



F ü r u n s e r L a n d !

LEGISLATIV-

UND

VERFASSUNGSDIENST

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Stubenring 1
1011 Wien

E-Mail: post.st4@bmvit.gv.at

ZAHL

2001-BG-141/13-2004

DATUM

22.11.2004

CHIEMSEEHOF

✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG

landeslegistik@salzburg.gv.at

FAX (0662) 8042 - 2164

TEL (0662) 8042 - **2290**

Herr Mag. Feichtenschlager

BETREFF

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Führerscheinggesetz geändert wird; Stellungnahme

Bezug: ZI BMVIT-170.706/0002-II/ST/4/2004

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum im Gegenstand bezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

I. Allgemeines:

1. Die Zielrichtung des Vorhabens, „Lenkerkarrieren“ deliktspezifisch zu dokumentieren und der Behörde entsprechende Reaktionsmöglichkeiten bei negativen Entwicklungen – die nichts anderes als einen Gesinnungsmangel, eine mangelnde Verbundenheit mit den rechtlich geschützten Werten im Straßenverkehr dokumentieren und letztlich auch über die charakterliche Eignung des Einzelnen, am „Sozialsystem Straßenverkehr“ teilzunehmen, Auskunft geben – an die Hand zu geben, wird begrüßt. Das Land Salzburg hat auch in der Vergangenheit Maßnahmen stets unterstützt, die geeignet erschienen, einen Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit zu leisten und sich daran auch konstruktiv beteiligt. Als erfreulich ist daher hervorzuheben, dass einige Anregungen der Stellungnahme des Landes Salzburg zu dem im Jahr 2003 versandten Entwurf einer 7. Führerscheinge-

DAS LAND IM INTERNET: www.salzburg.gv.at

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG • LANDESAMTSDIREKTION

✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG • TEL (0662) 8042-0* • FAX (0662) 8042-2160 • MAIL post@salzburg.gv.at • DVR 0078182

setz-Novelle auch von do. Seite als konstruktiver Beitrag verstanden wurden und nunmehr Berücksichtigung im geplanten Vorhaben gefunden haben.

2. Die Bestrebungen, ein System zur Dokumentation auffälliger Lenkerkarrieren zu etablieren, gehen auf das Jahr 1995 (vgl den Entwurf eines Führerscheingesetzes des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) bzw auf das Jahr 1999 (vgl die Diskussionsgrundlage der vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr eingesetzten Arbeitsgruppe für eine Änderung des Führerscheingesetzes) zurück.

Die wesentlichsten Unterschiede des geplanten Vormerkssystems zu den nicht weiter verfolgten Punktesystemen bestehen darin, dass der Katalog der Delikte, die eine Vormerkung nach sich ziehen, doch erheblich reduziert ist (der Deliktskatalog des Jahres 1995 enthielt mehr als 30 Einzeldelikte) und dass von der Voraussetzung einer rechtskräftigen Bestrafung wegen eines Delikts für die Vormerkung abgegangen wurde und stattdessen auf den Zeitpunkt der Erlassung eines Strafbescheides abgestellt wird. Auch wurde die den Entwurf des Jahres 2003 beherrschende Identität zwischen vormerkungs- und entzugsrelevanten Delikten aufgegeben, so dass der Deliktskatalog des § 30a Abs 2 im wesentlichen solche (sozial)schädlichen Verhaltensweisen umfasst und ins Zentrum stellt, die zur Beurteilung der Verkehrszuverlässigkeit nach geltendem Recht nicht oder nur über den Umweg des § 99 Abs 2 lit c StVO (dem in der Praxis jedoch keine bedeutende Rolle zukommt) herangezogen werden. Genauso jedoch, wie die in der Vergangenheit angedachten und zur Diskussion gestellten Konzepte eines Punktesystems sicher innovativ und vor dem Hintergrund der damaligen technischen Möglichkeiten zur Realisierung dieser Vorhaben zukunftsorientiert waren, sollte im Zug der Realisierung des Vorhabens unter Ausnutzung der nunmehr zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten ein im wesentlichen vollelektronischer Vollzug des Vormerkssystems als „klassische“ e-Government-Lösung angestrebt werden.

2. Zu den finanziellen Auswirkungen:

2.1. Gemäß Art 1 Abs 3 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über eine Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften ist jedem Vorhaben eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen anzuschließen, die den von den Vertragspartnern einvernehmlich erarbeiteten Richtlinien gemäß § 14 Abs 5 des Bundeshaushaltsgesetzes entspricht.

