

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Mit der 16. FSG Novelle wird kein zusammenhängendes Projekt umgesetzt, sondern eine Reihe von notwendigen Nachbesserungen, Klarstellungen und redaktionellen Änderungen, die bei der Anwendung der umfangreichen Änderungen im Zuge der 14. und 15. FSG-Novelle aufgetreten sind, durchgeführt. Einige Änderungen müssen aufgrund eines anhängigen Vertragsverletzungsverfahrens hinsichtlich der Umsetzung der 3. Führerscheintrichtlinie vorgenommen werden. Weiters sind im Hinblick auf die geplante grundsätzliche Umgestaltung der Vorschriften über die Verkehrspsychologie in einer eigenen Verordnung auch einige Änderungen auf gesetzlicher Ebene erforderlich, die in dieser Novellierung enthalten sind. Schließlich wird die Kommission für die Mehrphasenausbildung mit Kontrollbefugnissen ausgestattet, die sie bislang nicht hat.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 3):

Bei der Einführung der Sonderregelung für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge im Jahr 2011 wurde keine Regelung hinsichtlich des Umfangs der Berechtigung für das Ziehen von Anhängern getroffen. Da es diesbezüglich Unklarheiten und zahlreiche Anfragen gegeben hat, soll dafür eine Regelung nachgeholt werden. Die Neuregelung orientiert sich dabei an der grundsätzlichen Anhängerregelung für Klasse B in § 2 Abs. 2 Z 2 lit. b und legt für andere als leichte Anhänger eine höchstzulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von 5500 kg fest. Auch für Besitzer der Klasse BE ist eine Regelung erforderlich, wobei hier auf die höchstzulässige Gesamtmasse des Anhängers von 3500 kg aus § 2 Abs. 1 Z 6 abgestellt wird.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1):

Die Z 9 lit. c findet keine Deckung in der EU-Führerscheintrichtlinie und muss ersatzlos entfallen. Es ist diesbezüglich schon ein Vertragsverletzungsverfahren anhängig. Um einerseits der Richtlinie zu entsprechen und andererseits keine Rechtsunsicherheit zu erzeugen, wird keine Übergangsbestimmung für bestehende Berechtigungen getroffen, was bedeutet, dass ab dem Inkrafttreten dieser Regelung für alle Besitzer einer Lenkberechtigung für die Klasse C das Lenken von Fahrzeugen der Klasse D unzulässig ist. § 41a Abs. 3 ist auf diese Berechtigung aufgrund des dort genannten konkreten Datums nicht anzuwenden.

Zu Z 3 (§ 2 Abs. 1 Z 11):

Diese Änderung ist notwendig, da gemäß der Richtlinie 2006/126/EG auch Fahrzeuge mit weniger als acht Plätzen für beförderte Personen, aber mit einem höchstzulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg unter Klasse D1 fallen.

Zu Z 4 (§ 2 Abs. 2):

Die derzeitige Regelung verlangt für das Ziehen von Anhängern jedenfalls die volle Klasse A. Dies steht im Widerspruch zu § 104 Abs. 5 KFG, der das Ziehen von Anhängern mit Motorfahrrädern näher regelt. Da es nicht beabsichtigt war, dies zu verbieten, ist in dieser Bestimmung klarzustellen, dass auch mit der Klasse AM, A1 und A2 Anhänger gezogen werden dürfen.

Zu Z 5 (§ 2 Abs. 3):

In Artikel 6 Abs. 2 lit. b der Richtlinie 2006/126/EG ist die gegenständliche Äquivalenz mit der Klasse D1(D1E) nicht vorgesehen und hat daher zu entfallen. Für Besitzer der Klassen CE und D ergibt sich dadurch aber keine Einschränkung ihrer Berechtigung, sie dürfen aufgrund des § 3 Abs. 3 Z 3 FSG auch Fahrzeuge der Klasse D1E mit der Lenkberechtigung für die Klassen CE und D lenken. Die Änderung bedeutet nur, dass Personen, die im Besitz von Klasse CE und D1 sind, nicht auch Fahrzeuge der Klasse D1E lenken dürfen.

Zu Z 6 (§ 2 Abs. 4):

Im Rahmen der 15. FSG-Novelle ist in § 2 Abs. 1 Z 5 lit. b die Wortfolge „mit einer Leistung von mehr als 15 kW“ entfallen. Konsequenterweise muss sie daher auch in dieser Bestimmung entfallen, die auf § 2 Abs. 1 Z 5 lit. b verweist.

