

## Vorblatt

### **Problem:**

Notwendigkeit der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie)

### **Ziel:**

Umsetzung dieser Richtlinie

### **Inhalt/Problemlösung:**

Diverse Umgestaltungen bei den Führerscheinklassen, Befristung der Gültigkeitsdauer des Führerscheines für die Klassen A und B, Regelung der Aus- und Weiterbildung und Qualitätssicherung der Fahrprüfer

### **Alternativen:**

Keine

### **Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**

Finanzielle Auswirkungen:

Durch diese Novelle entsteht zum Einen durch die **Befristung der Führerscheine** für die Klassen A und B zusätzlicher Aufwand. Die Führerscheinbesitzer müssen nach Ablauf der Frist (15 Jahre) die Ausstellung eines neuen Führerscheines beantragen (Kosten: 45,60 Euro). Da das aber nur die nach dem Inkrafttreten dieser Novelle ausgestellten Führerscheine betrifft, ist ein konkreter Betrag der Gesamtkosten nicht zu errechnen. Pro Jahr ist mit etwa 300.000 neu ausgestellten (und damit ab 2013 befristeten) Führerscheinen zu rechnen. Die genannten Mehrkosten kommen aber frühestens ab 2028 zum Tragen, wenn die ersten Befristungen ablaufen.

Ein weiterer zusätzlicher Kostenfaktor stellt die Auflassung des **Mopedausweises** und Übernahme dieser Berechtigung in den Führerschein dar. Damit muss bei jedem Erwerb eines Mopedausweises ein Scheckkartenführerschein ausgestellt werden (Kosten: je 55,70 Euro). Berücksichtigt man die derzeitigen Verwaltungskosten bei der Ausstellung des (Papier-)Mopedausweises in der Höhe von ca. 25 Euro, die mit der Umstellung entfallen würden, so ist mit Mehrkosten von 30,70 Euro pro ausgestellttem Mopedausweis zu rechnen. Da pro Jahr rund 40.000 Mopedausweise ausgestellt werden, ist mit insgesamt, bundesweiten Mehrkosten für die Antragsteller von 1.228.000 Euro pro Jahr zu rechnen.

Der behördliche Mehraufwand infolge der zusätzlichen Ausstellung von Führerscheindokumenten wird durch die aufgrund des Gebührengesetzes zu entrichtenden Gebühren gedeckt.

Die Neuregelungen um die Fahrprüfer und das Qualitätssicherungssystem verursacht Mehraufwand bei verschiedenen Stellen und Personen und muss abgegolten werden. Die diesbezüglichen Regelungen mit finanziellen Auswirkungen beruhen nicht ausschließlich auf diesem Gesetz, sondern auch auf die noch zu erlassende Novelle der Fahrprüfungsverordnung. Da die finanziellen Auswirkungen recht komplex sind, können sie nicht auf die einzelnen rechtssetzenden Maßnahmen aufgeteilt werden. Daher erfolgt an dieser Stelle eine umfassende Darstellung dieser Auswirkungen auch wenn dadurch Regelungsinhalte aufgegriffen und vorweggenommen werden, die erst danach im Verordnungsweg getroffen werden. Bei der Novellierung der Fahrprüfungsverordnung wird es genügen, auf diese Darstellung der finanziellen Auswirkungen zu verweisen.

Für die Fahrprüfungen der Gruppe 1 wird die Prüfungsgebühr auf 60 Euro angehoben, das entspricht einer Erhöhung um 27,30 Euro. Die Fahrprüfung für die Gruppe 2 soll 90 Euro kosten, was einer Erhöhung um 39,20 entspricht. Unter diesen Voraussetzungen sind folgende Mehreinnahmen zu erwarten:

Pro Jahr gibt es in etwa 90.000 praktische Fahrprüfungen für die Gruppe 1 und 10.000 für die Gruppe 2. Multipliziert mit den genannten Beträgen um den die Gebühr erhöht wird, ergibt dies Mehreinnahmen von 2.457.000 Euro für Gruppe 1 und 392.000 Euro für Gruppe 2, was insgesamt Mehreinnahmen von 2.849.000 Euro bedeutet.

Diese Mehreinnahmen werden unter der Behörde und dem Prüfer wie folgt aufgeteilt: Auszugehen ist davon, dass es ca. 650 Prüfer gibt wobei in etwa die Hälfte in der Freizeit und die andere Hälfte in der Dienstzeit ihre Prüfungen abnehmen. Teil man somit die Mehreinnahmen auf Freizeit- und Dienstzeitprüfer zu gleichen Teilen auf, so kommen jeweils 1.424.500 Euro an Mehreinnahmen auf je 325 Prüfer.

**Freizeitprüfer:**

Bei dieser Form der praktischen Prüfung entsprechend der in der Fahrprüfungsverordnung vorzunehmenden Neuregelung erhält der Prüfer 85% und die Behörde 15% von den Prüfgebühren, d.h. auch von den Mehreinnahmen. Dies macht 1.210.825 Euro für den Prüfer und 213.675 Euro für die Behörde.

**Dienstzeitprüfer:**

Bei dieser Form der praktischen Prüfung entsprechend der in der Fahrprüfungsverordnung vorzunehmenden Neuregelung erhält der Prüfer 20% und die Behörde 80% von den Prüfgebühren, d.h. auch von den Mehreinnahmen. Dies macht 284.900 Euro für den Prüfer und 1.139.600 Euro für die Behörde.

Die Behörden erhalten von den Gesamtmehreinnahmen somit 1.353.275 Euro und die Prüfer 1.495.725 Euro. Somit ergeben sich pro Prüfer (Anzahl: 650) ein Mehrverdienst von 2.301,10 Euro pro Jahr.

Der Mehrverdienst der Prüfer begründet sich einerseits durch die Valorisierung der Prüfgebühren (die seit 1997 nicht angehoben wurden), wobei der Verbraucherpreisindex in diesem Zeitraum um 25,6 Prozent gestiegen ist (Quelle Statistik Austria). Andererseits ist der Mehrverdienst als Abgeltung für die stark gestiegenen Anforderungen an die Fahrprüfer bedingt durch Anhang IV der 3. Führerscheinrichtlinie in Bezug auf ihren zeitlichen und finanziellen Aufwand für den Erwerb und die Erhaltung der Qualifikation anzusehen. Darüber hinaus ist die Weiterbildungsverpflichtung für Fahrprüfer durch die Qualitätssicherung verdreifacht und zusätzlich Aufwand für Überwachung und Auditierung gegeben.

Dem gegenüber stehen höherer Aufwand bei den Ländern bzw. bei der Bundesanstalt für Verkehr (BAV). Diese sind in etwa wie folgt zu beziffern.

**Länder: Zusatzkosten pro Jahr**

1. Prüferausbildung	€ 308.568,00
2. Ausdehnung	€ 111.680,00
3. Weiterbildung	€ 664.952,00
4. Befähigungsprüfung B/BE	€ 2.550,00
5. Befähigungsprüfung andere Klassen	€ 2.290,00
6. Organisationsarbeit	€ 10.675,00
7. ZFR / Bescheinigungen	€ 4.500,00
8. Statistik und Bericht	€ 6.150,00
9. Audits	€ 152.240,00
10. Kanzleiarbeit	€ 122.208,50

Summe: € 1.385.813,50

Diese Zahlen beruhen auf Berechnungen der BAV in Zusammenarbeit mit den Ländern. Die oben genannten Mehreinnahmen der Bundesländer decken die hier dargestellten Mehraufwendungen nicht vollständig aber zum Gutteil.

**BAV: Zusatzkosten pro Jahr**

Auditorenausbildung in Folgejahren	€ 4.600,00
Weiterbildung (Klausur)	€ 5.000,00
Audits	€ 48.000,00
zusätzlicher Personalaufwand (Auditor etc.)	€ 78.000,00
IT personal	€ 27.000,00
Betreuung der Datenbank	€ 5.000,00
Summe:	€ 167.600,00

**Der Mehraufwand bei der BAV wird wie folgt ausgeglichen:**

Bei der Prüfgebühr für die theoretische Fahrprüfung wird bereits jetzt für die Qualitätssicherung des Prüfprogramms ein Anteil von 0,80 €/Prüfung eingehoben. Im Rahmen der (noch folgenden) Novellierung der Fahrprüfungsverordnung soll die Gebühr für die theoretische Fahrprüfung auf 10 € angehoben werden, was einer Anhebung um 1,80 Euro/Prüfung entspricht. Der insgesamt an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie abzuführende Betrag pro Prüfung beträgt somit 2,60 €. Davon soll 1 € der BAV zur Deckung des oa. Aufwandes zufließen. Bei einer Anzahl von etwa 120.000 theoretischen Fahrprüfungen pro Jahr wird der Aufwand der BAV nicht völlig abgedeckt, die Differenz wird durch Einsparungen in der Verwaltung der BAV aufgebracht.

Diese Novelle stellt eine zwingende Maßnahme aufgrund unionsrechtlicher Verpflichtung dar, weshalb gemäß Art. 6 Abs. 1 Z 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften diese Vereinbarung auf die vorliegende Novelle keine Anwendung findet.

**Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**

keine

**Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

keine

**Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:**

keine

**Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:**

keine

**Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

keine

**Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

keine

**Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Es handelt sich um die Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG.

**Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

#### Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Die Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie bringt wesentliche Neuerungen bei den Führerscheinklassen. Die Klassen A1 und D1 sind neu sowie die Klasse AM wird anstelle des bisherigen Mopedausweises eingeführt. Der Berechtigungsumfang für die zu schaffende Klasse A2 (bisher Vorstufe A) wird auf 35kW angehoben und das Mindestalter für den Direktzugang der Klasse A mit dem vollendeten 24. Lebensjahr festgesetzt. Führerscheine der Klassen A und B sind künftig nur mehr für 15 Jahre gültig. Im Bereich der Fahrprüfer für die praktische Prüfung wird in Umsetzung von Anhang IV der Richtlinie eine umfangreiche verpflichtende Aus- und Weiterbildung der Fahrprüfer sowie eine Auditierung normiert. Diese umfangreichen Neuerungen verlangen nicht nur eine große Anzahl von redaktionellen Änderungen im gesamten Gesetz, sondern bedeuten auch gewaltige Umwälzungen in der Systematik. So werden in den neuen §§ 17a bis 20 nun alle jene Bestimmungen zusammengefasst, die Besonderheiten für die einzelnen Lenkberechtigungsklassen beinhalten, einschließlich der Bestimmungen für die Klasse AM. Für die Übergangsbestimmungen wurde ein eigener Paragraph geschaffen, um die umfangreichen in Zusammenhang mit dieser Richtlinie erforderlichen Übergangsbestimmungen in übersichtlicher Form vereinigt zu haben.

Die 3. Führerscheinrichtlinie sieht eine beträchtliche Anzahl an nationalen Entscheidungsmöglichkeiten vor, die einzelstaatlich festgelegt werden müssen. Im Folgenden werden die wichtigsten dieser Punkte sowie die österreichische Entscheidung dazu dargestellt:

- Mindestalter für die neue Klasse A1; Regelalter ist 16, es kann aber auch 17 oder 18 festgesetzt werden; Österreich wählt das Regelalter von 16;
- Stufenzugang Klasse A (A1->A2->A): Die Richtlinie ermöglicht den Aufstieg zur jeweils höheren Stufe mittels praktischer Fahrprüfung oder Schulung; Österreich überträgt das Wahlrecht dem Führerscheinwerber;
- Anhängerbestimmung Klasse B: Zusatzberechtigung zum Lenken von schweren Anhängern von mehr als 3500 kg bis 4250 kg für die Kombination; Erwerb dieser Zusatzberechtigung mit praktischer Fahrprüfung und/oder Schulung; Österreich wählt die Variante der Schulung
- Befristung der Führerscheine für Klasse A und B für 10 Jahre – kann aber auch bis zu 15 Jahren vorgesehen werden; Österreich wählt 15 Jahre.

Über die Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie hinausgehend wird die Gelegenheit benutzt um einige anstehende punktuelle Probleme zu lösen, Unklarheiten zu beseitigen oder redaktionelle Änderungen vorzunehmen.

#### Kompetenzgrundlage:

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

### Besonderer Teil

#### Zu Z 1 (§ 1 Abs. 1a):

Redaktionelle Änderung in Verbindung mit dem Entfall des § 1 Abs. 6.

Zu den Z 2, 20, 22, 29, 31 bis 33, 34, 36, 38 bis 41, 43, 47, 48, 51, 59, 64, 70 und 72 (§ 1 Abs. 3, § 5 Abs. 1 und 6, § 8 Abs. 5, § 10 Abs. 1 und 4, § 11 Abs. 2, 4 und 4a, § 12 Abs. 2 und 4, § 13 Abs. 1, 2, 4 und 5, § 14 Abs. 1, § 16a, § 17a, § 20 und § 24 Abs. 2 und 3):

In diesen Bestimmungen wurden die redaktionellen Änderungen betreffend Entfall des Begriffes der Unterklasse in der Richtlinie 2006/126/EG vorgenommen.

#### Zu Z 3 (§ 1 Abs. 4):

Redaktionelle Änderung. Statt „ausgestellte“ muss es „erteilte“ Lenkberechtigung heißen.

#### Zu Z 4 (§ 1 Abs. 4):

Zu einen wird die öfters auftauchende Frage geklärt und nunmehr ausdrücklich bejaht, dass EWR-Lenkberechtigungen für die Klasse B, die bereits zwischen dem 17. und dem 18. Lebensjahr erteilt werden, in Österreich anerkannt werden.

Zum Anderen gibt es immer wieder grundsätzliche Probleme, wie Lenkberechtigungen zu behandeln sind, die von anderen EWR-Staaten erteilt werden. Dabei wird des Öfteren im interpretativen Weg davon ausgegangen, dass ein Staat nicht in das von einem anderen Staat erteilte Recht eingreifen darf, was jedoch im Sinne des EU-Rechts nicht haltbar und auch nicht sinnvoll ist und folglich zu problematischen Schlussfolgerungen und praktischen Problemen führt. Es ist daher erforderlich, eine in einem EWR-Staat erteilte Lenkberechtigung sozusagen als „europäische“ Lenkberechtigung zu akzeptieren und ein dieser Lenkberechtigung innewohnendes Hoheitsrecht des jeweiligen erteilenden Staates bei einem etwaigen Eingriff hintanzustellen. In diesem Sinne stellt § 1 Abs. 4 eine gesetzliche Fiktion auf, wonach jede Lenkberechtigung die von einem EWR-Staat erteilt wurde, als österreichische Lenkberechtigung gilt, sofern und solange der Betreffende seinen führerscheinrechtlichen Wohnsitz in Österreich hat. Damit ist die für die österreichischen Behörden auch bereits jetzt zu vollziehende Praxis (im Fall von Eingriffen wie z.B. Entziehungen von Lenkberechtigungen anderer Staaten) nun auch viel deutlicher und klarer aus dem FSG abzuleiten. Im Zusammenhang mit der Änderung des § 30 Abs. 2 bildet diese Novellierung eine Grundlage für eine saubere EU-konforme und EU-weite Handhabung dieser Fälle, die auch von allen anderen EWR-Staaten in dieser Form gehandhabt werden sollte, um zwischenstaatliche Problemfälle und Unklarheiten zu vermeiden.

#### **Zu den Z 5 und 6 (§ 1 Abs. 5 und Abs. 6):**

Diese Bestimmungen erfahren durch die Einführung der Klasse AM eine wesentliche Vereinfachung. Der Begriff der Invalidenkraftfahrzeuge wird vollständig aus dem Führerscheingesetz ausgeklammert und stellt somit keine eigene Kategorie von Fahrzeugen mehr dar. Für die Lenker dieser Fahrzeuge ergibt sich keine Veränderung, da sie aufgrund der technischen Merkmale unter die Lenkberechtigungsklasse AM fallen. Diese Regelung führt zu einer übersichtlicheren und einfacheren Regelung bezüglich der Regelung der Klasse AM, da keine eigene Berechtigung für Invalidenkraftfahrzeuge aufrechterhalten werden muss. Ein eventueller Eingriff in bestehende Rechte wird durch die Übergangsbestimmung des § 41a Abs. 11 ausgeschlossen. Da die Zahl der Invalidenkraftfahrzeuge verschwindend gering ist sind Probleme nicht zu erwarten. In Abs. 5 werden daher die wesentlichen Regelungen der 10-km/h Fahrzeuge zusammengefasst und Abs. 6 kann überhaupt entfallen. Die Bestimmung, dass jede Lenkberechtigungsklasse auch die Klasse AM umfasst, findet sich nunmehr an systematisch richtiger Stelle in § 2 Abs. 3 Z 7.

#### **Zu Z 7 (§ 2):**

Da die Änderungen betreffend der Klasseneinteilung sehr umfassend sind, wird § 2 in seiner Gesamtheit wiedergegeben um die Übersichtlichkeit zu wahren. Bei dieser neuen Klasseneinteilung handelt es sich um den zentralen Punkt der 3. Führerscheinrichtlinie. Der neue Berechtigungsumfang für die einzelnen Klassen entspricht den Vorgaben der Richtlinie 2006/126/EG. Im Folgenden werden somit nur mehr jene Neuerungen erwähnt, die einer besonderen Erläuterung bedürfen:

Klasse A1: Bezüglich der dreirädrigen Kraftfahrzeuge gibt es eine Einschränkung im Vergleich zur geltenden Rechtslage, da diese Kraftfahrzeuge derzeit ohne Einschränkung sowohl mit Klasse A oder B gelenkt werden dürfen. Bei den dreirädrigen Kraftfahrzeugen kommt es von seiten der Richtlinie zu einer Verlagerung von der Klasse B zur Klasse A.

Klasse A2: Neben einem Verhältnis von Leistung/Eigengewicht wird festgelegt, dass die Motorräder mit einer maximalen Leistung von 35 kW nicht von einem Fahrzeug mit mehr als der doppelten Motorleistung abgeleitet sein dürfen. Das bedeutet, dass sich die genannten 35 kW auf gedrosselte Fahrzeuge beziehen, die in ungedrosseltem Zustand maximal 70 kW Leistung aufweisen dürfen. Zu große und zu leistungsstarke Motorräder sind damit ausgeschlossen.

Klasse B: die Berechtigung, dreirädrige Kraftfahrzeuge mit Klasse B zu lenken ist künftig auf Österreich beschränkt (siehe Abs. 4 Z 1).

Klasse BE: der Anhänger darf künftig nur mehr eine höchstzulässige Gesamtmasse von 3 500 kg haben. darüber hinausgehend ist eine Lenkberechtigung für die Klasse C1E erforderlich.

