

STELLUNGNAHME des ÖAMTC
zum Entwurf einer 18. FSG-Novelle und einer
FSG-Alternative-Bewährungssystemverordnung (FSG-ABSV)
(GZ. BMVIT-170.706/0011-IV/ST1/2015)

Allgemeines

Der ÖAMTC dankt für die Übermittlung des gegenständlichen Entwurfs und die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Ziel dieser Novelle soll die Umsetzung einiger Punkte aus dem Verkehrssicherheitspaket sein. Dabei fällt auf, dass in jüngster Zeit immer häufiger Verkehrssicherheitsmaßnahmen gefordert werden, ohne ausreichende wissenschaftliche Belege für deren Effektivität oder auch nur deren Erfordernis zu präsentieren. Dies gilt leider auch für drei wesentliche Punkte dieser Novelle: die Probezeitverlängerung, das Handyverbot als Probezeitdelikt und die Alkohol-Wegfahrsperr. In allen drei Themenbereichen wurden keine Studien, Auswertungen oder statistisches Material zugänglich gemacht welches darlegt, dass

- im ersten Jahr nach Ende der Probezeit ein massiver Anstieg an Verkehrsdelikten zu verzeichnen ist
- junge LenkerInnen in der Probezeit eine besondere Unfallneigung aufgrund von Handyverwendung oder besonders viele Bestrafungen aufgrund Verletzung des Handyverbots aufweisen
- tatsächlich täglich hunderte LenkerInnen alkoholisiert und trotz entzogener Lenkberechtigung unterwegs sind und dabei Unfälle verursachen.

Stattdessen werden Behauptungen und Hochrechnungen in den Raum gestellt und als Grundlage herangezogen, weil sie auf den ersten Blick einleuchtend und überzeugend klingen.

Dies wird besonders deutlich bei der Neugestaltung der Probezeit und der Aufnahme des Handyverbots in den Katalog schwerer Verstöße: Handybenützung während der Fahrt wird weder als gesondertes Unfallmerkmal erfasst, noch nach Alter erhoben. Daher ist es in der offiziellen österreichischen Unfallstatistik nicht möglich, einen Zusammenhang zwischen jugendlichen Fahranfängern, Handynutzung und Unfallhäufigkeit herzustellen. Dennoch wird dies hier unterstellt.

Der ÖAMTC lehnt diese Form der Verkehrssicherheitsarbeit ab.

Wir verschließen uns nicht dem ernsthaften Versuch, die Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen zu verbessern. Daher lautet unser Vorschlag, die derzeit fehlenden wissenschaftlichen Grundlagen für die geforderten Maßnahmen zu schaffen. Wir stimmen einer befristeten Einführung der Probezeitverlängerung und des Handyverbots als Probezeitdelikt zu und verlangen eine Evaluierung der Maßnahmen, um ihre Wirksamkeit zu erforschen. Erst dann kann guten Gewissens eine permanente Einführung befürwortet werden.

Bezüglich der Details dürfen wir auf unsere nachstehenden Ausführungen verweisen.

Zur 18. FSG-Novelle

Zu Z 1 (§ 2 Abs 1a) – Sondergewichtslimit für elektrisch betriebene Kraftwagen mit Klasse B

Die Förderung der Elektromobilität findet unsere ausdrückliche Zustimmung. Um den Effekt noch zu verstärken regen wir eine Prüfung an, ob diese Regelung auch auf Fahrzeuge für den Personentransport ausgedehnt werden kann. Dies würde zB Tourismusbetrieben die Umstellung ihrer Shuttlebusse auf elektrisch betriebene Fahrzeuge ermöglichen.

Zu Z 2 (§ 4 Abs 1 u 2) – Verlängerung der Probezeit auf drei Jahre

Die Erläuterungen bleiben eine Begründung für die Maßnahme schuldig. Medial wurde die Probezeitverlängerung damit begründet, dass junge KraftfahrerInnen nach Ende der Probezeit vermehrt Verkehrsdelikte begehen. Dafür liegt dem ÖAMTC keine Evidenz vor.

