

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

- Top-Entscheidung** 166 Kosten für Facelifting-Operation an schockgeschädigte Angehörige
- Beitrag** 148 **Neue rechtliche Herausforderungen durch Verkehrstelematik**
Herwig Hauenschild und Konrad Lachmayer
- Rechtsprechung** 157 Sorgfaltspflichten eines Gastwirts
160 Zur Schmerzensgeldbemessung nach ausländischem Recht
172 Parkplatz eines Supermarkts – Verkehrsunfall mit Einkaufswagen
- KfV** 175 **Neuerungen im Führerscheinrecht der EU**
Sebastian Mesecke
- Forum** 179 Skipistenunfälle: Müssen sich auch Kinder an die FIS-Regeln halten?

Mai 2005

05
MANZ 

Redaktion
Robert Dittrich
Karl-Heinz Danzl
Georg Kathrein
Wilfried Seidl

ISSN 0044-3662



Neuerungen im Führerscheinrecht der EU – Die Ratsfassung eines Richtlinienentwurfs

Einzelaspekte des Vorschlags sowie Analyse seiner Auswirkungen auf das österreichische Recht

Die Ratsfassung des Vorschlags für eine Richtlinie über den Führerschein bringt Neuerungen mit sich und birgt im Vergleich zum vorangegangenen Kommissionsvorschlag zT bedeutende Modifizierungen.

Von Sebastian Mesecke

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Betrachtung einzelner Aspekte
 1. Modifizierungen der Gültigkeitsdauer
 2. Neuerungen im Anhängerrecht für die Klasse B
 3. Harmonisierung der Altersstufen, Einführung eines Gemeinschaftsmindestalters, Auswirkungen auf einspurige Krafträder
 4. Harmonisierung der Regelungen betreffend die Fahrlehrerausbildung
 5. Mikrochip und Umtausch von alten Führerscheinen
- C. Fazit

A. Einleitung

Seit 1. 10. 2004 existiert eine Ratsfassung (RF) eines Vorschlags für eine Richtlinie über den Führerschein.¹⁾ Die Kommission hatte ihren Vorschlag (KV) vom 21. 10. 2003²⁾ dem Rat Ende 2003 unterbreitet. Dieser gestaltete einen eigenen Entwurf, zu dem sich vor kurzem auch das Europäische Parlament in erster Lesung äußerte (Art 251 EG, Mitentscheidungsverfahren).³⁾ Einige der in der RF vorgesehenen Neuerungen sollen hier sowohl hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die österreichische Rechtslage analysiert als auch im Vergleich zu dem vorangegangenen KV betrachtet werden, um den Gang europäischer Entscheidungsfindung sowie die Verschiebung der relevanten Aspekte nachzeichnen zu können.

B. Betrachtung einzelner Aspekte

Aus der Fülle betrachtungswürdiger Aspekte seien an dieser Stelle einige vertiefend herausgestellt.

1. Modifizierungen der Gültigkeitsdauer

Die RF modifizierte das seinerzeit durch die Kommission etablierte Modell der beschränkten Gültigkeitsdauer. Der KV unterteilte die Gültigkeitsdauer der Führer-

scheine entsprechend den Gruppen 1 und 2⁴⁾ in 10 (Gruppe 1) und 5 Jahre (Gruppe 2); waren die Führerscheininhaber älter als 65 Jahre, verkürzte sich die Gültigkeitsdauer entsprechend auf 5 Jahre bzw 1 Jahr.⁵⁾ Die mit der Erneuerung des Führerscheins einher gehenden medizinischen Untersuchungen waren nur für Inhaber von Führerscheinen für Fahrzeuge der Gruppe 2 verbindlich,⁶⁾ sollten aber auch in diesen Fällen in Zeitabständen von 5 Jahren erfolgen.