#### **Abs. 2:**

Zur Wahrung der wohl erworbenen Rechte wird ein Zahlencode eingeführt. Die wesentliche Neuerung bei der Anhängerbestimmung für Klasse B findet sich in Z 2 lit. c, bei der eine optionale Zusatzberechtigung zum Ziehen von schweren Anhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von maximal 4 250 kg für die Kombination erworben werden kann. Für den Erwerb dieser Zusatzberechtigung ist die Absolvierung einer siebenstündigen Schulung erforderlich (die Richtlinie hätte optional auch die Möglichkeit einer (alleinigen oder zusätzlichen) praktischen Fahrprüfung geboten).

#### **Abs. 3:**

Es werden die zahlreichen Äquivalenzen aufgrund der großen Zahl übersichtlicher dargestellt.

**Abs. 4:**

Zu Z 1: siehe oben zu Klasse A1 und B

**Abs. 5:**

Die Verordnungsermächtigung ist um jene für die Schulung für die Zusatzberechtigung für die Anhänger bei Klasse B zu ergänzen.

**Zu Z 8 (§ 3 Abs. 1a):**

Diese Bestimmung beruht auf Art. 6 Abs. 1 lit. a und b der Richtlinie. Für die Klassen C und D war eine derartige Bestimmung bisher in § 20 und § 21 enthalten und wird nun sozusagen „vor die Klammer“ gezogen. Es ist jedoch auch wie bisher zulässig, die praktische Fahrprüfung für die genannten Klassen an einem Tag (zu einem Termin) abzulegen.

**Zu Z 9 (§ 4 Abs. 1):**

Diese Bestimmung war klarer zu fassen, d.h. die zusätzlichen Klassen waren aufzunehmen, was zum Anlass genommen wurde, den Wortlaut wesentlich zu vereinfachen. Gleichzeitig wird klargestellt, dass neben der Klasse F auch die Klasse AM (aufgrund des besonderen Status dieser beiden Klassen) nicht der Probezeit unterliegt.

**Zu Z 10 (§ 4a Abs. 1):**

Auf die neuen A-Klassen war an dieser Stelle Bezug zu nehmen. Außerdem wird klargestellt, dass die Mehrphasenausbildung für die Klasse A insgesamt nur einmal zu absolvieren ist, auch wenn die Klasse A im stufenweisen Zugang erworben wird. Besitzer einer Berechtigung gemäß § 2 Abs. 1 Z 5 lit. c (A1 mit B), die nun eine Lenkberechtigung für die Klasse A1 (A2 oder A) erwerben wollen, müssen die Mehrphasenausbildung absolvieren.

**Zu Z 11 (§ 4a Abs. 3):**

Diese Neuregelung bezweckt die Aufnahme der Klassen A1 und A2.

**Zu Z 12 (§ 4a Abs. 4):**

Die Schaffung der Klasse A1 ab dem 16. Lebensjahr ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit problematisch. Einer drohenden Erhöhung des Unfallgeschehens bei den jungen Motorradlenkern soll mit einer verstärkten Mehrphasenausbildung bei Klasse A entgegengewirkt werden. Bei der allgemeinen Aufzählung der Module wird das neu geschaffene Gefahrenwahrnehmungstraining ergänzt.

**Zu Z 13 (§ 4a Abs. 7):**

Auch das Gefahrenwahrnehmungstraining soll von Verkehrspsychologen durchgeführt werden.

**Zu Z 14 (§ 4b Abs. 1 und 2 und § 4c Abs. 2):**

In diesen Bestimmungen werden nur die Klassen A1 und A2 aufgenommen.

**Zu Z 15 (§ 4b Abs. 3):**

Es werden die konkreten Inhalte der zweiten Ausbildungsphase für Klasse A definiert. Das Fahrsicherheitstraining wird um das Gefahrenwahrnehmungstraining ergänzt und zusätzlich wird eine Perfektionsfahrt eingeführt. Der gesamte für die Absolvierung der zweiten Ausbildungsphase zur Verfügung stehende Zeitraum wird auf 14 Monate ausgedehnt.

**Zu Z 16 (§ 4b Abs. 4):**

Die Verordnungsermächtigung ist um das Gefahrenwahrnehmungstraining zu ergänzen.

**Zu Z 17 (§ 4c Abs. 1):**

Es ist zu ergänzen, dass das Gefahrenwahrnehmungstraining ein Teil des Fahrsicherheitstrainings darstellt und hinsichtlich der Eintragung im Führerscheinsregister mit dem Fahrsicherheitstraining eine Einheit bildet.

**Zu Z 18 (§ 4c Abs. 2):**

Diese Bestimmung ist hinsichtlich des neuen 14-monatigen Zeitraumes für die zweite Ausbildungsphase für Klasse A anzupassen.

**Zu Z 19 (§ 5 Abs. 1):**

Redaktionelle Änderung

**Zu Z 21 (§ 5 Abs. 2):**

In Einklang mit Art. 12 der Richtlinie wird eine leichte aber bedeutsame Modifikation des Wohnsitzbegriffes vorgenommen. Die Beurteilung des Bestehens eines Wohnsitzes hat nach wie vor grundsätzlich anhand der „185 Tage-Regelung“ zu erfolgen, wenn jedoch die beruflichen und die persönlichen Bindungen in zwei verschiedenen Staaten liegen, so ist für das Vorliegen eines Wohnsitzes gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 nunmehr ausschlaggebend, in welchem Staat die persönlichen Bindungen liegen und zwar unabhängig vom Zeitraum von 185 Tagen.

**Zu Z 23 (§ 6 Abs. 1):**

Die Bestimmung über das Mindestalter werden in Zusammenhang mit der neuen Klasseneinteilung gemäß § 2 entsprechend den neuen Vorgaben der Richtlinie neu geregelt.

**Zu den Z 24 und 25 (§ 6 Abs. 2 und 5):**

Redaktionelle Änderungen

**Zu Z 26 (§ 7 Abs. 3):**

Aufgrund der Novelle des Suchtmittelgesetzes von 2007 werden die Verweise in § 7 Abs. 3 angepasst.

**Zu Z 27 (§ 8 Abs. 1):**

Es ist in Aussicht genommen, den Untersuchungsumfang von Klasse A und B anzugleichen. Damit ist es nicht mehr notwendig, das ärztliche Gutachten klassenspezifisch auszustellen, sondern es genügt eine Unterscheidung in Gruppe 1 und 2. Das bringt Erleichterungen einerseits im Rahmen der Durchführung der ärztlichen Untersuchung sowie Vorteile für die Führerscheinwerber, die das Gutachten innerhalb der 18-monatigen Frist auch für eine etwaige Ausdehnung der Lenkberechtigung (innerhalb der Gruppe 1) verwenden können und nicht ein neuerliches Gutachten beibringen müssen.

**Zu Z 28 (§ 8 Abs. 3a):**

Diese neue Bestimmung regelt die sehr strittige und oftmals hinterfragte Vorgangsweise bei der Berechnung der Fristen im Fall von befristeten Lenkberechtigungen. Diese Regelung entspricht der derzeit bei den Behörden gehandhabten Vorgangsweise. Die Bestimmung ist in Zusammenhang mit § 17a Abs. 3 zu sehen, der eine andere Vorgangsweise bei der Berechnung der administrativen Frist festlegt (Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung).

**Zu Z 30 (§ 9 Abs. 1, 4 und 5):**

In manchen Fällen ist es nicht erforderlich einen nach § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen einzusetzen, sondern es wäre etwa ein Fahrprüfer, der nicht diese Qualifikation innehat, dafür besser geeignet. Diese Änderung schafft daher mehr Flexibilität bei den Behörden.

**Zu Z 34 und 35 (§ 12 Abs. 2 und 3):**

Hier wird auf die neue Klasseneinteilung von Klasse A Bezug genommen.

**Zu Z 37 (§ 13 Abs. 1):**

Zwei weitere Ausnahmen vom Grundsatz, dass die Lenkberechtigung mit erfolgreicher Ablegung der praktischen Fahrprüfung als erteilt gilt, sind zu normieren. Einerseits ist das die Erteilung der Klasse AM, bei der es keine praktische Fahrprüfung gibt, und andererseits die Klassen C und D samt Anhängerklassen, bei denen die praktische Fahrprüfung bereits mit dem 18. bzw. 21. Lebensjahr abgelegt, die Lenkberechtigung aber (entsprechend der Richtlinie) jeweils erst drei Jahre später erteilt werden darf.

**Zu Z 42 (§ 14 Abs. 1):**

Die Änderung steht in Zusammenhang mit Abs. 1 Z 3; es wird lediglich der bisher nicht in dieser Bestimmung enthaltene Heeresmopedausweis ergänzt.

**Zu Z 43 (§ 14 Abs. 1 Z 3 und 4):**

Da der Mopedausweis durch die Eintragung im Führerschein ersetzt wird, hat die Z 3 zu entfallen. Hinsichtlich Z 4 siehe Erläuterungen zu Z 2.

**Zu Z 44 (§ 14 Abs. 2):**

Die Regelung ist nicht mehr zeitgemäß und soll zwecks Erleichterung der Kontrollen entfallen.

