

REDAKTION:

Hon.-Prof. DDr. Robert Dittrich  
HRdOGH Dr. Karl-Heinz Danzl  
Dr. Georg Kathrein  
GA Dr. Wilfried Seidl

STÄNDIGE MITARBEITER:

Univ.-Prof. Dr. Hans R. Klecatsky  
Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher  
Dr. Walter Melnizky  
Dr. Josef Pichler  
Univ.-Prof. Dr.h.c.mult. Dr. Fritz Schwind  
Dr. Othmar Thann

INHALT

■ Beiträge

*Thomas Klicka*

Das Haftungsrisiko des Klägers als Kehrseite des „Forum Shopping“

■ ZVR-Spruchbeilage Nr. 45–55 (Auszug)

**Art 89, 140 B-VG; § 1319a ABGB; §§ 8, 9, 14 ASFINAG-ErmächtigungsG** – Das InfrastrukturfinanzierungsG 1997, das die gesetzliche Grundlage für die Einräumung eines vertraglichen Genussrechts der ASFINAG an Autobahnen darstellt, hat nicht eine Änderung der Haftung des Bundes als Wegehalter bewirkt

**§§ 1489, 1469 ABGB; Art 1 JMV 30. 11. 1915, RGBl 368 (vor 1. BRGB)** – Verjährungshemmung wegen Kriegsereignissen in Jugoslawien

■ Kuratorium für Verkehrssicherheit

*Stefanie Traxler*

Der EG-Führerschein: Stand der Harmonisierungsbestrebungen im europäischen Führerscheinrecht



## Beilage für Verkehrssicherheit

Mag. Stefanie Traxler, LL.M.<sup>1)</sup>

# Der EG-Führerschein: Stand der Harmonisierungsbestrebungen im europäischen Führerscheinrecht

## 1. Förderung des Binnenmarktes durch Vereinheitlichung des Führerscheinrechts

Der Verkehr gehört neben dem Handel und der Landwirtschaft zu den drei Wirtschaftssektoren, für die Art 3 EGV die Einführung einer gemeinsamen Politik vorsieht. Die Bedeutung des Verkehrs für die Verwirklichung eines europäischen Binnenmarktes und eines einheitlichen Rechtsraumes, in dem Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital frei die Grenzen überschreiten können, darf nicht unterschätzt werden.<sup>2)</sup>

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs wird nicht nur durch das fortschreitende Ansteigen der Bevölkerungsdichte, sondern vor allem durch die bevorstehende Osterweiterung der Gemeinschaft weiter zunehmen. Neue Märkte, verkehrsmäßige Erschließung von bisher noch untergeordneten Regionen, Entwicklung des Tourismus und der Mobilität der Arbeitnehmer erfordern nicht nur neue logistische Gesamtkonzepte, sondern auch entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen.<sup>3)</sup>

Verkehrsrecht in Europa ist somit nicht nur ein brisantes und aktuelles Thema, es ist auch im Gesamtkontext der europäischen Integration von hoher politischer und ökonomischer Bedeutung.<sup>4)</sup>

Wenngleich die EG im Bereich der Verkehrspolitik wichtige Kompetenzen innehat, sind auf diesem Gebiet primär die Mitgliedstaaten zur Normerzeugung zuständig.

In Art 71 EGV wird der Gemeinschaft die Kompetenz eingeräumt, zur Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik Regeln aufzustellen bzw. Bedingungen festzulegen, die ua der Verkehrssicherheit dienen, die aber in der Generalmächtigung der lit d insofern erweitert wird, als alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften erlassen werden können.

<sup>1)</sup> Mag. *Stefanie Traxler*, LL.M. ist Mitarbeiterin der Rechtsabteilung des Kuratorium für Verkehrssicherheit und hat auf der Donau-Universität ein Post-Graduate Aufbaustudium für Europarecht absolviert.

<sup>2)</sup> Vgl dazu *Basedow/Dolfen*, Handbuch EG-Wirtschaftsrecht, Hrsg *M. Dausen*, Teil L, Rn 2 ff.

<sup>3)</sup> *Hirsch*, Verkehrsrecht in Europa, DAR 2000, 500.

<sup>4)</sup> Ähnlich auch EuGH 28. 11. 1978, Rs-16/78, Slg 1978, 2293 (*Choquet*).

Diese Generalklausel ermöglicht es der Gemeinschaft – konkurrierend zu den Mitgliedstaaten – Normen aufzustellen, die der Verwirklichung der Ziele des EGV mit den Mitteln der gemeinsamen Verkehrspolitik dienen.