Selbst wenn sich die erhöhte Verkehrsdeliktneigung von Führerscheinbesitzern nach Ablauf der Probezeit tatsächlich nachweisen lässt, hegt der ÖAMTC die Befürchtung, dass die Verlängerung der Probezeit dieses Phänomen lediglich um eine Jahr nach hinten verschiebt. Auch dann wäre die vorgeschlagene Maßnahme per se ineffizient. Andere Lösungen wären zu diskutieren. Um festzustellen, ob die vorgeschlagene Maßnahme den beabsichtigten Erfolg bringt, regen wir daher eine auf fünf Jahre befristete Einführung mit gleichzeitiger Evaluierung der Maßnahme an. Erst danach sollte entschieden werden, ob die Probezeit dauerhaft verlängert werden soll.

Durch die allgemeine Verlängerung der Probezeit verliert § 19 Abs 2, letzter Satz (Probezeit bis zum vollendeten 20. Lebensjahr bei Erwerb der vorgezogenen Lenkberechtigung) seine Bedeutung und kann entfallen.

Zu Z 4 (§ 4 Abs 6 Z 4) – Handyverbot in der Probezeit

Es ist richtig, dass Ablenkung gerade bei Fahranfängern mit wenig Fahrrouline besonders gefährlich sein kann. Tatsächlich gibt es jedoch keine Statistik über ablenkungsbedingte Unfallhäufigkeit bei Fahranfängern, da dieses Unfallmerkmal nicht nach Altersgruppen erfasst wird. Ebenso wenig gibt es statistisches Material über eine handybedingt vermehrte Unfallneigung, da Handydelikte nicht gesondert erfasst werden sondern nur gemeinsam mit anderen ablenkenden Tätigkeiten im Rahmen der Kategorie „Ablenkung und Unachtsamkeit“.

Da es bisher keinen wissenschaftlichen Beleg für die besondere Unfallhäufung jugendlicher Fahranfänger aufgrund der Benutzung von Mobiltelefonen gibt, könnte genau dieses Material aus der befristeten Einführung dieser Maßnahme gewonnen werden. Daher befürworten wir auch hier eine auf fünf Jahre befristete Einführung mit begleitender wissenschaftlicher Evaluierung.

Zu Z 9 (§ 18 Abs 1) – Mopedausbildung, Mindestalter

Die Aufnahme des Ausbildungsthemas Risikokompetenz sowie die Verlegung des Ausbildungsbeginns auf frühestens zwei Monate vor Erreichen des Mindestalters werden aus didaktischen Gründen begrüßt.

Zu Z 13 (§ 26 Abs 6) – Verordnungsermächtigung für Alternatives Bewährungssystem

Da das Alternative Bewährungssystem (ABS) auf freiwilliger Basis absolviert werden soll, werden die Kosten der Teilnahme ein entscheidungsbeeinflussender Faktor für die Betroffenen sein, da sie – zusätzlich zur Verwaltungsstrafe – von den Teilnehmern zu bezahlen sind. Um hier für Transparenz und Rechtssicherheit zu sorgen, sollte in die Verordnungsermächtigung eine Kostenregelung aufgenommen werden, wie dies auch bei anderen (verpflichtenden) Maßnahmen, wie zB Nachschulungskursen, der Fall ist.

Zu Z 15 (§ 43 Abs 25) – Inkrafttreten

Die Verordnungsermächtigung für die ABSV tritt am selben Tag in Kraft, mit welchem sowohl die Verordnung als auch das ABS in Kraft tritt. An irgendeiner Stelle dieser Kette wird hier eine geeignete Legisvakanz einzuplanen sein, um die erforderlichen Vorbereitungen für die Maßnahme zu treffen (siehe auch unsere Ausführungen zu § 14 ABSV).

Zur FSG-ABSV

Zu § 1 – Voraussetzungen für die Teilnahme, Ablauf

Absatz 1

In den Sitzungen der Arbeitsgruppe sowie den öffentlichen Äußerungen des zuständigen Ressorts war stets davon die Rede, dass das System ab einem bestimmten Alkoholisierungsgrad zur Anwendung kommen solle. Dieser hatte sich zuletzt mit 1,2 Promille konkretisiert.