**Zu den Z 45 und 67 (§ 15 Abs. 3 und § 23 Abs. 3a):**

Diese beiden Bestimmungen regeln die Umschreibung von ausländischen EWR-Führerscheinen in Österreich, denen eine Nicht-EWR-Lenkberechtigung zugrundeliegt. Mit dieser Regelung wird Art. 11

Abs. 6 der Führerscheinrichtlinie klar und eindeutig umgesetzt. Wenn aufgrund eingetragener Codes in einem EWR-Führerschein erkennbar ist, dass hinter diesem ein Nicht-EWR-Führerschein steht, so ist der EWR-Führerschein zwar an sich anzuerkennen (da in § 1 Abs. 4 nicht die Wortfolge „unbeschadet des § 23 Abs. 3a steht, darf der Inhaber damit in Österreich fahren) jedoch im Falle einer Umschreibung ist gemäß § 23 Abs. 3 vorzugehen, d.h. abhängig von dem Nicht-EWR-Staat eine praktische Prüfung zu verlangen oder nicht. Solche EWR-Führerscheine haben somit eine Sonderstellung: Anerkennung zum Lenken: ja; Gleichwertigkeit bei der Umschreibung: nein.

Weiters wird in § 15 Abs. 3 in einem neuen Satz eindeutig geregelt wie bei der Umschreibung von EWR-Führerscheinen in Österreich vorzugehen ist. Diese Regelung ergänzt somit § 20 Abs. 5, der aussagt, wie lange EWR-Lenkberechtigungen bei einer Übersiedlung nach Österreich gültig bleiben: Die 15-jährige Frist für die Klasse A und B ist jedenfalls einzutragen, bei der 5-jährigen Frist hat der Antragsteller ein Wahlrecht. Entweder kann das im ausländischen Führerschein eingetragene Fristende übernommen werden (formlos, d.h. ohne ärztliches Gutachten) oder aber eine Neuberechnung (für volle 5-Jahre) mit Beibringung eines neuen ärztlichen Gutachtens.

**Zu Z 46 (§ 16 Abs. 3 Z 1):**

In Anhang IV der Richtlinie wird festgelegt, „dass die Mitgliedstaaten dafür sorgen müssen, dass jeder Fahrprüfer einer jährlichen Überwachung unterliegt“. Um dies auch entsprechend einteilen und administrieren zu können, ist es notwendig, dass die BAV Zugriff auf das Führerscheinregister erhält. Es ist daher klarzustellen, dass auch die BAV unter diese Bestimmung zu subsumieren ist.

**Zu Z 48 (§ 16a Abs. 1 Z 3 lit. h):**

Es wird nur klargestellt, dass unter „umgeschriebenen“ Führerscheinen jedenfalls auch solche zu verstehen sind, die aufgrund einer ausländischen Nicht-EWR-Lenkberechtigung ausgestellt werden (mit oder ohne praktischer Fahrprüfung).

**Zu den Z 49, 52 und 53 (§ 16a Abs. 1 Z 7 und Abs. 2 und § 16b Abs. 1):**

Da es künftig keine Mopedaussweise mehr gibt, sind auch die Daten dieser Mopedaussweise künftig nicht mehr von den Behörden und Fahrschulen zu verarbeiten. Bereits vorhandene Daten über Mopedaussweise bleiben jedoch bestehen. Für diese Daten wurde eine eigene Löschungsvorschrift entsprechend dem § 17 Abs. 2 Z 1 für die Führerscheine geschaffen. Siehe in diesem Zusammenhang auch die Übergangsbestimmung des § 41a Abs. 10 wonach nach Inkrafttreten der Novelle noch die Daten von Mopedaussweisen im Führerscheinregister einzutragen sind, die vorher ausgestellt wurden.

**Zu den Z 50 und 54 (§ 16a Abs. 1 Z 11 und § 16b Abs. 3):**

§ 16a Z 11 listet alle jene Daten auf, die im Rahmen der Qualitätskontrolle zur Überwachung der Anforderungen an die Fahrprüfer bzw. zur Überwachung der theoretischen und der praktischen Weiterbildungsverpflichtungen erfasst werden müssen. Weiters müssen Fahrprüfer bei ihrer Prüftätigkeit vom Landeshauptmann oder auch von der Bundesanstalt für Verkehr auditiert werden; auch diese Daten müssen erfasst und in das FSR eingetragen werden. Um eine österreichweite Führerscheinstatistik zu erstellen, die auch die Ausbildungsform der Fahrschüler, die Anzahl der Prüfungsantritte (Theorie und Praxis getrennt) als auch die Variante einer Umschreibung eines ausländischen Führerscheines berücksichtigt, ist es notwendig, auch diese Daten entsprechend zu erfassen.

Darüber hinaus wird in Z 4 geregelt, dass, sofern der Erwerb einer Lenkberechtigung für die Klasse AM über die Autofahrerclubs abgewickelt wird, die Personendaten von der örtlich zuständigen Behörde zu erfassen sind.

**Zu den Z 55 bis 57 (§ 16b Abs. 3a, 4a, 4b und 5):**

In diesen Bestimmungen wird festgelegt, wer die Daten betreffend Fahrprüfer (§ 16a Abs. 1 Z 11) zu erfassen hat, wer diese Daten einsehen darf und wer diese Daten auch verarbeiten, d.h. auch für Statistiken in anonymisierter Form verwenden darf. Die Bundesanstalt für Verkehr soll einerseits selbst Audits der Fahrprüfer durchführen und die entsprechenden Daten in das Register eingeben. Andererseits hat die BAV auch entsprechende Auswertungen vorzunehmen und Statistiken zu erstellen. Hinsichtlich der Erfassung und Verwaltung der Prüferdaten ist der Landeshauptmann zuständig, da dieser die Fahrprüfer bestellt, für deren Weiterbildung zu sorgen hat, diese auditiert und gegebenenfalls auch eine Aussetzung bzw. einen Widerruf der Bestellung ausspricht.

**Zu Z 58 (§ 17 Abs. 2 Z 6):**

In § 17 Abs. 2 Z 6 wird festgelegt, wie lange die Daten betreffend Fahrprüfer aufzubewahren sind und ab wann sie zu löschen sind.



**Allgemeines zur Neugestaltung des IV. Abschnittes:**

Aufgrund der grundlegenden Änderungen in der Klasseneinteilung der Lenkberechtigungen erfährt auch der IV. Abschnitt des FSG, in dem die besonderen Bestimmungen für einzelne Lenkberechtigungen enthalten sind, eine gründliche Umgestaltung. So wird aufgrund der Einführung einer Befristung der Klassen A und B ein neuer § 17a geschaffen, der die Frage der Befristung der Lenkberechtigungen umfassend für alle Klassen regelt. Der bisherige § 18 wird zum § 18a (Klasse A), weil für die neue Klasse AM eine eigene Bestimmung im § 18 aufgenommen wird, der die Inhalte des derzeitigen § 31 (Mopedausweis) enthält. Letzterer kann somit entfallen. Die jetzigen §§ 20 und 21 enthalten zahlreiche wortgleiche Bestimmungen, weshalb zwecks Vermeidung von überflüssigen Gesetzestext und zur Hebung der Übersichtlichkeit diese beiden Bestimmungen in den neuen § 20 zusammengefasst werden und der bisherige § 21 entfallen kann.

**Zu Z 59 (§ 17a):**

Abs. 1 enthält eine weitere zentrale Neuerung der 3. Führerscheinrichtlinie, nämlich die Befristung der Führerscheine für die Klassen A (AM) und B. Die Richtlinie bietet in Art. 7 Abs. 2 lit. a die Möglichkeit, anstelle der 10-jährigen Frist auch eine 15-jährige Frist festzulegen, wovon auch Gebrauch gemacht wird. Diese 15-jährige administrative Frist ist nicht mit der Befristung der Lenkberechtigung für die Klasse C und D vergleichbar, bei deren Ablauf die Lenkberechtigung erlischt. Die 15-jährige Frist für die Lenkberechtigungen der Klasse A und B bewirkt nur die Verpflichtung ein neues Führerscheindokument ausstellen zu lassen, tangiert aber die Lenkberechtigung nicht. Der Betreffende bleibt daher weiterhin berechtigt, Kraftfahrzeuge zu lenken (und der Versicherungsschutz bleibt auch aufrecht). Es droht nur eine Geldstrafe von mindestens 20 Euro (siehe § 37 Abs. 2a).

In Abs. 2 werden die derzeitigen Bestimmungen des § 20 Abs. 4 und § 21 Abs. 2 in adaptierter Form zusammengefasst. Für die Klasse C1 wird nunmehr richtlinienkonform ebenfalls eine Frist von fünf Jahren eingeführt.

Abs. 3 legt die Art der Fristberechnung fest. Im Unterschied zur Fristberechnung bei befristeten Lenkberechtigungen (siehe den neuen § 8 Abs. 4a) wird bei der administrativen Verlängerung auf den Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung abgestellt. Weiters wird die Vorgangsweise beim Zusammentreffen der 15-jährigen und der 5-jährigen Frist geregelt. Findet eine erstmalige Berechnung oder Neuberechnung der kürzeren Frist für C(C1) und D(D1) anlässlich einer Ausdehnung, Verlängerung oder Wiedererteilung statt, so soll jedesmal zugleich auch die 15-jährige Frist für die „kleinen“ Klassen verlängert werden.

**Zu Z 60 (§ 18):**

Aufgrund der Einfügung der Klasse AM in den Führerschein ist es konsequent, den bisherigen § 31 systemkonform als neuen § 18 mit folgenden Änderungen einzufügen:

§ 31 Abs. 1 Z 8 entfällt, da nicht mehr notwendig. Als zusätzliche Erteilungsvoraussetzungen wird die Verkehrszuverlässigkeit aufgenommen (Abs. 1 Z 7). Die theoretische Schulung darf von Fahrschulen, Autofahrerclubs und Schulen absolviert werden, wobei jene Schulen gemeint sind, die bisher eine Ermächtigung zur Ausstellung von Mopedausweisen gehabt haben. Außerdem wurde in Abs. 1 Z 3 klargestellt, dass die Theorieprüfung nicht im Rahmen der für die anderen Lenkberechtigungsklassen vorgesehenen PC-Prüfung durchgeführt werden muss.