2.2. Die Erläuterungen gehen, unter Zugrundelegung einer Kostenschätzung der Bundespolizeidirektion Wien, von einem Mehraufwand zur Vollziehung des Vormerkssystems in der Höhe von € 332.024,10 aus. Stellt man der Gesamtbevölkerung die im Bundesland Salzburg (abzüglich der in der Stadt Salzburg) lebende Bevölkerung gegenüber,

würde sich für das Land Salzburg ein finanzieller Mehraufwand von etwa € 15.400,-- pro Jahr ergeben.

Jedoch: Die in den Erläuterungen enthaltene Kostenschätzung ist nicht überprüfbar, da der Berechnung der Personal- und der Sachkosten weder eine Aufgliederung nach Arbeitsschritten, noch ein Mengengerüst zu Grunde liegt. Auch geben die Erläuterungen keine Auskunft darüber, von welchen Verfahrensschritten geplant ist, diese vollelektronisch abzuwickeln. Eine der Vereinbarung entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen ist daher in eine allfällige Regierungsvorlage aufzunehmen.

2.3. Der Kostenschätzung des Bundes für die Vollziehung des Vormerksystems ist daher folgendes entgegen zu halten: Bis zum Vorliegen einer unter Pkt 1 angedachten e-Government-Lösung, die eine vollelektronische Abwicklung aller Prozesse, vor allem die Übernahme vormerkungsrelevanter Daten aus dem Strafsystem in das Örtliche Führerscheinregister, die Verständigung des Führerscheinbesitzers gemäß § 30a Abs 1 und auch eine Verständigung der Behörden vom Eintritt eines Verkehrsunzuverlässigkeitstatbestandes gemäß § 7 Abs 3 Z 14 und 15 erlaubt, werden diese Prozesse manuell abzuwickeln sein.

Soweit auf die Kostenschätzung des Bundes zum Entwurf des Jahres 2003 zurückgegriffen werden kann – der Bund ging davon aus, dass die Anordnung von begleitenden Maßnahmen (Arbeitszeit 20 Minuten) oder die Entziehungen der Lenkberechtigung (Arbeitszeit 30 Minuten) von Bediensteten der Verwendungsgruppe c wahrgenommen werden und hat als Personalkosten 29 Cent pro Minute veranschlagt – ist dem entgegen zu halten, dass die für die Erledigung dieser Arbeiten notwendige Bearbeitungszeit von den zuständigen Sachbearbeitern der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung auf 30 Minuten bzw. 40 Minuten geschätzt wird. Auch werden diese Arbeiten im Regelfall gerade nicht durch Bedienstete der Verwendungsgruppe c wahrgenommen. Im Übrigen liegen die angenommenen Arbeitsplatzkosten des Bundes wesentlich unter jenen Kosten, die gemäß Erlass 3/22 des Amtes der Salzburger Landesregierung als Arbeitsplatzkosten in der Landesverwaltung ausgewiesen sind. Fraglich ist auch, ob die Kosten der Zustellung von Verständigungen und Bescheiden in der Kostenschätzung bereits enthalten sind. Keine Aussagen werden zu den Betriebskosten für das Örtliche Führerscheinregister, die von den Ländern zu tragen sein werden, getroffen.

Insgesamt dürften sich daher die Annahmen des Bundes als zu niedrig erweisen.

2.4. Gänzlich unberücksichtigt bleiben in der Kostenschätzung des Bundes jene Mehraufwendungen, die auf Grund der zu erwartenden Zunahme von Rechtsmittelverfahren im Rahmen des Vormerksystems und durch den geplanten § 31 entstehen.

3. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 7

Die Aufnahme des Nichteinhaltens eines zeitlichen Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren als ein die Vermutung der Verkehrsunzuverlässigkeit begründendes Delikt wird begrüßt. Das Ausmaß der zeitlichen Unterschreitung des Sicherheitsabstandes sollte jedoch mit 0,3 Sekunden festgelegt werden. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h bedeutet ein Zeitabstand von 0,3 Sekunden einen Abstand von lediglich 10,8 Meter zum vorausfahrenden Fahrzeug. Bei einem Zeitabstand von 0,2 Sekunden wäre dieser Abstand noch erheblich geringer. Auch würde eine Festlegung des zeitlichen Abstandes mit 0,3 Sekunden die derzeit geübte Praxis einiger Bundesländer bestätigen, bereits beim Nichteinhalten dieses Abstandes die Lenkberechtigung zu entziehen.

