellungnahme (auf der Basis unserer Erstausrbeitung vom September 1995) im Juli 1996 dem Verkehrsministerium übermittelt haben. Nach wie vor werden jedenfalls folgende Themen für eine wirklich **große Führerscheinreform** zur Diskussion gestellt: Zweiphasen-Ausbildung, Fahrverbot als Nebenstrafe, Entschädigung bei ungerechtfertigter Entziehung der Lenkberechtigung, aufschiebende Wirkung von Rechtsmitteln.

B) Stellungnahme zu den Vorschlägen im einzelnen

Zu § 1 (Geltungsbereich):

Wenn die in **Abs 2 Z 1 bis Z 5** genannten (Kraft-)Fahrzeuge "von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes ausgenommen" werden, geben wir zu bedenken, daß damit die in § 30 normierten **Alkoholvorschriften** auf diese Fahrzeuge nicht anwendbar sind. Dies würde bedeuten, daß Lenker von Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h nunmehr nicht an die 0,5 %-Grenze gebunden sind. Daher sollte diese Fahrzeugkategorie neben den §§ 17 und 25 auch dem § 30 unterliegen. Ein gleichlautender Hinweis in **Abs 2 Z 2** wäre zur Klarstellung angebracht.

Der ÖAMTC begrüßt, daß seine Anregung, selbstfahrende Arbeitmaschinen udgl. unter bestimmten Bedingungen von den Fahrerlaubnisbestimmungen auszunehmen, aufgegriffen wurde.

Zu § 3 (Berechtigung und Umfang):

Zur besseren Übersicht sollte in **Abs 2** die **Trennung der Klassen** in solche von **allgemeiner** und solche von bloß **nationaler Gültigkeit entfallen** (vgl. nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Fahrerlaubnisklassen). Die Anerkennung einzelner Klassen durch andere Staaten ist stetigen Veränderungen unterworfen. So gibt es bereits jetzt Staaten in Europa, wie zB Deutschland, in welchen die Klasse BJ anerkannt wird. Auch die Berechtigung zum Lenken von 125ccm-Motorrädern wird derzeit bereits in Italien, Belgien und Frankreich anerkannt, weshalb von einer rein nationalen Gültigkeit keine Rede sein kann.

Stattdessen sollte aus Gründen der Systematik und der Vollständigkeit in diesem Paragraphen in einer eigenen Ziffer auf die Tatsache hingewiesen werden, daß jede der genannten Fahrerlaubnisse zum Lenken der in § 18 Abs 1, 1. Satz genannten Fahrzeuge berechtigt.

Was die offensichtliche Übernahme von Definitionen und Gewichtsangaben aus der 2. EU-Führerscheinrichtlinie betrifft, erscheint die Verwendung der Begriffe "zulässige Gesamtmasse" und "Leermasse" bedenklich und trägt zur Verwirrung bei, da in Österreich noch immer die Bezeichnungen "höchste zulässige Gesamtmasse" bzw. "-gewicht" und *Eigenmasse (Eigengewicht)* gebräuchlich sind (und im vorliegenden Entwurf an anderer Stelle auch verwendet werden). Weiters sei darauf verwiesen, daß zulässiges und höchstes zulässiges Gesamtgewicht (-masse) keine deckungsgleichen Begriffe sind. Eine Entscheidung zur einheitlichen Verwendung lediglich einer Bezeichnung für ein und dieselbe Sache wäre zum besseren Verständnis der Normadressaten wünschenswert.

In **Abs. 2 Z 3 lit. a und Z 5** kann in der Wortfolge "hinter den Kraftfahrzeugen" das Wort "den" entfallen, wie die in Z 7 und 10 bereits geschehen ist.

Klasse A:

Es fehlt der Hinweis auf die Möglichkeit, **Anhänger** gemäß § 104 Abs. 5 KFG 1967 zu ziehen. Die unter **Z 12** genannten Berechtigungen sind zu ergänzen.

**Klasse BJ:**

Sollte vor Klasse B angeführt werden.

Klasse B:

Aus den oben genannten Gründen sollte hier die Berechtigung zum Lenken von **125ccm-Motorrädern** vermerkt sein.

Es sollte auch die Berechtigung zum **Ziehen eines leichten Anhängers** (höchste zulässige Gesamtmasse max. 750 kg) angeführt werden.

Wenn Fahrzeuge der **Klasse F** - wie den Erläuterungen zu entnehmen ist - mit einer Fahrerlaubnis der Klassen B oder B+E gelenkt werden dürfen, sollte dies auch im Gesetzestext zum Ausdruck kommen.

Klasse C:

Auch hier sind die **leichten Anhänger** zu ergänzen.

Außerdem sollte die Berechtigung zum Lenken **unbesetzter Fahrzeuge der Klasse D** innerhalb Österreichs unter den bisher geltenden Voraussetzungen wieder aufgenommen werden

Klasse D:

Diese umfaßt alle anderen Klassen.

Im Hinblick auf die Beförderung von Kindern in **Schulbussen** sowie die durch die Neuordnung der Zählregel (1 Kind=1Platz) geschaffene Problematik, sollte die Einführung eines Führerscheins der **Klasse D1** ernsthaft erwogen werden.

Klasse F:

Sollte hier angeführt werden.

Zu § 5 (Klasse B ab 17 ("L 17")):

Da sich seit März 1999 zeigte, daß einige in Kürze 17-jährige Bewerber die 3000 km-Fahrpraxis in sehr kurzer Zeit abspulen, um möglichst rasch mit Vollendung des 17. Lebensjahres zur Fahrprüfung antreten zu dürfen (**Abs 7**), regen wir die gesetzliche Festlegung einer Mindestzeit (zB von 2 Monaten) zwischen den einzelnen Schulfahrten an. Ansonsten besteht nämlich die Gefahr, daß der durch eine längere Fahrpraxis anzustrebende positive prägende Effekt für die Verkehrssicherheit nur unzureichend erreicht wird.

In **Abs 8 Satz 2** erscheint die Wortfolge "...bis einen Tag vor der Vollendung des 18. Lebensjahres" aufgrund des darauffolgenden Satzes entbehrlich.

Wünschenswert wäre (zB. in Abs 5) ein Hinweis auf die zu beachtenden **Alkoholbestimmungen** des § 30 Abs 3 Z 1.

Zu § 6 (Klasse C, Unterklasse C1):

Die in **Abs 2** normierte **Verpflichtung der Behörden**, sechs Monate vor Ablauf der Befristung dem Besitzer der Fahrerlaubnis für die Klasse C vom Ablauf der Befristung zu verständigen, ist eigentlich eine bürgerorientierte Selbstverständlichkeit und müßte daher - vor allem im Zeitalter elektronisch unterstützter zentraler und lokaler **Führerscheinregister** - für alle Arten von Befristungen herangezogen werden.

Nicht geteilt kann allerdings die Ansicht der Erläuterungen werden, daß es sich um eine reine Serviceleistung handelt und der betroffene Kraftfahrer kein **subjektives Recht auf Verständigung** hätte; auch daß ein Verstoß dieser Verständigungspflicht durch die Behörde keine Ansprüche nach dem AHG nach sich ziehen würde, entspricht nicht geltender Rechtslage. Etwaige Sorgen einzelner Behörden, ihnen würde durch diese Verpflichtung eine unzumutbare Administration (zB bei Wohnsitzwechsel ohne Verständigung) auferlegt, sind nach Ansicht des ÖAMTC unbegründet: Da das AHG nur bei **verschuldeten Gesetzesverletzungen haftungsrechtliche Konsequenzen** vorsieht und die Judikatur schon in der Vergangenheit eher als behördenfreundlich (zB bei der rechtswidrigen Entziehung der Lenkberechtigung) anzusehen ist, besteht wohl kein Grund zu Besorgnis wegen Verschlechterungen für die Behörden. Sollte diese Gesetzesstelle wegen verschiedener Bedenken aus dem Bereich der Verwaltung trotzdem eliminiert werden, wäre dies nur ein neues Zeichen dafür, wie wenig die Verwaltungsbehörden in Österreich bereit sind, für den Bürger wirklich Serviceleistungen zu erbringen.