Abs. 1 Z 9 enthält eine wesentliche Neuregelung, nämlich das Erfordernis, ein ärztliches Gutachten beizubringen, wenn der Antragsteller bereits das 20. Lebensjahr vollendet hat. Damit wird sehr zielgerichtet die zum Teil problematische Personengruppe getroffen, die – ohne im Besitz irgendeiner Lenkberechtigung zu sein – in „späteren“ Jahren die Klasse AM erwerben will. Die Jugendlichen, die vor dem Erwerb der Lenkberechtigung die Klasse AM erwerben wollen, sind davon nicht betroffen und laufen dadurch auch nicht Gefahr, beim darauffolgenden Erwerb der Klasse B neuerlich ein ärztliches Gutachten beibringen zu müssen.

Der zweite Satz in § 18 Abs. 1 sagt aus, dass die Voraussetzungen zur Erteilung einer Lenkberechtigung für die Klasse AM in § 18 abschließend geregelt sind, also nicht die allgemeinen Bestimmungen des § 3 Abs. 1 zur Anwendung kommen. Somit ist klargestellt, dass der Nachweis über die Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen nicht erforderlich ist.

Bei der Klasse AM handelt es sich zwar um eine Lenkberechtigung, auf die besondere Stellung dieser Lenkberechtigungsklasse ist jedoch Bedacht zu nehmen. Mangels praktischer Prüfung bei Klasse AM kann die Erteilungsfiktion des § 13 Abs. 1 FSG in diesem Fall keine Anwendung finden und auch die Mitwirkung der Autofahrerclubs bei der Erteilung ist im Auge zu behalten. Daher muss es bei der Klasse AM bei der früheren Form der (vor der Verwaltungsreform 2006 gehandhabten) behördlichen Erteilung

der Lenkberechtigung bleiben. Aus diesem Grund sind gemäß Abs. 2 auch nur jene Bestimmungen des § 13 anwendbar, die mit jenen des § 18 nicht in Widerspruch stehen.

Auch die letzten beiden Sätze des § 31 Abs. 2 über die Vorgangsweise bei der Ausstellung des Mopedausweises sind aufzuheben und werden durch die Eintragungsmöglichkeit mittels Zahlencode ersetzt.

Der bisherige § 31 Abs. 4 über die Duplikatsmopedausweise ist nicht mehr notwendig. Für die Duplikatsausstellung der Klasse AM gelten die normalen Vorschriften über Duplikate gemäß § 15.

Die Verordnungsermächtigung des Abs. 6 wird im Vergleich zur bisherigen Bestimmung des § 31 Abs. 6 auf die Details über die Theorieprüfung reduziert. Da die ermächtigten Einrichtungen in der bisherigen Form entfallen ist auch die Verordnungsermächtigung obsolet ebenso wie die Form und der Inhalt des Mopedausweises.

Die bisherige Abs. 1 Z 9 kann entfallen, da in § 3 Abs. 2 ohnehin geregelt ist, dass während einer aufrechten Entziehungszeit eine Lenkberechtigung nicht erteilt werden darf.

#### **Zu Z 61 (§ 18a):**

Dieser entspricht mit Modifikationen dem bisherigen § 18. Die Modifikationen sind aufgrund der neuen Stufenregelungen umfangreich, denn sie bringen zahlreiche Variationsmöglichkeiten für den Erwerb der A-Klassen.

Abs. 1 und 2 regeln die neue Version den Stufenführerscheines. Die Wortfolge „neben der in § 3 Abs. 1 genannten Vorgangsweise“ soll aussagen, dass ein direkter Erwerb der Klasse A2 und A ebenfalls möglich ist und dass im Fall des Stufenzuganges nicht alle der in § 3 Abs. 1 genannten Voraussetzungen erfüllt werden müssen (sondern eben nur die praktische Fahrprüfung oder Absolvierung der Schulung).

Als zusätzliche (über die Richtlinie hinausgehende) Hürde beim Erwerb der höheren A-Stufen ist vorgesehen, dass der Führerscheinwerber die zweite Ausbildungsphase absolviert haben muss.

Und letztlich wird auch die von der Richtlinie zur Wahl gestellte Zugangsvoraussetzung (praktische Prüfung oder Ausbildung) insofern bürgerfreundlich entschieden, als die Wahl dem Führerscheinwerber überlassen wird.

Abs. 3 legt den direkten Zugang zur Klasse A richtlinienkonform mit dem vollendeten 24. Lebensjahr fest. Darüber hinausgehend wird eine Regelung für jene Bewerber um Klasse A getroffen, die direkt nach der Vollendung des 24. Lebensjahres von A1 auf A ausdehnen wollen. Da diese Fälle nicht mit jenen Situationen gleichzuhalten sind, in denen der Betreffende noch gar keine Lenkberechtigung hatte, sondern eher einer Ausdehnung der Lenkberechtigung gleichzuhalten sind, soll auch in diesem Fall die Ablegung einer praktischen Fahrprüfung genügen, wenn der Betreffende vier Jahre im Besitz der Klasse A1 war.

Abs. 4 entspricht dem derzeitigen § 18 Abs. 1a. Der derzeitige § 18 Abs. 2 entfällt, da Anhang II der Richtlinie (Punkt 5.2.) ausdrücklich vorsieht, dass Prüfungsfahrzeug für die Motorradklassen stets ein Krafrad mit verschiedenen technischen Merkmalen jedoch jedenfalls ohne Beiwagen sein muss. Auch die Tatsache, dass kein Zahlencode (vergleichbar dem Code 78 für Klasse B) zur Einschränkung existiert, unterstützt diese Ansicht.

Abs. 5 enthält den Regelungsinhalt des jetzigen § 18 Abs. 3 allerdings mit einer markanten Änderung. Da für den Erwerb einer nächsthöheren Stufe jedenfalls eine praktische Fahrprüfung oder eine Ausbildung abzulegen ist, ist der Erwerb dieser neuen Stufe nicht als Ersterwerb anzusehen, weshalb auch die Probezeit nicht erneut zu laufen beginnt. Somit gibt es (ausgenommen bei der Klasse A1, wo wie bei L17 eine Probezeit bis zum 20. Lebensjahr vorgesehen ist) bei der Motorradklasse wie bei allen anderen Lenkberechtigungsklassen auch nur mehr eine 2-jährige Probezeit.

Abs. 6 regelt den Umstieg von der Berechtigung „A1 mit B“ auf die neuen Motorradklassen. Diese Regelung ist nunmehr erforderlich, da es für die gleiche Lenkberechtigungskategorie (A1) zwei verschiedene Berechtigungen gibt und anzunehmen ist, dass derartige Umstiege verstärkt stattfinden werden. Da es sich in diesen Fällen um eine Ausdehnung handelt (der Betreffende darf zwar mit Klasse A1-Motorrädern fahren, hat aber keine Lenkberechtigung dafür), ist – um die Regelung richtlinienkonform zu gestalten – eine volle theoretische und praktische Fahrprüfung erforderlich. Hinsichtlich der Ausbildung sind aber die bereits absolvierten praktischen Unterrichtseinheiten anzurechnen, wobei es egal ist wie lange diese zurückliegen.

#### **Zu den Z 62 und 63 (§ 19 Abs. 1 und 8):**

Mit diesen Regelungen werden Probleme der „L17-Ausbildung“ beseitigt, die bereits jetzt bestehen und sich durch die Einführung der Klasse A1 noch verstärken nämlich die unterschiedlichen Mindestalterregelungen für den Beginn von Fahrschulung und der theoretischen Fahrprüfung. Da

die Fahrschul Ausbildung für Klasse F und künftig auch für A1 bereits mit 15 ½ Jahren begonnen werden darf, ist es sachgerecht und kundenfreundlich, gleichzeitig auch mit der L17-Ausbildung beginnen zu dürfen. Ähnliches gilt für die Theorieprüfung, die nach der jetzigen Regelung erst ab dem vollendeten 17. Lebensjahr, d.h. lange nach Absolvierung des Theoriekurses abgelegt werden darf. Mit Abs. 8 wird daher für L17 die gleiche Regelung wie für andere Ausbildungsmodelle geschaffen, d.h. nur für das Antreten zur praktische Fahrprüfung ein Mindestalter von 17 Jahren festgelegt.

**Zu den Z 64 und 65 (§ 20 und § 21):**

In diesen neu gefassten § 20 werden auch die Inhalte des § 21 aufgenommen, womit dieser entfallen kann. Da viele Regelungsinhalte für Klasse D und C ident sind, ergeben sich in diesen beiden Bestimmungen Doppelgleisigkeiten, die damit abgebaut werden.

