

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Wien, am 1. August 2000/Ver/278
E:\STAB_KUSSI\RECHT\vergeiner\STELLUNGNFSGNOV2000a.doc

Betrifft: Stellungnahme zur Novelle des FSG, GZ. 170.714/4-II/B/7/00

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle des Führerscheingesetzes.

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) begrüßt außerordentlich, daß bereits längere Zeit problematisierte Thematiken wie die gesetzlichen Voraussetzungen für das Lenken von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen einer befriedigenden Lösung zugeführt werden sollen.

Nach eingehender fachlicher Begutachtung möchten wir zu den einzelnen Bestimmungen des vorgelegten Entwurfs wie folgt Stellung nehmen:

A) Themenkomplex „Unterklasse C1“ (Z 5, 11 und 12)

Zur Befristung der Unterklasse C1:

Das KfV befürwortet die gesetzliche Verpflichtung zu einer regelmäßigen gesundheitlichen Eignungsuntersuchung für Besitzer eines C1-Führerscheines. Ergänzt werden sollte allerdings eine Verkürzung der Befristung ab dem 60. Lebensjahr ähnlich der bestehenden Regelung für die Klasse C.

Zum Problem der nicht fristgerechten Absolvierung der Eignungsuntersuchung:

Die Rechtsfolgen des Ablaufs der fünfjährigen Befristung für die Klasse C ohne Absolvierung der Eignungsuntersuchung sind zur Zeit nicht eindeutig. Eine Interpretationsmöglichkeit wäre, daß bei Fristablauf die Lenkberechtigung gänzlich erlöscht, da ursprünglich lediglich die Klasse C erteilt wurde, die zwar gemäß § 2 Abs. 3¹ auch die Unterklasse C1 umfaßt, die Klasse C aber abgelaufen ist und somit auch die Unterklasse C1 nicht mehr existent ist.

¹ Paragraphen ohne Quellenangabe sind dem FSG entnommen.

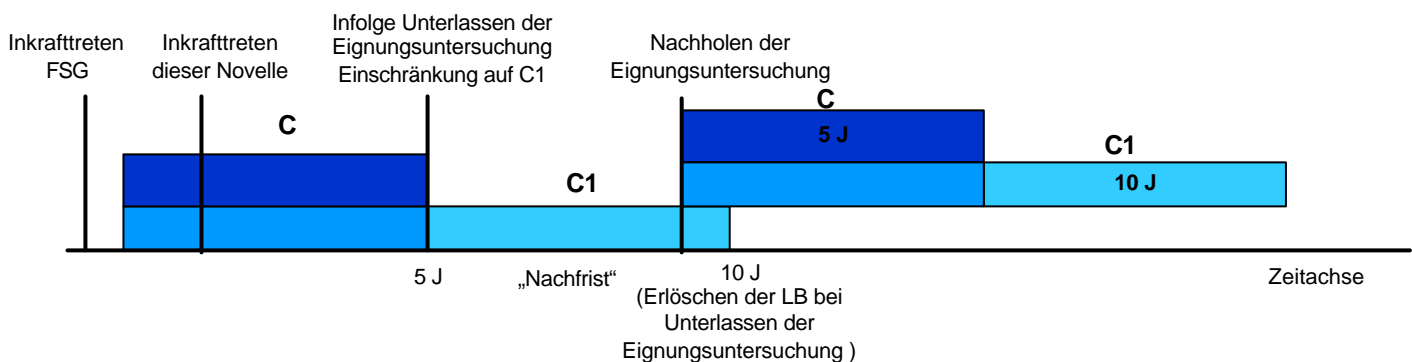
Obwohl die Erläuterungen und die Kommentarliteratur von einer Weitergeltung der ursprünglichen Klasse C als Unterklasse C1 sprechen, sollte dies im FSG ausdrücklich normiert werden. Für die neue Rechtslage bedeutet dies: Die nicht fristgerechte Eignungsuntersuchung bei Klasse C-Lenkern darf nicht zu einem gänzlichen Wegfall der Lenkberechtigung für die Klasse C führen, sondern sollte für den Zeitraum, den die C1-Befristung die C-Befristung übersteigt, eine Einschränkung auf die Unterklasse C1 bedeuten. Da es bezüglich der gesundheitlichen Untersuchung von Besitzern der Klasse C und der Unterklasse C1 keine Unterschiede gibt, sollte eine Erbringung innerhalb dieser „Nachfrist“ (Differenz aus C1- und C-Befristung) nicht nur zu einer Erteilung einer Lenkberechtigung für die Unterklasse C1, sondern auch der Klasse C führen. Wird der Nachweis überhaupt nicht erbracht, erlischt die Lenkberechtigung sowohl für die Klasse C als auch für die Unterklasse C1.

