

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (1985 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (31. KFG-Novelle) und das Führerscheingesetz (15. FSG-Novelle) geändert werden,

über den Antrag 2089/A der Abgeordneten Anton Heinzl, Johannes Schmuckenschlager, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird,

über den Antrag 1683/A der Abgeordneten Harald Jannach, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz – FSG) geändert wird und

über den Antrag 2169/A(E) der Abgeordneten Sigisbert Dolinschek, Kolleginnen und Kollegen betreffend Änderung der praxisfremden Bestimmungen im Führerscheingesetz

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

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.

Die Abgeordneten Anton **Heinzl**, Johannes **Schmuckenschlager**, Kolleginnen und Kollegen haben den Initiativantrag 2089/A am 5. Oktober 2012 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Der mit BGBl I Nr. 61/2011 kundgemachte Entfall des § 14 Abs. 2 hat sich als unpraktikabel erwiesen, weshalb zur alten Gesetzeslage zurück gekehrt werden soll.“

Die Abgeordneten Harald **Jannach**, Kolleginnen und Kollegen haben den Initiativantrag 1683/A am 30. September 2011 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Mit der im Juli 2011 beschlossenen Änderung des Führerscheingesetzes, ist die Mitnahme des Führerscheins bei Fahrten mit dem Traktor oder anderen selbstfahrenden, landwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen verpflichtend.

Bei der landwirtschaftlichen Arbeit werden Arbeitsgeräte oft gewechselt; die permanente Mitnahme des Führerscheines im Zuge landwirtschaftlicher Tätigkeit birgt die große Gefahr des Verlustes bzw. der Verschmutzung und Beschädigung des Führerscheins.

Die derzeitige Regelung ist absolut praxisuntauglich und geradezu bauernfeindlich. Daher ist eine Abänderung zugunsten der Landwirten, d.h. die Wiederherstellung der ursprünglichen gesetzlichen Regelung, unumgänglich.“

Die Abgeordneten Sigisbert **Dolinschek**, Kolleginnen und Kollegen haben den Entschließungsantrag 2169/A(E) am 6. Dezember 2012 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Die bisherigen Bestimmungen im Führerscheingesetz sahen vor, dass ‚Lenker von Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen auf Fahrten im Umkreis von nicht mehr als 10 km vom dauernden Standort des Fahrzeuges‘ entfernt keinen Führerschein bzw. eine Lenkberechtigung mitführen müssen.

Durch die im Juli 2011 beschlossenen Änderungen im Führerscheingesetz müssen nun Weinbauern, Landwirte und viele Lenkberechtigte von Traktoren und Arbeitsmaschinen auf ihren Fahrten die Lenkberechtigung für das gelenkte Fahrzeug vorweisen können, sonst droht ihnen eine Verwaltungsstrafe.

Es ist völlig unverständlich, warum diese Ausnahmeregelung in der neuen 14. Führerscheingesetz-Novelle entfallen bzw. gestrichen wurde. In den Erläuterungen der Regierungsvorlage wurde die Änderung im Führerscheingesetz damit begründet, dass diese Ausnahme-Regelung nicht mehr zeitgemäß sei und zwecks Erleichterung der Kontrollen daher entfallen soll.

Doch mit dieser praxisfremden Führerschein-Regelung wird vor allem den Weinbauern und Landwirten das Leben unnötig schwer gemacht. Jeder Bauer muss nun bei der Fahrt auf die Felder, in die Weingärten oder sonstigen Arbeiten bzw. für den Transport z.B. der Ernte oder Holz den vorgeschriebenen Führerschein mitnehmen.

Viele Bauern und Lenkberechtigte von Zug- und Arbeitsmaschinen, die den Wegfall dieser Ausnahmeregelung im neuen Führerscheingesetz nicht wussten, mussten bereits Strafe zahlen.

Damit die Lenker von Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen auf Fahrten im Umkreis von nicht mehr als 10 km vom dauernden Standort des Fahrzeuges entfernt weiterhin ohne Lenkberechtigung fahren dürfen, muss die ‚Führerschein-Schikane‘ im derzeit geltenden Führerscheingesetz beseitigt werden.“

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage, die Anträge 2089/A und 1683/A sowie den Entschließungsantrag 2169/A(E) in seiner Sitzung am 12. Dezember 2012 in Verhandlung genommen.

Der Antrag 1683/A wurde erstmals bei der Sitzung des Verkehrsausschusses am 31. Oktober 2011 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Harald **Jannach** die Abgeordneten Sigisbert **Dolinschek**, Johannes **Schmuckenschlager** und Dr. Gabriela **Moser**. Auf Antrag des Abgeordneten Johannes **Schmuckenschlager** wurden die Verhandlungen vertagt.