**Abs. 1 und 2:**

Diese beiden Absätze fassen die bisherigen § 20 Abs. 1 und 2 sowie § 21 Abs. 1 in adaptierter Form zusammen. Die Schwierigkeit bei diesen beiden Klassen liegt darin, dass es zwei verschiedene Mindestalterregelungen (18 oder 21 Jahre) gibt, je nach dem welche Fahrzeuge gelenkt werden sollen. Die bisherige Vorgangsweise, dass die Fahrprüfung für die Klasse C jedenfalls schon ab dem vollendeten 18. Lebensjahr absolviert werden darf (und damit die Lenkberechtigung gemäß § 13 Abs. 1 erteilt ist), soll beibehalten werden und auch für die Klasse D gelten (siehe unten zu Abs. 3). Im letzten Satz des Abs. 1 wird jedoch richtlinienkonform klargestellt, dass – abweichend von der bisherigen Rechtslage – die Erteilung der „großen“ Lenkberechtigungsklassen erst mit Vollendung des 21. (C) bzw. 24. (D) Lebensjahres erfolgen darf.

Ab dem vollendeten 18. Lebensjahr kann die Lenkberechtigung für die Klasse C in vollem Umfang genützt werden, wenn der Lehrberuf „Berufskraftfahrer“ abgeschlossen wurde oder die Grundqualifikation gemäß Güterbeförderungsgesetz absolviert wurde. Weiters bietet Art. 4 Z 6 die Möglichkeit, dass auch „Fahrzeuge der Feuerwehr, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Fahrzeuge, die zur Reparatur- und Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden“ ab dem 18. Lebensjahr mit einer Lenkberechtigung für die Klasse C gelenkt werden. Von dieser Möglichkeit wird in Z 4 des § 20 Abs. 2 Gebrauch gemacht. Die bisherige Z 2 des § 20 Abs. 3 ist in der Richtlinie nicht vorgesehen und hat daher zu entfallen.

**Abs. 3:**

Dies ist die korrespondierende Bestimmung zu Abs. 2 für Klasse D. Das Regelalter von 24 Jahren darf auf 21 herabgesetzt werden, wenn die Grundqualifikation absolviert wurde und ebenfalls in den genannten Fällen von Fahrzeugen für die öffentliche Ordnung etc. Der für die Klasse D erforderliche umfangreichere Erste Hilfe Kurs wurde aus § 21 Abs. 1 übernommen.

**Abs. 4 und 5:**

Diese Absätze entsprechen den bisherigen § 20 Abs. 5 und 6 und § 21 Abs. 3 und 4.

**Zu Z 66 (§ 22 Abs. 6):**

Redaktionelle Änderung. Bei der Einfügung des Heerespersonalamtes in § 22 wurde verabsäumt diese Änderung auch in Abs. 6 vorzunehmen.

**Zu Z 68 (§ 23 Abs. 5):**

Mit der Schaffung der Lenkberechtigung für die Klasse AM geht auch eine gegenseitige Anerkennung dieser Lenkberechtigungsklasse einher. Das Lenken von Motorfahrrädern und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen durch ausländische Personen (aus dem EWR) setzt künftig einen Besitz dieser neuen Klasse AM voraus. Aus Gründen der Praktikabilität wird in diesen Fällen kein Unterschied zwischen Mopeds und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen gemacht, der reine Besitz von Klasse AM soll für beide Fahrzeugkategorien ausreichen. Im Hinblick darauf, dass bisher das Erreichen des Mindestalter von 16 Jahren allein für das Lenken von Motorfahrrädern durch ausländische Personen ausreichend war, fallen Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht maßgeblich ins Gewicht. Personen aus Nicht-EWR-Ländern (die keinen Wohnsitz in Österreich haben) können nicht im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse AM sein und dürfen daher in Österreich keine Mopeds lenken. Da die Lenkberechtigung für die Klasse AM schon ab dem 14. Lebensjahr erteilt werden kann, wird festgelegt, dass eine Anerkennung erst ab einem erreichten Mindestalter von 15 stattfindet.

**Zu Z 69 (§ 24 Abs. 1):**

Auch im Rahmen der Entziehung der Lenkberechtigung hat die Schaffung der Klasse AM erhebliche Auswirkungen. Jeder Entzug der Lenkberechtigung würde automatisch auch in vollem Umfang die Lenkberechtigung für die Klasse AM umfassen. Um Härtefälle zu vermeiden soll die Behörde die

Möglichkeit haben, in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen (etwa um eine Arbeitsstelle zu erreichen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar wäre) die Berechtigung zum Lenken von Mopeds (nicht aber vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen) zu belassen. Ein entsprechender Ausspruch im Entziehungsbescheid ist erforderlich. Auch für den Fall, dass der Betreffende nicht gesondert die Klasse AM erworben hat, sondern diese lediglich aufgrund der Äquivalenzbestimmung des § 2 Abs. 3 Z 7 besitzt soll diese Regelung gelten. Dies kann jedoch nur eine für Österreich geltende Ausnahmeregelung sein und somit ist es sinnvoll, in diese Fällen den fehlenden Führerschein mit einem vorläufigen Führerschein zu überbrücken.

**Zu Z 71 (§ 24 Abs. 3):**

Es wird klargestellt, dass die Anordnung eines Verkehrscoachings nicht nur bei einer Alkoholbeeinträchtigung, sondern auch bei einer Suchtgiftbeeinträchtigung (die ja auch von § 99 Abs. 1b StVO 1960 umfasst ist) zu erfolgen hat.

**Zu Z 73 (§ 24 Abs. 3a):**

Es wird klargestellt, dass bei der Wiedererteilung (Wiederausfolgung) nach einem Entzug wegen Alkoholabhängigkeit die in Abs. 3 genannten Maßnahmen zu erbringen sind. Diverse Umgehungsversuche machen eine solche Klarstellung erforderlich.

**Zu Z 74 (§ 26 Abs. 5):**

Redaktionelle Klarstellung. Die Definition von „erstmalig“ bezieht sich nicht nur auf Abs. 1, sondern selbstverständlich auch auf die anderen Alkoholentziehungstatbestände des Abs. 2. Für die anderen Entziehungstatbestände (Geschwindigkeit) werden im Rahmen der 13. FSG-Novelle eigene Sonderbestimmungen geschaffen.

**Zu Z 75 (§ 27 Abs. 2):**

Da die Klasse AM bereits ab dem vollendeten 15. Lebensjahr erteilt werden kann, sollen auch Todesfälle ab diesem Alter gemeldet werden.

**Zu Z 76 (§ 30):**

Diese wichtige aber aufgrund des Auslandsbezuges schwierig handzuhabende Bestimmung wird in Ihrer Gesamtheit überarbeitet und klarer gefasst.

**Abs. 1:**

Eingangs wird klargestellt, dass sich dieser Absatz sowohl auf EWR- als auch auf Nicht EWR-Lenkberechtigungen erstreckt. Wesentlich ist somit nicht, von welchem Staat die Lenkberechtigung erteilt wurde, sondern - genau wie bei der Erteilung der Lenkberechtigung - ob der Betreffende einen führerscheinrechtlichen Wohnsitz (§ 5 Abs. 1 Z 1) in Österreich hat. Dies ist bei der behördlichen Behandlung eines Falles die erste und wichtigste Frage, die zu beurteilen ist. Hat der Betreffende keinen Wohnsitz in Österreich, kann nur ein Lenkverbot mit Geltung für das österreichische Hoheitsgebiet ausgesprochen werden. Eine Verständigung der Wohnsitzbehörde über das verhängte Lenkverbot sollte erfolgen, sofern dies möglich ist (d.h. wenn es ein Staat ist, aus dem behördliche Kontaktadressen bekannt sind oder unter angemessenem Aufwand zu ermitteln sind).

**Abs. 2:**

Der bisherige Abs. 2 war totes Recht, da dieses Übereinkommen zwar auf EU-Ebene ausgearbeitet wurde jedoch nie in Kraft getreten ist. Da diese Bestimmung immer wieder Anlass zu Missverständnissen gegeben hat, soll sie entfallen.

Der nunmehrige Abs. 2 enthält im Unterschied zu Abs. 1 die Regelung, wenn der Besitzer der ausländischen Lenkberechtigung seinen Wohnsitz (§ 5 Abs. 1 Z 1) in Österreich hat. Wie bisher ist ein (weiterer) Entzug auszusprechen, wenn trotz eines bereits bestehenden Entzuges im Ausland eine Lenkberechtigung erworben wird. Neu ist hingegen, dass ein Entzug auch dann auszusprechen ist, wenn der Betreffende (ohne irgendwelche Delikte begangen zu haben) im Ausland eine Lenkberechtigung entgegen dem Wohnsitzerfordernis erwirbt. Diese Regelung ist aufgrund von Art. 7 Abs. 5 letzter Satz der Richtlinie erforderlich. Dafür kann der derzeit letzte Satz in § 30 Abs. 3 betreffend die Entziehung wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung entfallen, da dieser Sachverhalt vom nunmehr letzten Satz des Abs. 2 umfasst ist. Die sonstigen Regelungen bleiben unverändert, der jetzige Abs. 4 wird ebenfalls in den neuen Abs. 2 an geeigneter Stelle eingefügt.

**Zu Z 77 (§ 30a Abs. 2 Z 12):**

Gemäß einem aktuellen Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes ist die Z 12 (mangelhafte Ladungssicherung und schlechter technischer Zustand) nicht auf den Anhänger zu beziehen, da ein

Anhänger nicht gelenkt werden kann, aber in Z 12 ausschließlich die Wortfolge „Fahrzeug gelenkt“ angeführt ist. Dieser Judikatur soll nunmehr begegnet werden.

**Zu Z 78 (§§ 31 und 32):**

§ 31 wurde aufgrund der Schaffung der Klasse AM in § 18 verlagert.

