

Vorblatt

Problem:

Es gibt Vorschläge, verschiedene Regelungen im Fahrschulbereich im Sinne von Deregulierung zu vereinfachen. Die Projekte Verwaltungslasten senken für Unternehmen und für Bürger sehen Maßnahmen auch im Bereich des KFG vor. Die Richtlinie 2006/26/EG verlangt die Schaffung eines Risikoeinstufungssystems für Unternehmen.

Ziel:

Umsetzung der Vereinfachungsvorschläge, Deregulierung im Fahrschulbereich, Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Senkung der Verwaltungslasten aus Informationsverpflichtungen. Verankerung eines Risikoeinstufungssystems für Unternehmen.

Inhalt/Problemlösung:

Mit der vorliegenden Novelle soll die Grundlage für eine § 57a-Begutachtungsplakettendatenbank geschaffen werden. In dieser Datenbank sollen auch die Gutachten über die wiederkehrende Begutachtung abgelegt und für die Zulassungsstellen abrufbar werden. Dadurch entfällt die Vorlage der Papierversion im Zuge eines Zulassungsvorganges.

Das von der Richtlinie 2006/26/EG verlangte Risikoeinstufungssystem für Unternehmen wird im KFG verankert.

Im Fahrschulbereich soll die behördliche Zustimmung bei Änderungen der Schulfahrzeuge entfallen. Die Bestimmungen über die Wiederholungen der Lehrbefähigungsprüfung werden großzügiger gestaltet und die Möglichkeiten für die Behörde im Rahmen der Fahrschulinspektion werden ausgedehnt und verbessert.

Das System der Bewilligung von Übungsfahrten (§ 122) wird gänzlich neu gefasst. Dabei entfällt die bisher vorgesehene Bewilligung für den Begleiter, was mit einem Entfall der Verwaltungslasten in diesem Bereich verbunden ist. Die Bewilligung soll in Zukunft der Bewerber um eine Lenkberechtigung erhalten. Für diesen ist das aber keine Mehrbelastung, da er sowieso in eine Fahrschule gehen muss und nunmehr der Antrag über die Fahrschule eingebracht werden kann.

Dieses neue, einfachere Bewilligungsverfahren wird auch in den Bestimmungen des § 19 FSG über die vorgezogene Lenkberechtigung der Klasse B berücksichtigt.

Weiters werden schärfere Maßnahmen bei festgestellten Manipulationen von Kontrollgeräten vorgesehen. Einerseits soll die Weiterfahrt verhindert werden können, andererseits sollen die Manipulationseinrichtungen für verfallen erklärt werden.

Außerdem werden im Rahmen der 15. FSG-Novelle noch einige notwendige Änderungen und redaktionelle Klarstellungen im FSG vorgenommen, die für die Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie erforderlich sind.

Alternativen:

Keine

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

Finanzielle Auswirkungen:

Teile des Entwurfes haben finanzielle Auswirkungen für die Gebietskörperschaften. Im Übrigen siehe dazu im allgemeinen Teil der Erläuterungen.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine

– – Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Folgende Regelungen haben Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

-- Durch die Änderung des § 37 Abs. 2 und die Schaffung einer Begutachtungsplakettendatenbank ist es in Zukunft nicht mehr erforderlich eine Papierversion des Begutachtungsformblattes (letztes Gutachten) im Zuge einer Zulassung in der Zulassungsstelle vorzulegen. Damit ist eine Erleichterung bei der Zulassung verbunden. Im Maßnahmenkatalog betreffend Reduzierung von Verwaltungslasten ist diese Maßnahme mit 1,9 Millionen Euro bewertet.

-- Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Bürger:

Folgende Regelungen haben Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Bürger:

-- Durch die Änderung des § 37 Abs. 2 und die Schaffung einer Begutachtungsplakettendatenbank ist es in Zukunft nicht mehr erforderlich eine Papierversion des Begutachtungsformblattes (letztes Gutachten) im Zuge einer Zulassung in der Zulassungsstelle vorzulegen. Damit ist eine Erleichterung bei der Zulassung verbunden. Im Maßnahmenkatalog betreffend Reduzierung von Verwaltungslasten für Bürger ist mit dieser Maßnahme eine quantitative Entlastung von insgesamt ca. 50 000 Stunden verbunden.

-- Die Änderung des Systems der Bewilligung von Übungsfahrten (§ 122) führt zu einer Reduktion der Verwaltungslasten. Da die bisher vorgesehene Bewilligung für den Begleiter entfällt, entfällt auch der damit verbundene Aufwand für die Antragstellung bei der Behörde. Somit entfallen auch die daraus resultierenden Verwaltungslasten für die Begleiter. Die Bewilligung soll in Zukunft der Bewerber um eine Lenkberechtigung erhalten. Für diesen ist das aber keine Mehrbelastung, da er sowieso in eine Fahrschule gehen muss und nunmehr der Antrag über die Fahrschule eingebracht werden kann. Weiters entfallen auch einzelne Datenerfordernisse, wie zB die Eintragung der Fahrgestellnummer des oder der Ausbildungsfahrzeuge. Im Maßnahmenkatalog betreffend Reduzierung von Verwaltungslasten für Bürger ist mit dieser Maßnahme eine quantitative Entlastung von insgesamt ca. 50 000 Stunden verbunden.

-- Analog zu den Änderungen betreffend Übungsfahrtbewilligung werden auch Vereinfachungen bei der Bewilligung von Ausbildungsfahrten in § 19 FSG vorgenommen. Auch hier entfällt die Bewilligung für den Begleiter. Im Maßnahmenkatalog betreffend Reduzierung von Verwaltungslasten für Bürger ist mit dieser Maßnahme eine quantitative Entlastung von insgesamt ca. 50 000 bis 100.000 Stunden verbunden.

-- Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant.

-- Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine

-- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgeschlagenen Regelungen stehen nicht im Widerspruch zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Mit der vorliegenden 31. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz soll insbesondere die Grundlage für eine § 57a-Begutachtungsplakettendatenbank geschaffen werden. In dieser Datenbank sollen auch die Gutachten abgelegt und für die Zulassungsstellen abrufbar werden. Dadurch entfällt die Vorlage der Papierversion im Zuge eines Zulassungsvorganges.

Die Fahrzeugkategorie „Invalidenkraftfahrzeug“ soll entfallen, da sie nicht mehr zeitgemäß und auch in den EU-Betriebserlaubnisrichtlinien nicht vorgesehen ist.

Im Fahrschulbereich soll die behördliche Zustimmung bei Änderungen der Schulfahrzeuge entfallen. Die Bestimmungen über die Wiederholungen der Lehrbefähigungsprüfung werden großzügiger gestaltet und die Möglichkeiten für die Behörde im Rahmen der Fahrschulinspektion werden ausgedehnt und verbessert.

§ 122 betreffend Übungsfahrtbewilligung wird gänzlich neu gefasst. Dabei entfällt die bisher vorgesehene Bewilligung für den Begleiter und es soll der Bewerber um die Lenkberechtigung die Bewilligung erhalten.

Weiters werden schärfere Maßnahmen bei festgestellten Manipulationen von Kontrollgeräten vorgesehen. Einerseits soll die Weiterfahrt verhindert werden können, andererseits sollen die Manipulationseinrichtungen für verfallen erklärt werden.

Im FSG wird § 19 hinsichtlich der Bewilligung von Ausbildungsfahrten an das neue System des § 122 KFG angepasst. Daneben werden noch einige notwendige Änderungen im Zuge der Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie vorgenommen wie etwa die Gleichstellung von Autofahrerclubs mit den Fahrschulen bei der Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse AM. Die Autofahrerclubs sollen daher auch an das FSR angebunden werden, was die Änderung der Bestimmungen über das Führerscheinregister erforderlich macht.

Finanzielle Auswirkungen:

Folgende Regelungen haben finanzielle Auswirkungen für die Gebietskörperschaften:

-- Die Regelung des § 106 Abs. 10a, wonach mit Doppelstock-Omnibussen ohne gänzlich geschlossenem Dach Personen auf dem oberen Fahrgast-Deck nur befördert werden dürfen, wenn der Landeshauptmann eine Bewilligung dazu erteilt hat, könnte zu Aufwand für die Länder führen. Jedoch lässt sich dieser nicht konkret bemessen, da nicht abgeschätzt werden kann, ob überhaupt bzw. wie häufig derartige Anträge gestellt werden.