Die RF enthält nunmehr in Art 7 Abs 2 die einschlägige Regelung: Nach dieser wird hinsichtlich der Gültigkeitsdauer auch weiterhin zwischen den Gruppen 1 (10 Jahre) und 2 (5 Jahre) unterschieden. Die Erneuerung eines Führerscheins infolge des Ablaufs seiner Gültigkeitsdauer wird nachfolgend von der dauernden Erfüllung der physischen und psychischen Konditionen sowie dem ordentlichen Wohnsitz im Gebiet des Mitgliedstaates, der den Führerschein ausstellt, abhängig gemacht. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist indes zu kritisieren, dass auch die RF eine wie eben erwähnte regelmäßige medizinische Untersuchung verpflichtend nur für die Führerscheinklassen der Gruppe 2 vorsieht; den Mitgliedstaaten steht es of-

1) Ratsfassung 4. 10. 2004, 12879/04; s <http://register.consilium.eu.int/pdf/de/04/st12/st12879.de04.pdf>.

2) RL-Vorschlag 21. 10. 2003 [KOM(2003) 621 endgültig]; zu diesem Mesecke, Der Vorschlag für eine neue Führerscheinrichtlinie, ZVR 2004, 173.

3) Zum Stand der Gesetzgebung vgl http://www.europa.eu.int/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=de&DossierId=187270#370073, zu dem Bericht des Parlamentsausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr http://www.europarl.eu.int/meetdocs/2004_2009/documents/PR/546/546018/546018de.pdf. Siehe zudem Thann, Neues aus Brüssel, ZVR 2005, 94.

4) Nach dem damaligen KV ergaben sich die Gruppeneinteilungen aus Art 8 Abs 3 und Anhang III Punkt 3 bis 5 (wie schon in der RL 91/439/EWG): Gruppe 1 umfasst die Fahrzeuge der Führerscheinklassen AM, A1, A2, A, B, B1 und B+E; Gruppe 2 jene der Klassen C, C1, C+E, C1+E, D, D1, D+E, D1+E. Nunmehr ergibt sich die Einteilung aus Art 7 Abs 2 und Anhang III Punkt 1: Gruppe 1: A, A1, AM, B, B1, BE; Gruppe 2: C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E.

5) Art 8 Abs 2 UAbs 1 u 2, Begründung Rz 10; Mesecke, ZVR 2004, 173 (175).

6) Zur Kritik ua Traxler, Der EG-Führerschein: Stand der Harmonisierungsbestrebungen im europäischen Führerscheinrecht, ZVR 2002, 210 (213f) und Mesecke, ZVR 2004, 173 (174).

ZVR 2005/50

Europarecht;
Führerschein;
Anhänger;
Fahrlehrer;
Mindestalter

fen, für die Gruppe 1 ebensolche Anforderungen zu stellen.⁷⁾

Neu ist derweil der Verzicht auf eine Differenzierung der Gültigkeitsdauer in Abhängigkeit zum Alter der Führerscheininhaber. Vielmehr sind die Zeiträume der Gültigkeit fixiert; allerdings steht es den Mitgliedstaaten offen, in *Einzelfällen* die Gültigkeitsdauer der Führerscheine für jede Fahrzeugkategorie aufgrund der Notwendigkeit einer erhöhten Häufigkeit medizinischer Untersuchungen und anderer besonderer Maßnahmen, wie Beschränkungen gegenüber „Verkehrssündern“, zu modifizieren. Insb ist vorgesehen, dass für Führerscheininhaber, die in dem Gebiet eines Mitgliedstaates wohnhaft sind, mit Erreichen eines Alters von 50 Jahren in verstärktem Maße medizinische Untersuchungen und andere Maßnahmen, wie Auffrischkurse, Platz greifen können und infolge dessen die Gültigkeitsdauer reduziert werden kann – dies allerdings nur im Zusammenhang mit der Erneuerung der *Führerscheine*. Zu diesem Moment sei angemerkt, dass entgegen den Formulierungen des KV es nunmehr aufgrund der Fassung der RF klar ist, dass es sich bei Fragen der Gültigkeitsdauer nur um solche handelt, die den Führerschein, nicht aber die Lenkberechtigung / Fahrerlaubnis tangieren.⁸⁾ In Art 7 Abs 2 lit c der RF wird wörtlich davon gesprochen, die Mitgliedstaaten könnten die Gültigkeitsdauer beibehalten, welche durch das *Originaldokument* gewährt wurde.