Auch die RL zur Einführung eines EG-Führerscheins wurde auf Art 71 EGV gestützt.

Diese Kompetenz ist freilich durch das Subsidiaritätsprinzip des Art 5 EGV eingeschränkt, nach dem die Gemeinschaft in Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig werden kann, sofern und soweit die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können.

Die RL 91/439/EWG<sup>5)</sup> (2. Führerscheinrichtlinie) überlässt die Regelung einiger Bereiche in diesem Sinne den Mitgliedstaaten. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, zur Wahrung der Personenverkehrsfreiheit sowie auf Grund zahlreicher Probleme, die auf eben diese Ausklammerungen zurückzuführen sind und die daher einen nicht harmonisierten Rechtsbestand verursachen, müsste uU eine stärkere Einschränkung dieses Subsidiaritätsprinzips für weitere Rechtssetzungsakte auf Gemeinschaftsebene angedacht werden.

Der Harmonisierungsbedarf in diesem Bereich des Verkehrssektors ist wahrlich groß, da dem Verkehr seinem Wesen nach das Element der Grenzüberschreitung immanent ist. Um zu ermöglichen, dass Führerscheine eines anderen Mitgliedstaates ohne weiteres Verfahren anerkannt werden können, müssen etwa auch die Voraussetzungen, unter denen eine Lenkberechtigung erlangt werden kann, in allen Mitgliedstaaten vergleichbar sein. Dies ist Inhalt mehrerer RL zum Führerscheinrecht.

Andere Bereiche sind jedoch nach wie vor nicht harmonisiert: so sind etwa obligatorische Gesundheitsüberprüfungen, Befristungen der Gültigkeitsdauer von Lenkberechtigungen udgln in den EU-Staaten unterschiedlich geregelt.

Dass Konflikte zwischen nationalen Führerscheingesetzen und gemeinschaftsrechtlichen Führerscheinnormen für einen durchaus beträchtlichen Personenkreis Auswirkungen haben können, kann anhand der Tatsache veranschaulicht werden, dass die Mehrzahl der Unionsbürger über 18 Jahre – das sind in etwa 250 Millionen – einen gültigen Führerschein besitzt.

<sup>5)</sup> ABI 1991 L 237/1.

Daran kann man abschätzen, dass dieser Rechtsbereich im täglichen Leben jedes Einzelnen von unmittelbarem Interesse und die Harmonisierung der Rechtsnormen zur Gewährleistung des freien Personenverkehrs und damit zum Funktionieren des Binnenmarktes von wesentlicher Bedeutung ist.

Die Europäische Kommission hat am 28. 3. 2002 eine Mitteilung<sup>6)</sup> veröffentlicht, in der sie zu Auslegungsfragen über den Führerschein in der EG Stellung nimmt. Diese aktuelle Mitteilung soll zum Anlass genommen werden, einen Überblick über den derzeitigen Harmonisierungsstand im europäischen Führerscheinrecht zu geben bzw darzulegen, welche Bereiche nach wie vor nicht vereinheitlicht wurden.

## 2. Inhalte der 2. Führerscheinrichtlinie (2. FS-RL)

Die 2. FS-RL stellt einen der wichtigsten Schritte auf dem Weg zur vollständigen Harmonisierung des komplexen Gebietes des europäischen Führerscheinrechts dar.<sup>7)</sup> Durch Beseitigung administrativer Hindernisse für Führerscheininhaber ist der freie Personenverkehr gesichert.

Die durch die 2. FS-RL bewirkte Harmonisierung der Führerscheine ist nicht nur aus technischer, sondern auch aus psychologischer Sicht begrüßenswert, wie auch der Wirtschafts- und Sozialausschuss in seiner Stellungnahme<sup>8)</sup> ausdrücklich ausführt. Aus technischer Sicht bringt die Vereinheitlichung der Führerscheine Erleichterungen in Bezug auf die Vergleichbarkeit der einzelstaatlichen Führerscheine hinsichtlich Fahrzeugklassen, Gültigkeitsdauer und Vorschriften für die Fahrprüfungen.