Für C1-Führerscheine muß normiert werden, daß eine Eignungsuntersuchung zu einer Verlängerung für 10 Jahre ab dem Zeitpunkt der Eignungsuntersuchung führt.

Im Speziellen bedeutet dies für die Klasse C und die Unterklasse C1:

a) C-Führerscheine, die nach bisherigem FSG erteilt wurden

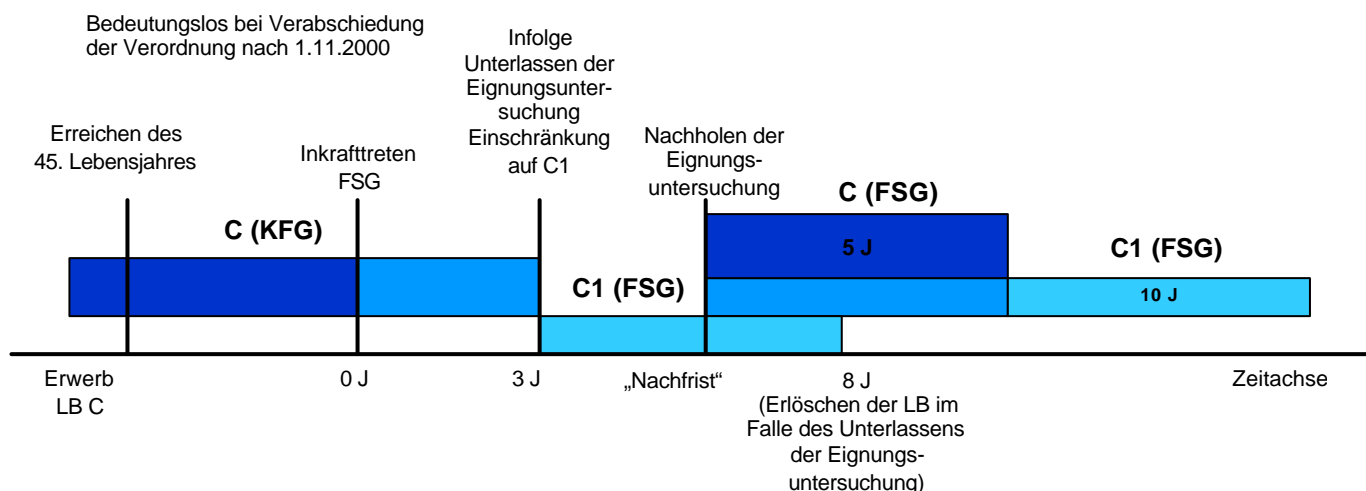
Zur Verdeutlichung muß ausdrücklich festgeschrieben werden, daß nach Ablauf der C-Befristung die Lenkberechtigung für weitere fünf Jahre auf eine C1-Lenkberechtigung eingeschränkt wird. Weiters sollte eine Bestimmung formuliert werden, dergemäß der Nachweis der gesundheitlichen Eignung innerhalb dieser „Nachfrist“ zu einer Erteilung der Klasse C (samt Unterklasse C1) führt.