Eine genaue oder gar abschließende Betrachtung, welcher der beiden Lösungsalternativen Vorzug zu geben sei, kann an dieser Stelle nicht erfolgen. Es erscheint indessen grundsätzlich sinnvoll, den Mitgliedstaaten ein anlassbezogenes Reagieren zu ermöglichen; zudem wird im Vergleich zu einer, wie im KV vorgesehenen Verkürzung der Gültigkeitsdauer auf nur ein Jahr, der Verwaltungsaufwand zumindest reduziert.⁹⁾ Nichtsdestotrotz erscheint die Regelungssystematik politisch durchaus brisant, wird doch hierdurch der Anschein erweckt, bei 50-jährigen bestünde grundsätzlich die Notwendigkeit, entsprechende Untersuchungen durchzuführen. Den politischen Erwägungen soll, den statistischen kann derweil an dieser Stelle nicht nachgegangen werden.

2. Neuerungen im Anhängerrecht für die Klasse B

Konsequenzen für das österr Recht werden sich auch ua für das Führen von Anhängern hinter einem Zugfahrzeug der Klasse B ergeben. Unter Klasse B fallen nach § 2 Abs 1 Z 2 FSG in Übereinstimmung mit den europarechtlichen Bestimmungen¹⁰⁾ laut lit a grundsätzlich Kraftwagen mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenker und mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg. Laut Art 3 Abs 1 zweiter Gedankenstrich der RL 91/439/EWG¹¹⁾ darf hinter den Kraftwagen dieser Klasse ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden; nach dem dritten Gedankenstrich der zit Richtlinienbestimmung fallen unter die Klasse B auch Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger bestehen, sofern die zulässige Gesamt-

masse der Kombination 3.500 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen. Die Klasse B+E erfasst demgegenüber laut Art 3 Abs 1 vierter Gedankenstrich RL 91/439/EWG Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger bestehen und die als Kombination nicht unter die Klasse B fallen.

Dementsprechend sieht § 2 Abs 2 Z 2 FSG in seiner geltenden Fassung vor, dass das Ziehen eines Anhängers mit der Klasse B dann zulässig ist, wenn es sich

- lit a) um einen leichten Anhänger oder
- lit b) um einen Anhänger handelt, dessen höchste zulässige Gesamtmasse die Eigenmasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigt, sofern die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge höchstens 3.500 kg beträgt.

Bei dem unter lit a) gemeinten Anhänger handelt es sich um einen nicht mehr als 750 kg wiegenden Anhänger iSd RL 91/439/EWG. Mit § 2 Abs 2 Z 4 FSG übernahm das österr Recht die für die Klasse B+E nach der RL 91/439/EWG geltende negative Begriffsbestimmung.

Der KV sah in Art 3 Abs 1 nun vor, dass unter Klasse B lediglich Kraftwagen im oben beschriebenen Sinn fielen und hinter diesen nur mehr ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden dürfe, folglich Anhänger, die schwerer waren, bereits unter die Klasse B+E gefallen wären.¹²⁾ Dies hätte ua für das Mitführen von Wohnwagen Konsequenzen gehabt (ggf hätten die Personen bei Überschreiten des höchst zulässigen Gesamtgewichts den Führerschein der Klasse B+E erwerben müssen). Die RF demgegenüber belässt zunächst für die Klasse B die traditionelle Begriffsbestimmung (Art 4 Abs 4 lit b) und erlaubt das Kombinieren von Zugfahrzeugen der Klasse B mit einem Anhänger, sofern das Maximalgewicht der Kombination nicht 3.500 kg übersteigt. Gem lit c derselben Norm fallen mithin unter die Klasse B+E Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger oder Sattelaufleger, wobei das Maximalgewicht des Anhängers oder Sattelauflegers 3.500 kg nicht überschreiten darf.