-- Die Regelung des § 112 Abs. 4, wonach keine Zustimmung der Behörde zu einer angezeigten Änderung der Schulfahrzeuge mehr erforderlich ist, führt zu einer geringfügigen Entlastung der Behörden. Diese lässt sich aber nicht exakt beziffern, da sie von der Anzahl der angezeigten Änderungen der Schulfahrzeuge abhängt. Das kann von Fahrschule zu Fahrschule und von Behörde zu Behörde stark divergieren.

-- Die Änderung des § 122 geht auf eine Anregung der Länder zurück und führt zu einer Reduktion des Verwaltungsaufwandes. Das bisherige Bewilligungsverfahren für den Begleiter entfällt komplett. In Zukunft soll der Bewerber um die Lenkberechtigung die Bewilligung erhalten. Das lässt sich für die Behörde einfacher abwickeln, da der Antrag über die Fahrschule eingebracht werden kann. Somit muss die Behörde keine Daten mehr erfassen. Die Überprüfung, ob beim Begleiter die Voraussetzungen gegeben sind, kann über das Führerscheinregister erfolgen.

Aus den im Führerscheinregister gespeicherten Daten ergibt sich, dass im Durchschnitt der letzten 3 Jahre jährlich ca. 50.000 Übungsfahrtbewilligungen für Begleiter für ca. 39.000 Bewerber um eine Lenkberechtigung erteilt worden sind (es konnten bis zu zwei Begleiter eine Bewilligung für einen Bewerber erhalten).

Aus der Umstellung des Systems und Erteilung der Bewilligung für den Bewerber ergibt sich, dass jährlich ca. 11.000 Bewilligungen weniger erteilt werden müssen. Derzeit werden solche Anträge in der Regel von C-Bediensteten bearbeitet. Pro Antrag ist ein zeitlicher Aufwand von ca. 30 bis 40 Minuten anzunehmen. Bei einem zugrunde gelegten Stundenaufwand von 24,027 Euro ergibt das eine Reduktion von 176.200 Euro.

Weiters führt die Antragstellung über die Fahrschule, die bereits die Daten des Bewerbers erfasst, und die Überprüfung des Begleiters über das Führerscheinregister zu einer beschleunigten Abwicklung des Verfahrens von ca. 10 Minuten. Die Beschleunigung des Verfahrens in 39.000 Fällen ergibt eine Einsparung von insgesamt 156.175 Euro. Insgesamt somit 332.373 Euro.

Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass für die 11.000 Verfahren weniger auch keine Gebühren und Verwaltungsabgaben entrichtet werden. Das ergibt hinsichtlich der Verwaltungsabgaben (13. Euro) ein Minus von 143.000 Euro für die Behörden und hinsichtlich der Gebühren (14,30) ein Minus von 157.300 Euro für den Bund.

-- Die vorigen Ausführungen zu § 122 KFG gelten im Prinzip auch für die Änderungen und Vereinfachungen betreffend die Bewilligung von Ausbildungsfahrten gemäß § 19 FSG.

Bei L17 stehen ca. 45.000 Ausbildungsfahrtbewilligungen ca. 31.000 Bewerbern pro Jahr gegenüber.

Aus der Umstellung des Systems und Erteilung der Bewilligung für den Bewerber ergibt sich somit, dass jährlich ca. 14.000 Bewilligungen weniger erteilt werden müssen. Derzeit werden solche Anträge in der Regel von C-Bediensteten bearbeitet. Pro Antrag ist ein zeitlicher Aufwand von ca. 30 bis 40 Minuten anzunehmen. Bei einem zugrunde gelegten Stundenaufwand von 24,027 Euro ergibt das eine Reduktion von rd. 224.252 Euro.

Weiters führt die Antragstellung über die Fahrschule, die bereits die Daten des Bewerbers erfasst, und die Überprüfung des Begleiters über das Führerscheinregister zu einer beschleunigten Abwicklung des Verfahrens von ca. 10 Minuten.

Die Beschleunigung des Verfahrens in 31.000 Fällen ergibt eine Einsparung von insgesamt rd. 124.140 Euro. Insgesamt somit ca. 348.392 Euro.

Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass für die 14.000 nunmehr entfallenden Verfahren auch keine Gebühren und Verwaltungsabgaben entrichtet werden. Das ergibt hinsichtlich der Verwaltungsabgaben (6,50 Euro) ein Minus von 91.000 Euro für die Behörden und hinsichtlich der Gebühren (14,30) ein Minus von 200.200 Euro für den Bund.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ("Kraftfahrwesen").

Besonderer Teil

Artikel 1 (31. KFG-Novelle)

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 15b):

Die Definition des Leichtmotorrades muss an die neuen Vorgaben der 3. Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG angepasst werden (Artikel 4 Z 2 lit. b).

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 18), Z 3 (§ 3 Abs. 2), Z 5 (§ 6 Abs. 2 lit. c), Z 6 (§ 6 Abs. 9), Z 9 (§ 18 Abs. 2 Z 1), Z 10 (§ 19 Abs. 1), Z 27 (§ 94) und Z 58 (§ 132 Abs. 29 Z 2):

Die Kategorie der Invalidenkraftfahrzeuge, wie in § 2 Abs. 1 Z 18 definiert, ist nicht mehr zeitgemäß. Solche Fahrzeuge fallen auch in keine der EU-Betriebserlaubnisrichtlinien. Es kann daher in Zukunft auf diese Fahrzeugkategorie ersatzlos verzichtet werden, da diese Fahrzeuge von den technischen Eckdaten her (Eigengewicht nicht mehr als 300 kg, Bauartgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h) unter die Kategorie der vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 4b (Leermasse nicht mehr als 350 kg, Bauartgeschwindigkeit nicht mehr als 45 km/h) subsumiert werden können.

Die aktuelle Zulassungsstatistik zeigt, dass derzeit lediglich elf Fahrzeuge als Invalidenkraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen sind.

Der Begriff „Invalidenkraftfahrzeug“ entfällt daher auch in den übrigen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen. So in

§ 6 Abs. 2, wonach nur eine Bremsanlage vorhanden sein muss,

§ 6 Abs. 9, wonach die Betriebsbremsanlage auch so zu betätigen sein darf, dass der Lenker die Lenkvorrichtung mit einer Hand loslassen muss,

§ 18 Abs. 2 Z 1, wonach keine Bremsleuchten erforderlich sind,

§ 19 Abs. 1, wonach keine Fahrtrichtungsanzeiger vorhanden sein müssen und

§ 94, wonach durch Verordnung weitere Erleichterungen festgelegt werden können.

Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 132 Abs. 29 Z 2 ist sichergestellt, dass bereits genehmigte oder zugelassene Invalidenkraftfahrzeuge weiterhin verwendet werden dürfen und dass solche Fahrzeuge weiterhin den bisher für sie geltenden Bestimmungen unterliegen.

Zu Z 4 (§ 4 Abs. 7a):

Es soll neben Doppelbereifung auch eine gleichwertige Bereifung zulässig sein. Damit wird klargestellt, dass auch sog. super single tires (Super Single Reifen) zulässig sind, sofern sie einer Doppelbereifung gleichwertig sind.

Gleichwertigkeit von Super Single Reifen mit einer Doppelbereifung ist bei folgenden Dimensionen von Super Single Reifen gegeben:

425/55 R19.5, 425/65 R22.5, 445/65 R22.5, 455/40 R22.5, 455/45 R22.5, 495/45 R22.5.

Bereifungen in den Dimensionen 385/55 R22.5 und 385/65 R22.5 werden nur dann als der im § 4 Abs. 7a geforderten Doppelbereifung technisch gleichwertig angesehen, wenn das Fahrzeug mit einer Luftfederung ausgestattet ist.