Zu Z 7 (§ 3 Abs. 3):

Redaktionelle Änderung aufgrund geänderter Ministerienbezeichnung.

Zu Z 8 (§ 4a Abs. 6a):

Es wurden seitens der beteiligten Institutionen der Mehrphasenkommission Vorschläge vorgelegt, um die Qualität und Effektivität der Zweiten Ausbildungsphase zu sichern. Ein wesentlicher Verbesserungsvorschlag ist die in dieser Bestimmung verankerte Ausstattung der Mehrphasenkommission mit Kontrollbefugnissen gegenüber den ermächtigten Institutionen in jenen Bereichen (Instruktoren, Übungsplätze) in denen sie die Ermächtigungen erteilt. Damit notwendig verbunden ist die gesetzliche Regelung eines Betretungsrechtes und Mitwirkungspflicht der Institutionen sowie eine Sanktion im Falle der Weigerung.

Zu den Z 9 und 51 (5 Abs. 2 und § 41a Abs. 12):

Diese Ergänzungen hinsichtlich des Wohnsitzbegriffes sind zwecks vollständiger Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG erforderlich. Da der Wohnsitzbegriff daher in bestimmten Fällen anders zu beurteilen ist, ist für jene Fälle, in denen die Beurteilung nach der neuen Definition keinen Wohnsitz mehr in Österreich ergibt, eine Übergangsbestimmung zu treffen.

Zu Z 10 und 51 (§ 6 Abs. 1 und § 41a Abs. 13):

Art. 4 Abs. 3 lit. c sublit. ii der Richtlinie 2006/126/EG sieht ein Mindestalter für das Lenken von dreirädrigen Kraftfahrzeugen mit Klasse A von 21 Jahren vor. Da dies mit der 14. FSG-Novelle nicht umgesetzt wurde ist es nunmehr nachzuholen. Da der Lenker aber im Besitz der richtigen Lenkberechtigungsklasse (nämlich der Klasse A) ist, kann eine Übertretung dieser Bestimmung nicht dazu führen, dass der Betreffende ohne gültige Lenkberechtigung unterwegs ist. Überdies wäre diese Sanktion übermäßig hart. Daher ist klarzustellen, dass diese Übertretungen nicht nach § 1 Abs. 3 zu behandeln und zu bestrafen sind. Weiters ist es erforderlich, eine Übergangsregelung zu schaffen, damit nicht jene Lenker, die das Mindestalter noch nicht erfüllen, aber bereits vor dem Inkrafttreten dieser neuen Regelung die Lenkberechtigungsklasse A besessen haben, nunmehr strafbar wären.

Zu den Z 11, 25 und 35 (§ 7 Abs. 5, § 17 Abs. 2 und § 26 Abs. 5):

Zu § 26 Abs. 5:

Es besteht derzeit ein gewisses Spannungsverhältnis zwischen den Entzugsbestimmungen des § 26 Abs. 2 und der Definition der erstmaligen Übertretung in 26 Abs. 5. Während § 26 Abs. 2 für die Abstufung der Entziehungsdauer wegen erstmaligen oder wiederholtem Delikt auf die Begehung des Deliktes abstellt, stellt Abs. 5 für die Definition eines erstmaligen Deliktes auf die Tilgung von früheren Übertretungen ab. Da die Tilgungsfrist aber nicht ab der Begehung, sondern ab der Rechtskraft des Strafbescheides läuft, kann es zu problematischen Fällen kommen, etwa in jenen Fällen in denen zwei gleichartige Geschwindigkeitsdelikte in einem Abstand von etwas mehr als fünf Jahren begangen wurden. Da die Delikte nicht innerhalb von fünf Jahren begangen wurden ist § 26 Abs. 2 Z 2 nicht anwendbar, aber da das erste Delikt (etwa infolge der Erhebung eines Rechtsmittels) möglicherweise noch nicht getilgt ist, kann § 26 Abs. 2 Z 1 mangels Erstmaligkeit nicht angewendet werden. Daher sind die beiden Fristenläufe gleichzuschalten und es ist hinsichtlich der Erstmaligkeit auf fünf Jahre nach der Begehung abzustellen.

Zu § 7 Abs. 5:

Diese Fallkonstellation zeigt die Notwendigkeit auf, eine einheitliche Regelung für die Wertung aller Entzugsdelikte zu schaffen, weshalb in § 7 Abs. 5 anstatt der Tilgung (die sich wie gesagt auf die Rechtskraft bezieht) auf eine Frist fünf Jahre nach Begehung abgestellt wird.

Zu § 17 Abs. 2:

Ebenso ist die Löschungsvorschrift entsprechend anzupassen.