Die Befristung von Fahrerlaubnissen der Klasse C1 auf 10 Jahre wird sehr kritisch zu hinterfragen sein. Da uns immer wieder mitgeteilt wurde, daß der Text des geltenden FSG einem genauen Prüfungsverfahren durch die zuständige Generaldirektion in Brüssel unterzogen wurde und wir daher von der Richtlinienkonformität der derzeitigen Regelung ausgehen, stellen wir in Zweifel, ob eine derartige 10 Jahres-Befristung wirklich erforderlich ist.

Zu § 7 (Klasse D):

Bezüglich der in Abs 2 normierten **Verständigungspflicht der Behörden** gilt das zu § 6 Gesagte.

Als außerordentlich bürgerfreundlich und positiv bewertet der ÖAMTC, daß sein Vorschlag, eine Möglichkeit zu schaffen, die Klassen C und D mit nur einem gemeinsamen ärztlichen Gutachten zu verlängern, aufgegriffen wurde. Nicht ganz verständlich erscheint uns, weshalb nur für Besitzer einer Fahrerlaubnis der Klasse C die Verlängerung von Stempelgebühren und Verwaltungsabgaben befreit sein soll und nicht auch für Besitzer der Klasse D; zahlreiche **Behinderte** haben außerdem in den letzten Monaten beim ÖAMTC moniert, daß sie - als Besitzer aus medizinischen Gründen befristeter Fahrerlaubnisse - gleichfalls (in Anwendung des Gleichheitsgebotes der Verfassung) von derartigen **Gebühren befreit** werden sollten.

Zu § 8 (Erteilungsvoraussetzungen):

Daß gemäß Abs 4 Z 1 nunmehr der **"ununterbrochene" Besitz der Fahrerlaubnis** der Klasse B Voraussetzung zum Lenken eines 125ccm-Motorrades sein soll, bedeutet eine Verschärfung der Zugangsbedingungen, die weder erforderlich, noch gerechtfertigt ist und daher vom ÖAMTC abgelehnt wird. Das Wort "ununterbrochen" soll daher wieder aus dem Text gestrichen werden.

Unverständlich ist, aus welchen Gründen die **Erteilungsfiktion** des § 9 Abs 3 nicht auch auf die Fälle des § 8 Abs 4 erstreckt wird, sondern die Berechtigung von der Eintragung im Führerschein abhängig gemacht wird. Die Wortfolge "Die Berechtigung gilt erst, wenn sie in den Führerschein eingetragen wurde" sollte daher entfallen.

In Abs 5 fehlt die **Verordnungsermächtigung** zur Benennung jener Institutionen, die befugt sein sollen, die Unterweisung gemäß Abs 1 Z 5 vorzunehmen.



Zu § 9 (Erteilungsverfahren):

Mit der Möglichkeit in **Abs 1**, die Fahrprüfung nun auch bei jener Behörde abzulegen, die für den Sitz der besuchten Fahrschule örtlich zuständig ist, wurde die tatsächlich **freie Wahl des Prüfungsortes** endlich verwirklicht. Der ÖAMTC begrüßt diese Maßnahme als Mittel zur Förderung des Wettbewerbes im Fahrschulwesen, das auch dem Konsumenten Preisvorteile bringt.

Zur **Erteilungsfiktion** des **Abs 3** wiederholt der ÖAMTC seine Kritik an der nicht gerechtfertigten Durchbrechung dieses Grundsatzes hinsichtlich der Berechtigung zum Lenken von **125ccm-Motorrädern** mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B. Die in den Erläuterungen genannten, aus der Judikatur abgeleiteten Argumente zugunsten der Erteilungsfiktion treffen auf diese Berechtigung ebenfalls zu, daher sollte vom bürokratischen Erfordernis einer unbedingt notwendigen Eintragung des Codes 111 in den Führerschein Abstand genommen werden.

Begrüßenswert erscheint der Entfall der Bedingungen und die ausdrückliche Normierung der Vorschreibung regelmäßiger ärztlicher Kontrolluntersuchungen als **Auflagen**.

Zu § 10 (Mindestalter):

Der ÖAMTC schlägt vor, das **Mindestalter** zum Lenken von 125ccm-Motorrädern hinsichtlich jener Lenker, die eine Fahrerlaubnis der Klasse BJ innehatten, doch **mit 22 Jahren** festzusetzen. Da diese Maschinen im Vergleich mit den bereits ab 21 zu lenkenden Motorrädern der Klasse A motorisch schwächer sind und die durch die umfassende BJ-Ausbildung gegangenen Fahrzeuglenker internationalen Erfahrungen zufolge gewissenhafte und verantwortungsvolle Verkehrsteilnehmer sind, scheint diese geringfügige Herabsetzung durchaus gerechtfertigt und verantwortbar.

Der **direkte Zugang zur Klasse A** wird - wie bisher - mit 21 Jahren festgesetzt. Im Hinblick auf die seinerzeit in Österreich sehr intensiv diskutierte Diskussion über die Problematik von Unfällen vor allem jugendlicher Lenker mit schweren Motorrädern stellt sich dem ÖAMTC die Frage, weshalb in Umsetzung der gleichen EG-Führerschein-Richtlinie Deutschland das Alter für den direkten Zugang zur Klasse A (schwere Motorräder) mit 25 Jahren festsetzen konnte.

Zu § 11 (Anfänger (Probeführerschein)):

Die generalpräventive Wirkung des Führerscheins auf Probe ist leider bisher hinter den Erwartungen geblieben und hat zu keiner wesentlichen Senkung des Fahranfängerrisikos geführt. Nach wie vor ist das Fahranfängerrisiko im Zeitraum zwischen dem 6. und 12. Monat nach Erteilung der Fahrerlaubnis am höchsten. Um diesem Problem zu begegnen, stellt der ÖAMTC erneut das Modell einer **Zwei-Phasen-Ausbildung**, das sich in einigen europäischen Ländern bereits bewährt hat, zur Diskussion.

Es erscheint zweifelhaft, daß in jedem Fall eines schweren Verstoßes i.S. des **Abs 4** eine **Nachschulung** das geeignete Mittel zur Reaktion auf das Fehlverhalten des Fahranfängers darstellt, da der Grund seiner Verhaltensweise in mangelndem Wissen, Defiziten beim Fahrzeug-Handling oder der Einstellung begründet sein kann. Um dies festzustellen, hält der ÖAMTC die verpflichtende Einführung der **"Wiener Fahrprobe"** jedenfalls für diese Fahranfänger für überlegenswert.

- 10 -

Im Hinblick auf die bisherigen Ergebnisse der Arbeitsgruppe Führerscheinentziehung (Punktführerschein) im BMWV erscheint es mehr als fraglich, ob die (unverändert übernommenen) "**schweren Verstöße**" gemäß Abs 4 wirklich noch als sachgerecht zu bezeichnen sind (vor allem im Hinblick auf die oft völlig willkürliche und gesetzwidrige Festlegung bestimmter Tempolimits).