Zu Z 7 (§ 14 Abs. 6c):

In der ECE-Regelung Nr. 48 ist die Anbringung von auffälligen Markierungen im Sinne der ECE-Regelung Nr. 104 für bestimmte Fahrzeuge und Anhänger nunmehr verbindlich vorgeschrieben. Die Richtlinie 2007/35/EG zur Anpassung der Richtlinie 76/756/EWG über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt verweist auf die ECE-Regelung Nr. 48. Durch die 53. KDV-Novelle, BGBl. II Nr. 275/2007 wurde die Richtlinie 2007/35/EG bereits in § 10 Abs. 7 KDV verankert. Nunmehr soll auch im KFG eine ausdrückliche Regelung betreffend die Anbringung von auffälligen Markierungen an bestimmten Fahrzeugen erfolgen.

Zu Z 8 (§ 16 Abs. 5 und 6):

Durch Änderung der einschlägigen ECE-Regelung sind für Anhänger der Klassen O2, O3 und O4 auch Rückfahrscheinwerfer verbindlich. Das wird im neuen § 16 Abs. 5 umgesetzt.

Hinsichtlich § 16 Abs. 6 betreffend Anbringung von auffälligen Markierungen an bestimmten Anhängern wird auf die Ausführungen zu Z 7 (§ 14 Abs. 6c) verwiesen.

Zu Z 11 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit. d):

Gemäß der mit Art. 30 des 2. Stabilitätsgesetzes 2012 (2. StabG 2012), BGBl. I Nr. 35, erfolgten Änderung des Waffengesetzes 1996 wird der derzeit im BMI/S II beim Bundeskriminalamt angesiedelte Entminungsdienst mit Wirkung vom 1. Jänner 2013 in den Vollzugsbereich des BMLVS übergeführt. Dem Entminungsdienst kommt gemäß § 42 Abs. 5 des Waffengesetzes 1996 (WaffG), BGBl. I Nr. 12/1997 idF BGBl. I Nr. 35/2012, die Aufgabe der Sicherung, des Transports, der Verwahrung und der allfälligen Vernichtung von aufgefundenem Kriegsmaterial zu. Die Fahrzeuge des Entminungsdienstes sind derzeit als Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, von § 20 Abs. 1 Z 4 lit. a KFG 1967 erfasst und zur Führung von Blaulicht berechtigt.

Ab 1. Jänner 2013 sind diese Fahrzeuge Heeresfahrzeuge und damit vom bisherigen „Blaulichttatbestand“ nicht mehr umfasst. Nachdem für die Erfüllung des gesetzlichen Auftrages des Entminungsdienstes die Führung von Sondersignalanlagen weiterhin unabdingbar ist, werden die Fahrzeuge des Entminungsdienstes in die taxative Aufzählung des § 20 Abs. 1 Z 4 lit. b, welcher bestimmte Heeresfahrzeuge umfasst, aufgenommen.

Zu Z 12 (§ 22 Abs. 6):

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. In § 22 Abs. 6 muss der Verweis auf § 20 Abs. 1 lit. d richtiggestellt werden auf § 20 Abs. 1 Z 4.

Zu Z 13 (§ 24 Abs. 5a) und Z 14 (§ 24a Abs. 6a):

Da es sich bei den Ermächtigungsbestimmungen der §§ 24 und 24a um Regelungen handelt, die den Bestimmungen des § 57a vergleichbar sind, sollen auch Bestimmungen über regelmäßige Überprüfungen der ermächtigten Stellen, die Möglichkeit des Landeshauptmannes, Anordnungen zur Behebung von Mängeln zu treffen sowie den Ausschluss bestimmter Personen von diesen Tätigkeiten verfügen zu können, wie sie in § 57a enthalten sind, aufgenommen werden.

Zu Z 15 (§ 28a Abs. 6) und Z 16 (§ 28b Abs. 1 und 5):

Die Richtlinie 96/96/EG wurde durch die Richtlinie 2009/40/EG abgelöst. Der Verweis auf die Richtlinie muss daher angepasst werden.

Zu Z 17 (§ 37 Abs. 2 lit. h):

Hier wird ergänzt, dass die Vorlage des letzten Gutachtens nicht mehr erforderlich ist, wenn das Gutachten bereits in der Datenbank gespeichert ist. Dann kann die Zulassungsstelle direkt darauf zugreifen.

Zu Z 18 (§ 39 Abs. 1):

Fahrzeuge können im Sinne der Richtlinie 97/27/EG eine EG-Betriebserlaubnis erhalten, auch wenn sie die Abmessungen des § 4 Abs. 6 überschreiten.

Artikel 7 der Richtlinie 97/27/EG lautet:

„Abweichend von Artikel 2 und Anhang I Abschnitt 7.3 und ohne dass die Anforderungen des Anhangs I Abschnitt 7.6 eingehalten zu sein brauchen, können die Mitgliedstaaten für Fahrzeuge, deren Abmessungen die in diesen Bestimmungen vorgeschriebenen Werte überschreiten, eine Genehmigung erteilen. Die Einzelheiten der Abweichung sind in den Typgenehmigungsbogen des Anhangs III aufzunehmen; Artikel 3 findet Anwendung.“

Artikel 3 lautet:

„Ein Mitgliedstaat kann jedoch die Erteilung der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Fahrzeugtyp verweigern oder den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder Benutzung eines Fahrzeugs verweigern oder untersagen oder seine Konformitätsbescheinigung als nicht dem Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG entsprechend einstufen oder eine Beschränkung auf den Transport von unteilbaren Ladungen aussprechen, wenn auf das nach der vorliegenden Richtlinie genehmigte Fahrzeug die Ausnahmebestimmung des Artikels 7 angewandt wurde und wenn die Ausnahme im Widerspruch zu den in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden einzelstaatlichen Anforderungen steht.“

Für solche Fahrzeuge mit EG-Typgenehmigung geht der bisherige erste Satz des § 39 Abs. 1 ins Leere („... Fahrzeuge, die unter der Bedingung genehmigt wurden,“).

In einer EG-Typgenehmigung gibt es keine Bedingungen. Diese Überschreitung geht lediglich hinsichtlich der Länge und Breite aus dem COC-Papier hervor, die Höhe braucht bei der Klasse N3 nicht eingetragen zu werden. Sonst gibt es nirgends einen Hinweis auf die Überschreitung, da der Typgenehmigungsbogen, auf den in Art. 7 verwiesen wird, nicht in den EG-Typgenehmigungsunterlagen enthalten ist, die den anderen Mitgliedstaaten übermittelt werden.

Es muss daher die Verpflichtung zur Routengenehmigung und zur eingeschränkten Zulassung davon abhängig gemacht werden, dass das Fahrzeug die Abmessungen des § 4 überschreitet.

§ 39 Abs. 1 wird daher ergänzt, dass die Bestimmungen über die eingeschränkte Zulassung auch für Fahrzeuge mit EG-Betriebserlaubnis (EG-Typgenehmigung) gelten, wenn die Abmessungen die Höchstgrenzen des § 4 Abs. 6 überschreiten.

Zu Z 19 (§ 41 Abs. 3):

Bisher war die Ausstellung einer Zweitausfertigung eines Zulassungsscheines auf Anhänger und Mietfahrzeuge beschränkt. Da es auch weitere sinnvolle Anwendungsfälle geben kann, zB wenn ein Fahrzeug von mehreren Personen genutzt wird, soll die Möglichkeit, eine Zweitausfertigung zu erhalten, generell offen sehen.

Zu Z 20 (§ 45 Abs. 6):

Da bei neueren Fahrzeugen im Zulassungsschein nur mehr die 17-stellige Fahrzeugidentifizierungsnummer eingetragen ist, erhöht das den Aufwand bei Führung des Nachweises über Probefahrten. Es soll daher ausreichen, wenn nur die letzten sieben Stellen der Fahrzeugidentifizierungsnummer in diesen Nachweis eingetragen werden.