Die Vormerkdelikte werden nach wie vor aus Rechtssicherheitsgründen nach der Rechtskraft eingetragen und folglich hat § 17 Abs. 2 Z 5 unverändert zu bleiben.

Zu den Z 12, 13, 14, 22, 32 und 47 (§ 8 Abs. 2, § 8 Abs. 5a, § 8 Abs. 6, § 16a Abs. 1 Z 14, § 24 Abs. 5 und § 36 Abs. 2):

Diese Neuregelungen stellen die gesetzliche Grundlage für die geplante Verordnung betreffend Verkehrspsychologie dar. Es soll künftig nur mehr ermächtigte Einrichtungen geben, die sowohl verkehrspsychologische Untersuchungen als auch Nachschulungen anbieten dürfen. Weiters soll das Ermächtigungsverfahren für ermächtigte Einrichtungen, das verkehrspsychologische Personal und Ausbilder verbessert werden, indem die fachliche Beurteilung der Qualifikationen an den verkehrspsychologischen Koordinationsausschuss ausgelagert wird. Nur im Fall von Säumnis oder negativen Entscheidungen des Ausschusses hat die Behörde tätig zu werden. Diese Vorgangsweise hat sich schon bei der Mehrphasenkommission

bewährt und soll auch in diesem Bereich eingeführt werden. Auch die Verordnungsermächtigungen sind entsprechend anzupassen bzw. zu ändern.

Zu den Z 15 und 31 (§ 10 Abs. 3 und § 23 Abs. 3a):

Die derzeitige Bestimmung des 23 Abs. 3a hat zu entfallen, da eine Regelung des gleichen Inhaltes in § 15 Abs. 3 letzter Satz zu finden ist. Diese Redundanz ist zu beseitigen. Dafür ist eine Regelung für die häufig auftretende Problematik einzuführen, wenn ein Nicht-EWR-Führerschein in eine österreichische Lenkberechtigung umgetauscht werden soll. Die bislang vorherrschende mühsame Behördenpraxis, wonach im Einzelfall geprüft wird, ob trotz Fristablauf des ausländischen Führerscheines die Lenkberechtigung noch aufrecht ist oder nicht, soll durch eine einheitliche klare Regelung ersetzt werden, die diese Überprüfungen entbehrlich macht. Künftig ist – unabhängig um welchen Nicht-EWR-Staat es sich handelt – bei der Vorlage eines abgelaufenen Nicht-EWR-Führerscheines eine praktische Fahrprüfung abzugeben. Da dies jedoch bei jenen Staaten, mit denen materielle Gegenseitigkeit besteht (d.h. keine praktische Fahrprüfung abzulegen ist) zu Härtefällen führen kann, ist dem Antragsteller die Möglichkeit zu geben, den Nachweis zu erbringen, dass seine ausländische Lenkberechtigung noch aufrecht ist. Diese Überprüfung ist allerdings nicht Aufgabe der Behörde. Diesfalls kann sogar ein abgelaufener Führerschein ohne praktische Fahrprüfung umgeschrieben werden, sofern das Ablaufdatum nicht länger als 18 Monate zurückliegt. Kann der Nachweis vom Antragsteller nicht erbracht werden, ist die volle Fahrprüfung (Theorie und Praxis) abzulegen aber keine Fahrshulaausbildung erforderlich. Diese Regelung korrespondiert mit dem neuen § 30 Abs. 2, der im Falle der Erteilung einer österreichischen Lenkberechtigung nach Entzug der ausländischen Nicht-EWR-Lenkberechtigung die gleichen Anforderungen stellt. Aufgrund dieser Regelung ist es notwendig auch § 10 Abs. 3 Z 2 anzupassen, da klargestellt werden soll, dass selbst bei erloschenen ausländischen Lenkberechtigungen für die Wiedererteilung in Österreich eine Fahrshulaausbildung nicht erforderlich ist.

Zu Z 16 (§ 12 Abs. 2):

Die Möglichkeit, dass eine Fahrprüfung für die Klasse C1 auch auf einem großen LKW (Klasse C) abgelegt werden kann, soll infolge der Einführung der Klasse D1 auch im Omnibusbereich gelten, d.h. Fahrprüfungen der Klasse D1 sollen auf einem Fahrzeug der Klasse D abgelegt werden dürfen.