Zu § 30a

1. Vorbemerkung zu den einzelnen Tatbeständen:

Einzelne Tatbestände des Abs 2 enthalten über die Straßenverkehrsordnung hinausgehende Tatbestandselemente und verpflichten daher die Führerscheinbehörde vor der Eintragung des Delikts in das Örtliche Führerscheinregister zu weiteren Ermittlungen dahingehend, ob auch dieses zusätzliche Tatbestandselement vorliegt. Dieser zusätzliche Ermittlungsaufwand kann dann vermieden werden, wenn die Tatbestände des § 30a Abs 2 mit jenen der Straßenverkehrsordnung ident sind.

2. Abs 2 Z 4 verweist auf § 38 Abs. 4 zweiter Satz StVO. Die Schutzbestimmung für Fußgänger (und Radfahrer) ist jedoch im dritten Satz des § 38 Abs 4 StVO enthalten. Es wird vorgeschlagen, Übertretungen des § 38 Abs 4 StVO auch dann vorzumerken, wenn Radfahrer, die Radfahrüberfahrten vorschriftsmäßig benützen, gefährdet werden.

Der Versuch, Fußgänger im Straßenverkehr gegen „stärkere“ Verkehrsteilnehmer besser zu schützen, wird begrüßt. Allerdings werden die praktischen (Beweis)Schwierigkeiten bei der Feststellung, ob eine „Gefährdung“ im Sinn der §§ 9 Abs 2 und § 38 Abs 4 dritter Satz StVO vorliegt, die Eignung dieser Tatbestände für die weitreichenden Konsequenzen nach dem Vormerksystem in Frage stellen. Es sollte daher durch die Erwähnung einzelner konkreter Fallkonstellationen klargestellt werden, wann eine „Gefährdung“ von Fußgängern auf Schutzwegen (und von Radfahrern auf Radfahrerüberfahrten) vorliegt.

3. In Abs 2 Z 5 sollte der zeitliche (Mindest)Sicherheitsabstand mit 0,3 Sekunden festgelegt werden. Darüber hinaus sollte in Z 5 vor dem Hintergrund der dadurch herbeigeführten Unfallgefahr eine gravierende Unterschreitung des im § 18 Abs 4 StVO vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes von mindestens 50 Meter (etwa wenn dieser weniger

als 20 Meter beträgt) als vorzumerkendes Delikt aufgenommen werden. Das würde zweifellos zu einer Hebung der Verkehrssicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs bei höherem Verkehrsaufkommen bei Auf- und Abfahrten von Autobahnen beitragen.

4. Abs 2 Z 7 stellt nur auf negative Auswirkungen bei Fahrzeuglenkern ab; Beeinträchtigungen anderer Verkehrsteilnehmer durch einen Verstoß gegen § 38 Abs 5 StVO bleiben unberücksichtigt. Es sollten daher auch Radfahrer und Fußgänger von Abs 2 Z 7 erfasst werden.

5. Zu Abs 2 Z 8 ist anzumerken, dass eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes auch durch einspurige Kraftfahrzeuge möglich ist. Es sollte daher das Wort „mehrspuriger“ entfallen.

6. Die im Abs 3 geplante Regelung, dass die Begehung mehrerer an sich vormerkungswürdige Delikte in Tateinheit nur als eine Vormerkung zählen, läuft der Intention des Vorhabens, nämlich Risikolenker „herauszufiltern“ zuwider. Diese Bestimmung und der damit in Zusammenhang stehenden § 30b Abs 1 Z 1 sollten daher ersatzlos entfallen.

7. Der im Abs 4 vorgesehene „Beobachtungszeitraum“ von zwei Jahren dürfte im Hinblick auf die Feststellungswahrscheinlichkeit von Übertretungen nur selten dazu führen, dass eingetragene Vormerkungen auch bei notorischen „Verkehrssündern“ tatsächlich für einen Führerscheinentzug herangezogen werden können. Es sollte daher eine entsprechende Ausdehnung dieses Zeitraumes vorgesehen werden.

8. Zur Mitteilungspflicht der Behörde, in deren Sprengel ein Delikt gemäß Abs 2 begangen wurde an die für die Führung des Örtlichen Führerscheinregisters zuständige Behörde gemäß Abs 6 Z 2 ist Folgendes zu bedenken: Gemäß § 402 StPO hat das Strafgericht „die rechtskräftige Verurteilung der in Betracht kommenden Stelle bekannt zu machen“, wenn in einem Gesetz vorgesehen ist, dass die Verurteilung den Verlust eines Rechts nach sich zieht oder nach sich ziehen kann. Gemäß Art IV des Verkehrsrechts-Anpassungsgesetzes 1971 ist die Zurücklegung einer Anzeige wegen eines Verkehrsunfalls durch den öffentlichen Ankläger oder die rechtskräftige Beendigung eines gerichtlichen Verfahrens wegen eines Verkehrsunfalls ohne Schuldspruch des Angezeigten der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde mitzuteilen. Wird durch die Begehung eines im § 30a Abs 2 genannten Delikts eine in die Zuständigkeit der Gerichte fallende strafbare Handlung verwirklicht, kann dieses Delikt daher erst nach rechtskräftigem Abschluss des Strafverfahrens vorgemerkt werden.