Zu Z 21 (§ 49 Abs. 3 Z 3):

Die Möglichkeit der Verwendung von roten Deckkennzeichentafel wird für weitere Anwendungsfälle erweitert. Es werden nicht mehr bloß an der Anhängerkupplung montierte Fahrradträger erfasst, sondern generell alle Arten von Lastenträgern, die auf der Anhängerkupplung des Kraftfahrzeuges montiert werden. Weiters werden auch am Fahrzeugheck montierte abnehmbare Ladekräne oder auf der Rückseite von Omnibussen montierte Schikörbe, die die eigentliche Kennzeichentafel verdecken, erfasst.

Zu Z 22 (§ 49 Abs. 6 Z 2):

Es werden in der Z 2 auch die Transportkarren ergänzt. Diese benötigen nur eine Kennzeichentafel hinten.

Zu Z 23 (§ 57a Abs. 2b):

Derzeit wird das System des Bildungspasses von der Innung der Kfz-Techniker verwaltet. Der sog. § 57a-Bildungspass, aus dem die persönliche Eignung der Personen und die jeweiligen Aus- und Weiterbildungen ersichtlich sind, hat sich sehr bewährt. Dieses System soll nunmehr auf eine elektronische Basis gestellt und dem Landeshauptmann Einsichtsrechte zugestanden werden. Daher ist es erforderlich, eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage dafür zu schaffen und im Gesetz exakt festzulegen, welche personenbezogenen Daten erfasst werden dürfen.

Zu Z 24 (§ 57a Abs. 3 Z 2):

Es soll ausdrücklich klargestellt werden, dass auch historische Anhänger unter die zweijährige Begutachtungsfrist fallen.

In der Z 1 wird nur von historischen Kraftfahrzeugen gesprochen. Daher wird Z 2 betreffend Anhänger ergänzt, dass die Ausnahme (spezielle Regelung in Z 4 betreffend historische Fahrzeuge) auch für historische Anhänger gilt.

Zu Z 25 (§ 57a Abs. 10):

Da in Zukunft die Statistik Austria aufgrund der Änderung des Bundesstatistikgesetzes keinerlei Statistik über den Zustand der bei der § 57a Begutachtung vorgeführten Fahrzeuge führen wird, kann auch die Übermittlung von Daten an die Statistik Austria unterbleiben. Abs. 10, der eine solche Übermittlung vorgesehen hat, kann daher entfallen.

Zu Z 26 (§ 57c):

Das System der wiederkehrenden Begutachtung funktioniert seit Jahrzehnten bereits sehr gut. Nunmehr sollen einige in der derzeitigen Abwicklung nicht vermeidbare Sicherheitslücken geschlossen werden (zB gestohlene oder verlorene Plaketten, Gutachten durch eine nicht ermächtigte Stelle, ..).

Von zentraler Bedeutung dabei ist die sichergestellte und vertrauenswürdige Weitergabe, Verfügbarkeit und Abfragbarkeit der notwendigen Informationen. Eine zentrale § 57a Datenbank soll nun diese Lücken schließen. In der zentralen § 57a - Begutachtungsplakettenbank werden zu diesem Zweck alle Daten zur Sicherstellung der Korrektheit der Gutachten und der Gültigkeit der Plaketten gespeichert und verwaltet. Änderungen bei den Begutachtungsplaketten, wie die Weitergabe von einer dazu berechtigten Behörde an einen zur wiederkehrenden Begutachtung ermächtigten Betrieb, werden in der zentralen § 57a Datenbank gespeichert und können über das entsprechende Rechtesystem abgefragt werden.

Ebenso ermöglicht es die zentrale Datenbank, durch die Übermittlung der Gutachtendaten, im Bedarfsfall gesichert die Verkehrs- und Betriebssicherheit eines bestimmten Fahrzeugs zu bestimmen (z.B.: für Anmeldegutachten). Durch die Abfragemöglichkeit im Rahmen der Zulassung entfällt die Notwendigkeit, das letzte Gutachten bei der Zulassung vorzulegen. Dadurch sind Vorteile für die Bürger, aber auch für die Unternehmen (Zulassungsstellen) verbunden, da die Kontrolle des vorgelegten Papier-Gutachtens wegfällt.

Die zentrale § 57a Datenbank soll allen involvierten Personengruppen und Organisationen ermöglichen, die für sie notwendigen Informationen einzusehen und die für andere Gruppen ihrerseits notwendigen Informationen weiterzugeben.

Die Verpflichtung diese Datenbank einzurichten und zu führen betrifft die ermächtigten Plakettenhersteller.

Zu Z 28 (§ 99 Abs. 6 lit. a):

Die bisherige Bestimmung wird erweitert. Das Verwenden von gelbroten Warnleuchten soll neben Fahrzeugen im Fernmeldebau- und Fernmeldeerhaltungsdienst auch Fahrzeugen ermöglicht werden, die im Strom-, Gas- und Wasserdienst eingesetzt werden.

Zu Z 29 (§ 99 Abs. 6 lit. i):

In § 99 Abs. 6 lit. i sind noch die Verweise auf die alte Version des § 20 enthalten („§ 20 Abs. 1 lit. d“). Es erfolgt eine redaktionelle Richtigstellung auf „die in § 20 Abs. 1 Z 4 und Abs. 5 angeführt sind“.

Zu Z 30 (§ 99 Abs. 6 lit. o):

An das bmvit wurde das Problem herangetragen, dass es zur Absicherung von Teilnehmern an Radveranstaltungen auf der Straße, wie zB dem Race around Austria, wo die Teilnehmer auch in der

Nacht unterwegs sind, derzeit nicht zulässig ist, gelbrotes Warnlicht mit dem Begleitfahrzeug auszustrahlen, um die anderen Verkehrsteilnehmer besser auf die Radfahrer bzw. auf das langsam fahrende Begleitfahrzeug aufmerksam zu machen.

Daher soll in der neuen lit. o das Verwenden von gelbroten Warnleuchten auch an Fahrzeugen, die zur Absicherung von Teilnehmern an behördlich bewilligten Sportveranstaltungen auf der Straße verwendet werden, zulässig sein.

Zu Z 31 (§ 102 Abs. 8a):

Die Winterreifenpflicht wird auch auf vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge mit geschlossenem, kabinenartigem Aufbau, sog. Microcars, ausgedehnt.

Zu Z 32 (§ 102 Abs. 11c):

Es soll eine ausdrückliche Grundlage einerseits für die statistische Erfassung der Kontrollen und andererseits auch für die Erfassung von Daten bei Kontrollen, bei denen keine Übertretungen festgestellt worden sind, geschaffen werden. Für das aufgrund der Richtlinie 2006/22/EG vorgesehene Risikoeinstufungssystem ist es erforderlich, auch die für die Unternehmen positiven Kontrollen, die zu keinen Beanstandungen führen, zu berücksichtigen. Dabei werden die zu erfassenden Daten exakt vorgegeben.

Die automationsunterstützte Erfassung der Unternehmensdaten im Sinne des letzten Satzes durch die Bundespolizei zum Zweck der Durchführung des Risikoeinstufungssystems erfolgt im Auftrag der Behörden (§ 103c Abs. 5) als Bestandteil der Applikation im Verkehrsunternehmensregister.

Der bisherige Inhalt des § 102 Abs. 11c ist obsolet und kann entfallen. Die bisher enthaltene Verpflichtung für die Kontrollorgane, bei festgestellten Übertretungen der Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten die Arbeitsinspektorate zu verständigen wird durch eine spezielle Einsichtnahmemöglichkeit der Arbeitsinspektorate in die im Verkehrsunternehmensregister gespeicherten Daten über Bestrafungen wegen Übertretungen der einschlägigen Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten ersetzt.

Zu Z 33 (§ 102 Abs. 12 lit. j):

Um die Kontrollen und die Vollziehung zu erleichtern, soll klargestellt werden, dass Zwangsmaßnahmen (Hinderung an der Weiterfahrt) auch bei festgestellten Manipulationen am Kontrollgerät gesetzt werden können. Bisher lässt sich das nicht eindeutig herauslesen. § 102 Abs. 12 lit. j wird daher um den Begriff Kontrollgerät ergänzt, sodass auch ein Verstoß gegen die Vorschriften über die Benutzung des Kontrollgerätes ausdrücklich zu einer Zwangsmaßnahme führen kann.