Zu Z 17 (§ 12 Abs. 3):

Im Zuge der Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie wurden detaillierte Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge für die Klasse A1, A2 und A in der Fahrprüfungsverordnung eingefügt. Auch für die Klasse F gibt es nähere Regelungen betreffend Prüfungsfahrzeuge. Im Rahmen der 14. FSG-Novelle wurde aber verabsäumt, den § 12 Abs. 3 aufzuheben, was nun nachgeholt wird.

Zu Z 18 (§ 13 Abs. 1):

Redaktionelle Anpassung infolge Einführung eines neuen letzten Satzes in § 18a Abs. 1 und 2.

Zu den Z 19, 21, 23, 24, 41, 44 und 46 (§ 16 Abs. 3, § 16a Abs. 1 Z 11, § 16b Abs. 3a und 4a, § 34a Abs. 4 und § 34b Abs. 7 und 8):

Infolge interner Umorganisationen im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie werden die Aufgaben betreffend Aus- und Weiterbildung der Fahrprüfer sowie die Auditierung nicht mehr von der Bundesanstalt für Verkehr besorgt, sondern direkt im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Daher sind die derzeitigen Verweise auf die Bundesanstalt für Verkehr entsprechend anzupassen.

Zu Z 20 (§ 16 Abs. 3a):

Es wird eine Rechtsgrundlage für die Anbindung des Führerscheinregisters an das Europäische Führerscheinnetzwerk geschaffen, was die Voraussetzung dafür ist, dass staatenübergreifende Führerscheinanfragen möglich sind.

Zu Z 26 (§ 17a Abs. 1):

Es handelt sich lediglich um die Klarstellung, dass auch jede der genannten Klassen auch für sich alleine befristet ist und das „und“ nicht im Sinne einer Kumulation zu verstehen ist.

Zu Z 27 (§ 20 Abs. 2):

Die gesamte Regelung der lit. b findet keine Deckung in der EU-Führerscheinrichtlinie und muss auf den in der Führerscheinrichtlinie vorgesehenen Umfang reduziert werden, nämlich auf die Fälle der Reparatur und Wartungsarbeiten. Wie bei § 2 Abs. 1 Z 9 lit. c gibt es auch in diesem Fall keine Übergangsbestimmung für die Wahrung der bestehenden Rechte, weshalb nach Inkrafttreten sofort der neue – reduzierte – Berechtigungsumfang gilt.

Zu Z 28 (§ 20 Abs. 3):

Es wird die irrtümliche Einfügung der Klasse D1 und D1E beseitigt. Es war nicht beabsichtigt für diese Klassen einen Erste Hilfe Kurs zu verlangen, es ist auch in den korrespondierenden Bestimmungen des § 3 Abs. 1 Z 5 und § 6 Abs. 1 der FSG-Durchführungsverordnung nicht vorgesehen und wird derzeit auch für die Klasse D1 und D1E nicht verlangt. Somit handelt es sich um eine Klarstellung.

Zu Z 29 (§ 20 Abs. 3 Z 1):

Redaktionelle Anpassung infolge Entfalles des Abs. 2 Z 4 lit. c.

Zu Z 30 (§ 20 Abs. 4):

Vor der 14. FSG-Novelle galt die 0,1 Promillegrenze für die Klasse C nur für das Lenken von Kraftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 7500 kg. Diese wurde bei der Neugestaltung des § 20 im Rahmen der 14. FSG-Novelle irrtümlich nicht übernommen und wird nun wieder eingefügt.

Zu Z 36 (§ 30 Abs. 2 erster Satz):

Die in dieser Bestimmung verwendete Wendung „ausländischen EWR-Führerscheines“ ist irreführend und soll klargestellt werden. Die seinerzeitige Annahme, es gäbe im EWR nur eine Lenkberechtigung die durch einzelstaatliche Führerscheine verkörpert wird, ist nicht praktikabel und damit unhaltbar, was auch im Wortlaut des § 30 Abs. 2 zum Ausdruck kommen soll.

Zu Z 37 (§ 30 Abs. 2):

Nachdem im Zuge der 14. FSG-Novelle in diese Bestimmung auch Nicht-EWR-Lenkberechtigungen aufgenommen wurden, ist die im dritten Satz bisher enthaltene Regelung, wonach anlässlich der Entziehung der Lenkberechtigung (nur) ein Antrag auf Ausstellung eines österreichischen Führerscheines zu stellen ist, unzureichend. Es ist diesbezüglich zwischen EWR- und Nicht-EWR-Lenkberechtigungen zu unterscheiden. Für EWR-Lenkberechtigungen kann die bisherige Regelung bestehen bleiben, Nicht-EWR-Lenkberechtigungen sind dem Umschreibeverfahren nach § 23 zu unterwerfen. Ist die Nicht-EWR-Lenkberechtigung hingegen erloschen, ist eine Wiedererteilung zu beantragen, wobei in diesem Fall die theoretische und praktische Fahrprüfung abzulegen sind, jedoch keine Fahrschulausbildung erforderlich ist. Diese Regelung korrespondiert mit dem neuen § 23 Abs. 3a hinsichtlich der Umschreibung von abgelaufenen Nicht-EWR-Lenkberechtigungen.