Durch diese Neuerungen fällt nicht nur die bisherige Zweiteilung auch nach österr Recht weg; vielmehr wird die Klasse B+E schon immer dann erforderlich sein, wenn das Zugfahrzeug selbst 3.500 kg wiegt und ein Anhänger mitgeführt werden soll. Damit können leichte Anhänger allenfalls dann noch mitgeführt werden, wenn das Zugfahrzeug leichter als 3.500 kg ist (2.750 kg).

7) Die Kritik hieran bleibt sonach weiterhin berechtigt, und es ist eindringlich auf das Versäumnis hinzuweisen. Zu der Kritik s FN 5.

8) Siehe hierzu Mesecke, ZVR 2004, 173 (175 ff).

9) Es sei aber angemerkt, dass auch nach dem KV entsprechende einzelfallbezogenen Untersuchungen zulässig gewesen wären.

10) Nach Art 3 Abs 1 zweiter Gedankenstrich der RL 91/439/EWG des Rates über den Führerschein (die zZ geltende 2. Führerschein-RL) fallen unter die Klasse B Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Siehe hierzu auch Thann in Frohnmeyer/Mückenhausen, EG-Verkehrsrecht (EGVR) 93 Rz 49.

11) RL 91/439/EWG (RL des Rates 29. 7. 1991 über den Führerschein, ABI L 237 S 1).

12) Die Streichung des 3. Gedankenstrichs des Art 3 Abs 1 RL 91/439/EWG ist explizit vorgesehen, vgl auch Mesecke, ZVR 2004, 173 (174).

3. Harmonisierung der Altersstufen, Einführung eines Gemeinschaftsmindestalters, Auswirkungen auf einspurige Krafträder

Eine iS der Verkehrssicherheit weitgehend bedeutsame Änderung wurde dahingehend vorgenommen, dass ein **Gemeinschaftsmindestalter eingeführt** wurde: Dieses sieht eine bestimmte Altersgrenze für das Führen von gewissen Fahrzeugen vor, die gemeinschaftsweit eingeführt wird. Den einzelnen Staaten verbleiben gewisse Spielräume, von diesem Gemeinschaftsmindestalter nach oben oder unten hin abzuweichen, allerdings hat dies dann zur Konsequenz, dass, sofern das Alter unter dem gemeinschaftlich geltenden liegt, dieses bis zum Erreichen des Gemeinschaftsmindestalters nur in den jeweiligen Mitgliedstaaten gilt; liegt es höher als in der RL vorgeschrieben, müssen die Mitgliedstaaten die Führerscheine der Inhaber jener Mitgliedstaaten anerkennen, die das Gemeinschaftsalter erreicht haben (Art 4 Abs 6 der RF). In dieser Hinsicht sei das Augenmerk auf die durch die RF vorgesehenen Neuerungen beim stufenweisen Zugang zu schweren Krafträdern im Vergleich zum KV gelenkt:

Dieser sah eine Klasseneinteilung in Klasse AM (Mopeds),¹³⁾ sowie die Klassen A1,¹⁴⁾ A2¹⁵⁾ und letztlich A vor; unter die letzte fielen grundsätzlich Krafträder¹⁶⁾ mit oder ohne Beiwagen. Das Mindestalter für die einzelnen Klassen betrug gem Art 7 Abs 1 lit a für die Klasse AM 16 Jahre und gem lit b für die Klasse A2 18 Jahre. Mit 21 Jahren konnten Fahrzeuge der Klasse A gelenkt werden, sofern der Bewerber eine mindestens dreijährige Fahrpraxis mit einem Kraftrad der Klasse A2 erworben hat und eine spezifische praktische Prüfung für die Klasse A gem Art 8 Abs 1 lit d des KV bestanden hat (stufenweiser Zugang). Der direkte Zugang zur Klasse A war gem lit d erst ab 24 Jahren vorgesehen.¹⁷⁾ Für die Klasse AM wurde eine theoretische Prüfung verpflichtend; die Mitgliedstaaten konnten darüber hinausgehende Anforderungen stellen.