Zu Z 34 (§ 102b Abs. 6a):

In § 102b Abs. 6 ist die Erteilung von Auskünften aus dem Register geregelt. Das umfasst jedenfalls die im Register gespeicherten Daten über österreichische Kontrollgerätekarten. Es soll nunmehr in Abs. 6a eine ausdrückliche Grundlage dafür geschaffen werden, dass im Wege des zentralen Kontrollgerätekartenregisters auch Auskünfte über Fahrerkarten aus anderen Staaten erteilt werden können. Über das System Tachonet ist das österreichische Register mit den Registern der anderen Staaten verbunden. Auch vor Ausstellung einer österreichischen Fahrerkarte wird gemäß § 102a Abs. 2 über Tachonet bei den Registern der anderen Staaten abgefragt, ob für die betreffende Person nicht bereits eine Fahrerkarte ausgestellt worden ist. Diese Abfrage soll nunmehr auch für Kontrollen ermöglicht werden.

Zu Z 35 (§ 103 Abs. 1 Z 3 lit. a):

Es wird auch der erforderlichen Fahrerqualifizierungsnachweis (Code 95) berücksichtigt.

Zu Z 36 (§ 103c):

Gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG haben die Mitgliedstaaten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen zu errichten. Dieses Risikoeinstufungssystem wird im neuem Verkehrsunternehmensregister (VUR) angesiedelt. Diese Risikoeinstufung wird weitgehend automatisch ablaufen, um den Aufwand der Behörden zu minimieren. Es müssen bestimmte Bestrafungen und Mitteilungen über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben (Positivkontrollen) den Unternehmen zugeordnet werden.

Sollten Unternehmen betroffen sein, die nicht im Verkehrsunternehmensregister enthalten sind (solche, die nicht über eine Konzession verfügen), so muss die Behörde diese Unternehmen neu anlegen. Dabei kann sie auf die im Unternehmensregister enthaltenen Daten zugreifen und diese verwenden.

Für das Risikoeinstufungssystem wird eine von der Kommission empfohlene Formel verwendet. Hinsichtlich der Schwere der Delikte gegen die Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten, Kontrollgerät)

ist Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG maßgebend. Es wird ein dreijähriger Betrachtungszeitraum herangezogen. Die Verstöße werden im letzten Jahr schwerer gewichtet als im Jahr davor. Um Ungleichbehandlung von kleinen und großen Unternehmen zu vermeiden, wird die Anzahl der Kontrollen in der Formel berücksichtigt.

Sehr schwere Verstöße werden mit dem Faktor 40, schwere Verstöße mit dem Faktor 10 und leichte Verstöße mit dem Faktor 1 gewichtet. Zusätzlich werden die Verstöße im letzten Jahr mit Faktor 3, im vorletzten Jahr mit Faktor 2 und im vorvorletzten Jahr mit Faktor 1 gewichtet. Die sich daraus ergebende Summe wird durch die Anzahl der Kontrollen in den einzelnen Jahren dividiert. Das ergibt dann den Wert für die Risikoeinstufung. Der zur Anwendung kommende Berechnungsalgorithmus (die Berechnungsformel) wird durch Verordnung verbindlich festgelegt werden.

Zu Z 37 (§ 106 Abs. 10a):

Die Beförderung von Personen in Doppelstock-Omnibussen und Doppelstock-Omnibus-Anhängern ohne geschlossenes Dach wird an eine Routengenehmigung geknüpft. Bei solchen Fahrzeugen ist es nicht auszuschließen, dass Passagiere während der Fahrt aufstehen und dabei in eine stromführende Oberleitung geraten oder beim Durchfahren unter eine niedrigen Brücke verletzt oder getötet werden. Seit 29. April 2009 ist es möglich, dass solche Busse eine EG-Betriebserlaubnis haben und kein weiteres Genehmigungsverfahren in Österreich durchzuführen ist, im Zuge dessen entsprechende Auflagen oder Bedingungen erlassen werden könnten. Als Grenze wird eine Höhe von 1,7 m über der Fahrbahn herangezogen. In diesem Fall erreicht eine stehende normale Person dann mit hoch gehobenem Arm eine Höhe von insgesamt knapp unter 4 m.

Die ECE-Regelung 107 enthält in mehreren Punkten Vorschriften für Cabrio-Busse. In Fußnote 2 zu Punkt 2.19 wird ausdrücklich festgehalten, dass die nationalen Behörden Bestimmungen hinsichtlich der Verwendung dieser Fahrzeuge festlegen können.

Zu Z 38 (§ 106 Abs. 11):

Die Beförderung von Personen auf einer Ladefläche ist nur sehr eingeschränkt möglich. Im Bereich des Straßendienstes ergibt sich aber immer wieder die Notwendigkeit, Personen zum Verrichten bestimmter Tätigkeiten, wie Einschlagen von Schneestangen oder Ausbringen und Einsammeln von Leitkegeln und Leitbarken, auch auf der Ladefläche zu befördern. Es soll daher den Erfordernissen der Praxis Rechnung getragen werden und die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen oder Anhängern, die im Bereich des Straßendienstes eingesetzt werden, auf der Ladefläche oder auf speziell dafür vorgesehenen Arbeitsplattformen erlaubt werden.

Zu Z 39 (§ 107 Abs. 1):

In § 107 Abs. 1 geht der Verweis auf § 20 Abs. 1 noch auf lit. d. Das ist nunmehr Z 4. Es erfolgt daher eine redaktionelle Anpassung.

Zu Z 40 (§ 108 Abs. 1):

Hier wird berücksichtigt, dass die Ausbildung für die neue Klasse AM (bisher Mopedausweis) sowie für den Code 111 (Fahrzeuge der Klasse A1 mit Lenkberechtigung Klasse B) auch weiterhin von den Autofahrerclubs durchgeführt werden darf.

Zu Z 41 (§ 108 Abs. 3), Z 42 (§ 109 Abs. 1 lit. f, g und j, § 115 Abs. 2, § 116 Abs. 1 und 4 und § 118 Abs. 2) und Z 51 (§ 116 Abs. 1 und § 117 Abs. 1):

Als Anpassung an das Führerscheinsrecht entfallen die bisherigen Hinweise auf Unterklassen, da diese in der 3. Führerscheinsrichtlinie nicht mehr vorgesehen sind.

Zu Z 43 (§ 109 Abs. 5) und Z 44 (§ 109 Abs. 8):

Da die Richtlinie 92/51/EWG über eine zweite allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise in Ergänzung der Richtlinie 89/48/EWG durch die Richtlinie 2005/36/EG über die Anerkennung von Berufsqualifikationen abgelöst worden ist, ist das entsprechend zu berücksichtigen. Die Richtlinie 2005/36/EG wurde mittlerweile durch die Verordnung (EU) Nr. 213/2011 geändert.

Zu Z 45 (§ 110) und Z 47 (§ 112 Abs. 5):

Unter den sachlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrschulbewilligung wird nunmehr auch ausdrücklich der Übungsplatz genannt. Da die Beschaffenheit der Schulfahrzeuge von der Verordnungsermächtigung des nunmehrigen Abs. 2 bereits erfasst ist, kann § 112 Abs. 5 mit einer eigenen Verordnungsermächtigung betreffend Schulfahrzeuge entfallen.

Zu Z 46 (§ 112 Abs. 4):

Änderungen hinsichtlich der Schulfahrzeuge sollen der Bezirksverwaltungsbehörde lediglich anzuzeigen sein. Die bisherige behördliche Zustimmung kann entfallen. Diese Änderung geht auf Deregulierungsvorschläge der Länder zurück.

Änderungen hinsichtlich der Schulräume und des Übungsplatzes bedürfen der behördlichen Zustimmung.