Zu § 12 (Verkehrszuverlässigkeit):

Zu **Abs 2 Z 2**: Wie bereits mehrfach im Rahmen der bisherigen Arbeitsgruppensitzungen erörtert, erscheint der Deliktskatalog in vielen Punkten als überzogen. Die rein schematische Aufzählung verschiedener, insbesondere **gerichtlich strafbarer Handlungen** entspricht zwar der langjährigen Übung, erscheint jedoch nicht sachgerecht. Vor allem die formalistische Judikatur der Verwaltungsgerichtshofes trägt das ihre dazu bei, daß im Falle von verschiedenen strafgerichtlichen Verurteilungen, die bestenfalls in einem zufälligen Zusammenhang mit dem Lenken eines Kraftfahrzeuges standen, von den Verwaltungsbehörden schematisch längere Entziehungen der Fahrerlaubnis festgelegt wurden.

Bei den bisherigen Gesprächen in den Arbeitsgruppensitzungen und auf politischer Ebene konnten wir feststellen, daß die seit mehr als 20 Jahren vom ÖAMTC aufgestellte Forderung nach Einführung eines **Führerscheinentzuges (= Fahrverbotes)** als **gerichtliche Nebenstrafe** im Rahmen des gerichtlichen Strafverfahrens doch in absehbarer Zeit Aussicht auf Verwirklichung hat.

Strafbare Handlungen gegen Bestimmungen des Suchtmittelgesetzes gehören überhaupt nicht in ein Führerscheingesetz (**Z 3**), ebensowenig kann angenommen werden, daß auch nur ein einziger Schlepper sich wegen der angedrohten führerscheinrechtlichen Sanktion davon abhalten läßt, Flüchtlinge illegal über Österreichs Grenzen zu bringen (**Z 4**). Sollten weiters derartige völlig dem Verkehrswesen fremde Tatbestände als Führerscheinentziehungss-"Tatsachen" in das FschG aufgenommen werden, sind wir von der in Österreich stark belächelten Forderung der deutschen Justizministerin nicht mehr weit entfernt, die bekanntlich Führerscheinentziehung für Ladendiebstahl verlangt hat.

Die schon vor Jahren gegen eine schematische Entziehung der Lenkberechtigung bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit um 40 oder 50 km/h seitens des ÖAMTC geäußerten grundsätzlichen Bedenken (keine Prüfung der konkreten Gefährlichkeit) werden unverändert aufrecht erhalten (**Z 7**).

In **Z 10** sollte richtigerweise auf die **wiederholte Begehung** des Deliktes im Sinne des § 23 Abs 1 letzter Satz und des Abs 5 Z 2 und 3 abgestellt werden.

In **Z 12** wäre unseres Erachtens auf § 57 Abs 8 KFG hinzuweisen.

Das in **Abs 4 Z 2** ausgesprochene Verbot der Wertung in den Fällen der Z 7, 8 und 10 ist weder sachlich gerechtfertigt noch entspricht es dem Gleichheitsgebot, es hat daher ersatzlos zu entfallen.

Zu § 13 (Geistige und körperliche Eignung):

Der ÖAMTC begrüßt den **Entfall der örtlichen Beschränkung** bei der Vornahme der für das ärztliche Gutachten erforderlichen Untersuchungen. Ebenso erfreulich ist die Rückkehr zum ursprünglichen System des KFG (vor FSG) durch die Ersetzung von Bedingungen durch



Auflagen. Die Erweiterung des Kreises der zur Beobachtungsfahrt beizuziehenden sachverständigen Personen um einen Begleiter i.S. des § 5 Abs 2 hält der ÖAMTC für sachgerecht.

Die in **Abs 2** normierte verpflichtende ärztliche Untersuchung bei **schwer alkoholisierten Lenkern** (1,6 Promille und mehr Blutalkoholgehalt) gibt Anlaß, das derzeitige in Gesetz und Verordnung normierte System kritisch zu hinterfragen. Es zeigt sich nämlich, daß die unterschiedlichen Sanktionen von vielen Behörden sehr schematisch und in den Auswirkungen oft unbefriedigend angewendet werden. Durch Alkoholkonsum schwer beeinträchtigte Lenker werden zuerst zur Nachschulung geschickt, erst später stellt sich durch die ärztliche Untersuchung bzw die oft noch viel später erst angeordnete verkehrspsychologische Untersuchung heraus, daß sie eigentlich gar **nicht nachschulungsfähig** (§ 23 Abs 4) wären. Um alkoholauffälligen Kraftfahrern unnötige Ausgaben zu ersparen und andere Teilnehmer an Nachschulkursen nicht negativ zu beeinflussen, stellt der ÖAMTC - in Übereinstimmung mit seiner bereits zum Entwurf einer zweiten Nov. der FSG-GV abgegebenen Stellungnahme - folgende schematische Vorgangsweise bei schwer alkoholisierten Lenkern zur Diskussion:

- ◆ Ärztliche Untersuchung, ob Alkoholkrankheit vorliegt, falls ja: medizinische Therapie, falls nein: VPU;
- ◆ VPU zur Festlegung weiterer Schritte:
 - normale Alkostünder-Nachschulung
 - Langzeittherapie (gesetzliche Basis wäre zu schaffen)
 - sonstige Maßnahmen (wenn keine Therapie erfolgversprechend)

Jedenfalls ist sicherzustellen, daß durch die Abfolge obiger Schritte die Entziehungszeit nicht auf "kaltem Wege" verlängert wird. In welchen Fällen der Führerschein noch vor Beendigung des Nachschulkurses wieder auszufolgen ist, wäre im Wege der VPU vorzuschlagen.

Zu § 14 (Ausbildung):

Da alle anderen Bewerber um eine Fahrerlaubnis frühestens sechs Monate vor Vollendung des für die angestrebte Fahrerlaubnis erforderlichen Mindestalters mit der theoretischen und praktischen Ausbildung in Fahrschulen beginnen dürfen, stellt sich die Frage, weshalb nicht auch Bewerber um die Klasse BJ ("L 17") zumindest drei Monate vor Vollendung des 16. Lebensjahres mit der (ohnedies zwei bis drei Monate dauernden) Fahrschulausbildung beginnen dürfen.

Zu § 15 (Fahrprüfung):

In **Abs 2** dürfte die **Klasse AL** zu ergänzen sein.

Die in **Abs 5 Z 4** normierte **anlaßbezogene Prüfung von Verkehrsvorschriften** trägt nur zum Teil den wiederholten ÖAMTC-Forderungen Rechnung. Nach unserer Ansicht, die auch von erfahrenen Fahrschulexperten geteilt wird, kommt es nicht so sehr auf das theoretische Wissen, sondern auf die praxisorientierte Umsetzung, also auf die Kenntnis des Sinnes der Vorschriften an. Da bekannterweise der "**Verkehrssinn**" bei der rein schematischen Multiple choice-PC-Prüfung nicht abgetestet werden kann, sollte sich ein **Prüfungsgespräch** während der praktischen Prüfung nicht auf die Kenntnis der Vorschriften, sondern auf den (soweit erkennbar) dahinter liegenden Sinn erstrecken. Gleichzeitig muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß hierfür genau ministerielle Vorgaben und eine entsprechende Schulung der Prüfer

- 12 -

unerlässlich ist, um zu verhindern, daß über die Hintertür wieder individuelle Marotten oder Schikanen einzelner Prüfer in die Fahrprüfung Einzug halten.

In Entsprechung der bisherigen Erfahrungen aus gewissen Problemen bei der am PC durchgeführten theoretischen Prüfung sollte das mündliche Prüfungsgespräch dem Kandidaten die **Möglichkeit** geben, bei bloß ganz knappem Verfehlen der Punktezahl (etwa um insgesamt max. 5 %, bzw. 10 % im klassenspezifischen Teil) unter Besprechung der unrichtig beantworteten Stoffgebiete **das persönliche Ergebnis zu verbessern** und damit die Fahrprüfung doch insgesamt positiv abschließen zu können.