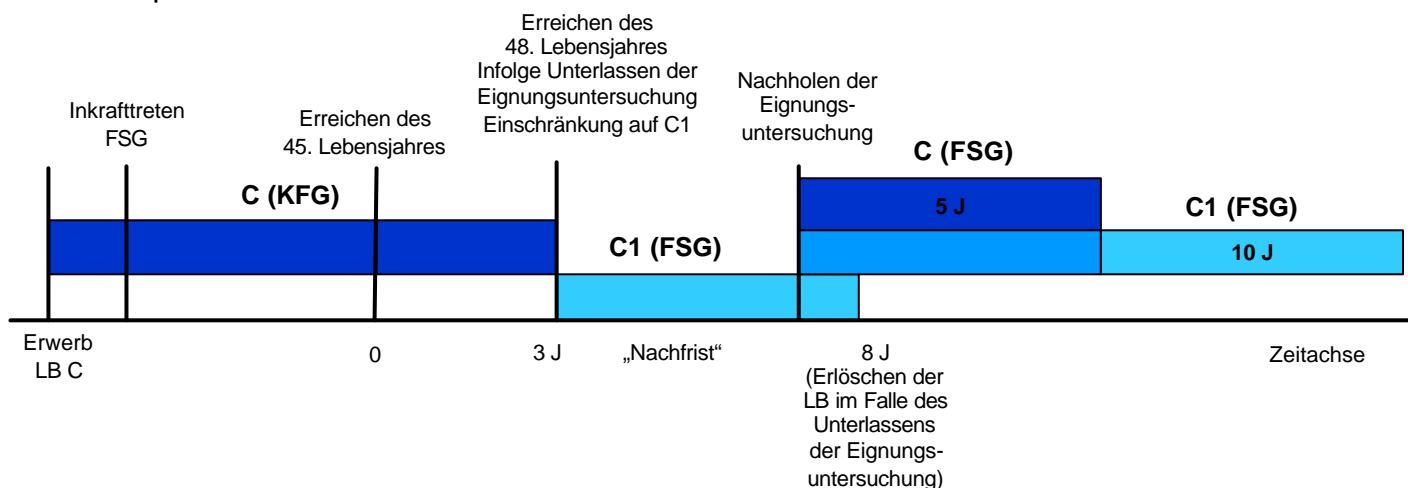
b) C-Führerscheine, die nach altem KFG erteilt wurden

Der Entwurf normiert hier eine Einschränkung auf die Unterklasse C1, wenn die gesundheitliche Eignung nicht binnen der gesetzlichen Frist (3 Jahre nach Inkrafttreten des FSG – siehe Fallbsp. A – bzw. mit Vollendung des 48. Lebensjahres – Fallbsp. B) nachgewiesen wird. Bei Erbringen des Nachweises während der Gültigkeit der eingeschränkten Lenkberechtigung für die Unterklasse C1 sollte jedoch – entgegen der geplanten Änderung – ein C-Führerschein erteilt werden.

Fallbsp. A:

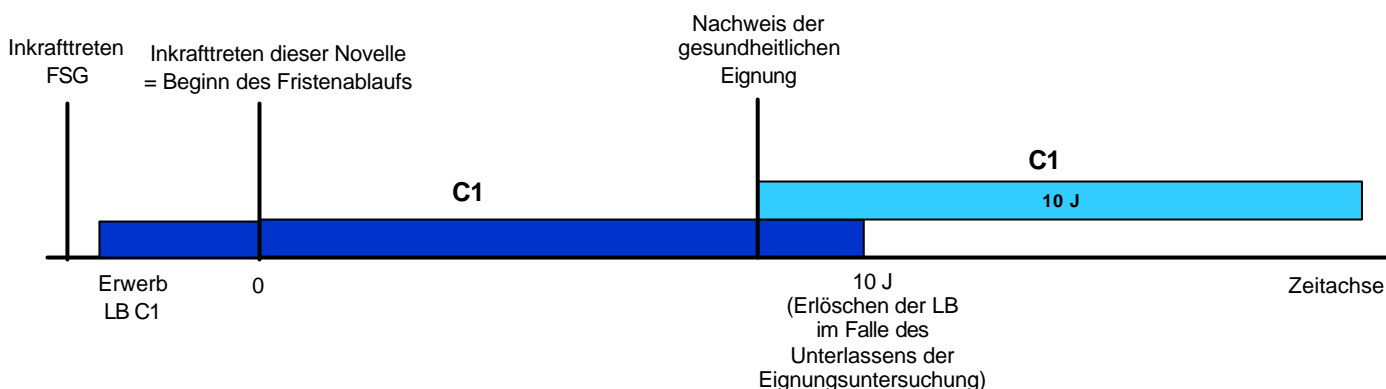


Fallbsp. B:



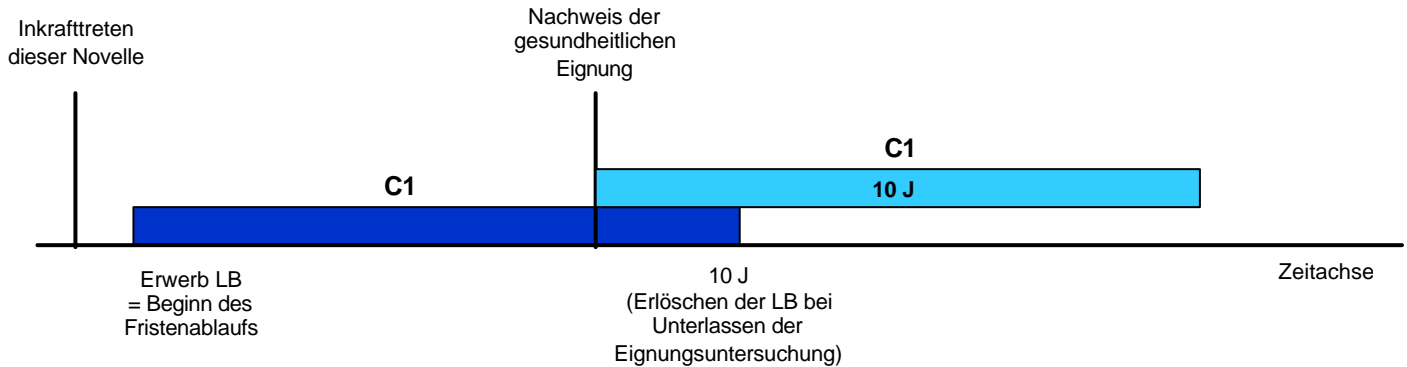
c) C1-Führerscheine, die nach bisherigem FSG erteilt wurden

Bei Besitzern von C1-Führerscheinen nach der bisherigen Rechtslage des FSG sieht der vorgelegte Entwurf vor, daß die Lenkberechtigung auf 10 Jahre ab Inkrafttreten dieser Novelle befristet ist. Ergänzt werden sollte auch hier die Regelung, daß ein Nachweis der gesundheitlichen Eignung innerhalb dieser Frist zu einer Verlängerung der Lenkberechtigung für die Unterklasse C1 auf 10 Jahre führt.



d) C1-Führerscheine, die nach Inkrafttreten dieser Novelle ausgestellt werden

Analog sollte auch für die Unterklasse C1 ab Inkrafttreten dieser Novelle eine derartige Regelung normiert werden, sodaß ein Nachweis der gesundheitlichen Eignung innerhalb der 10-jährigen Frist grundsätzlich zu einer Verlängerung des C1-Führerscheins führt.



B) Themenkomplex „Vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge“ (Z 2, 6, 8, 9, 10 und 13)

Zur grundsätzlichen Problematik Motorfahrrad und vierrädriges Leichtkraftfahrzeug:

Das KfV unterstützt grundsätzlich die durch den vorgelegten Entwurf angestrebte Lösung der unbefriedigenden gesetzlichen Situation bezüglich vierrädriger Leichtkraftfahrzeuge. Wir sehen jedoch keine ausreichende sachliche Begründung für eine unterschiedliche Behandlung der beiden oa. Kraftfahrzeugarten. Da die Unfallgefahr bei einspurigen Fahrzeugen sogar als etwa 7 bis 10 Mal höher zu bewerten ist als jene bei mehrspurigen Fahrzeugen, sollten die geplanten gesetzlichen Änderungen auch für Motorfahrräder normiert werden.