Zu Z 48 (§ 113 Abs. 1):

Im Erkenntnis vom 26. November 2010, Zl. 2010/02/0237, hat der Verwaltungsgerichtshof die Ansicht vertreten, dass einen Fahrshulleiter nicht die gleichen Rechte und Pflichten treffen wie den Fahrschulbesitzer. Insbesondere wäre die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit nicht gegeben. In der Verwaltungspraxis wurde das bisher anders gesehen. Daher erfolgt die ausdrückliche Klarstellung, dass einem Fahrshulleiter auch dieselbe verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit zukommt, wie dem Fahrschulbesitzer.

Zu Z 49 (§ 114 Abs. 6a):

Es erfolgt eine redaktionelle Klarstellung. Der bisher in § 114 Abs. 6a enthaltene Verweis auf die in § 10 Abs. 2 FSG angeführte Schulung geht ins Leere, da diese spezielle Schulung zur Erlangung einer Übungsfahrtbewilligung dort nicht mehr vorgesehen ist.

Zu Z 50 (§ 114 Abs. 7):

Die Befugnisse der Behörde im Rahmen der Fahrschulinspektion werden ausgeweitet und konkretisiert. So werden nach dem Vorbild des Arbeitsinspektionsgesetzes konkrete Rechte normiert, dass insbesondere die Besichtigung ermöglicht wird, Auskünfte erteilt werden, Einsicht in Unterlagen gewährt wird und Ablichtungen von Unterlagen hergestellt werden. Dabei handelt es sich um Unterlagen, die im Rahmen einer Fahrschulinspektion zu überprüfen sind, insbesondere um die Ausbildungsnachweise. Aufgrund dieser detaillierteren Rahmenbestimmungen soll es für die Behörden leichter und einfacher werden, ihrer Verpflichtung, die Fahrschulen zu überwachen, nachzukommen. Dadurch soll eine fachlich hochwertige Fahrshulbildung gesichert und Wettbewerbsverzerrung vermieden werden.

Zu Z 52 (§ 116 Abs. 3):

Die bisherige Regelung wurde von den Länder bzw. - Behördenvertretern als zu streng und problematisch angesehen.

Es entfällt die Regelung, dass die Prüfer auszusprechen haben, wann die Prüfung frühestens wiederholt werden darf und dass die Prüfung nicht vor Ablauf von zwei Monaten wiederholt werden darf. Statt dessen wird eine einheitliche Reprobationsfrist von einem Monat festgelegt.

Weiters wird die Möglichkeit die Prüfung zu wiederholen von derzeit zwei auf vier Wiederholungen ausgedehnt. Die im letzten Satz enthaltene Sperrfrist im Falle einer Ablehnung oder Zurückziehung des Antrages wird von derzeit fünf Jahren auf zwei Jahre verkürzt.

Zu Z 53 (§ 116 Abs. 6a):

Bisher war lediglich die entgeltliche Ausbildung der Fahrlehrer und Fahrshullehrer den ermächtigten Ausbildungsstätten vorbehalten. Daneben war auch eine unentgeltliche Ausbildung in den Fahrschulen selbst möglich.

Im Hinblick auf eine Qualitätsverbesserung soll diese Möglichkeit entfallen.

Zu Z 54 (§ 118 Abs. 4):

Ebenso wie in § 116 Abs. 3 entfällt auch hier die Regelung, dass die Prüfer im Rahmen der Lehrbefähigungsprüfung bekanntzugeben haben, wann die Prüfung frühestens wiederholt werden darf.

Zu Z 58 (§ 120 Abs. 5 Z 1):

Die Feuerwehren haben darauf hingewiesen, dass die Ausbildung in Landesfeuerwehrschulen für die Zusatzausbildung für Fahrzeuge bis 5,5 t problematisch ist. Diese Ausbildung soll daher auch ohne Landesfeuerwehrschule durch die einzelnen Feuerwehren möglich sein (wie auch für Rettungsorganisationen vorgesehen).

Zu Z 56 (§ 122):

Es gab verschiedene Anregungen den § 122 zu vereinfachen und weitgehend an die vergleichbare Bestimmung des § 19 FSG anzugleichen.

zu Abs. 1:

Die Bewilligung für den Begleiter entfällt. Es soll in Zukunft der Bewerber um eine Lenkberechtigung eine Bewilligung erhalten. Solche Anträge können direkt bei der besuchten Fahrschule eingebracht werden. Weiters wird ergänzt, dass im Antrag eine oder zwei Begleitpersonen namhaft zu machen sind. Im Hinblick auf die Klasseneinteilung der 3. Führerscheinrichtlinie entfällt jeweils die „Unterklasse“ einer Lenkberechtigung.

zu Abs. 2:

Da der Bescheidadressat nunmehr der Bewerber um die Lenkberechtigung ist, werden die Anforderungen an diesen in der Z 1 und die Anforderungen an den Begleiter in der Z 2 geregelt. Die schweren Verstöße, die einen Begleiter ausschließen, werden nunmehr in Abs. 2 Z 2 lit. d konkretisiert. Es handelt sich dabei um die Entzugsdelikte des § 7 Abs. 3 FSG und um die Vormerkdelikte gem. § 30a Abs. 2 FSG, wobei jedoch zwei zu berücksichtigende Vormerkungen vorliegen müssen. Diese Regelung stellt eine Vereinfachung und Klarstellung im Vergleich zur bisherigen Situation dar, die überdies notwendig ist, damit die Standortbehörde des Bewerbers allein, ohne Nachfrage bei der Wohnsitzbehörde des Begleiters, über das Führerscheinregister die notwendige Überprüfung vornehmen kann. Es werden die beiden Kriterien (Entziehung und zwei Vormerkungen) im Führerscheinregister ersichtlich sein, wodurch Nachfragen bei der Wohnsitzbehörde des Begleiters nicht erforderlich sind.

Die bisherige lit. d, wonach ein Begleiter nur auf Grund besonderer Verhältnisse mehr als zwei Bewerber um eine Lenkberechtigung innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Monaten begleiten durfte, kann entfallen.

Im Hinblick auf die Klasseneinteilung der 3. Führerscheinrichtlinie entfällt jeweils die „Unterklasse“ einer Lenkberechtigung.

zu Abs. 3:

Aufgrund des neuen Systems wird in Abs. 3 vorgesehen, dass nunmehr der Begleiter im Bewilligungsbescheid namentlich zu nennen ist. Weiters wird die Dauer der Bewilligung auf 18 Monate verlängert. Die Konkretisierung des verwendeten Fahrzeuges kann entfallen. Es dürfen daher auch mehrere Fahrzeuge der entsprechenden Klasse verwendet werden.

zu Abs. 4:

Es wird eine Sonderregelung für Besitzer einer ausländischen Lenkberechtigung geschaffen, die von dieser in Österreich nicht mehr Gebrauch machen dürfen, zur Vorbereitung auf die praktische Fahrprüfung aber die Möglichkeit zu üben haben sollten. In der Vergangenheit zeigte sich dabei in der Praxis das Problem, dass die Behörde eine Bewilligung nur erteilen konnte, wenn die Absolvierung der Teilausbildung in der Fahrschule nachgewiesen wird. Solche Personen sind aber von einer Ausbildung in der Fahrschule ausgenommen, da sie ja Besitzer einer ausländischen Lenkberechtigung sind.

Daher soll für diese Fälle eine vereinfachte und kürzere Übungsfahrtbewilligung ermöglicht werden, indem auf die Nachweise der Teilausbildung in der Fahrschule verzichtet wird. Da solche Personen im Besitz einer ausländischen Lenkberechtigung sind und von dieser zumindest während der ersten sechs Monate ab der Wohnsitzbegründung in Österreich auch Gebrauch machen durften, somit Fahrzeuge lenken durften, erscheint eine kürzere Übungsfahrtbewilligung gerechtfertigt.