Unverständlich ist, warum dem Kandidaten **im Falle des Nichtbestehens** der praktischen Prüfung keine **Begründung** mehr mitgeteilt werden soll und er auch keinen **Durchschlag des Prüfungsprotokolls** erhält. Hier läßt der Entwurf die an vielen Stellen bewiesene Bürgerfreundlichkeit vermissen. Der ÖAMTC fordert daher eine Wiederverankerung dieser elementaren Rechte der Prüflinge.

Da Untersuchungen belegen, daß sich Prüfungskandidaten erst nach ca. 20 Minuten Prüfungsfahrt so verhalten, wie sie es im tatsächlichen Verkehrsalltag tun würden, regt der ÖAMTC die entsprechende **Verlängerung der Prüfungsfahrt** an, um realistischere Ergebnisse zu erzielen und etwa bestehende Mängel mit Sicherheit feststellen zu können. Es darf auf die diesbezüglichen Bestimmungen und die positiven Erfahrungen in Deutschland verwiesen werden.

Wenn man davon ausgeht, daß eine Fahrschule "ihre" Schüler nur dann zur Prüfung bringt, wenn diese über ein Mindestmaß an Wissen und Fahrkönnen verfügen, dann erscheint die **unterschiedliche Behandlung der Reprobationsfristen in Abs 6** für die theoretische und praktische Fahrprüfung nicht gerechtfertigt. Denkbar wäre, innerhalb des Rahmens von 2 bis 6 Wochen die Entscheidung dem Kandidaten (evtl. in Abstimmung mit der Fahrschule) zu überlassen, wann er einen neuerlichen Antritt für sinnvoll hält.

Die Schaffung und Veröffentlichung einer **bundesweiten Prüfungsstatistik gemäß Abs 9** ist sicher geeignet, zu mehr Transparenz beizutragen. Die Statistik sollte jedenfalls detaillierte Aufzeichnungen enthalten, die zur Erkennung der noch immer vorhandenen Mängel bei der computerunterstützten theoretischen Fahrprüfung im Multiple-Choice-Verfahren und zur **Auswertung der mündlichen Nachfragen bei der praktischen Prüfung** geeignet sind.

Die kompetenzrechtliche Problematik der Vorschreibung bundeseinheitlicher Prüfgebühren (Kommissionsgebühren sind Landessache?) könnte auf zwei Wegen umgangen werden: Durch die komplette **Privatisierung der Prüfung** und Delegation der **Prüfungsaufsicht** an die gemäß § 15 Abs 4 besonders ermächtigte Prüfungsstelle (zB Fahrschule, Autofahrervereinigung etc) oder durch die Berücksichtigung dieser Kosten im Rahmen der Festlegung einer alle Teilkosten umfassenden pauschalen Prüfungsgebühr. Zum einen zeigen Beschwerden von Prüflingen, daß zB die Bestimmungen der **Bundeskommis-sionsgebühren-Verordnung 1976** sehr willkürlich und teilweise gesetzwidrig gehandhabt werden, andererseits ist für die Verwaltungsbehörden (zB Bundespolizeidirektionen) die separate Einhebung dieser Gebühren mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden. Der ÖAMTC führt jedenfalls derzeit ein Musterverfahren, um die verordnungskonforme Auslegung dieser KommissionsgebührenVO durch die Höchstgerichte prüfen zu lassen, wäre aber nicht böse, wenn der Gesetzgeber durch eine praxisorientierte Neuregelung dem gesamten Problemkreis den Boden entziehen würde.



Zu § 16 (Ausstellung des Führerscheins):

Nachdrücklich sei darauf hingewiesen, daß **Angabe und Änderungen des Wohnsitzes** des Inhabers **keine obligatorischen Angaben** des Führerscheines nach **Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG** darstellen und für Führerscheine im Scheckkartenformat überhaupt nicht vorgesehen sind. Die **Sanktionierung** des Inhabers aufgrund unaktuell gewordener Angaben stellt daher eine nicht gerechtfertigte **Schlechterstellung** der Besitzer von in Österreich ausgestellten Führerscheinen dar und sollte wieder ersatzlos gestrichen werden. Drei Jahrzehnte lang kam das System des Kraftfahrgesetzes ohne derartige Mitteilungspflicht aus (Bestrafungen werden naturgemäß als schikanös empfunden) und im vergangenen Jahr zeigte sich, daß Behörden derartige Mitteilungen entweder zurückwiesen oder in Schuhschachteln (!) sammelten. Wo sollte daher wirklich ein echter Bedarf bestehen? Mit Bürgerfreundlichkeit hat diese Norm jedenfalls ebensowenig zu tun wie mit Richtlinienkonformität.

Es ist nicht nachvollziehbar, welcher der genannten zu einer Ungültigkeit des Führerscheins führenden Umstände die Vornahme behördlicher Ergänzungen (anstatt der Ausstellung eines Duplikats) erforderlich machen könnte. Bezieht sich diese Möglichkeit allerdings auf die unrichtig gewordene Namens- oder Wohnsitzangabe im Dokument, dann sollte dies auch im Gesetzestext zum Ausdruck kommen.

Da in bürgerfreundlicher Auslegung des zweiten Satzes des **Abs 3** nicht davon ausgegangen werden kann, daß ein Führerschein ungültig wird, wenn er nicht mehr ergänzt werden kann (zB im Zusammenhang mit einer Namensänderung), sollte der Begriff "und" nach der Wortfolge "der Führerschein ungültig ist" durch das Wort "oder" ersetzt werden.

Zu § 18 (Mopedausweis):

Den Entfall des Rechtes, ab Vollendung des 24. Lebensjahres die genannten Fahrzeuge ohne Berechtigung lenken zu dürfen, hält der ÖAMTC aus Gründen der Verkehrssicherheit für vernünftig, da wir der Meinung sind, daß das Erreichen einer bestimmten Altersgrenze nicht geeignet ist, die Kenntnis von Verkehrsvorschriften oder die richtige Einstellung zu fingieren oder zu ersetzen.

Unsere Erfahrungen anlässlich der Mopedausweisprüfungen zeigen leider immer wieder, daß die **Antworten auswendig gelernt** werden, das echte Wissen gering ist und - mangels fachlich fundierter Ausbildung - oft auch die Einstellung der Kandidaten zu wünschen übrig läßt. Daher fordern wir nach wie vor - neben der nun vorgeschriebenen praktischen Schulung - eine **verpflichtende theoretische Ausbildung**.

Was die **praktische Schulung** betrifft, ist davon auszugehen, daß ihr Inhalt für (künftige) Lenker eines vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuges anders auszusehen haben wird, als für Mopedlenker. Dies sollte sowohl in der Formulierung des **Abs 2 Z 3** als auch in der gem. **Abs. 7 Z 1** noch zu **erlassenden Verordnung** zum Ausdruck kommen.

Gerade hier wäre es für alle zur Begutachtung eingeladenen Stellen sehr interessant gewesen, die Absichten des Verkehrsministeriums zumindest durch eine Punktation der zu erlassenden Verordnung kennenzulernen.

Erfreulich ist die Klarstellung hinsichtlich der Ausstellung eines Duplikates.

- 14 -

Wir haben bereits im grundsätzlichen Teil unserer Ausführungen (Punkt 5) auf das gänzlich anders konzipierte ÖAMTC-Modell "Moped 15" hingewiesen und sind sicher, daß dieses den Anliegen der Jugend wesentlich besser entspricht und weder problematische Verkehrsmittelbestätigungen noch teure verkehrspsychologische Stellungnahmen erforderlich macht.

Zu § 19 (Internationaler Führerschein):

Der ÖAMTC begrüßt die Formulierung in Abs. 1, die nunmehr auf den Aufenthalt der Personen abstellt, die um Ausstellung eines internationalen Führerscheines ansuchen. Somit sind die Unklarheiten bezüglich der Ausstellung eines solchen Dokumentes für auf der Durchreise befindliche Touristen durch ermächtigte Vereine endlich beseitigt.