Die RF geht etwas andere Wege.¹⁸⁾ Zunächst ist zu konstatieren, dass die reklamierte, derweil in der Tat nie verwirklichte, Anpassung des KV an die RL 2002/24/EG¹⁹⁾ nunmehr verwirklicht und konsequent durchgehalten wurde.²⁰⁾ Auf diese RL nimmt Art 4 Abs 2 der RF explizit Bezug, wenn er Fahrzeuge der Klasse AM als zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge mit einer maximalen Geschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h iSd Art 1 Abs 2 lit a der RL 2002/24/EG definiert; zudem sind vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge iSd Art 1 Abs 3 lit a der RL 2002/24/EG erfasst. Das Mindestalter beträgt (wie im KV) 16 Jahre.²¹⁾ Die weitere Begriffsbestimmung orientiert sich an dem Begriff der Krafträder iSd Art 1 Abs 2 lit b der RL 2002/24/EG (Art 4 Abs 3 der RF). Die Klasse A1 umfasst nun Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³, einer Leistung von nicht mehr als 11 kW, wobei das Verhältnis Leistung/Gewicht nicht 0,1 kW/kg übersteigt.²²⁾ Das entsprach auch dem KV. Das Mindestalter für diese Kategorie liegt bei 16 Jahren. Dem wird die Klasse A gegenüber gestellt, für die das Mindestalter mit 18 Jahren festgesetzt wird und in welche zwei verschiedene Kategorien von Fahr-

zeugen fallen: Zunächst werden Krafträder mit einer Leistung bis zu 35 kW oder einem Verhältnis Leistung/Gewicht bis zu 0,2 kW/kg erfasst. Der Zugang zu Krafträdern, deren Leistung oder deren Verhältnis Leistung/Gewicht die Grenzwerte überschreitet, wird von einer mindestens zweijährigen Fahrpraxis auf Krafträdern mit geringeren Spezifikationen abhängig gemacht (stufenweiser Zugang). Der direkte Zugang ist ab einem Alter von 24 Jahren zulässig, allerdings muss der Bewerber eine Prüfung seiner Fähigkeiten und Verhaltensweisen (praktische Prüfung) bestanden haben. Jenes Gemeinschaftsmindestalter kann gem Art 4 Abs 6 durch die Mitgliedstaaten auf 21 Jahre abgesenkt oder auf 27 Jahre angehoben werden.

Interessant im Hinblick auf den Umfang der einzelnen Führerscheinklassen ist Art 6 Abs 2 lit d der RL in der RF, denn nach dieser Bestimmung können mit einem Führerschein jeder anderen Klasse auch Mopeds (Klasse AM) gelenkt werden; doch können die Mitgliedstaaten dies auf die Klassen A1 und A beschränken, wenn sie zugleich eine praktische Prüfung für den Erhalt des Führerscheins der Klasse AM vorsehen.

Eine theoretische Prüfung ist gem Art 7 Abs 1 lit b in jedem Fall für die Klasse AM verpflichtend.

4. Harmonisierung der Regelungen betreffend die Fahrlehrerausbildung

Die aus Sicht der Verkehrssicherheit sehr zu begrüßende Harmonisierung der Regelungen auf diesem Gebiet soll zuletzt nicht unerwähnt bleiben. Schon in dem KV waren dazu Änderungen unterbreitet worden: Zur Angleichung der Standards über die Aus- und Weiter-

13) Dabei handelte es sich um zwei- oder dreirädrige Kfz mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 6 km/h und bis zu 45 km/h sowie mit einem Verbrennungsmotor von bis zu 50 cm³ Hubraum oder einem Elektromotor mit einer maximalen Nennleistung von bis zu 4 kW oder, bei dreirädrigen Mopeds mit anderen Verbrennungsmotoren, mit einer Nutzleistung von bis zu 4 kW (Art 3 Abs 1). Eine solche wurde aufgrund des erhöhten Unfallrisikos eingeführt (s. *Mesecke*, ZVR 2004, 173) und wird auch in der RF beibehalten.

14) Leichtkrafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm³, mit einer Motorleistung von bis zu 11 kW und einem Verhältnis Leistung/Gewicht unter 0,1 kW/kg, Art 3 Abs 1.