Zum Mopedausweis sowie der theoretischen und praktischen Schulung:

Das KfV fordert daher sowohl für Motorfahrräder als auch für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge:

- Altersunabhängiges Mopedausweisobligatorium, und
- theoretische und praktische Schulung für beide Fahrzeugkategorien auch nach Vollendung des 24. Lebensjahrs

Um ein sicheres Lenken eines Motorfahrrades oder eines vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugs zu gewährleisten, ist unabdingbare Voraussetzung, daß der Lenker mit dem Fahrzeug und den bestehenden rechtlichen Vorschriften vertraut gemacht wird. Seit jeher entspricht es der Forderung des KfV, daß für das Lenken eines jeden Kraftfahrzeugs eine Mindestschulung erforderlich ist. Deshalb sollte unabhängig vom Alter des Lenkers ein Mopedausweis verpflichtend vorgesehen werden. Weiters sollte nicht nur für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, sondern auch für Motorfahrräder eine theoretische und praktische Schulung vorgesehen werden, um die Vermittlung der wichtigsten Verkehrs- und Verhaltensregeln sicherzustellen und den Bewerbern das jeweilige Fahrzeug unter geschulter Anleitung näherzubringen.

Für die zu erlassende Verordnung bezüglich der Inhalte der theoretischen und praktischen Schulung existiert im vorgelegten Entwurf keine Ermächtigungsbestimmung. Bei deren Normierung empfiehlt sich eine Anlehnung an die Systematik des Ermächtigungsmodells zur Ausstellung von Mopedausweisen und die der Code-111-Ausbildung. Sofern die Schulung im Schonraum erfolgt, fordert das KfV, daß diese von allen gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. b ermächtigten Einrichtungen durchgeführt werden dürfen.

Zur Problematik eines Lenkverbots:

Auch im Bereich Lenkverbote fordert das KfV die Gleichstellung von Motorfahrrad und vierrädrigem Leichtkraftfahrzeug, weshalb eine Entziehung der Lenkberechtigung nicht nur ein Lenkverbot von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen, sondern auch von Motorfahrrädern beinhalten sollte. Problematisch ist dieses vorgesehene ex-lege-Lenkverbot jedoch dann, wenn die Entziehung – wie in §24 Abs. 2 erster Satz vorgesehen – lediglich für bestimmte Klassen ausgesprochen wird. So hätte etwa die Entziehung der Lenkberechtigung der Klasse B bei einer Person, die zusätzlich im Besitz der Klasse A ist, die Konsequenz, daß zwar weder ein Motorfahrrad noch ein vierrädriges Leichtkraftfahrzeug gelenkt werden dürfte, sehr wohl aber ein schweres Motorrad. Für den Fall einer Entziehung lediglich einzelner Klassen müssen daher Sonderbestimmungen normiert werden.

Registrierung der Mopedausweise im Führerscheinregister:

Zur effektiveren Kontrolle eines bestehenden Lenkverbots wäre es von großer Notwendigkeit, die Ausstellung eines Mopedausweises im Führerscheinregister zu verzeichnen; der Konnex zu den Führerscheinen ergibt sich aus dem ex-lege-Lenkverbot von Motorfahrrädern und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen bei Entziehung der Lenkberechtigung.