Der nunmehrige Verweis auf das „Vorliegen eines der in § 99 Abs 1 oder 1a StVO genannten Delikte“ würde aber bedeuten, dass auch die Verweigerung der Atemalkoholuntersuchung oder der Blutabnahme für das ABS qualifiziert. Dies wäre neu. Es ist daher eine Klarstellung wünschenswert; sollte die Einbeziehung dieser Delikte nicht gewünscht sein wäre das Zitat auf „§ 99 Abs 1 lit a“ zu korrigieren.

Der Hinweis in den Erläuterungen, wonach bei der Berechnung der Teilnahmedauer „auch eventuell vorhandene Verlängerungen des Entzuges aufgrund von vorhandenen Vormerkungen (zwei Wochen-Verlängerungen)“ mitzuzählen sind, findet im Verordnungstext derzeit keinen Grundlage und sollte dort aufgenommen werden.

Problematisch erscheint der Umgang mit Fällen von anderen Delikten oder Unfällen, die in Tateinheit begangen wurden. Hier kommt es zu einer Begünstigung höher alkoholisierter Verkehrsstraftäter, da sie die Möglichkeit erhalten, sich einen Teil der Entziehungszeit zu ersparen. Die gleiche Befürchtung gilt hinsichtlich von Wiederholungstätern, wobei Entwurf und Erläuterungen offen lassen, ob diese sich überhaupt für das ABS qualifizieren können.

Dass die Teilnehmer nicht Eigentümer der im Rahmen des ABS benutzten Fahrzeuge sein müssen ist sachlich gerechtfertigt, bedeutet allerdings, dass sie die Zustimmung des Zulassungsbesitzers einholen müssen, ehe sie die Alkoholfahrtsperr einbauen lassen können. Es stellt sich die Frage, ob das Vorlegen einer Zustimmungserklärung des Fahrzeugeigentümers als Teilnahmevoraussetzung

in jenen Fällen normiert werden sollte, in welchen Teilnehmer und Fahrzeugeigentümer nicht ident sind.

Im zweiten Satz sollte es grammatikalisch richtig „wegen des in Z 1 genannten Delikts“ heißen.

Absatz 3

An mehreren Stellen – so auch in der begleitenden wirkungsorientierten Folgenabschätzung - wurde zum Ausdruck gebracht, dass eine Zielsetzung des Entwurfes ist die Möglichkeit zu schaffen, den Arbeitsplatz auch nach der Begehung eines Alkoholdelikt zu behalten. Dies ist vor allem für Berufskraftfahrer von Bedeutung, deren Arbeitsplatz sich in zur Verfügung gestellten Fahrzeugen befindet.

Daher und weil z.B. für LKW- und Busfahrer ohnehin ein striktes Alkoholverbot gilt, erscheint es nicht sachgerecht, diese Klassen aus dem ABS auszuschließen. Sofern der Zulassungsbesitzer bzw. der Arbeitgeber zustimmt, sollte auch in diesen Fahrzeugen der Einbau der Alkoholverwehrsperr (natürlich auf Kosten des Betroffenen) möglich und zulässig sein. Nur so kann ein größerer Kreis an Betroffenen von diesem System profitieren und der Erhalt des Arbeitsplatzes gewährleistet werden, was für die Resozialisierung von Bedeutung ist.

Den Einbau in Krafträder halten wir für weniger dringlich und stimmen hier der vorgeschlagenen Fassung zu.

Absatz 4

Da gemäß § 24 Abs 3a FSG von einer Anordnung oder Absolvierung der noch nicht durchgeführten Untersuchungen oder Maßnahmen abzusehen ist wenn sich im Laufe des gemäß § 24 Abs 3 FSG durchgeführten Entziehungsverfahrens herausstellt, dass der Betreffende von Alkohol abhängig ist, sollte an dieser Stelle eine Klarstellung getroffen werden, wie in diesem Falle vorzugehen ist. Unserer Ansicht nach müsste dies einen Ausschlussgrund darstellen.