Zu § 20 (Heeresfahrerlaubnis):

Mit keinem Wort erwähnen die Erläuterungen, warum die seit langen Jahren zur allseitigen Zufriedenheit gehandhabte Umschreibemöglichkeit für Besitzer einer Heereslenkberechtigung (zuletzt § 22 Abs 7 FSG) entfallen soll. Deshalb verlangt der ÖAMTC die Umschreibung im bisherigen Rahmen auch im künftigen FschG zu verankern.

Zu § 21 (Ausländische Fahrerlaubnis - Nicht-EWR-Staaten):

Die Verlängerung der **Gültigkeitsdauer** ausländischer Fahrerlaubnisse auf **ein Jahr** ab Hauptwohnsitzbegründung in Österreich (so wie einst im KFG vorgesehen) wird begrüßt.

Anläßlich der Hauptwohnsitzbegründung sollten Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse eine **schriftliche Information über die Umschreibungs-Erfordernisse** erhalten, in der auch auf die führerschein- und versicherungsrechtlichen Rechtsfolgen einer nicht fristgerechten Umschreibung hinzuweisen wäre.

Wie allseits bekannt, haben manche Personen die Bindung zu ihrem Heimatland aus diversen Gründen abbrechen müssen und sind daher nicht in der Lage, ohne Probleme Nachweise beizubringen, wie sie **Abs 3 Z 1** verlangt. Da die Erläuterungen in keiner Weise Gründe für die Streichung der derzeit gültigen Bestimmungen des § 23 Abs 3 Z 1 FSG nachweisen, diese Bestimmung erst anläßlich der 2. Novelle zum FSG zur Vermeidung von Härten eingeführt wurde, verlangt der ÖAMTC die Beibehaltung der derzeitigen Regelung!

Weist der Besitzer eines Nicht-EWR-Führerscheines nach, daß er ohne diesen in seiner Heimat ein Kraftfahrzeug nicht lenken darf oder erfolgt eine Umschreibung nicht in vollem Umfang, wäre anstelle der Ablieferung (**Z 4**) im Führerschein ein Vermerk über die Ungültigkeit in Österreich anzubringen (sowie die FS-Richtlinie entsprechend anzupassen).

Ganz und gar nicht kann sich der ÖAMTC mit der Aufrechterhaltung der **Altersgrenze von 18 Jahren** gemäß **Abs 5** einverstanden erklären. Wenn andere Staaten in Europa (GB, IRL mit 16, Ungarn mit 17) die Möglichkeit bieten, schon vor dem 18. Lebensjahr mehrspurige Kraftfahrzeuge zu lenken und Österreich mit der "L 17"-Regelung den gleichen - vom ÖAMTC als durchaus sinnvoll angesehenen - Weg beschritten hat, ist es keinesfalls einzusehen, daß ausländische Lenkberechtigungen nicht in gleicher Weise anerkannt werden. Es ist für den Besitzer einer Lenkberechtigung (weder Österreicher noch Ausländer) überhaupt nicht einzusehen, daß er von einem Recht, das er sich mühsam und unter Aufwendung hoher Kosten erworben hat, in einem Lande Gebrauch machen darf und in anderen nicht.



Zu § 23 (Entziehung, etc. der Fahrerlaubnis):

Hinsichtlich der außergewöhnlichen Länge und der damit kaum mehr zumutbaren Lesbarkeit verweisen wir auf unsere Ausführungen im grundsätzlichen Teil (Punkt 8 Bürgerfreundlichkeit) sowie die wohl allseits bekannten legislativen Richtlinien des Bundeskanzleramtes.

Zur Entziehung der Fahrerlaubnis wegen fehlender geistiger oder körperlicher Eignung: Gem. § 75 Abs 1 KFG war die Behörde nur dann berechtigt, eine ärztliche Untersuchung zur Feststellung der körperlichen Eignung anzuordnen, wenn sie (konkret) **begründete Bedenken** am Vorliegen dieser Voraussetzung hatte. Nach **ständiger Judikatur des VwGH** hatte die Behörde bei Fehlen konkreter Bedenken unzulässig gehandelt.

Durch den Entfall der entsprechenden Formulierung im FSG und dem neuerlichen Fehlen der Voraussetzung im Entwurf des FschG ist eine deutliche **Verschlechterung in der Rechtsstellung** des Verkehrsteilnehmers eingetreten, wodurch "über die Hintertür" eine rein altersbezogene "de-facto-Befristung" der Lenkberechtigung bewirkt wird.

Der ÖAMTC kann daher der Fortsetzung einer Verschlechterung der Bürgerrechte keinesfalls zustimmen, zumal ein Erfahrungssatz, daß ältere Verkehrsteilnehmer per se schlechtere oder unsicherere Fahrzeuglenker wären, nicht besteht.

Im **letzten Satz des Abs 1** sollte die Wortfolge "...und keine sonstigen Gründe für eine Entziehung vorliegen." entfallen, da sie eine Selbstverständlichkeit zum Ausdruck bringt.

Die Erweiterung des behördlichen Instrumentariums um die Möglichkeit der nachträglichen Erteilung von **Auflagen** wird nachdrücklich begrüßt.

Es fehlt die Normierung eines **vorher einzuholenden Gutachtens** als Voraussetzung einer Entziehung nach Abs. 1 Z 1 lit. b oder Abs.1 Z 1 lit. c.

Daß **Abs 4** nunmehr die Möglichkeit der Anordnung "**bestimmter**" begleitender Maßnahmen vorsieht, läßt auf eine bedarfsgerechte, auf den jeweiligen Einzelfall abgestimmte Anordnung hoffen; nicht jede begleitende Maßnahme ist gleich gut geeignet als Reaktion auf ein Fehlverhalten, das zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt hat. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, daß die **Reihenfolge** der gemäß Abs 1 Z 2 zu treffenden Anordnungen oft widersinnig und zum Nachteil des betroffenen Kraftfahrers festgelegt wurde: Es gab Fälle, wo der Betroffene zunächst zur Nachschulung oder zum Verhaltenstraining geschickt wurde. Eine erst hinterher angeordnete und durchgeführte verkehrspsychologische Untersuchung ergab dann, daß die vorangegangenen Maßnahmen nicht geeignet sein konnten, um den beabsichtigten Erfolg herbeizuführen. Eine ausführliche Darstellung über ein vom ÖAMTC zur Diskussion gestelltes **praxisorientiertes Modell** der Abfolge von medizinischer und psychologischer Untersuchung bzw Nachschulung haben wir in unseren Ausführungen zu § 13 dargestellt.

Positiv erscheint die ausdrücklich festgeschriebene **Mitarbeitspflicht** an der Maßnahme, wobei der Kontrolle und Bewertung dieser Mitarbeit nicht unwesentliche Bedeutung zukommen wird.

- 16 -

Begrüßenswert auch die offensichtlich **demonstrative Aufzählung möglicher Begleitmaßnahmen** ("udgl."), da damit der Weg für die Erweiterung des Maßnahmenkreises geebnet wird. In diesem Zusammenhang schlägt der ÖAMTC als zusätzliche Maßnahmen auch den Besuch von Risikotrainings zur Verbesserung der Fahrzeugbeherrschung vor, der Besuch von 16-stündigen Erste Hilfe-Kursen wäre als positive Einstellung der Allgemeinheit gegenüber zu werten und entsprechend zu berücksichtigen.

Wir haben bereits im Grundsatzteil A unserer Ausführungen unter Punkt 2 darauf hingewiesen, daß zahlreiche Fragen zusätzlich zu den Begleitmaßnahmen noch offen sind. Ob nur Entziehungszeiten von mindestens drei, aber nicht mehr als achtzehn Monaten wirklich sachgerecht sind, ist ebenso offen wie der Umfang der Verkürzung, ebenso die Relation zu der jeweils freiwillig absolvierten Maßnahme. Auch das "Schicksal" der verkürzten Entziehungszeiten wäre noch zu hinterfragen: Streichung oder **bedingte Nachsicht** unter Festsetzung einer **angemessenen Probezeit**?