**Zum bisherigen § 32:**

Da für jene Fahrzeuge, die derzeit mit Mopedausweis gelenkt wurden, nunmehr die Klasse AM am Führerschein vorhanden ist, sind auch die Entziehungsbestimmungen anzuwenden. Damit kann § 32 gänzlich entfallen. Da das Lenkverbot aber auch auf ausländische Lenker anzuwenden sein kann, muss der Verweis auf § 32 in § 30 Abs. 1 entfallen und durch einen direkten Verweis auf die anzuwendenden Bestimmungen ersetzt werden.

**Zu Z 79 (§ 34):**

Da die Anforderungen für Fahrprüfer nunmehr in den §§ 34a und 34b geregelt werden, wird der Regelungsinhalt des § 34 auf die sachverständigen Ärzte eingeschränkt.

**Zu Z 80 (§§ 34a und 34b):**

**Zu § 34a:**

In Abs. 1 werden allgemeine Voraussetzungen für Fahrprüfer geregelt. Manche Bestimmungen, die bisher in der FSG-PV enthalten sind, werden nunmehr in § 34a FSG aufgenommen. Die Auflistung der nachzuweisenden Kenntnisse und Fähigkeiten entspricht Anhang IV der 3. Führerscheinrichtlinie. Der vorletzte Satz entspricht der bisherigen Regelung in § 8 Abs. 2 letzter Satz FSG-PV. Der letzte Satz entspricht der derzeitigen Regelung des § 34 Abs. 3 FSG.

Der Abs. 2 entspricht der bisherigen Regelung in § 9 Abs. 3 FSG-PV.

Abs. 3 entspricht der bisherigen Regelung des § 8 Abs. 2 und des § 11 Abs. 1 FSG-PV. Die Feststellung der Befähigung wird nunmehr vom Fahrprüfer selbst wahrzunehmen sein, da derartige Gründe nur ihm selbst – nicht aber der Behörde – bekannt sein können; dies wird weiterhin in der FSG-PV geregelt.

Abs. 4 entspricht im wesentlichen der bisherigen Verordnungsermächtigung des § 34 Abs. 4 FSG, wobei weitere Bereiche, wie z. B. Konkretisierung der Qualitätssicherung oder auch des Audits, hinzukommen.

**Zu § 34b:**

In § 34b werden die persönlichen Voraussetzungen für Fahrprüfer geregelt.

Einige der in Abs. 1 angeführten Voraussetzungen sind bisher in § 9 Abs. 1 FSG-PV enthalten. Am Mindestalter von 27 Jahren wird festgehalten und die Möglichkeit der 3. Führerscheinrichtlinie (23 Jahre) nicht umgesetzt. Dadurch wird sichergestellt, dass der Prüfer ein höheres Maß an Erfahrung im Lenken von Kraftfahrzeugen sowie im Umgang mit Menschen und den besonderen Anforderungen der Prüfungssituation aufweist. Die verpflichtende Dauer des Besitzes der Lenkberechtigung der Klasse B wird von derzeit 5 Jahren auf 3 Jahre reduziert (dies entspricht Z 2.1 lit. a des Anh. IV der 3. Führerscheinrichtlinie). Als Voraussetzung hinzugekommen ist der Besitz der Lenkberechtigungsklasse BE, da in Zukunft jeder Fahrprüfer für die Klasse B auch die Prüfberechtigung für die Klasse BE erhalten soll. Daher ist es notwendig, den Besitz der Lenkberechtigung der Klasse BE vorzuschreiben. Klargestellt wird ebenfalls, dass sich der angehende Fahrprüfer nicht mehr in der Probezeit iSd § 4 FSG befinden darf. Weiters wird die Absolvierung der Grundausbildung und Befähigungsprüfung zum Fahrprüfer als Voraussetzung festgelegt (Z 2.1 lit. c Anh. IV der 3. Führerscheinrichtlinie). Weiters wird eine zumindest 2-jährige Tätigkeit im Verkehrsbereich als Voraussetzung vorgesehen. Dadurch sollen Erfahrungen insbesondere im Straßen- und/oder Kraftfahrbereich nachgewiesen werden.

In Abs. 2 wird festgelegt, unter welchen Voraussetzungen ein Fahrprüfer für die Klasse B (inkl. BE) zum Fahrprüfer weiterer Klassen bestellt werden darf. Nach einer dreijährigen Praxis als Fahrprüfer (für die Klasse B) kann ein Fahrprüfer nach Absolvierung der entsprechenden Ausbildung und nach Ablegung der klassenspezifischen Befähigungsprüfung zum Fahrprüfer für weitere Klassen bestellt werden. Hier wird Z 2.2 des Anh. IV der 3. Führerscheinrichtlinie umgesetzt.

In Abs. 3 wird geregelt, welchen Umfang die Prüfberechtigungen für die Klassen A (A1, A2 und A), C (C1, D1, D) und CE (C1E, DE, D1E) haben (vgl. hierzu auch Z 2.3 „Äquivalenzen“ des Anh. IV der 3. Führerscheinrichtlinie). Weiters wird an der bisherigen Regelung festgehalten, dass die Prüfberechtigung für die Klasse B auch jene für die Klasse F umfasst.

In Abs. 4 wird festgelegt, dass ein angehender Fahrprüfer eine Befähigungsprüfung vor einer Kommission abzulegen hat (vgl. auch Z 3.2 Anh. IV der 3. Führerscheinrichtlinie). Die näheren Details zur Befähigungsprüfung werden in der FSG-PV geregelt.

Abs. 5 entspricht im wesentlichen der derzeitigen Regelung des § 9 Abs. 4 FSG-PV (vgl. auch Z 2.1 lit. e Anh. IV der 3. Führerscheinrichtlinie). Demnach darf eine Person nicht zugleich als Fahrlehrer und als Fahrprüfer tätig werden.

Gemäß Abs. 6 haben Fahrprüfer eine regelmäßige Weiterbildung nachzuweisen (vgl. hierzu auch Z 4.2 Anh IV der 3. Führerscheinrichtlinie). Diese Weiterbildung umfasst in der Theorie 16 Unterrichtseinheiten pro Jahr und in der Praxis 8 Unterrichtseinheiten pro Jahr. Ein Fahrprüfer, der innerhalb eines Zeitraumes von 24 Monaten für eine Klasse, für die er berechtigt ist, Fahrprüfungen abzunehmen, keine Fahrprüfung abgenommen hat, hat – bevor er wiederum eingeteilt werden darf – eine (zusätzliche) Weiterbildung zu absolvieren (vgl. auch Z 4.2.5 Anh. IV der 3. Führerscheinrichtlinie). Die Berechtigung zur Abnahme einer Fahrprüfung der Klasse D (DE) und F ist in dem Berechtigungsumfang von C (CE) enthalten. Daher genügt es, wenn innerhalb von 24 Monaten zumindest eine Fahrprüfung der Klasse C(CE) abgenommen wird. Ebenfalls genügt etwa die Abnahme einer Prüfung für den Code 95 (Berufskraftfahrer-Grundqualifikation).

**Zu Abs. 7:**

Um eine österreichweit einheitliche Aus- und Weiterbildung der Fahrprüfer zu garantieren, darf diese nur vom Landeshauptmann oder von der Bundesanstalt für Verkehr durchgeführt werden. Jeder Ausbildungsgang (Aus- oder Weiterbildung) ist entsprechend zu dokumentieren, wobei diese Aufzeichnungen zumindest fünf Jahre lang aufzubewahren sind und gegebenenfalls der Bundesanstalt für Verkehr zur Einsicht vorzulegen sind.

Gemäß Abs. 8 (Z 4.1.1 Anh. IV der 3. Führerscheinrichtlinie) müssen die Mitgliedstaaten über Qualitätssicherungsregelungen verfügen, die die hohen Anforderungen an die Fahrprüfung gewährleisten und die Kenntnisse und Fähigkeiten der Fahrprüfer weiterentwickeln. Daher ist ein entsprechendes Qualitätssicherungssystem mit Audits einzurichten. Die Länder haben einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführte „Überwachung“ der Fahrprüfung und über ihre durchgeführten Audits der Fahrprüfer bis spätestens 28. Februar an die BAV zu übermitteln. Die BAV stellt aus den übermittelten Unterlagen sowie aus den von ihr selbst durchgeführten Audits einen Gesamtbericht zusammen. Jeder Fahrprüfer soll somit zumindest einmal innerhalb von 5 Jahren auditiert werden. Werden Mängel bei der Abnahme der Fahrprüfung festgestellt, so sollen einerseits geeignete Weiterbildungsmaßnahmen ergriffen und ein weiteres Audit angeordnet werden. Wenn es zur Qualitätssicherung der Fahrprüfung notwendig ist, können auch zusätzliche (unangekündigte) Audits erfolgen.

**Zu Z 81 (§ 35 Abs. 1):**

Die belangten Behörden erhalten künftig die Möglichkeit, gegen Entscheidungen der UVS Amtsbeschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

**Zu Z 82 (§ 36 Abs. 1):**

Die Ausstellung der Mopedausweise durch ermächtigte Einrichtungen wird ersetzt durch die namentlich in § 18 Abs. 4 genannten Fahrschulen und Autofahrerclubs. Daher sind die in dieser Bestimmung genannten Ermächtigungen obsolet.

**Zu Z 83 (§ 36 Abs. 1 Z 2):**

Hier erfolgt eine redaktionelle Klarstellung bezogen auf den neu eingeführten § 34a.