Aus psychologischer Sicht ist die Harmonisierung wichtig für das „Europa der Bürger“. Nahezu jeder EGBürger wird mit der RL konfrontiert, „die jeden angeht und anspricht“. Auf diese Weise wird sich „jeder Bürger der Tatsache bewusst, dass an der europäischen Einigung gearbeitet wird“.<sup>8)</sup>

### 2.1. Gegenseitige Anerkennung

#### a) Europäische Regelung:

Der in Art 1 Abs 2 normierte Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung stellt ein wesentliches Element der 2. FS-RL dar und ist ein Eckpfeiler des Harmonisierungsbestrebens. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung gewährleistet die volle Anerkennung aller gültigen Führerscheine, die in den Mitgliedstaaten des EWR<sup>9)</sup> in Umlauf sind.<sup>10)</sup> Insb ist es einem Mitgliedstaat untersagt, die Ablegung einer neuerlichen innerstaatlichen Fahrprüfung zu verlangen, wenn der Fahr-

zeuglenker bereits in einem anderen Mitgliedstaat eine Lenkberechtigung erworben hat.

#### b) Gründe für die nicht vollständige Harmonisierung in diesem Bereich:

Zu den anzuerkennenden Führerscheinen gehören auch solche, die bereits vor In-Kraft-Treten der 2. FS-RL ausgestellt worden sind und daher nicht den Modellen der 2. FS-RL entsprechen. Nach Berechnungen der Kommission sind heute innerhalb des EWR mehr als 80 verschiedene Führerscheinmodelle gültig und in Umlauf.

### 2.2. Einheitliche äußere Gestaltung der Führerscheine

#### a) Europäische Regelung:

Gem Art 12 der 2. FS-RL haben die Mitgliedstaaten ab 1. 7. 1996 nur noch Führerscheine nach dem EG-Muster der 2. FS-RL auszustellen.

Da einige Mitgliedstaaten bereits ihr Interesse am weiteren Ausbau der 2. FS-RL bekundet hatten, wurde mit der RL 96/47/EG<sup>11)</sup> (= zweite Änderung der 2. FS-RL) eine Alternative zum bisherigen (rosa) Papierführerschein eingeführt.

Die 2. FS-RL wurde im Zuge dieser Änderung um einen „Anhang Ia“ ergänzt, der die Bestimmungen betreffend den *alternativen* Führerschein im Scheckkartenformat („Scheckkartenführerschein“) festlegt. Gem Art 1 Abs 1 stellen die Mitgliedstaaten den einzelstaatlichen Führerschein daher gem den Bestimmungen der 2. FS-RL nach dem EG-Muster in Anhang I (rosa Papierführerschein) oder Anhang Ia (plastifiziertes „Scheckkartenmodell“) aus.

Durch den Scheckkartenführerschein wurde der bisherige Papierführerschein jedoch nicht verdrängt, sondern den Mitgliedstaaten als vollkommen gleichwertige Wahlmöglichkeit zur Verfügung gestellt.

#### b) Gründe für die nicht vollständige Harmonisierung in diesem Bereich:

Gem Anhang I und Ia der 2. FS-RL sind zwar das Aussehen des Führerscheins und die auf ihm zu vermerkenden Informationen geregelt und insofern harmonisiert, durch die den Mitgliedstaaten eingeräumte Wahlmöglichkeit zwischen dem bisherigen Papiermodell und dem plastifizierten „Scheckkartenführerschein“ ergeben sich auch durch die 2. FS-RL innerhalb der Gemeinschaft Unterschiede in den Modellausführungen.

Abgesehen davon ist das Aussehen der Führerscheine in der Gemeinschaft nicht vollständig harmonisiert, da das Gemeinschaftsrecht weder einen verpflichtenden Umtausch alter Führerscheine, die vor der 2. FS-RL ausgestellt worden sind, noch eine harmonisierte, begrenzte Gültigkeitsdauer vorsieht. Zur Zeit sind daher – wie bereits oben erwähnt – etwa 80 verschiedene Führerscheinmodelle in der EU und dem EWR gültig und in Umlauf.

Die Anzahl der unterschiedlichen Modelle wird zwar in den nächsten Jahren abnehmen, da einige Mitgliedstaaten die Gültigkeitsdauer der Führerscheine befristet haben und somit anlässlich der Verlängerung die al-

<sup>6)</sup> ABI 2002 C 77/5.

<sup>7)</sup> Europäische Kommission, Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaft, Führerschein in der Europäischen Union und im Europäischen Wirtschaftsraum (2000) 7.

<sup>8)</sup> ABI 1989 C 159/21.

<sup>9)</sup> Die 2. FS-RL gilt nicht nur in allen Mitgliedstaaten der EU, sondern auf Grund eines Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr 7/94 vom 21. 3. 1994 auch in den Teilnehmerländern des EWR.

<sup>10)</sup> Dazu auch EuGH Rs C-193/94, Slg 1996, I-929 (*Skanav*), Rn 26.