Die Setzung angemessener **behördlicher Fristen** zur Befolgung begleitender Maßnahmen mag zwar zur Vermeidung von Härtefällen (wie in den EB ausgeführt) gedacht sein, kann aber defacto zu einer Verlängerung der ausgesprochenen Entziehungszeit führen, da die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ja von der Erfüllung dieser Voraussetzung abhängt. Wir schlagen daher vor, stattdessen durch die **Schaffung eines breiteren Angebotes** an (zur Durchführung solcher Maßnahmen) ermächtigten Stellen dafür Sorge zu tragen, daß die zeitgerechte Absolvierung der Maßnahmen ohne unzumutbare Wartefristen möglich wird. Wir erwarten jedenfalls die legistische Klarstellung, damit es nicht mehr zu sogenannten "**kalten Entziehungen**" kommt. Wenn also die Behörde zB die Anordnung einer verkehrspsychologischen Untersuchung oder Nachschulung so spät vornimmt, daß die Entziehungszeit vor Beendigung des Kurses bzw der Untersuchung abgelaufen ist, hat sie jedenfalls den Führerschein zwischenzeitlich auszufolgen (sollte zB das verkehrspsychologische Gutachten negativ sein, wäre ohnedies ein neues Verfahren zu eröffnen).

Da der derzeitige Erlaß des BMWV, wonach insbesondere wegen Nachschulungsengpässen im Bereich des KfV die Anmeldung zu einer Nachschulung der absolvierten Nachschulung gleichzuhalten ist, von mehreren Behörden nicht befolgt wird, sollte die Erlaßregelung in das FschG aufgenommen werden. Es darf jedenfalls wegen Terminproblemen privater Stellen nicht zu einer "kalten" Verlängerung der Entziehungszeit kommen.

Anstatt - wie in **Abs. 5** festgelegt - ausschließlich bei Entziehungen wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit eine Mindestentziehungsdauer auszusprechen, sollte auf Basis des für die Entziehung ausschlaggebenden Gutachtens und der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens auch in den übrigen in **Abs. 1 Z 1** genannten Fällen den Betroffenen mitgeteilt werden, für welche Dauer sie voraussichtlich ihre Fahrerlaubnis einbüßen bzw. unter welchen Voraussetzungen sie diese wiedererlangen können.

Der ÖAMTC begrüßt nachdrücklich die Schaffung einer "teilbedingten" Entziehung durch die in **Abs 6 1. Satz** beschriebene **freiwillige Absolvierung begleitender Maßnahmen**. Da zu diesem Themenkreis noch einiges an Details auszuarbeiten sein wird (zB die Ermöglichung von freiwilligen Begleitmaßnahmen auch bei "Pflichtnachschulungen" für Alko-Lenker ab 1,2 Promille), verweisen wir diesbezüglich auf die **Arbeitsgruppe** zum Thema Führerscheinent-



ziehung. Nach wie vor stellt der ÖAMTC die **bedingte Entziehung** (unter Aussetzung der verhängten Sanktion bei gleichzeitiger Festlegung von Auflagen), insbesondere bei kürzeren Entziehungszeiten zur Diskussion.

Es ist nicht einsichtig, warum in **Abs 7** die neuerliche Erteilung der noch nicht erloschenen Fahrerlaubnis nach einer Entziehung gem. Abs. 3 an die Neuausstellung eines Führerscheines gekoppelt wird.

Nachdrücklich erneuert der ÖAMTC seine Forderung nach einer ernsthaften Diskussion über die Verhängung eines **Fahrverbotes als Nebenstrafe**. Alternativ dazu wäre die Änderung des derzeitigen Entziehungssystems dahingehend denkbar, das Entziehungsverfahren im Sinne von mehr Bürgerfreundlichkeit und vor allem **mehr Rechtssicherheit** mit folgenden Gestaltungselementen auszustatten:

- ◆ **aufschiebende Wirkung** von Rechtsmitteln
- ◆ **Verbot der reformatio in peius**
- ◆ Entziehung erst mit **Rechtskraft des Strafbescheides zweiter Instanz** und nach Abgabe des Führerscheines

Der ÖAMTC hat bereits vor Jahren - als immer mehr **Kurzzeitentziehungen** (von zwei, drei, vier bzw sechs Wochen) eingeführt wurden - darauf hingewiesen, daß die uralte **Fiktion** von der **charakterlichen Besserung** während der Entziehungszeit nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Dessen ungeachtet wird nach wie vor die überholte Konstruktion als sichernde **Administrativmaßnahme** aufrechterhalten, wobei für die Behörden ja ein ehrliches Abschätzen, wann die Verkehrszuverlässigkeit wieder erlangt werden kann (und damit die Zeit der Entziehung zu begrenzen ist), ohnedies bloß graue Theorie ist. Wir verlangen daher neuerlich (wie es der ÖAMTC-Vertreter bereits mehrfach in den diversen Arbeitsgruppensitzungen zur Diskussion stellte), daß im Rahmen einer **Gesamtreform des Führerscheinentziehungssystems** - für die ein völlig neu gestaltetes Führerscheingesetz ja Gelegenheit bieten würde - die **Entziehung** des Führerscheines als Strafe (= Fahrverbot) konstruiert wird und damit automatisch die oben genannten drei Kriterien Bestandteil des neuen Systems wären.

Wie wir bereits eingangs in unserem Grundsatzteil A) Punkt 6 ausführten, würde ein Fahrverbot - als Nebenstrafe im Verwaltungsstrafverfahren ausgesprochen - auch die Problematik der UVS als zweite Instanz auf anderem Wege entschärfen und durch ein gemeinsames und homogenes Verfahren sowohl Verfahrensökonomie als auch Transparenz für Bürger und Verwaltung bedeuten.

Wie bereits in anderen europäischen Staaten (Deutschland und Schweiz) sollte auch in Österreich den Betroffenen eine **angemessene** und im Gesetz näher festzulegende **Entschädigung** zugesprochen werden, wenn sich im Zuge eines Rechtsmittelverfahrens nachträglich herausstellt, daß die Entziehung der Fahrerlaubnis zu Unrecht erfolgte. Das derzeitige Instrumentarium der Amtshaftung ist durch die von der Judikatur entwickelten restriktiven Anwendungsvoraussetzungen kaum ein geeignetes Mittel, dem in seinen Rechten beschnittenen Bürger, der durch die behördliche Maßnahme unter Umständen seinen Beruf verloren hat, zu seinem Recht zu verhelfen.

Wir verweisen dazu ferner auf unsere Ausführungen zu § 33.

Zu § 25 (Lenkverbot, Einschränkung und Auflagen):

Fraglich erscheint, wieviele Anwendungsfälle des § 25 es geben wird, in denen der betroffene Lenker *nicht* Besitzer eines Mopedausweises ist.

Es ist zu hoffen, daß die Behörden nicht schematisch in jedem Falle einer Entziehung der Lenkberechtigung auch ein Lenkverbot für Mopeds verhängen, sondern sehr wohl gemäß **Abs 2** prüfen, inwieweit eine eingeschränkte oder mit Auflagen versehene Verwendung eines Mopeds (oder vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuges) gestattet werden kann.

Ansonsten gilt das zu den entsprechenden Bestimmungen des § 23 Gesagte sinngemäß.