Weiters besteht für diese Personen freie Wahl der Behörde, analog zu § 5 Abs. 1 letzter Satz FSG.

zu Abs. 5:

Entspricht im wesentlichen dem bisherigen Abs. 4. Im letzten Satz wird der Verweis auf das FSG richtiggestellt. Da es eine Z 4 in § 10 Abs. 2 FSG nicht mehr gibt, hat der Verweis nunmehr richtig § 10 Abs. 2 FSG zu lauten.

zu Abs. 6:

Entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Abs. 5. Der Text wird an das neue System angepasst. Der Bewerber hat daher den Bewilligungsbescheid mitzuführen und allfällige Auflagen oder Beschränkungen einzuhalten. Weiters wird ausdrücklich festgehalten, dass auch beim Bewerber und beim Begleiter der Alkoholgehalt des Blutes nicht mehr als 0,1 g/l (0,1 Promille) oder der Alkoholgehalt der Atemluft nicht mehr als 0,05 mg/l betragen darf.

zu Abs. 7:

Entspricht dem bisherigen Abs. 6. Die Pflicht, das Fahrzeug zu kennzeichnen soll weiterhin den Begleiter treffen, da dieser in der Regel auch der Besitzer des Fahrzeuges ist. Der bisherige letzte Satz, wonach das Verwenden dieser Tafel bei anderen als Übungsfahrten verboten ist, kann entfallen, da eine vergleichbare Bestimmung bei den L 17 Ausbildungsfahrten nicht vorgesehen ist und die Regelungen betreffend

Übungsfahrten gemäß § 122 KFG und Ausbildungsfahrten gemäß § 19 FSG weitgehend gleichgeschaltet werden sollen.

zu Abs. 8:

Entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Abs. 7. Die Möglichkeiten der Aufhebung der Bewilligung werden übersichtlicher dargestellt. Der bisher erwähnte Fall, dass - wenn die Lenkberechtigung des Begleiters für eine andere Klasse oder Unterklasse entzogen oder durch Zeitablauf erloschen ist, auf Grund der für die Entziehung der Lenkberechtigung maßgebenden Gründe zu beurteilen ist ob der Begleiter durch weitere Übungsfahrten die Verkehrssicherheit gefährden wird, kann entfallen, da die Aufhebungsgründe klar und übersichtlich aufgelistet sind.

Weiters kann auch die bisherige Z 5 („wenn der Begleiter wegen eines der in § 7 Abs. 3 FSG genannten Delikte rechtskräftig bestraft wurde“) entfallen, da das durch die Z 1 („die Voraussetzungen zu ihrer Erteilung nicht mehr gegeben sind“) abgedeckt ist.

Zu Z 57 (§ 123 Abs. 1b):

Aus der praktischen Vollzugserfahrung zeigt sich, dass die Möglichkeit der Erhebung einer Amtsbeschwerde nach dem Kraftfahrzeuggesetz sinnvoll wäre, da zwar der Berufungswerber gegen Bescheide des unabhängigen Verwaltungssenates eine Beschwerdemöglichkeit hat, nicht mehr jedoch die Behördenseite. Die Landesamtsdirektorenkonferenz ersuchte daher, wieder eine Möglichkeit der Erhebung einer Amtsbeschwerde im Kraftfahrzeuggesetz vorzusehen. Bis zur Novelle BGBl I Nr. 65/2002 war eine solche Möglichkeit für den Bundesminister in § 123 Abs. 1 letzter Satz vorgesehen. Die Möglichkeit zur Amtsbeschwerde wäre am sinnvollsten der belangten Behörde einzuräumen, da so der Behördenaufwand minimiert werden kann. Da die UVS - Zuständigkeit derzeit in § 123 Abs. 1 und Abs. 1a geregelt ist, wird die neue Amtsbeschwerderegulierung in einem neuen Abs. 1b vorgesehen.

Zu Z 58 (§ 132 Abs. 29):

Hier werden die erforderlichen Übergangsbestimmungen festgelegt.

So wird zB in Z 4 ausdrücklich festgelegt, dass in den Ausgabestellen vorhandene Begutachtungsplaketten, die noch nicht über die Datenbank verteilt und in dieser erfasst sind, noch bis 31. Dezember 2014 ausgegeben werden dürfen. Nach diesem Datum sind dann zwingend auch alle Gutachten gemäß § 57a an die Begutachtungsplaketten-datenbank zu übermitteln.

Zu Z 59 (§ 134 Abs. 7):

Als verschärfte Maßnahme gegen manipulierte Kontrollgeräte sollen die Manipulationseinrichtungen für verfallen erklärt werden können.

Zu Z 60 (§ 135 Abs. 25):

Hier wird das Inkrafttreten geregelt.

Zu Z 61 (§ 136 Abs. 1 lit. h):

Bei den Vollzugsbestimmungen wird im Hinblick auf das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres die Bestimmung des § 102 Abs. 11c ergänzt, da es sich dabei um Tätigkeiten der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes handelt.

Artikel 2 (15. FSG-Novelle)

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1):

Hinsichtlich der dreirädrigen Fahrzeuge wurde mit der 14. FSG-Novelle die Richtlinie 2006/126 wörtlich umgesetzt. Eine wörtliche Auslegung würde bedeuten, dass mit der Klasse A und B „nur“ die dreirädrigen Kraftfahrzeuge mit mehr als 15 kw gelenkt werden dürften, nicht jedoch auch die mit weniger Leistung, was im Sinne eines Größenschlusses sachlich nicht gerechtfertigt sein kann. Da es bereits diesbezügliche Anfragen gegeben hat, soll die Klarstellung getroffen werden, dass auch die „kleinen“ dreirädrigen Kraftfahrzeuge mit den Klassen A und B im genannten Umfang gelenkt werden dürfen.

Zu Z 2 (§ 7 Abs. 8):

Das Lenkberechtigungserteilungsverfahren für die Klasse AM weist einige Besonderheiten auf. Im Rahmen der Verkehrszuverlässigkeitsprüfung reicht die alleinige Prüfung durch die Standortbehörde aus, es ist nicht, wie bei allen anderen Klassen, bei der Wohnsitzbehörde rückzufragen.

Zu Z 3 (§ 12 Abs. 2):

Redaktionelle Änderung. Durch die Umgestaltung des § 19 erfolgt jetzt der Verweis auf das Gesamtsystem der Ausbildungsfahrten.

Zu Z 4 (§ 13 Abs. 6):

Mit dieser Änderung wird die Rechtslage den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst, die sich bewährt haben. Seitens der ÖSD werden ins Ausland keine Führerscheine im direkten Weg verschickt, auch nicht in EWR-Staaten. Dies hat im Weg der Behörden zu erfolgen. Die Zahl der innerhalb des EWR zu versendenden Führerscheine ist aufgrund der Regelung, dass der jeweilige Wohnsitzstaat für führerscheinrechtliche Angelegenheiten zuständig ist, ohnehin sehr gering.

Zu den Z 5 und 11 (§ 16 Abs. 2 und § 16b Abs. 1a):

Die organisatorischen Änderungen, die sich durch die Einführung der Klasse AM anstelle der Mopedausweise ergeben, machen es erforderlich, auch die Autofahrerclubs an das Führerscheinregister anzubinden. Jegliche andere Vorgangsweise würde für die Antragsteller zu gravierenden Unterschieden führen, je nachdem ob sie den Antrag für die Lenkberechtigung der Klasse AM bei der Fahrschule oder dem Club stellen. Diese Unterschiede sollen vermieden werden. Durch die Anbindung der Autofahrerclubs an das Führerscheinregister sind in einem eigenen Absatz die Lese- und Schreibrechte der Clubs zu regeln, die sich weitgehend an jenen der Fahrschulen orientieren. Im Übrigen stehen diese Regelungen in engem Zusammenhang mit der Neuregelung des § 18 Abs. 2.

Zu Z 6 (§ 16 Abs. 2, § 16b Abs. 1 bis 5 und § 17 Abs. 2):

Redaktionelle Änderung in Zusammenhang mit Einführung des Absatzes 1 und 2 in § 16a im Zuge der 14. FSG-Novelle.

Zu Z 7 (§ 16a Abs. 1 Z 6):

Da nunmehr der Bewerber den Antrag auf Bewilligung der Ausbildungsfahrten stellen muss, ist auch die Standortbehörde der Fahrschule für die Eintragung der Daten hinsichtlich der Ausbildungsfahrten zuständig. Die Einschränkung „als Begleiter“ hat daher zu entfallen. Außerdem wurde der Verweis auf § 19 Abs. 3 korrigiert.