An der Debatte im Verkehrsausschuss am 12. Dezember 2012 beteiligten sich außer dem Berichterstatter zur Regierungsvorlage und zum Antrag 2089/A Abgeordneten Johannes **Schmuckenschlager** und dem Berichterstatter zum Antrag 2169/A(E) Abgeordneten Sigisbert **Dolinschek** die Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Dr. Martin **Bartenstein**, Bernhard **Vock**, Gabriele **Binder-Maier** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl**, Dr. Martin **Bartenstein**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„zu Art. 1 (31. KFG-Novelle):

Die Richtlinie 2011/82/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte muss bis 7. November 2013 in nationales Recht umgesetzt sein.

Durch diese Richtlinie wird es möglich sein, zum Zwecke der grenzüberschreitenden Verfolgung bestimmter Verkehrsdelikte die Daten von Fahrzeughaltern/Zulassungsbesitzern grenzüberschreitend automatisiert auszutauschen. Der Datenaustausch hat laut Richtlinie über nationale Kontaktstellen, die in den Mitgliedstaaten einzurichten sind, zu erfolgen.

Die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Änderungen des Kraftfahrzeuggesetzes wurden im Nachhang zur 31. KFG-Novelle einem Begutachtungsverfahren unterzogen. Die eingelangten Stellungnahmen wurden weitgehend berücksichtigt.

Diese Änderungen beinhalten die Einrichtung der nationalen Kontaktstelle im BMI (§ 47a KFG), die Auflistung der Delikte lt. Richtlinie sowie die Vorgangsweise der Behörden bei grenzüberschreitender Verfolgung dieser Delikte (§ 84 KFG), einschließlich einer VO-Ermächtigung zur Festlegung eines einheitlichen Formulars für das in der Richtlinie vorgesehene Informationsschreiben (§ 84 Abs. 6 KFG), das zugleich auch die Funktion einer Anonymverfügung und einer Lenkererhebung haben soll.

Damit möglichst rasch die gesetzliche Grundlage für die Einrichtung der nationalen Kontaktstelle geschaffen werden kann, werden diese Änderungen mit Abänderungsantrag in die 31. KFG-Novelle eingefügt.

Zu Z 1 (§ 47a samt Überschrift):

Hier wird in Umsetzung der Richtlinie 2011/82/EU die nationale Kontaktstelle für Österreich festgelegt.

Nur bei dieser dürfen Kontaktstellen aus EU-Mitgliedsstaaten direkte automationsunterstützte Zulassungsabrufe bezüglich der hier genannten Verkehrsübertretungen einbringen. Umgekehrt müssen die österreichischen Behörden direkte automationsunterstützte Abrufe an die Kontaktstelle eines EU-Mitgliedsstaates bezüglich dieser Verkehrsübertretungen im Wege des BMI als Kontaktstelle durchführen. In diesen Fällen fungiert das BMI als datenschutzrechtlicher Dienstleister für diese Behörden. Auftraggeber sind die erstinstanzlichen Verwaltungsstraßenbehörden (Abs. 1 und 2).

Um eine Abgrenzung zur bisherigen Regelung des § 86 Abs. 3 erster Satz (nunmehr § 84 Abs. 8) vorzunehmen, werden im Abs. 3 die Verkehrsübertretungen angeführt, für die die Zuständigkeit der Kontaktstelle gegeben ist. Wird kein automationsunterstützter Abruf von ausländischen Behörden aus EU-Mitgliedstaaten bei diesen Verkehrsübertretungen durchgeführt, gilt die Regelung des § 84 Abs. 8.

Abs. 4 regelt das Recht auf Information der betroffenen Zulassungsbesitzer, welche Informationen an die nationalen Kontaktstellen der anderen Mitgliedstaaten übermittelt worden sind. Unter Deliktsmitgliedstaat im Sinne des Abs. 4 ist der Mitgliedstaat zu verstehen, in dem die Verkehrsübertretung begangen worden ist.

Alle erfolgten und versuchten Abrufe sind vollständig zu protokollieren (Abs. 5).

In Abs. 6 wird der in der Richtlinie 2011/82/EU vorgesehene Bericht der nationalen Kontaktstelle an die Kommission geregelt. Bei dieser Berichterstattung an die EK sind unter dem Begriff ‚Informationsschreiben‘ alle behördlichen Schriftstücke, die an den Zulassungsbesitzer gerichtet wurden, zu verstehen.