<sup>11)</sup> ABI 1996 L 235/1.

ten Dokumente in solche nach EG-Mustern austauschen können. In Mitgliedstaaten, die nach wie vor unbefristete Führerscheine ausstellen (Belgien, Deutschland, Frankreich und Österreich), wird die Vereinheitlichung im Sinne der EG-Muster jedoch noch Jahrzehnte in Anspruch nehmen, sofern nicht unterstützende gesetzliche Maßnahmen getroffen werden, um diesen Prozess zu beschleunigen.

### 2.3. Umfang der Lenkberechtigung (Fahrzeugklassen)

#### a) Europäische Regelung:

Bereits durch die 1. FS-RL wurden gemeinschaftsweit Fahrzeugklassen eingeführt, damit der Führerschein nach dem EG-Modell unter vergleichbaren Voraussetzungen ausgestellt werden kann.

Die 2. FS-RL verfolgt dieses Ziel weiter, regelt die Hauptklassen neu und führt Unterklassen ein.<sup>12)</sup>

#### b) Gründe für die nicht vollständige Harmonisierung in diesem Bereich:

Gem Art 10 der 2. FS-RL müssen die Mitgliedstaaten *Äquivalenzen* zwischen den Führerscheinen, die sie vor dem Zeitpunkt, zu dem sie dieser RL nachzukommen gehabt haben (= 1. 7. 1996), ausstellten, und den Führerscheinen im Sinne des Art 3 festlegen. Diesen Äquivalenzen muss die Kommission verbindlich zustimmen.

Das bedeutet jedoch im Ergebnis, dass das Gemeinschaftsrecht keine Harmonisierung der Fahrzeugklassen für jene Führerscheine bewirkt, die bereits vor dem In-Kraft-Treten der 2. FS-RL von den Mitgliedstaaten ausgestellt worden sind.

Die nationalen Systeme der Fahrzeugklassen haben sich jedoch vor der Neuregelung durch die 2. FS-RL bedeutend unterschieden – diese Divergenzen werden nach Ansicht der Europäischen Kommission noch für längere Zeit offensichtlich sein und bestehen bleiben.

Vor allem in jenen Mitgliedstaaten, die zeitlich unbefristete Führerscheine ausstellen und in denen daher keine Möglichkeit zum Umtausch etwa aus Anlass der Verlängerung besteht, werden noch für eine unabsehbare Zeitspanne Führerscheine im Umlauf sein, die unharmonisierte Fahrzeugklassen aufweisen und die sich auch in ihrem Erscheinungsbild erheblich voneinander unterscheiden.

In Verbindung mit dem Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheinen kann diese Aufrechterhaltung der alten Fahrzeugklassen sowohl für den Führerscheininhaber als auch für die Behörden und Organe zu zahlreichen rechtlichen Problemstellungen führen, insb dann, wenn der Inhaber eines alten Führerscheines seinen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt.

Die Kommission bietet in ihrer aktuellen Mitteilung<sup>13)</sup> folgende Lösungsansätze:

- Es wird entweder eine harmonisierte Gültigkeitsdauer für alle Führerscheinklassen eingeführt – dadurch würden zu einem gewissen Zeitpunkt alle derzeit noch gültigen Führerscheinmodelle auslaufen, oder

- alle Führerscheine, die vor dem In-Kraft-Treten der 2. FS-RL ausgestellt wurden und sich noch im Umlauf befinden, werden generell aufgehoben – im Austausch könnten Führerscheine ausgestellt werden, die den Anforderungen der 2. FS-RL entsprechen.

### 2.4. Fakultative Unterklassen bzw deren Umfang

#### a) Europäische Regelung:

Art 3 Abs 2 der 2. FS-RL stellt es den Mitgliedstaaten frei, innerhalb der Fahrzeugklassen zusätzlich Unterklassen (A1, B1, C1, C1+E, D1) auszustellen.

Zudem *können* die Mitgliedstaaten gem Art 3 Abs 5 für die Unterklasse A1 ergänzende einschränkende Normen zur Auflage machen.

Nach Art 5 Abs 3 lit a *können* die Mitgliedstaaten das Lenken von Fahrzeugen der Klasse B1 auch mit einer Lenkberechtigung der Klasse A oder A1 gestatten, so wie gem lit b das Lenken eines Fahrzeuges der Klasse A1 mit einer Lenkberechtigung der Klasse B erlauben.