Eine Mitteilungspflicht durch das Strafgericht besteht dann nicht, wenn die Verurteilung auf Grund eines Delikts erfolgt ist, welches im Sinn des § 402 StPO keine Entziehung der Lenkberechtigung nach sich ziehen kann – das gilt jedenfalls dann, wenn ein Vormerkdelikt erst- oder zweimalig begangen wurde.

Es ist daher sicher zu stellen, dass die zur Führung des Örtlichen Führerscheinregisters zuständigen Behörden in jedem Fall Kenntnis von einer gerichtlichen Entscheidung erlangen.

Zu § 31

Durch die im Abs 3 geplante Neuregelung der Voraussetzungen für den Erhalt eines Mopedausweises ab dem vollendeten 15. Lebensjahr werden unbestimmter Gesetzesbegriffe, die bisher von nicht verkehrsbehördlichen Einrichtungen (Arbeitgeber, Schulen) zu interpretieren waren, beseitigt. An die Stelle der Bestätigung des Arbeitgebers oder Lehrherrn soll eine praktische Ausbildung im Ausmaß von acht Unterrichtseinheiten und deren Nachweis treten. In den Erläuterungen wird das als zusätzliche Hürde bezeichnet, die eine gewisse Anzahl von Jugendlichen davon abhalten soll, in diese unfallträchtige Gruppe von Fahrzeuglenkern einzusteigen. Am Ausnahmecharakter des Erwerbs eines Mopedausweises ab dem vollendeten 15. Lebensjahr soll daher den Erläuterungen folgend sich nichts ändern. Der geplante § 31 wird aber genau das Gegenteil bewirken und dazu führen, dass der Mopedausweis „ab 15“ zum Regelfall und jener „ab 16“ zur Ausnahme wird. Damit geht aber auch eine beträchtliche Verschiebung des Vollziehungsaufwandes von den ermächtigten Stellen hin zu den zuständigen Behörden einher: Die Ausstellung des Mopedausweises ab dem vollendeten 15. Lebensjahres erfolgt weiterhin durch die Bezirksverwaltungsbehörden, obwohl ein gesondertes behördliches Ermittlungsverfahren eigentlich nicht mehr erforderlich ist. Es wird daher vorgeschlagen, dass Mopedausweise generell nur mehr von den ermächtigten Stellen ausgestellt werden.

4. Weiterführender Hinweis:

Bei Übertretungen, die nicht im Zug einer Verkehrsanhaltung nur mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt werden, eröffnet § 103 Abs 2 KfG eine Möglichkeit, eine Vormerkung überhaupt zu vereiteln. Unter den Verkehrsteilnehmern wird es sich schnell herumsprechen, dass bei einer Bestrafung wegen der Nicht- oder Falscherteilung einer Lenkerankunft keine Vormerkung erfolgt. Das italienische Vormerksystem dagegen belegt den Halter eines Fahrzeuges mit allen negativen Folgewirkungen, bis er den tatsächlichen Lenker angibt.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen, 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates und fünf Ausfertigungen an das Präsidium des Bundesrates.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Landesregierung:

Dr. Heinrich Christian Marckhgott
Landesamtsdirektor

Ergeht nachrichtlich an:

1. – 8. E-Mail an: Alle Ämter der Landesregierungen
9. E-Mail an: Verbindungsstelle der Bundesländer post@vst.gv.at
10. Präsidium des Nationalrates
11. E-Mail an: Präsidium des Bundesrates peter.michels@parlament.gv.at
12. E-Mail an: Bundeskanzleramt vpost@bka.gv.at
13. E-Mail an: Institut für Föderalismus institut@foederalismus.at
14. E-Mail an: Parlament begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at
15. E-Mail an: Landesamtsdirektion zu do ZI 20002-2001/3/316-2004
16. E-Mail an: Abteilung 5 zu do ZI 20504-6/1/35-2004
17. E-Mail an: Abteilung 8 zu do ZI 20801-47.705/63-2004
17. E-Mail an: Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung
18. E-Mail an: Bezirkshauptmannschaft Zell am See zu do ZI 08/750-1/574-2004

zur gefl Kenntnis.