Absatz 5

Eine Kostenregelung, wie sie z.B. auch in der FSG-NV existiert, wird aus Gründen der Rechtssicherheit und zum Schutz der Betroffenen als unumgänglich angesehen. Da es anscheinend nur einen Dienstleister als ABS-Institution geben soll wären die Betroffenen sonst dem Preisdiktat eines Monopolisten ausgeliefert. Sollte es tatsächlich möglich sein, die Geräte zu mieten oder zu kaufen, so kann der diesbezügliche finanzielle Aufwand sicher einfach dargestellt werden.

Der Kostenfaktor ist aufgrund der relativ langen Dauer der Maßnahme wesentlich für die Entscheidung, am ABS teilzunehmen, weshalb hier Transparenz gefordert werden muss. Bereits derzeit werden unterschiedliche Kostendarstellungen kolportiert. Wenn man von einem finanziellen Mehraufwand von zumindest weiteren rund 2.000 Euro zusätzlich zur Verwaltungsstrafe (je nach Alkoholisierungsgrad zwischen 1.200 und 5.900 Euro) ausgeht, ist dies eine relevante Größe die darüber entscheidet, ob den Betroffenen die Teilnahme an diesem System überhaupt möglich ist.

Zu § 2 – Einstieg ins System, Verlauf

Absatz 1

Wenn gem. den Erläuterungen der Antrag auf Einstieg ins ABS gleichzeitig dem Antrag auf Wiederausfolgung des Führerscheines bzw. Wiedererteilung der Lenkberechtigung entspricht, dann sollte dies auch deutlich für alle Beteiligten zum Ausdruck kommen. Daher regen wir die Schaffung eines Antragsformulars an, welches alle drei Punkte enthält.

Ein Widerspruch hinsichtlich des Beginns der Teilnahme findet sich in den Erläuterungen zu Abs 1 im Verhältnis zum Verordnungstext des Abs 3. Während die Erläuterungen den Zeitpunkt, ab dem der Teilnehmer wieder berechtigt ist, Kraftfahrzeuge zu lenken (unter der Auflage der Verwendung von Alkolocks) „mittels einer ex lege Erteilung zum Zeitpunkt der Übermittlung der Anmeldung an die Behörde“ bewerkstelligen wollen, gilt laut Verordnungstext das Datum des Produktionsauftrages des Führerscheines [mit dem Code 69] als Beginn der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem.

Beides erscheint wenig geeignet. Bei der Antragstellung ist noch keine Überprüfung der Teilnahmevoraussetzungen erfolgt und mangels Führerscheineintragung gibt es keine erkennbare und kontrollierbare Auflage, die eingehalten werden kann. Das Datum des Produktionsauftrages ist zwar zeitlich logischer gelagert, hat aber keine Publizitätswirkung nach außen und der Teilnehmer hat immer noch keinen Führerschein mit dem einschränkenden Code in Händen.

Daher schlagen wir das Ausstellungsdatum des neuen Führerscheins mit dem ABS-Code als Beginn der Teilnahme vor.

Es fehlt eine Regelung, zu welchem Zeitpunkt die in Frage kommenden Lenker eine Information darüber erhalten, dass und unter welchen Umständen ihnen die Teilnahme am ABS offen steht. Der Entziehungsbescheid sollte daher in der Rechtsbelehrung eine Information über Ablauf und Inhalt des ABS, insbesondere die Rechte, Pflichten und Kosten enthalten.

Absatz 2 und 3

Der zeitliche Ablauf der einzelnen Schritte ist widersprüchlich. Nach Antragstellung soll der Betroffene das verwendete Fahrzeug melden und dokumentieren lassen. Danach erfolgt der Einbau des Geräts, dann die Überprüfung durch die ABS-Stelle. Danach erfolgt die Freischaltung im Rahmen des ersten Mentoringgesprächs. Erst wenn all dies erfolgt ist, erfolgt der Produktionsauftrag des neuen Führerscheins durch die Behörde und beginnt das ABS – dabei fährt der Betroffene bereits mit Alkolock und hat bereits ein Mentoringgespräch absolviert.