Zu Z 38 (§ 30a Abs. 2):

Redaktionelle Änderung

Zu Z 39 (§ 32a Abs. 6):

Redaktionelle Änderung, infolge der Umgestaltung des § 20 und § 21 in der 14. FSG-Novelle findet sich die Promilleregulation nunmehr in § 20 Abs. 4.

Zu Z 40 (§ 33 Abs. 3):

Es wird klargestellt, dass das Verwenden einer Verlustanzeige in Verbindung mit dem Internationalen Führerschein zum Lenken von Kraftfahrzeugen auf das österreichische Bundesgebiet beschränkt ist.

Zu Z 42, 43 und 51 (§ 34b Abs. 2 und 3 und § 41a Abs. 14):

Anhang IV Z 2.2. der Richtlinie 2006/126/EG verlangt, dass der Fahrprüfer im Besitz derjenigen Lenkberechtigungsklasse ist, die er selbst zu prüfen beabsichtigt. Somit ist die in § 34b Abs. 2 Z 2 vorgesehene Ausnahme für die Klasse D nicht zulässig und hat zu entfallen. In Abs. 3 des § 34b ist folglich klarzulegen, dass eine Kategorie eines Fahrprüfers für die Klasse DE besteht. Weiters ist in der Übergangsvorschrift des § 41 a Abs. 14 auf die in Punkt 5.1. des Anhanges IV der EU-Richtlinie vorgesehene Regelung der erworbenen Rechte Bezug zu nehmen. Fahrprüfer die vor dem 19.1.2013 bereits die Klasse D geprüft haben, ohne diese Klasse zu besitzen, dürfen dies weiterhin tun, während jenen Prüfern, die diese Prüferechtigung erst danach erworben haben, eine Frist von 6 Monaten gewährt wird, um die Lenkberechtigungsklasse D zu erwerben.

Zu Z 45 (§ 34b Abs. 8):

Eine weitere Verpflichtung aus Anhang IV der Richtlinie (Punkt 4.1.3.), die nachzuholen ist, ist die jährliche Überprüfung der Fahrprüfer. Dies soll im Sinne der Erhebung einer Fahrprüferstatistik umgesetzt werden, die für jeden Prüfer die Zahl der absolvierten Fahrprüfungen und die Prüfungsergebnisse ausweist.

Zu Z 48 (§ 37 Abs. 6):

Die Mitführverpflichtung diverser Dokumente bei Ausbildungsfahrten findet sich nun nicht mehr im FSG, sondern im § 122 Abs. 6 KFG. Der Verweis auf § 19 Abs. 5 geht daher ins Leere und hat zu entfallen. Im KFG gibt es keine dem § 37 Abs. 6 korrespondierende Sonderbestimmung, weshalb die allgemeinen Regelungen des VStG hinsichtlich Organmandat anzuwenden sind.

Zu Z 49 (§ 40 Abs. 5):

Anpassung des Verweises.

Zu Z 50 (§ 41a Abs. 9):

Vor dem 19.1.2013 gab es Fahrprüfer ausschließlich für Klasse B. Seit diesem Datum werden Fahrprüfer aus praktischen Überlegungen nur mehr für die Klassen B und BE gemeinsam bestellt. Da § 34b Abs. 1 aber für diese Prüfer jedenfalls auch den Besitz auch der Klasse BE vorschreibt, müssen die „Altprüfer“ diese Klasse innerhalb einer großzügigen Übergangsfrist bis Ende 2018 erwerben.“

Zu Z 52 (§ 44 Abs. 4):

Die Vollziehung der gebührenrechtlichen Regelungen gehen infolge der Umgestaltung der §§ 20 und 21 zur Zeit ins Leere und sind richtigzustellen.

Zu Z 53 (§ 43 Abs. 23):

Für jene Regelungen, für die eine Übergangsbestimmung erforderlich ist, ist auch eine Inkrafttretensregelung notwendig. Außerdem ist für die neu zu besuchenden Seminare in der Motorradausbildung eine gewisse Vorlaufzeit einzuplanen und daher eine Inkrafttretensbestimmung erforderlich.