15) Krafträder, mit oder ohne Beiwagen, mit einer Motorleistung von 35 kW und einem Verhältnis Leistung/Gewicht unter 0,2 kW/kg; bei diesen Krafträdern darf es sich nicht um eine Abwandlung einer Ausführung handeln, deren Motorleistung mehr als doppelt so hoch ist; diese Krafträder dürfen einen Beiwagen mitführen, Art 3 Abs 1.

16) Gem Art 3 Abs 2 galt als Kraftrad jedes zweirädrige Kraftfahrzeug mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h oder, wenn dieses Fahrzeug mit einem Antriebsmotor ausgerüstet ist, mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³. Der Beiwagen ist diesem Kraftfahrzeugtyp gleichgestellt.

17) In dem KV wurden den Mitgliedstaaten Spielräume bei der Ausgestaltung des Mindestalters belassen. Siehe auch Art 8 des KV.

18) An dieser Stelle sei der Hinweis auf die misslichen Strukturen der RF erlaubt; idF vom 1. 10. 2004 gestaltet sich der Entwurf insb hinsichtlich der Bestimmungen über die Krafträder extrem unübersichtlich.

19) RL 2002/24/EG des Europäischen Parlamentes und Rates v 18. 3. 2002 über die Typengenehmigung für zweirädrige und dreirädrige Kfz und zur Aufhebung der RL 92/61/EWG, ABl L 124 S 1.

20) Zu entsprechender Kritik an dem KV s. *Mesecke*, ZVR 2004, 173 (187 ff).

21) Die Mitgliedstaaten können nun gem Art 4 Abs 6 der RF das Mindestalter für diese Klasse auf 14 senken oder auf 18 anheben (einen ähnlichen Rahmen sah auch der KV vor). Im Falle eines geringen Mindestalters sind die Lenkberechtigungen nur in den jeweiligen Mitgliedstaaten gültig.

22) Zudem sind auch dreirädrige Kfz iSd Art 1 Abs 2 lit c der RL 2002/24/EG erfasst, die in die Klasse A1 fallen, wenn ihre Leistung nicht 15 kW übersteigt.

bildung²³⁾ wurde die Aufnahme eines neuen Anhangs IV vorgesehen, aus welchem sich ergab, dass die Fahrprüfer stets im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der Klassen sein müssen, für die sie Prüfungen abnehmen; ferner sollten sie zu Weiterbildungsmaßnahmen verpflichtet werden.

Die im Rahmen der RF erfolgten Änderungen des KV können an dieser Stelle nicht bis ins Detail durchleuchtet werden. Zu konstatieren ist derweil, dass der relevante Anhang IV an Umfang gewonnen hat. So wurden ua der Katalog der erforderlichen Grundkenntnisse einer Person, die Fahrlehrer zu werden gedenkt, aufgewertet. Verschiebungen sind an unterschiedlichen Stellen auszumachen: Sah der KV zB vor, dass ein Fahrprüfer für die Klasse B diesen Führerschein mindestens selbst 5 Jahre besitzen und das 25. Lebensjahr vollendet haben muss, reduziert die RF dies auf das 23. Lebensjahr und eine lediglich 3-jährige Praxis. Auf der anderen Seite sind die Anforderungen an die Dauer der zu besuchenden Weiterbildungskurse weitgehend gleich geblieben. Während der KV eine bestimmte Menge an Tagen pro Jahr klassenspezifisch vorsah, geht die RF zu einer generellen Regel und durch die Mitgliedstaaten zu bestimmenden akuten Auffrischkursen über.