Im Sinne der Rechtssicherheit muss dies abgelehnt werden. Wenn die Betroffenen bereits Verpflichtungen aus dem ABS erfüllt haben und ihnen Kosten (Mentoringgespräch, Einbau) entstanden sind, kann es nicht sein, dass die für sie relevanten Fristenläufe erst zu einem späteren Zeitpunkt zu laufen beginnen. Daher sollten die genannten Schritte, die die Antragsteller tätigen müssen, erst nach Aushändigung des neuen Führerscheins erfolgen und wenn das Vorliegen der persönlichen Teilnahmevoraussetzungen überprüft wurde. Dann ist auch das Problem gelöst, wie sie legaler weise, d.h. unter Einhaltung der Auflage des Code 69, die Fahrzeuge zur Werkstätte und zur ABS-Stelle fahren können.

Hinsichtlich Teilnehmern am ABS, für die eine behördliche Meldepflicht in § 29 Abs 2 FSG besteht, wird eine korrespondierende Meldung an die betroffenen Kreise zu ergehen haben, dass die Lenkberechtigung durch die Teilnahme am ABS nicht mehr als entzogen gilt.

Dass die Geräte entgegen den ursprünglichen Plänen nun auf 0,1 Promille eingestellt werden sollen, wird begrüßt; jeder andere, höhere Wert würde ein falsches Signal aussenden. Systemkonform mit anderen Textstellen im FSG, die dieses Limit beinhalten, sollte die Formulierung nicht „weniger als 0,05 mg/l“ sondern „nicht mehr als 0,05 mg/l“ lauten.

Zu § 3 – Mentoringgespräch

Unklar ist, was in **Abs 2 Z 3** mit „sind gegebenenfalls besondere Umstände über den Ablauf des Alternativen Bewährungssystems wie etwa die Absolvierung von ärztlichen Gutachten oder begleitenden Maßnahmen zu erläutern“ gemeint sein soll. Das ärztliche Gutachten und die begleitenden Maßnahmen sind gem. § 1 Abs 4 schon vor Einstieg ins ABS zu absolvieren und die Anordnung weiterer Maßnahmen ist an keiner anderen Stelle vorgesehen.

In **Abs 3 Z 3** ist von „Fahrverhalten anhand der ausgelesenen Daten“ die Rede. Daher stellen wir die Frage, welche weiteren Daten – abgesehen von Startversuchen mit/ohne Alkoholnachweis – von diesem Gerät aufgezeichnet werden, die über das Fahrverhalten Aufschluss geben.

In **Abs 4** wäre eine nähere Präzisierung, was unter einem „anderen geeigneten Ort“ als der ABS-Institution zu verstehen ist, angebracht.

Zu § 4 – Beendigung der Teilnahme am ABS

Absatz 1

Eine führerscheinrechtliche Auflage beim Lenken von Fahrzeugen kann nicht gleichzeitig erlöschen (Abs 1, letzter Satz) und weiterhin zu beachten sein (Erläuterungen zu Abs 1, letzter Satz). Insbesondere bei einem EU-weit gültigen Code sind die Betroffenen in aller Deutlichkeit darüber zu informieren, dass sie ohne Neuausstellung des Führerscheins weiterhin EU-weit nur Fahrzeuge mit Alkoholwegfahrsperr lenken dürfen.

Mit der (richtlinienkonformen) Eintragung des Ablaufdatums der ABS-Auflage könnte dieses Problem entschärft werden und die Betroffenen könnten sich die Neuausstellung eines Führerscheins ohne Code ersparen.

Die Formulierung, dass die Teilnehmer berechtigt (aber nicht verpflichtet) sind, das Gerät ausbauen zu lassen, lässt offen, was danach damit zu geschehen hat und impliziert, dass die Betroffenen an dem Gerät Eigentum erworben haben.

Absatz 2

Es stellt sich die Frage, wie bei einer Wohnsitzverlegung ins Ausland (Drittstaat) eine weitere Zuständigkeit innerstaatliche Führerscheinbehörden gegeben sein kann.

An dieser Stelle fehlt eine Regelung, ob und an wen (ABS-Institution oder Behörde) der Teilnehmer seine Wohnsitzverlegung zu melden hat bzw. an wen er seinen Entschluss, gänzlich aus dem System auszusteigen, zu melden hat.