Zu Z 8 (§ 16a Abs. 1 Z 13a):

Durch die Anbindung der Autofahrerclubs an das Führerscheinregister sind auch deren Daten und die Daten der neu dazukommenden Zugriffsberechtigten bei diesen Stellen im Führerscheinregister aufzunehmen.

Zu Z 9 (§ 16b Abs. 1 erster Satz):

Die Aufzählung der Leserechte für die Fahrschulen in dieser Bestimmung war unvollständig und wird den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst.

Zu den Z 10, 12 und 14 (§ 16b Abs. 1, 2 und 3):

Mit diesen Novellierungen erfolgt die Verlagerung der Eintragungspflicht der Daten betreffend Übungs- und Ausbildungsfahrten im Führerscheinregister weg von der Wohnsitzbehörde des Begleiters hin zur Fahrschule einerseits und zur Standortbehörde der Fahrschule andererseits. In § 16b Abs. 2 entfällt überdies der obsolete Verweis auf § 16a Abs. 1 Z 7 (diese auf die Mopedausweise bezogene Bestimmung ist bereits mit der 14. FSG-Novelle entfallen, aber der noch vorhandene Verweis an dieser Stelle wurde übersehen).

Zu Z 13 (§ 16b Abs. 2 Z 3a):

In der Aufzählung der Schreibrechte der Wohnsitzbehörde haben die Maßnahmen im Zuge des Vormerkensystems gefehlt, diese werden ergänzt. Die Vormerkungen an sich werden von der Straf(=Tatort)behörde eingegeben. Die Rechtsgrundlage dafür findet sich in § 30a Abs. 1.

Zu den Z 15 und 16 (§ 18 Abs. 1 und 2):

Im Rahmen der 14. FSG-Novelle wurde am Ende von § 18 Abs. 1 eine Sonderregelung für die Erteilung der Klasse AM geschaffen. Es hat sich im Zuge der organisatorischen Umsetzung der Einführung der Klasse AM gezeigt, dass diese Regelung nicht praktikabel ist und unnötig großen Aufwand für den Antragsteller, Fahrschulen und Behörden bedeutet. Es wird daher nun in § 18 Abs. 2 eine andere Regelung mit Erteilungsfiktion für die Klasse AM geschaffen. Wesentlich ist, dass es den Fahrschulen und Clubs auch ermöglicht wird, einen vorläufigen Führerschein auszustellen. Gleichzeitig werden die Fahrschulen und Clubs ermächtigt, das Vorliegen der Voraussetzungen inklusive der Identität des Kandidaten zu überprüfen. Die Ausstellung des vorläufigen Führerscheines gilt als Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse AM, womit auch sichergestellt ist, dass der Zeitpunkt der Erteilung

dieser Lenkberechtigung eindeutig feststeht. Die Prüfung der Identität bei Erteilung einer Lenkberechtigung ist an sich Angelegenheit der Behörden. Im Hinblick darauf, dass es sich um eine Lenkberechtigung mit besonderem Charakter handelt und die Fahrschulen und Clubs auch bisher die Mopedausweise ausgestellt haben, soll diese Aufgabe in beschränktem Umfang auch den Fahrschulen und Clubs übertragen werden und zwar dahingehend, dass ausschließlich der Reisepass oder der Personalausweis als Identitätsnachweis von den Fahrschulen und Clubs anzuerkennen ist. Damit werden die Standardfälle abgedeckt, es handelt sich um eine klare, einfache Regelung, die die höchstwertigsten Ausweistypen abdeckt. Möchte sich der Betreffende mit anderen Dokumenten ausweisen (insbesondere Asylkarten etc...), bleibt ihm der Weg zur Behörde nicht erspart. Mit dieser Regelung wird zum Einen eine praktikable Lösung gefunden, um nicht alle Bewerber um eine Klasse AM zur Behörde schicken zu müssen und andererseits sichergestellt, dass es doch nach wie vor einen hochwertigen Identitätscheck im Lenkberechtigungserteilungsverfahren gibt. Abschließend findet sich in Abs. 2 auch noch die Regelung für die Duplikatsausstellung, wenn einem Besitzer eines Mopedausweises ein Führerschein für die Klasse AM ausgestellt werden soll. Ein solcher Antrag ist direkt bei der Behörde einzubringen, da diese ja auch die Herstellung des Führerscheines veranlassen muss. Eine Beibehaltung der derzeitigen Regelung, wonach ein Duplikatsmopedausweis von Fahrschulen oder Clubs ausgestellt wird, wäre unpraktikabel, da diese Stellen den Antrag nicht bearbeiten, sondern nur weiterleiten könnten. Im Übrigen entspricht die Regelung über die Duplikate dem derzeitigen § 31 Abs. 4.

Zu Z 17 (§ 19):

Dieser Paragraph erfährt eine komplette Neuregelung in Zusammenhang mit der korrespondierenden Neuregelung der Übungsfahrten in § 122 KFG.

Abs. 1:

Dieser entspricht inhaltlich dem derzeitigen Abs. 1 mit Berücksichtigung der neuen Mindestalterregelung der 14. FSG-Novelle.

Abs. 2:

Enthält die zentrale Neuerung, nämlich die weitgehende Gleichschaltung mit § 122 KFG 1967 hinsichtlich organisatorischer Fragen und Erteilungsvoraussetzungen. Dies wird durch einen Verweis auf die entsprechenden Bestimmungen des § 122 KFG 1967 erreicht. Weiters werden in diesem Absatz die für die Ausbildungsfahrten zusätzlich erforderlichen organisatorischen Regelungen zusammengefasst. Als wesentliche Änderung ist zu erwähnen, dass nämlich die im Fall von minderjährigen Bewerbern erforderliche Zustimmungserklärung der Erziehungsberechtigten nicht mehr der Behörde, sondern der Fahrschule vorzulegen ist. Im Sinne der Verwaltungsreform 2006 ist ja die Ansprechstelle des Bewerbers in erster Linie die Fahrschule und nicht die Behörde.

Abs. 3:

Enthält in groben Zügen den inhaltlichen Ablauf der Ausbildungsform der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B. Auch hier werden die Änderungen der 14. FSG-Novelle mitberücksichtigt. Als inhaltliche Neuerung ist zu erwähnen, dass im Fall von zwei Begleitern nicht mehr beide an der begleitenden Schulung teilnehmen müssen, sondern ein Begleiter ausreicht. Hintergrund dafür ist die Gleichschaltung mit § 122 KFG 1967.

Abs. 4:

Die Verordnungsermächtigung ist weitgehend unverändert übernommen worden.

Zu den Z 18 und 19 (§ 30a Abs. 2 Z 2 und 3):

Redaktionelle Änderung, die im Rahmen der 14. FSG-Novelle übersehen wurde. Die Übertretung der 0,1 Promille Regelung für C und D-Lenker wurde zusammengezogen und findet sich jetzt in § 20 Abs. 4.

Zu Z 20 (§ 30a Abs. 2 Z 11):

Redaktionelle Änderung, die Eisenbahnkreuzungsverordnung wurde neu erlassen und die entsprechenden Strafbestimmungen finden sich nun an anderer Stelle.

Zu Z 21 (§ 34b Abs. 4a):

Weitere Änderung im Zusammenhang mit der 14. FSG-Novelle. Es wurde die Bestimmung des § 9 Abs. 2 Z 2 und 3 der Fahrprüfungsverordnung mit der vereinfachten Bestellung von Fahrprüfern nicht übernommen. Das soll nun nachgeholt werden.

Zu Z 22 (§ 41 Abs. 11):

Hier werden die notwendigen Übergangsbestimmungen, nämlich die Weitergeltung der bisherigen Bewilligungen, sowie die Weitergeltung der „alten“ Rechtslage für „alte“ Anträge getroffen.

Zu Z 23 (§ 43 Abs. 21):

Das Inkrafttreten wird in Übereinstimmung mit § 122 KFG 1967 und der 14. FSG-Novelle mit 1. März 2013 festgelegt.