Zu § 26 (Fahrverbot):

In **Abs. 3** ist nach der Wortfolge "..., bis zur Ausreise des Besitzers" zu ergänzen "oder bis zum Ablauf der festgesetzten Frist", da Personen mit einer über die Länge des Fahrverbots hinausreichenden Aufenthaltsdauer ansonsten ungerechtfertigt länger ohne Führerschein blieben.

Zu § 27 (Datenschutz und Örtliches Führerscheinregister):

Auf die enorme Länge des Paragraphen und die damit nur sehr erschwerte Lesbarkeit haben wir bereits im grundsätzlichen Teil unserer Ausführungen (Punkt 8 - Bürgerfreundlichkeit) hingewiesen.

Wenngleich **Abs. 1** die Ermittlung und Verarbeitung **personenbezogener Daten "Dritter"** unter besonderen Schutz stellt, bleibt die Notwendigkeit zur Ermittlung solcher Daten doch fragwürdig. Weiters bezweifeln wir die **Erforderlichkeit** eines derart umfassenden Datensatzes für die Zwecke des Registers, insbesondere hinsichtlich der in lit. f und lit. j genannten Daten.

Die in **Abs. 2 Z 4** aufgezählten Informationen sollten auch Daten im Zusammenhang mit der freiwilligen Teilnahme an begleitenden Maßnahmen und der daraus resultierenden Verkürzung der Entziehungszeit umfassen.

In **Abs. 5** sollte die Möglichkeit geschaffen werden, das **Verzeichnis der sachverständigen Ärzte** den Lenkern zugänglich zu machen, die diese Information zur Verlängerung ihrer befristeten Fahrerlaubnis benötigen.

Bezüglich der **Löschung** gemäß **Abs. 7 Z 2** ist - unbeschadet des **Abs. 8** - ausdrücklich sicher zu stellen, daß Daten über bereits getilgte Verwaltungsstrafen jedenfalls nach fünf Jahren zu löschen sind.

Zu § 28 (Zentrales Führerscheinregister):

Hier und/oder unter § 27 (Datenschutz) sollte eine Formulierung wie im § 17 Abs. 5 FSG enthalten sein, die auf die Rechte des Betroffenen nach dem **DSG** hinweist.



Zu § 29 (Pflichten des Lenkers - Allgemeines):

Der ÖAMTC schlägt analog zur Bestimmung des § 19 Abs. 3 vor, das Lenken mit einer **Verlustbestätigung** für die Dauer von **sechs Wochen** zu ermöglichen. Jedenfalls sollte die Frist vom Tag der Verlustanzeige und nicht vom Tage des - oft gar nicht genau feststellbaren - Abhandenkommens gerechnet werden.

Zu § 30 (Alkoholvorschriften):

Aus grundsätzlichen wie auch aus systematischen Erwägungen spricht sich der ÖAMTC dafür aus, alle **Alkoholbestimmungen in der StVO** festzuschreiben, anstatt - wie derzeit - die 0,1- und die 0,5 %-Regelungen gesondert im Führerscheingesetz unterzubringen.

Durch die hier erfolgende Zusammenfassung aller Alkoholvorschriften ergibt sich im Zusammenhang mit den Strafbestimmungen des § 34 Abs 1, daß (unbeabsichtigt?) auch die Verstöße von **Probeführerscheinbesitzern gegen die 0,1 Promille-Regelung** strafbar wären. Dann wäre jedoch in einem Atemzug die verpflichtende Nachschulung (zumindest bei einem Alkoholgehalt zwischen 0,1 und 0,49 Promille) ernsthaft zu hinterfragen!

Zu § 31 (Sachverständige und Aufsichtsorgane für die theoretische Prüfung):

Der ÖAMTC schlägt die **Bestellung ausschließlich hauptamtlicher sachverständiger Fahrprüfer** vor, wie dies beispielsweise in der Schweiz die Regel ist. Dadurch wird eine Erhöhung der Prüfungskapazität und nicht zuletzt der Prüfungsqualität zu erreichen sein.

Einerseits läßt dieser Paragraph keine näheren Bestimmungen über eine allfällige Qualifikation geschulter Aufsichtsorgane gemäß **Abs 1 Z 3** erkennen, andererseits wird bereits in unserer Stellungnahme zu § 15 ausgeführt, daß wir solche für völlig überflüssig halten und es Aufgabe der Fahrschulen sein müßte (mit entsprechender Stichprobenkontrolle durch die Behörde), dafür zu sorgen, daß nicht "geschwindelt" wird. Damit löst sich auch die Kostenvorschreibungsproblematik (siehe zu § 15) in Luft auf.

Zu § 32 (Organe):

Die Erläuterungen zu **Abs 3** weisen darauf hin, daß dieser dem § 38 Abs 1 FSG entspricht. Formal besteht hier jedoch ein großer Unterschied, weil im FSG anstelle einer bloßen Anhäufung von Paragraphenzitaten lesbare Tatbestände aufgeführt werden. Der ÖAMTC lehnt daher diese Darstellungsform als wenig bürgerfreundlich ab und verlangt eine inhaltliche **Konkretisierung der Tatbestände** (die Paragraphen sollen nur als Klammerausdrücke angefügt werden).

Vernünftiger Weise zieht das Nicht-Mit-Sich-Führen des Führerscheins oder Mopedausweises nun nicht mehr Zwangsmaßnahmen nach sich.

In **Abs. 3 Z 2** muß es richtiger Weise "**des § 17**" heißen, da dieser aus nur einem Absatz besteht.

Nachdrücklich begrüßt der ÖAMTC die **Streichung der Geschwindigkeitsdelikte** von der Liste der Tatbestände in **Abs. 4**, die zur vorläufigen Abnahme des Führerscheins bzw. Mopedausweises führen. Diese Korrektur war längst überfällig und gibt dieser Bestimmung wieder ihren ursprünglichen Sinn (Sicherungsmaßnahme) zurück.

Die im **Abs 6** vorgeschlagene Regelung entspricht zwar den bisherigen Bestimmungen, läßt jedoch unberücksichtigt, daß gemäß § 23 Abs 9 des Entwurfes eine Entziehung in den dort aufgeführten Fällen erst ausgesprochen werden darf, wenn das wegen der Übertretung geführte Verwaltungsstrafverfahren in erster Instanz (dem Rechtsschutz entsprechender wäre: **zweiter Instanz**) durch einen **Strafbescheid abgeschlossen** ist; auf diese Ausnahme sollte Abs 6 zur Vermeidung von Vollziehungsschwierigkeiten ausdrücklich hinweisen.

Zu § 33 (Behörden, Ermächtigungen und Verordnungen):

Bezüglich der Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis erhebt der ÖAMTC aus aktuellem Anlaß erneut die Forderung nach einem **direkten Berufungsrecht** gegen solche Bescheide an die **UVS der Länder** (bzw. die in Planung befindlichen **Landesverwaltungsgerichte**) mit voller Kognitionsbefugnis in Tatfragen. Die derzeitige Ausgestaltung des Instanzenzuges erfüllt in mehreren Punkten nicht die Anforderungen des **Art. 6 EMRK**. Die verständlichen Einwände der Länder gegen die zu erwartenden Kosten dieser Neuorganisation wären über den Finanzausgleich zu lösen.

Im übrigen verweisen wir auf unsere grundsätzlichen Ausführungen Teil A) Punkt 6 (Instanzenzug zum Unabhängigen Verwaltungssenat).

Zu § 34 (Strafbestimmungen):

Auf die Notwendigkeit einer Eurokompatibilität haben wir (mit Beispiel) bereits im Teil A) Punkt 11 hingewiesen.

Auf die - in keiner Weise durch die Erläuterungen sachlich begründete - Einführung (**Abs 1**) einer Verwaltungsstrafe (von 500,- bis 30.000,- Schilling) für die Übertretung der **0,1 Promille-Regelung** für Besitzer von **Probeführerscheinen** wurde bereits an zwei Stellen unserer Stellungnahme hingewiesen. Wir halten diese Maßnahme - bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der verpflichtenden (in der Regel rund 5.000,- Schilling teuren) Nachschulung für nicht gerechtfertigt.