Zu § 5 – Verstöße und deren Rechtsfolgen

Absatz 1

In den ersten sechs Ziffern des Abs 1 werden jene Vergehen aufgelistet, die bereits bei der ersten Begehung zum Ausschluss aus dem ABS führen sollen. Zu diesen ausschlussbegründenden Verhaltensweisen zählt laut **Z 6** auch die mangelnde Mitarbeit. Wenn dies schon im Erstfall zum Ausschluss führen soll und nicht erst im Wiederholungsfall sollte genauer definiert werden, was unter mangelnder Mitarbeit zu verstehen ist. Selbst wenn z.B. unentschuldigtes Fernbleiben vom Mentoringgespräch ein solches Verhalten darstellt muss doch geklärt werden, ob dies bereits beim ersten Vorfall solche Konsequenzen rechtfertigt. Zielsetzung sollte sein, dass die ABS-Teilnehmer in ganz Österreich gleich behandelt werden und bei der Erläuterung der Rahmenbedingungen im ersten Mentoringgespräch Unklarheiten ausgeschlossen sind.

Ebenso unklar ist, was unter dem wiederholten „*fehlerhaften Abgeben einer Probe ohne Korrektur während der Fahrt*“ (**Z 9**) gemeint ist.

Die Formulierung „*wechselseitig wiederholt*“ im **letzten Satz des Abs 1** ist unklar. Sollte damit gemeint sein, dass die Begehung mehrerer Delikte (wenn auch jeweils nur einmal) in Summe zum Ausschluss führt, ist dies ebenfalls ausdrücklich festzulegen, ebenso wie die Zahl der Delikte, die unter diesen Umständen zum Ausschluss führen.

Absatz 2

Es ist unklar, ab welchem Zeitpunkt die restliche Entziehungsdauer zu laufen beginnt, wenn jemand aufgrund von Verstößen aus dem ABS ausgeschlossen wird. Die Feststellung der Verstöße erfolgt im Rahmen des Mentoringgesprächs bis zu zwei Monate nach deren Begehung, danach ergeht ein Entziehungsbescheid. Welche Pflichten haben die Betroffenen zwischen Feststellung des Verstoßes und Zustellung des Entziehungsbescheids? Dürfen sie weiterhin das Fahrzeug mit ABS lenken? Ist es relevant, ob sie sich in diesem Zeitraum noch an die Auflagen halten? Wie lange ist dieser Zeitraum?

Absatz 3

Das Delikt „*Lenken von Fahrzeugen ohne Alkoholwegfahrsperre*“ (**Abs 2 Z 4**) wird in aller Regel nicht vom Mentor festzustellen sein, weil das eingebaute Gerät darüber keine Aufzeichnungen liefert.

Eine Information über „mögliche“ Rechtsfolgen nach der Begehung von Delikten, die schon bei der ersten Begehung zum Ausschluss aus dem ABS und zur Verhängung der Restentziehungszeit führen, erscheint wenig sinnvoll bzw. verspätet. Eine solche Aufklärung (inkl. der angeführten Bestätigung) sollte bereits anlässlich des ersten Mentoringgesprächs erfolgen.

Die in § 10 festgelegte Verpflichtung, Verstöße umgehend an die Behörde zu melden, sollte hier Erwähnung finden, insbesondere hinsichtlich der daraus resultierenden Konsequenzen im Folgeabsatz (Ablieferung des Führerscheins an Behörde).

Absatz 4

Es bleibt unklar, in welchem Sinne das „unverzüglich“ im ersten Satz zu verstehen ist. Im Verhältnis zu welchem Zeitpunkt gilt die Ablieferung des Führerscheins als unverzüglich:

- zur Feststellung der Begehung eines Deliktes im Mentoringgespräch
- zur Meldung des festgestellten Vergehens an die Behörde (den Betroffenen nicht bekannt)
- nach Ausstellung und Rechtskraft eines Bescheides über die nunmehrige Entziehung für die ursprüngliche Restdauer?

Rechtsstaatlich eindeutig und üblich wäre der letztgenannte Zeitpunkt, wobei in einem solchen Bescheid die unverzügliche Ablieferung ohnehin aufgetragen wird.