Einer solchen Regelungstechnik bleibt freilich entgegenzuhalten, dass die erstrebte Harmonisierung für diesen Bereich, wie sie auch in den Erwägungsgründen der RF²⁴⁾ aufscheinen, unter diesen Bedingungen ausbleiben wird.²⁵⁾

5. Mikrochip und Umtausch von alten Führerscheinen

Der KV sah einen Umtausch aller nicht dem neuen Chipkartenführerschein entsprechenden Führerscheine nicht vor; Kompensationsmöglichkeiten aufgrund der insofern gegebenen Betrugsmöglichkeiten sollten durch die Einführung eines Führerscheins im Scheckkarten-Format, die Möglichkeit, dort einen Mikrochip zu integrieren sowie eine beschränkte Gültigkeitsdauer der Führerscheine geschaffen werden.²⁶⁾

Wie schon Anhang I des KV sieht auch Anhang I der RF vor, dass der Führerschein künftig nur noch im Scheckkarten-Format auszustellen ist.²⁷⁾ Während jedoch der KV in Art 1 noch vorsah, dass auf dem „Mikroprozessor“ nur wiederholend die in dem Führerschein eingetragenen Daten – unter explizitem Ausschluss anderer Angaben – gespeichert werden dürften, geht der Art 1 der RF nunmehr darüber hinaus, indem er den Mitgliedstaaten das Recht zuerkennt, nach Konsultation der Kommission zusätzliche Daten zu speichern. Noch weitergehend ist indes, dass trotz (wenngleich modifizierter, s oben) Übernahme der beschränkten Gültigkeitsdauer der Führerscheine in Art 3 Abs 3 der RF bestimmt wird, dass die nicht der Richtlinie (Anhang I) entsprechenden Führerscheine innerhalb einer Frist von 10 Jahren nach dem Zeitpunkt der Anwendung der RL umgetauscht werden müssen.²⁸⁾ Der Ausschuss des Europäischen Parlaments für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) hat nunmehr die 10-Jahres-Frist für den Umtausch von Führerscheinen in Papierform akzeptiert: Nach der Konzeption hätten

die Mitgliedstaaten 10 Jahre nach dem Beginn der Anwendung der RL Zeit, sämtliche Papiermodelle gegen das neue Modell einzutauschen; innerhalb weiterer 10 Jahre wären auch die bestehenden Plastikkartenmodelle gegen das neue Modell umzutauschen.²⁹⁾ Hatte der KV in seiner Begründung³⁰⁾ dies noch aufgrund des zu erwartenden Aufwands abgelehnt, ergibt sich nunmehr aus den zugänglichen Ratsdokumenten,³¹⁾ dass die Kommission einen solchen „ehrgeizigen Anlass“ sehr unterstütze. Für Mitgliedstaaten wie Einwohner besteht jedenfalls das Erfordernis des Umtausches bzw die (sich verwaltungstechnisch sicherlich erheblich auswirkende) Bewältigung jenes Vorgangs. Für Österreich folgt aus den neuen Determinanten eine Änderung des bisherigen Führerscheins dahingehend, dass demnächst nur mehr die EU-Führerscheine ausgegeben werden dürfen (Änderung der §§ 1 bis 3 FSG-DV).

C. Fazit

Die Neuerungen haben allesamt Auswirkungen auf das österr. Recht. Eine abschließende Bewertung der Vor- und Nachteile der Bestimmungen der RF im Vergleich zu jenen des KV kann an dieser Stelle nicht vorgenommen werden. Es sei aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es weiterhin aus verkehrssicherheitstechnischen Erwägungen heraus als überaus bedauerlich und hinterfragungswürdig anzusehen ist, dass für die Gruppe 1 noch immer keine verbindlichen, wenngleich hinsichtlich der Periodik etwaig flexibler zu gestaltenden, verpflichtenden ärztlichen Untersuchungen vorgesehen wurden. Die Harmonisierungen im Bereich der Fahrlehrerausbildung sind ausdrücklich zu begrüßen, wenngleich im Bezug auf die Zielsetzung die RF diesbezüglich hinter den Ansprüchen des KV zurückbleibt. Auch wenn die politische Motivation verständlich ist, so bleibt der Umtausch der nicht der RL entsprechenden Führerscheine aufgrund des zu erwartenden Ausmaßes kritisch zu betrachten. Auf die Bedenken in Be-

23) Zu den Beweggründen s Begründung Rz 81.

24) RF, Erwägungsgrund 16.

25) Für Details vgl jeweils die Anhänge IV der entsprechenden Richtlinienentwürfe.