Weitere *fakultative* Ausnahmeregelungen gibt es gem Art 5 Abs 4 für die Fahrzeugunterklassen C1 und D1, welche nach Konsultation der Kommission mit einem Führerschein der Klasse B gelenkt werden können, sofern die Mitgliedstaaten dies vorsehen sowie gem Art 6 Abs 1 lit b hinsichtlich der Möglichkeit, von dem Erfordernis der vorherigen 2-jährigen Fahrpraxis auf einem Leichtmotorrad abzusehen (eingeschränkte Klasse A), wenn der Führerscheinwerber zumindest das 21. Lebensjahr vollendet hat.

#### b) Gründe für die nicht vollständige Harmonisierung in diesem Bereich:

All diese fakultativen Wahlmöglichkeiten stellen zwar eine inhaltliche Harmonisierung sicher, bewirken jedoch eine Uneinheitlichkeit der in den Mitgliedstaaten eingeführten Unterklassen, weshalb gem Art 11 der Rat auf Vorschlag der Kommission 5 Jahre nach In-Kraft-Treten der 2. FS-RL in den Mitgliedstaaten die eingeführten Unterklassen überprüfen und gegebenenfalls vereinheitlichen oder aufheben wird.

### 2.5. Mindestalter

#### a) Europäische Regelung:

Gem Art 6 Abs 2 *können* die Mitgliedstaaten von den für die Klasse A, B und B+E festgelegten Mindestaltersanforderungen abweichen (= Vollendung des 18. Lebensjahres) und für diese Klassen Führerscheine bereits ab Vollendung des 17. Lebensjahres ausstellen.

#### b) Gründe für die nicht vollständige Harmonisierung in diesem Bereich:

In folgenden Mitgliedstaaten liegt das Mindestalter unter 18 Jahren:

Deutschland, Irland, Österreich und im Vereinigten Königreich.

In allen anderen Mitgliedstaaten liegt die Altersgrenze bei 18 Jahren.

Die anderen Mitgliedstaaten können es jedoch gem Art 6 Abs 3 ablehnen, die Gültigkeit derartiger Führerscheine in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen.

<sup>12)</sup> Vgl dazu *Grundtner*, FührerscheinG (1998) 4; *Schurig/Glowalla*, Fahrerlaubnisklassen 31; *Bode*, EU-Führerschein 33.

<sup>13)</sup> ABI 2002 C 77/5.

Deutschland, Irland, Österreich und das Vereinigte Königreich anerkennen gem Art 6 Abs 2 und 3 ausgestellte Führerscheine.

Dänemark und Luxemburg anerkennen diese lediglich bei Touristen, die Inhaber derartiger Führerscheine sind, nicht jedoch bei Wohnsitzverlegung in ihr Hoheitsgebiet.

Alle anderen Mitgliedstaaten lehnen die Anerkennung dieser vorgezogenen Lenkberechtigungen ab, weshalb die Inhaber dieser Führerscheine in diesen Staaten nicht zum Lenken von Fahrzeugen berechtigt sind, solange sie das 18. Lebensjahr nicht vollendet haben.

## 2.6. Voraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins

### a) Europäische Regelung:

Abgesehen von Anforderungen an das Mindestalter des Führerscheinwerbers, das je nach angestrebter Fahrzeugklasse verschieden sein kann, werden durch die 2. FS-RL einige andere Voraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins aufgestellt. Diese sollen nicht nur der Sicherheit im Straßenverkehr dienen, sondern auch einen gewissen Bezug zwischen ausstellendem Mitgliedstaat und Führerscheinwerber herstellen, um nicht dem sog „Führerschein-Tourismus“<sup>14)</sup> Tür und Tor zu öffnen.

Art 7 Abs 1 lit a normiert folgende für die Ausstellung des Führerscheins relevante Voraussetzungen:<sup>15)</sup>

- Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen
  - Bestehen einer Prüfung der Kenntnisse
  - Erfüllung gesundheitlicher Anforderungen
- nach Maßgabe der Anhänge II und III der 2. FS-RL (idF RL 2000/56/EG).<sup>16)</sup>

### b) Gründe für die nicht vollständige Harmonisierung in diesem Bereich:

Die Form der Prüfung der Kenntnisse ist gem Anhang II den Mitgliedstaaten überlassen. Sie ist so zu wählen, dass festgestellt werden kann, ob der Bewerber um einen Führerschein die erforderlichen Kenntnisse besitzt. Ob die theoretische Prüfung daher schriftlich oder mündlich, individuell oder in der Gruppe, am Computer oder mit Bildern durchgeführt wird bzw wie viele Fragen gestellt werden, ist in den Mitgliedstaaten unterschiedlich geregelt.