Einerseits wird die Herabsetzung der Mindeststrafe gemäß **Abs 2** von bisher 5.000,- auf 3.000,- Schilling positiv bewertet, andererseits fehlt das Verständnis für eine Hinaufsetzung der Strafobergrenze um 66 %. Um "notorischen" schweren Verkehrssündern wirksam entgegenzutreten zu können, muß die Wahrscheinlichkeit, "erwischt" zu werden, erhöht werden; mit welchen Beträgen ein Delikt bestraft wird, wissen 99 % aller Kraftfahrer ohnedies nicht, sodaß eine Hinaufsetzung der Strafen keine wie immer geartete generalpräventive Wirkung entfalten kann.

Nach Ansicht des ÖAMTC ist bei den "**Fahrerlaubnis-Delikten**" zwischen jenen Tatbeständen zu unterscheiden, in denen überhaupt keine Fahrerlaubnis vorliegt bzw diese entzogen wurde, der Führerschein vorläufig abgenommen wurde oder bei denen es sich um einen **bloßen Formalverstoß** handelt (weil zB die Gewichtsrelation des Anhängers zum Zugfahrzeug um wenige Kilogramm über den gesetzlichen - für den Laien nur schwer verständlichen - Zahlenrelationen liegt). Für letztgenannte Fälle 3.000,- Schilling Mindeststrafe vorzusehen (sofern nicht ein Organmandat verhängt wird, auf das ja bekanntlich noch immer kein Rechtsanspruch besteht), wird unseres Erachtens mit Recht von vielen Betroffenen als Härte und



Schikane empfunden. Wir verlangen daher, daß sowohl Mindest- als auch Höchststrafen dem **unterschiedlichen Unrechtsgehalt** dieser von uns dargestellten Dreiteilung der Fahrerlaubnis-Übertretungen entsprechen und bei den zuletzt genannten Übertretungen die Bestimmungen des Abs 1 zur Anwendung kommen.

Wenn die Erläuterungen zur Aufhebung der Zweckwidmung (gemäß **Abs 9**) die Unflexibilität der Haushalte ins Treffen führen, so kann diesem Argument der ÖAMTC nichts abgewinnen. Wir verlangen daher die **Zweckwidmung der Strafgeelder** für den im § 131a KFG näher ausgeführten und eingerichteten österreichischen Verkehrssicherheitsfonds und die dort angeführten Zwecke. Im Zuge akkordierter Gesetzgebung wäre jedoch darauf zu achten, daß die Länder ihre Einnahmen (wie dies auch das Bundesministerium für Verkehr gesetzeskonform tun müßte) **nur nach Beschlußfassung** in einem entsprechenden **Beirat** vergeben. Da seit Jahren die Einnahmen aus der Vergabe von Wunschkennzeichen nur sporadisch tröpfeln, wäre dieser Vorschlag zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Unterstützung konkreter Verkehrserziehungs- und Forschungs-Projekte unerlässlich.

Zu § 35 (Übergangsbestimmungen):

Da nach § 20 Abs. 3 FSG jede Fahrerlaubnis der Unterklasse C1 mit Vollendung des 21. Lebensjahres zu einer solchen der Klasse C wird/wurde, kann sich uE. **Abs 1, 4. Satz** nur auf solche Fälle beziehen, in denen eine dauernde Einschränkung auf C1 nach dem gegenständlichen Entwurf vorgenommen wurde oder eine frühere C-Berechtigung mangels Verlängerung "herabgestuft" wurde. Die Befristung bis 31.12.2009 müßte demnach für alle C1 Berechtigungen gelten, die vor Inkrafttreten des FschG erteilt wurden bzw. entstanden sind sowie für alle Neuerteilungen. Das bedeutet aber, daß es sich um keinen Anlaßfall handelt, der einer Übergangsbestimmung bedarf. Der zweite Satzteil (Ansuchen um Ausstellung eines Führerscheines bis 31.12.2009) ergibt folglich keinen Sinn und ist zu streichen.

Auch in **Abs 4** wird normiert, daß Besitzer einer **EWR-Fahrerlaubnis der Klassen C und D**, die ihren Hauptwohnsitz nach Österreich verlegt haben, vor Ablauf der Befristung "um Ausstellung eines Führerscheines" anzusuchen haben. Das ist aus mehreren Gründen nicht nachvollziehbar: EWR-Führerscheine müssen nicht umgeschrieben bzw. umgetauscht werden und wer eine Verlängerung der genannten Berechtigungen beantragt, erhält ohnehin einen neuen Führerschein ausgestellt. Wer aber weder um Ausstellung, noch um Verlängerung ansucht, für den gilt - laut Abs. 4, letzter Satz - nach Ablauf der Frist gem. § 16 Abs. 3 erster Satz die Lenkberechtigung der Klasse C1 als erteilt, und zwar ohne Umschreibung. Dies widerspricht jeglicher Logik. Daher ist das Ansuchen um Ausstellung eines Führerscheines gemäß § 16 innerhalb der jeweils genannten Fristen aus den Absätzen 1, 4 und 5 zu streichen. Es erscheint im übrigen zweifelhaft, ob die tatsächliche Ausstellung solcher Führerscheine weniger **Verwaltungsaufwand** verursacht hätte als die nunmehr abgeschaffte Registrierung.

Abgesehen davon erscheint uns eine Frist von 6 Monaten für die Behörde zur Vornahme des Umtausches entschieden zu lang. Daß die daraus folgende Konsequenz für den Antragsteller **bei fristgerechtem Ansuchen um Umtausch (!) eine vorübergehende Einschränkung auf C1 bzw. Ungültigkeit** sein soll (für den Zeitraum zwischen Fristablauf und Antrags erledigung) ist aus Sicht der Betroffenen weder plausibel noch zumutbar.

- 22 -

Die im **Abs. 8** normierte Übergangsbestimmung befriedigt nicht. Das **Glaubhaftmachen** von **Fahrpraxis** führte jahrzehntelang im Zusammenhang mit der Umschreibung ausländischer Lenkberechtigungen zu Härten bzw Schikanen durch zahlreiche Behörden - Fahrpraxisbestätigungen sind wohl nur eine Frage der Formulierung. Andererseits verkennen wir nicht die Notwendigkeit, daß es Personen, die schon seit Jahren problemlos und unfallfrei Mopeds gelenkt haben, als Härte empfinden müßten, wenn sie sämtliche Hürden des § 18 Abs 2 wie ein völliger Mopedneuling überwinden müßten.

Folgende Kompromisse wären denkbar: Bloße **theoretische Ausbildung** (gemäß ÖAMTC-Forderung - siehe zu § 18) oder **Zulassungsbesitz** für ein Moped seit mindestens **drei Jahren** (indiziert wohl in der Regel auch eine ausreichende Fahrpraxis) sowie ein entsprechendes Wohlverhalten. Jede auch noch so kurze Fahrpraxis (wie dies die EB vorgeben wollen) würde der Verkehrssicherheit sicher keinen guten Dienst erweisen, da so manche Personen noch bis zum Inkrafttreten dieser Gesetzesstelle diese Übergangsbestimmung ausnützen würden. Weiters sei zur Diskussion gestellt, ob nicht die Lenker vierrädriger Kleinfahrzeuge (sogenannte Mopedautos) zumindest ab einem bestimmten Alter bzw bei Bedenken hinsichtlich der körperlichen und geistigen Eignung eine **ärztliche Untersuchung** zu absolvieren hätten.

Wien, im April 1999
RD-Dr. Hugo Haupfleisch / Mag. Ursula Zelenka