26) KV, Begründung 3; Rz 1; Erwägungsgrund 15; Art 1, 3, 8; s auch Mesecke, ZVR 2004, 173 (174 ff).

27) Zu den im Vergleich zum KV gleich gebliebenen Maximen s RF unter <http://register.consilium.eu.int/pdf/de/04/st12/st12879.de04.pdf>.

28) Die Fristen für den Umtausch berechnen sich recht umständlich wie folgt: Von dem Datum der Anwendung an, müssen alle neu ausgestellten Führerscheine den Bestimmungen der RL entsprechen. Das Datum der Anwendung der RL ergibt sich aus einer Zusammenschau der Art 16 und 18. Danach haben die Mitgliedstaaten vier Jahre für die Umsetzung in nationales Recht (Art 16 Abs 1) Zeit; die in Art 16 Abs 1 genannten Bestimmungen sollen zwei Jahren nach Umsetzung (dh nach der tatsächlichen Anwendung) Anwendung finden. Das Datum der Anwendung beträgt damit sechs Jahre nach dem In-Kraft-Treten. Alle bereits bestehenden Führerscheine sind 10 Jahre nach dem Zeitpunkt der Anwendung, mithin 16 Jahre nach In-Kraft-Treten der RL, umzutauschen. Hierzu die RF unter <http://register.consilium.eu.int/pdf/de/04/st12/st12879.de04.pdf>, 3.

29) Siehe hierzu den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments (Entwurf einzusehen unter http://www.europarl.eu.int/meetdocs/2004_2009/documents/PR/546/546018/546018de.pdf) 11; Thann, Neues aus Brüssel, ZVR 2005, 94.

30) Siehe KV, Begründung 4.

31) <http://register.consilium.eu.int/pdf/de/04/st12/st12879.de04.pdf>, dort FN 2.

zug auf die Altersgrenze von 50 Jahren wurde oben bereits eingegangen.

Zudem sind die im Vergleich zum KV behobenen formellen Mängel (Verweise, Formulierungen etc) weitestgehend ausgeräumt.

Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass sich das europäische Führerscheinsrecht (einmal mehr) wenngleich nicht in dem erhofften Umfang, so zumindest doch in einigen Bereichen durchaus im positiven Sinn weiterentwickelt.

→ In Kürze

Die Ratsfassung des Vorschlags für eine RL des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein enthält Neuerungen nicht nur im Hinblick auf den seitens der Kommission vorgelegten Vorschlag, sondern würde auch Adaptionen der österr Rechtsordnung mit sich bringen. Die Neuerungen betreffen Änderungen im Anhängerrecht für die Klasse B, Harmonisierungen hinsichtlich Gemeinschaftsmindestalter und Fahrlehrerausbildung sowie Bestimmungen zu Mikrochip, Gültigkeitsdauer und Umtausch von Führerscheinen.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dipl.-Jur. *Sebastian Mesecke* MLE ist Mitarbeiter der Rechtsabteilung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit. Er studierte Rechtswissenschaften an den Universitäten Hannover, Deutschland sowie Fribourg, Schweiz.

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Ölzeltgasse 3, A-1031 Wien. Tel: (01) 71770-181, Fax: (01)717 70-8, E-Mail: Sebastian.Mesecke@kfv.at, Internet: www.kfv.at.

Literatur:

Mesecke, Der Vorschlag für eine neue Führerscheinsrichtlinie, ZVR 2004, 173; *Thann*, Neues aus Brüssel, ZVR 2005, 94; *Thann* in *Frohmeyer/Mückenhausen*, EG-Verkehrsrecht (EGVR) (2002) 93; *Traxler*, Der EG-Führerschein: Stand der Harmonisierungsbestrebungen im europäischen Führerscheinsrecht, ZVR 2002, 210.

Links:

http://www.europa.eu.int/prelex/detail_dossier_real?CL=de&DosId=187270#370073,
http://www.europarl.eu.int/meetdocs/2004_2009/documents/PR/546/546018/546018de.pdf,
<http://register.consilium.eu.int/pdf/de/04/st12/st12879.de04.pdf>.