**Zu Z 84 (§ 37 Abs. 2a):**

Für das Lenken von Kraftfahrzeugen trotz Ablauf der administrativen gesetzlichen 15-jährigen Frist des § 17a Abs. 1 wird die Mindestgeldstrafe auf 20 Euro herabgesetzt.

**Zu Z 85 (§ 37 Abs. 3):**

Redaktionelle Änderung.

**Zu den Z 86 und 87 (§ 38 Abs. 1):**

Auch bei den Zwangsmaßnahmen ist auf den Entfall des Mopedausweises Bedacht zu nehmen und die Bestimmungen entsprechend zu adaptieren. Z 2a kann entfallen und Z 2 ist auf die Fälle von ausländischen Mopedlenkern einzuschränken. In Z 3 ist auf die Änderungen bei den 10 km/h Fahrzeugen Bedacht zu nehmen.

**Zu Z 88 (§ 40 Abs. 5):**

Aufgrund der Einführung einer Befristungsdauer von 5 Jahren für die Klasse C1 ist diese Übergangsbestimmung anzupassen, was als Vereinfachung anzusehen ist.

**Zu Z 89 (§ 41 Abs. 3 und 6):**

Die bisherige Übergangsbestimmung des Abs. 3 betreffend der Bestellung nach § 126 KFG entfällt, da alle derzeit bestellten Fahrprüfer bereits nach dem FSG bestellt wurden. Dafür wird nunmehr in § 41a Abs. 9 klargestellt, dass vor dem 19.1.2013 bestellte Fahrprüfer vom Nachweis der Grundausbildung samt der Befähigungsprüfung für jene Klassen befreit sind, für die sie die Prüfberechtigung bereits besitzen. Sie unterliegen jedoch der Weiterbildungsverpflichtung. Fahrprüfer, die vor dem 19.1.2013 bereits bestellt wurden, dürfen diese Tätigkeit bis zum Ablauf ihrer Bestellung und – wenn sie weiter bestellt werden – auch darüber hinaus weiter ausüben, wenn sie ihrer Weiterbildungsverpflichtung nachkommen.

**Abs. 6:**

Durch ein redaktionelles Versehen in der 12. FSG-Novelle wurde § 41 Abs. 6 nicht aufgehoben. Damit trotz des eindeutigen aus Abs. 9 erkennbaren Willen des Gesetzgebers, wonach ALLE Lenker von Mopeds und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen seit 1.9.2009 einen Mopedausweis (nunmehr eine Klasse AM) haben müssen, andere Interpretationen verhindert werden, wird die Aufhebung des Abs. 6 nachgeholt.

**Zu Z 90 (§ 41a):**

Da die aufgrund der Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie erforderlichen Übergangsbestimmungen sehr umfangreich sind, werden sie zwecks Übersichtlichkeit in einem eigenen § zusammengefasst.

**Abs. 1:**

Die einzige Berechtigung, die in dieser Form mit der Umsetzung der 3. Richtlinie nicht mehr existiert, ist die Vorstufe A. Da sie durch die Klasse A2 ersetzt wird, ist eine entsprechende Übergangsbestimmung erforderlich.

**Abs. 2:**

Diese Bestimmung enthält die bereits des Öfteren medial verbreitete Gültigkeitsdauer von alten Führerscheinformularen bis 2033. Von dieser Frist sind nicht nur Papierführerscheine, sondern auch die bis 19.1.2013 ausgestellten Scheckkartenführerscheine erfasst. Zum gleichen Termin sollen auch die Mopedausweise ihre Gültigkeit verlieren, die ja bereits ab Jänner 2013 nicht mehr neu ausgestellt werden. Wenn allerdings ein Papier- oder Scheckkartenführerschein nach 2013 neu ausgestellt wird (z. B. Duplikat) so ist auch die 15-jährige Frist einzutragen sowie die Klasse AM zu erteilen (miteinzutragen). Für Mopedausweise ist die Klasse AM zu erteilen.

**Abs. 3:**

In Art. 13 Abs. 2 ist normiert, dass durch die 3. Führerscheinrichtlinie in bestehende Lenkberechtigungen nicht eingegriffen wird. Diese recht einfach anmutende Bestimmung birgt einige Tücken in sich, da diese aufrechten Berechtigungen auf irgendeine Art und Weise ersichtlich gemacht werden müssen, wenn der Führerschein umgeschrieben wird. Auf Führerscheinen, die vor dem 19.1.2013 ausgestellt wurden, ist das Bestehen dieser Berechtigung ausschließlich am Erteilungsdatum der Lenkberechtigung erkennbar. Wird ein Duplikat nach dem 19.1.2013 ausgestellt, soll dieses zusätzliche wohlverworbene Recht durch einen Zahlencode zum Ausdruck gebracht werden. Ist die Lenkberechtigung erloschen (etwa durch einen Entzug der Lenkberechtigung von mehr als 18 Monaten) ist auch diese Zusatzberechtigung erloschen und im Fall einer Wiedererteilung nicht mehr einzutragen. Durch die Anhebung des Mindestalters für den Direktzugang für Klasse A auf 24 ist auch der Fall zu bedenken, dass es zum Erlöschen der Klasse A kommen kann, noch bevor der Betreffende das 24. Lebensjahr erreicht hat. In diesem Fall darf die Lenkberechtigung erst mit Vollendung des 24. Lebensjahres wiedererteilt werden, auch wenn der Betreffende bereits im Besitz der gleichen Klasse gewesen ist. Folgende Berechtigungen bleiben aufrecht:

1. dreirädrige Kraftfahrzeuge, die derzeit mit Klasse B gelenkt werden dürfen auch künftig ohne Mindestalter von 21 Jahren zu lenken
2. gedrosselte Motorräder, die auf mehr als die Hälfte der Motorleistung gedrosselt sind, weiterhin mit einer Lenkberechtigung für die Klasse A2 zu lenken
3. mit der Klasse BE Anhänger mit mehr als 3500 kg höchste zulässige Gesamtmasse zu lenken.

**Abs. 4:**

Die Äquivalenzen des § 2 Abs. 3 Z 2 und 3 werden auch in den Übergangsbestimmungen für jene Fälle integriert, die schon vor dem 19.1.2013 die Lenkberechtigungen für die Klasse A und D besessen haben. Im Fall der Neuausstellung von Führerscheinen sind auch die dazugehörigen „kleinen“ Klassen miteinzutragen.

**Abs. 5:**

Für jene Lenkberechtigungen der Klasse A, die im Rahmen des bisherigen Stufenzuganges noch auf Vorstufe A eingeschränkt sind, ist für den Erwerb der vollen Klasse A die bisherige Rechtslage weiterhin maßgebend (d.h. keine Ablegung einer praktischen Fahrprüfung oder Absolvierung einer Ausbildung).

**Abs. 6:**

Die Bestimmung, dass ein Mopedausweis als Führerschein gilt, ist für die behördliche Handhabung, beispielsweise beim Entzug der Lenkberechtigung wichtig, da die Vorschriften über das Lenkverbot aufgehoben wurde. Eine Anerkennung des Mopedausweises im Ausland ist damit aber nicht notwendigerweise verbunden. Wer sein Moped als Führerscheinbesitzer der Klasse AM im Ausland verwenden möchte, sollte - um sicherzugehen - die Ausstellung eines Führerscheines beantragen.

**Abs. 7:**

Durch den Entfall der Mopedausweise und die Maßnahme des Lenkverbotes für die Lenker von Mopeds und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen, ist festzulegen, dass die im Besitz befindlichen Dokumente oder aufrechten Maßnahmen bestehen bleiben und als Führerscheine oder Entziehungen anzusehen sind. Damit wird sichergestellt, dass die Lenker genau wie nach der früheren Rechtslage weiterhin behandelt werden können, auch wenn diese Dokumente oder Rechtsinstrumente entfallen sind.

**Abs. 8:**

Aufgrund der Aufstockung der zweiten Ausbildungsphase für Klasse A ist klarzustellen, dass die zweite Ausbildungsphase für A-Lenkberechtigungen die vor dem 19.1.2013 erteilt wurden, nach den bis dahin geltenden Bestimmungen zu absolvieren ist.

**Abs. 9:**

Siehe dazu die Erläuterungen zu § 41 Abs. 3

**Abs. 10:**

Verfahren zur Ausstellung eines Mopedausweises, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle anhängig waren dürfen innerhalb einer mehr als 3-monatigen Frist nach den alten Vorschriften zu Ende geführt werden. Trotzdem wird eine Lenkberechtigung für die Klasse AM erteilt. Daten von Mopedausweisen, die knapp vor Inkrafttreten der Novelle ausgestellt werden, sollen auch noch nach dem Inkrafttreten eingetragen werden, auch wenn § 16a Abs. 1 Z 7 bereits aufgehoben ist.

**Abs. 11:**

Die Fahrzeugkategorie der Invalidenkraftfahrzeuge wird aufgehoben. Aufgrund der technischen Merkmale fallen diese Fahrzeuge ohnehin unter die Klasse AM. Trotzdem wird eindeutig klargestellt, dass sich für die Lenker dieser Fahrzeuge nichts ändert, d.h. diese Fahrzeuge wie bisher weiterverwendet werden dürfen.

**Zu Z 91 (§ 43 Abs. 19):**

Das Inkrafttreten für die Bestimmungen, die die Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie betreffen, wird richtlinienkonform mit 19.1.2013 festgelegt. Die sonstigen Klarstellungen und redaktionellen Änderungen treten am Tag nach der Kundmachung in Kraft.