Zur Ablieferungspflicht von Mopedausweisen:

Aufgrund der Tatsache, daß eine beliebige Lenkberechtigung den erforderlichen Besitz eines Mopedausweises ersetzt, sollte weiters bei Erteilung einer Lenkberechtigung für eine Person, für die bereits ein Mopedausweis ausgestellt wurde, eine Verpflichtung zur Ablieferung des Mopedausweises bei der Behörde normiert werden. Da das Recht, aufgrund eines Mopedausweises ein Motorfahrrad oder ein vierrädriges Leichtkraftfahrzeug zu lenken, unabhängig vom Recht aufgrund einer Lenkberechtigung weiterbesteht, könnte später bei Erlöschen der Lenkberechtigung (z.B. durch Verzicht) der Mopedausweis auf Antrag wieder ausgefolgt werden. Zweck dieser Maßnahme ist es vorweg zu verhindern, daß ein Lenker nach Entziehung seiner Lenkberechtigung trotz ex-lege-Lenkverbot auf den Mopedausweis zurückgreift und ein Motorfahrrad oder ein vierrädriges Leichtkraftfahrzeug lenkt. Dies erspart der Behörde im Falle der Entziehung einer Lenkberechtigung das zumeist aufwendige Abverlangen des Mopedausweises beim Kfz-Lenker.

§ 32 Abs. 2 sieht lediglich eine Ablieferungspflicht für **behördlich** angeordnete Lenkverbote vor. Nach Einführung eines direkt im Gesetz verankerten Lenkverbots müßte diese Gesetzesnorm an die neue Rechtslage angepaßt werden. Es sollten nicht nur behördlich verhängte, sondern alle Lenkverbote zu einer Ablieferungspflicht führen.

C) Themenkomplex „Verordnungsermächtigung für begleitende Maßnahmen“ (Z 7)

Die Normierung einer Verordnungsermächtigung zur Erlassung von näheren Vorschriften bezüglich begleitender Maßnahmen wird vom KfV ausdrücklich begrüßt. Insbesondere in Bezug auf das Zusammenwirken von begleitender Maßnahme und verkehrspsychologischer Eignungsuntersuchung sollte jedoch eine Regulatorstelle eingerichtet werden, um einerseits die bestehende Qualität zu gewährleisten und andererseits eine Qualitätssteigerung beider Maßnahmen zu unterstützen. Das KfV schlägt deshalb vor, § 24 Abs. 5 Z 5 wie folgt zu formulieren: „Einrichtung einer Koordinationsstelle zur Qualitätssicherung verkehrspsychologischer Maßnahmen“.

D) Weitergehende Vorschläge

Das KfV regt an, im Zuge der geplanten Novelle auch folgende im FSG bestehende „Redaktionsfehler“ zu beheben:

§ 38 Abs. 1 Z 2:

Trotz Erwähnung im Klammerausdruck können nach aktueller Rechtslage bei einem Lenker, über den ein **behördliches** Lenkverbot verhängt wurde, keine Zwangsmaßnahmen angewendet werden. Eine Ergänzung der zitierten Bestimmungen durch § 32 Abs. 1 könnte diesen Mangel beheben.

Aufgrund der geplanten Normierung eines ex-lege-Lenkverbots bei Entziehung der Lenkberechtigung sollte die Möglichkeit der Anwendung von Zwangsmaßnahmen auch auf gesetzliche Lenkverbote ausgedehnt werden. Dies könnte etwa durch Streichung des Wortes „verhängtem“ in oa. Gesetzesstelle erreicht werden.

§ 4 Abs. 7 letzter Satz:

Gemäß oa. Gesetzesnorm darf u.a. bei Probeführerscheinbesitzern, die einen Alkoholisierungsgrad von 0,5 bis 0,79 Promille aufweisen, lediglich eine Nachschulung angeordnet werden [arg: „nur“], weitere verwaltungsrechtliche Sanktionen erscheinen ausgeschlossen. Notwendig wäre eine textliche Umgestaltung dieses Satzes, um den Willen des Gesetzgebers und das Verhältnis zwischen den Sanktionen der §§ 4 Abs. 3, 26 Abs. 4 und 37a klarzustellen. Aus unserer Erfahrung geht hier die Praxis der Behörden durchaus unterschiedliche Wege.

Mit freundlichen Grüßen
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

Dir. Dr. Othmar Thann
(Hauptgeschäftsführer)

Mag. Armin Kaltenecker
(Leiter der Rechtsabteilung)