## 2.7. Gültigkeitsdauer und ärztliche Untersuchungen

### a) Europäische Regelung:

Gem Art 7 Abs 2 kann jeder Mitgliedstaat die Gültigkeitsdauer der von ihm ausgestellten Führerscheine weiterhin nach einzelstaatlichen Kriterien festlegen.

<sup>14)</sup> Unter „Führerschein-Tourismus“ versteht man Folgendes: ein Führerscheinwerber absolviert seine Führerscheinprüfung in einem anderen Staat als seinem Heimatstaat, entweder weil dort der Führerschein leichter zu erwerben ist (zB keine verpflichtenden Fahrstunden, leichtere Theorieprüfung), oder weil er billiger zu erwerben ist (zB kürzere Ausbildung).

<sup>15)</sup> Vgl dazu ausführlich *Öhlinger*, ZVR 1996, 90.

<sup>16)</sup> ABl 2000 L 237/45.

Art 1 Abs 3 überlässt Rechtsvorschriften hinsichtlich der Gültigkeitsdauer und der ärztlichen Kontrolle der einzelstaatlichen Normierung.

### b) Gründe für die nicht vollständige Harmonisierung in diesem Bereich:

Dies wirft das Problem auf, dass es in der Gemeinschaft weiterhin begrenzt und unbegrenzt gültige Führerscheine gibt. Gegenwärtig ist die Fahrerlaubnis lediglich in vier Mitgliedstaaten zeitlich nicht beschränkt: in Belgien, Deutschland, Frankreich und Österreich, wobei aber auch in diesen Staaten ein Führerschein der Gruppe 2 gem Anhang III Punkt 4 nur befristet erteilt werden kann, da für diese Gruppe periodische ärztliche Untersuchungen vorgeschrieben sind.

Die Gültigkeit des Führerscheins steht grundsätzlich mit dem Erfordernis der regelmäßigen ärztlichen Kontrolle in engem Zusammenhang. So machen die meisten nationalen Führerscheingesetze die Verlängerung des Führerscheins davon abhängig, dass sich der Inhaber des Führerscheins davor einer medizinischen Untersuchung unterzieht. Nur wenige Mitgliedstaaten sehen derzeit für den Neuerwerb eines Gruppe 1-Führerscheins eine verpflichtende medizinische Untersuchung vor.

Durch unterschiedliche Gültigkeitsbestimmungen entstehen aber Beschränkungen der Freizügigkeit für solche Führerscheininhaber, die ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründen, wenn der Aufnahmestaat etwa kürzere Gültigkeitsbestimmungen vorsieht. Art 1 Abs 3 muss hinsichtlich der einzelstaatlichen Gültigkeitsdauer demnach restriktiv ausgelegt werden, um im Vergleich zur 1. FS-RL keinen Rückschritt darzustellen. Verlegt nämlich beispielsweise ein Führerscheininhaber etwa 12 Jahre nach Ausstellung seines Führerscheins seinen Wohnsitz von seinem Heimatstaat, in dem die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen mit 20 Jahren befristet ist, in einen anderen Mitgliedstaat, in dem die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen lediglich mit zehn Jahren befristet ist, so gilt dieser Führerschein – nach Auffassung der Kommission – im Aufnahmestaat noch weitere zehn Jahre ab dem Zeitpunkt der Wohnsitzverlegung. Jede anders lautende Interpretation würde nicht nur dem Prinzip der gegenseitigen Anerkennung zuwiderlaufen, sondern auch die bereits durch die 1. FS-RL erreichte Harmonisierung beeinträchtigen. Andernfalls müsste der Führerscheininhaber seinen Führerschein *unverzüglich* umtauschen, obwohl schon nach der 1. FS-RL dafür eine einjährige Frist vorgesehen war.

Abgesehen von der Personenverkehrsfreiheit könnte durch die generelle Einführung verpflichtender medizinischer Untersuchungen für *alle* Führerscheinwerber auch die Straßenverkehrssicherheit gefördert werden.

Finanzieller bzw verwaltungstechnischer Mehraufwand oder der Grund der politischen Undurchführbarkeit derartiger Gesetzesänderungen werden hierbei jedoch von den Mitgliedstaaten als Argument zur Beibehaltung der bisherigen Vorschriften angeführt.