Es sollte eine dem § 29 Abs 2 FSG nachgebildete Informationspflicht der Behörde ggü. Zulassungsbesitzer bzw. Dienstgeber eingefügt werden, wenn der Ausschluss aus dem ABS feststeht und die Fortsetzung der Entziehungszeit feststeht.

Im letzten Satz sollte es grammatikalisch richtig „wegen desselben Delikts“ heißen.

Absatz 5

Wir gehen davon aus, dass im ersten Satz intendiert war, die §§ 1 bis 5 auch für im Ausland befindliche Teilnehmer für verbindlich zu erklären (und nicht bloß die vorangehenden 4 Absätze).

Zu § 6 – Ausscheiden aus dem ABS

Es ist nicht einsichtig, warum Fahrzeugdiebstahl und Totalschaden ein zwingendes Ausscheiden aus dem ABS bedingen sollen. Das legt den Schluss nahe, dass es eine Verpflichtung zur Fahrzeugverwendung während der ABS-Dauer gibt und dass auch längeres nicht-benützen des Fahrzeugs zum Ausschluss führen kann.

Solange (binnen einer festzulegenden Frist) ein Fahrzeug zur Verfügung gestellt wird, sollte auch weiterhin die Teilnahme möglich sein. Auch „Erkrankung“ (welche? von welcher Dauer?) als Ausschlussgrund bedarf einer näheren Erläuterung.

Warum die Behörde die ABS-Institution über das Ausscheiden zu informieren hat und wie die Behörde von den aufgezahlten Sachverhalten Kenntnis erlangt, bleibt unklar. Eine Meldepflicht der Betroffenen an die Behörde findet sich nicht im Verordnungstext (lediglich in den Erläuterungen). Es wäre logisch, dass die Teilnehmer als ersten Ansprechpartner ihren Mentor über die genannten Umstände informieren, sodass dieser die Information an die Behörde weiterleitet.

Zu § 9 – Tätigkeiten der ABS-Institution

Die Regelung des Abs 2, die ABS-Institution „in begründeten Einzelfällen, wie etwa im Fall von *Unterlassen der Mitarbeit*“ von ihren Pflichten ggü. dem Teilnehmer zu entbinden scheint entbehrlich, wenn sich bereits aus § 5 Abs 1 Z 6 ergibt, dass mangelnde Mitarbeit zum sofortigen Ausschluss aus dem System führen soll. Zudem wird z.B. die Verpflichtung des § 5 Abs 3 (Aufklärung über Konsequenzen, Bestätigung) dennoch aufrecht bleiben.

Zu § 10 – Meldepflichten der ABS-Institution

Unklar ist, in welcher Form die Meldung zu erfolgen hat. Es muss jedenfalls gewährleistet sein, dass die Meldungen sicher und zeitnahe bei der Wohnsitzbehörde des Teilnehmers eintreffen, eindeutig den richtigen Personen zugeordnet werden können und die Daten vor unbefugtem Zugriff und Manipulation durch außenstehende Dritte gesichert sind.

Zu § 13 – Führerscheinregister

Es ist zu klären, mit welchem Datum die Verstöße im FSR erfasst werden (Datum der Begehung, der Feststellung, der Meldung an die Behörde?). Das gleiche gilt für den Zeitpunkt des Ausschlusses aus dem ABS.

Zu ergänzen ist die Eintragung des Zeitpunkts, zu dem die fortgesetzte Entziehung beginnt bzw. endet.

Zu § 14 – Inkrafttreten

Es wäre sinnvoll, eine ausreichende Legisvakanz vorzusehen, damit die erforderlichen Vorarbeiten (Ausschreibungsverfahren, Erstellung der Handbücher, Rekrutierung und Schulung der Mentoren, etc.) vor dem Inkrafttreten abgeschlossen werden können.

Es fehlt außerdem eine Regelung im Verordnungstext darüber, welche Verkehrsstraftäter erstmals die Wahl zwischen Entziehung und ABS haben sollen.

Für die Evaluierung sollte ein Zeitrahmen vorgegeben werden. Außerdem ist sicherzustellen, dass die die Evaluierung durchführende Stelle gänzlich unabhängig von der beauftragten ABS-Institution ist.

*Mag^a. Ursula Zelenka
ÖAMTC Rechtsdienste
November 2016*