## 2.8. Vermerke auf Führerscheinen

### a) Europäische Regelung:

Gem Ziffer 4 von Anhang I hinsichtlich des Papiermodells bzw Absatz 3(a) von Anhang Ia hinsichtlich des

Scheckkartenmodells kann ein Mitgliedstaat die für die Verwaltung des Führerscheins erforderlichen Angaben eintragen lassen, sofern er derartige Eintragungen auch auf den von ihm ausgestellten Führerscheinen vornehmen lässt und hierfür der erforderliche Platz vorhanden ist.

b) Gründe für die nicht vollständige Harmonisierung in diesem Bereich:

Da Verurteilungen wegen Verkehrsverstößen bisher nur auf Grund bilateraler Abkommen verfolgt werden können und die nationalen Strafpunktsysteme nicht vereinheitlicht sind, sind derartige Vermerke für andere Mitgliedstaaten ohne Bedeutung.

Regelungen über den Entzug der Fahrerlaubnis fallen nicht in die Gesetzgebungskompetenz der Gemeinschaft, sondern sind alleine den Mitgliedstaaten vorbehalten.

Aus diesem Grund sind die Bestimmungen über den Entzug der Fahrerlaubnis bzw die Führerscheinabnahme, über deren Voraussetzungen, über die Dauer sowie Strafen, die bei Verkehrsübertretungen verhängt werden, gemeinschaftsweit nicht harmonisiert und in der Praxis auch sehr unterschiedlich ausgestaltet.

Als Ungleichbehandlung muss insb hervorgehoben werden, dass Personen, denen die Fahrerlaubnis in ihrem *eigenen* Staat entzogen worden ist, in *keinem* Staat mehr fahren dürfen, wohingegen der Entzug der Fahrerlaubnis in einem *anderen* Staat, lediglich in diesem gilt und zwar nur so lange, als sich die betreffende Person in diesem Staat aufhält. Der Führerschein muss, falls er von den Behörden dieses Staates abgenommen wurde, dem Lenker beim Verlassen des Landes wieder ausgehändigt werden.

Diese Ungleichbehandlung steht nicht nur im Widerspruch zu den Interessen der Straßenverkehrssicherheit, sondern muss auch im Sinne eines natürlichen Gerechtigkeitsempfindens abgelehnt werden.

Auch, wenn dieser Normbereich nicht in die Gesetzgebungskompetenz der Gemeinschaft fällt, so ist er dennoch Teil der sog Dritten Säule, welche die Zusammenarbeit in den Bereichen Justiz und Inneres (ZBJI) umfasst und in Titel IV (Art K – K9) EUV geregelt ist. Die ZBJI ist *intergouvernemental* (dh traditionell-völkerrechtlich) ausgerichtet.<sup>17)</sup>

Zu diesem Zweck sieht ein Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis<sup>18)</sup> eine Institutionalisierung der Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten und eine multilaterale Anerkennung des Entzuges einer Fahrerlaubnis vor, das zur Verbesserung dieser Situation beitragen könnte.

Das Übereinkommen wurde jedoch bis dato lediglich von Spanien ratifiziert – der Abschluss des Ratifizierungsprozesses in unmittelbarer Zukunft ist nicht absehbar.

### 3. Ungelöste Probleme

Trotz zahlreicher positiver Effekte durch die 2. FS-RL konnte ein Ziel nicht erreicht werden: die Zahl der Verkehrsunfallopfer weiter zu senken. Im Jahr 2000 forderten Unfälle im Straßenverkehr in der EU mehr

als 41.000 Menschenleben und mehr als 1.7 Millionen Verletzte.<sup>19)</sup> Am Stärksten betroffen ist die Altersklasse der 14- bis 25-Jährigen, für die Verkehrsunfälle Todesursache Nr 1 sind. Die unmittelbaren messbaren Kosten von Verkehrsunfällen belaufen sich auf 45 Milliarden Euro. Die indirekten Kosten liegen drei- bis viermal höher. Dementsprechend wird ein Betrag von 160 Milliarden Euro jährlich angesetzt, was 2% des BSP der EU entspricht.

Aus Studien geht hervor, dass die Autofahrer in Europa strengere Maßnahmen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit erwarten, etwa auch eine bessere Schulung der Fahrer.

Die bisherigen FS-RL richteten ihr Augenmerk jedoch vorwiegend auf administrative Belange und Verwaltungsvereinfachung, auch wenn mit der RL 2000/56/EG der Kommission (vierte Änderung der 2. FS-RL) ua Anhang II der 2. FS-RL über die theoretische und praktische Fahrprüfung einer Änderung unterzogen wurde.

Aus der Tatsache, dass das Führerscheinrecht lediglich schrittweise harmonisiert werden kann und dass auch Führerscheine, die vor In-Kraft-Treten der 2. FS-RL ausgestellt worden sind, gegenseitig anzuerkennen und insofern nicht vereinheitlicht sind, resultieren zahlreiche Unsicherheiten, die komplexe Rechtsprobleme aufwerfen können.

Dazu kommt, dass viele Mitgliedstaaten die 2. FS-RL nicht mängelfrei bzw nicht rechtzeitig umsetzten und dadurch auch nach In-Kraft-Treten der 2. FS-RL zahlreiche Führerscheine ausgestellt wurden, die dem Gemeinschaftsrecht nicht entsprechen.

### 4. Perspektiven für zukünftige Regelungen

Da die 2. FS-RL wichtige Bereiche des Führerscheinrechts unharmonisiert zurücklässt und dadurch die Personenverkehrsfreiheit in gewissen Bereichen immer noch beeinträchtigt wird, sind derzeit nicht nur aus diesem Grund, sondern auch aus Aspekten der Straßenverkehrssicherheit bei den Dienststellen der Kommission Vorarbeiten für eine grundlegende Neuregelung des Führerscheinrechts im Gange.

Eine weitere Änderung der 2. FS-RL (bzw eine neue 3. FS-RL) wird zur Förderung der Personenverkehrsfreiheit weitere Harmonisierungsschritte setzen müssen. Insb die ausschließliche Zuständigkeit der Mitgliedstaaten zur Festlegung der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen und der Periodizität ärztlicher Untersuchungen führt zu Beschränkungen der Freizügigkeit des Inhabers des Führerscheins.

Auch das System der von den Mitgliedstaaten eingeführten freiwilligen Unterklassen wird einer Überarbeitung zu unterziehen sein. Diesbezüglich ist auf die in Art 11 der 2. FS-RL angeordnete Überprüfung der nationalen Regelungen betreffend die Einführung dieser Unterklassen bis spätestens 1. 7. 2001 zu verweisen. Dies ist bis dato noch nicht geschehen.

Die Einführung eines elektronischen Führerscheins könnte der Harmonisierung der Strafmaßnahmen dienen, die darauf abzielen, zu verhindern, dass Fahrer, denen der Führerschein entzogen worden ist, weiterfahren.

<sup>17)</sup> Vgl Fischer/Köck, Europarecht 266.

<sup>18)</sup> ABl 1998 C 216/2.

<sup>19)</sup> KOM (2001) 370 endgültig 70.

Die Einführung des elektronischen Führerscheins erfordert jedoch nach Ansicht der Kommission eine Gültigkeitsdauer der Führerscheine von längstens 10 Jahren. Begründet wird dies ua damit, dass in dieser Zeit der Mikrochip altert und daher spätestens dann ausgetauscht werden muss.

Dies stößt in jenen Mitgliedstaaten, die bisher unbefristete Führerscheine ausstellen oder die dem elektronischen Führerschein ablehnend gegenüberstehen, auf Widerstand, da diesfalls ein erheblicher Verwaltungsmehraufwand zu erwarten ist.

Die Kommission will jedoch schon seit geraumer Zeit eine Befristung neuer Führerscheine auf zehn Jahre erreichen und die Beibehaltung der Lenkberechtigung von obligatorischen Gesundheits-Checks abhängig machen.

Diese Pläne der Kommission sind derzeit allerdings noch nicht offiziell verlautbart worden, Verkehrsexperten rechnen mit einem In-Kraft-Treten derartiger Neuerungen auf Grund des Widerstandes der Mitgliedstaaten nicht vor dem Jahr 2006.

Ein Problem der Verwirklichung dieser Befristungsvorhaben liegt in der sehr unterschiedlichen Gesetzeslage in den einzelnen Mitgliedstaaten. So stellen, wie bereits oben erwähnt, Belgien, Deutschland, Frankreich und Österreich unbefristete Führerscheine aus, während Spanien bereits jetzt alle 5 Jahre Sehtests vorschreibt. In Großbritannien etwa sind Gesundheitstests ab 70 Jahren vorgesehen.

Auch in einem aktuellen Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ vom 12. 9. 2001<sup>20)</sup> werden etwa neben der Verbesserung der Fahrausbildung die Einführung des elektronischen Führerscheins als Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit angeführt – Maßnahmen, die mit der Befristung von Führerscheinen Hand in Hand gehen müssen, um sinnvoll eingesetzt werden zu können.

Der Weg zu einer vollkommen Harmonisierung ist demnach noch weit, aber es steht fest, dass er besritten werden muss.

---

<sup>20)</sup> KOM (2001) 370 endgültig.