Im Abs. 7 wird die Grundlage geschaffen, dass die nationale Kontaktstelle gemäß Abs. 1 auch im Verhältnis zu Drittstaaten als nationale Kontaktstelle fungieren kann, wenn in zwischenstaatlichen Vereinbarungen mit diesen Staaten nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit automationsunterstützte Abrufe von Zulassungsdaten im Wege der jeweiligen nationalen Kontaktstellen zur Verfolgung von Verkehrsübertretungen vereinbart worden sind.

Zu Z 2 (§ 84 und § 86 Abs. 3):

Z 26a (§ 84):

Hier wird die behördliche Vorgangsweise bei Verfolgung einer der in der Richtlinie 2011/82/EU genannten Verkehrsübertretungen geregelt.

Als erster Schritt ist über die nationale Kontaktstelle der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges zu ermitteln.

Danach hat die Behörde gemäß Abs. 2 zu entscheiden, ob Folgemaßnahmen eingeleitet werden. Wenn ja, so hat sie dem Zulassungsbesitzer ein Informationsschreiben zu übermitteln. Hier werden die Mindestkriterien, die ein Informationsschreiben aufweisen muss, festgelegt. Damit ist klargestellt, dass sämtliche Verfahrensdokumente, die diese Mindestanforderungen erfüllen, als Informationsschreiben zu qualifizieren sind. Dabei wird das im Anhang II der RL 2011/82/EU enthaltene ‚Musterformblatt für das Informationsschreiben nach Artikel 5‘ nicht 1:1 übernommen, sondern für österreichische Zwecke adaptiert.

Im Sinne der Abs. 3 und 4 soll das Informationsschreiben auch gleich die Funktion einer Anonymverfügung und einer Lenkererhebung haben. Im Hinblick auf die österreichischen Verfahrensvorschriften soll dieses Informationsschreiben einen sogenannten ‚Hybrid‘ zwischen Informationsschreiben im Sinne der Richtlinie 2011/82/EU, einer Anonymverfügung und einer Lenkererhebung darstellen und somit eine einfache, rasche und ökonomische Verfahrensabwicklung für die österreichischen Behörden ermöglichen. Da die Festsetzung eines Strafbetrages im Vorhinein ohne Ausforschung des Täters nach österreichischem Verfahrensrecht nur im Zuge einer Anonymverfügung gemäß § 49a VStG erfolgen kann, muss eine klare gesetzliche Verankerung des Informationsschreibens als Anonymverfügung im Sinne des § 49a VStG erfolgen.

Unter Zulassungsmitgliedstaat im Sinne des Abs. 5 ist der Staat zu verstehen, in dem das gegenständliche Fahrzeug zugelassen ist.

Aufgrund der Verordnungsmächtigung des Abs. 6 soll ein einheitliches Formular für dieses ‚Informationsschreiben‘ durch Verordnung festgelegt werden.

Um der in § 47a Abs. 6 vorgesehenen Berichterstattung an die Kommission nachkommen zu können, benötigt die nationale Kontaktstelle Informationen über die von den Behörden gesetzten Folgemaßnahmen. Daher müssen die Behörden die nationale Kontaktstelle darüber informieren (Abs. 7).

Abs. 8 enthält die bisherige Regelung des § 86 Abs. 3, die hierher verschoben und ergänzt wird, dass für die automationsunterstützten Abrufe durch Kontaktstellen aus EU-Mitgliedstaaten wegen der in der Richtlinie 2011/82/EU genannten Delikte nunmehr abweichend vom bisherigen § 86 Abs. 3 erster Satz die nationale Kontaktstelle zuständig ist. Da das Wiener Übereinkommen nur von Zulassungsbesitzern spricht, wird nunmehr dieser Begriff verwendet.

Z 26b (§ 86 Abs. 3):

Da diese Bestimmung nunmehr in den § 84 Abs. 8 verschoben wird, kann § 86 Abs. 3 entfallen.

Zu Z 3 (§ 135 Abs. 25):

Die Inkrafttretensbestimmung der 31. KFG-Novelle wird um eine Z 4 ergänzt, in welcher das Inkrafttreten für die nationale Kontaktstelle und die Vorgangsweise bei grenzüberschreitender Verfolgung von Verkehrsübertretungen festgelegt wird. Die neuen Bestimmungen sollen zu dem in der Richtlinie 2011/82/EU vorgesehenen Zeitpunkt, 7. November 2013, in Kraft treten.

Zu Z 4 (§ 136 Abs. 3b):

In der Vollzugsbestimmung wird neben § 47 Abs. 4 der neue § 47a ergänzt. Damit wird klargestellt, dass diese Bestimmung in die federführende Zuständigkeit des BMI fällt.

zu Art. 2 (15. FSG-Novelle):

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 4 Z 4 und § 5 Abs. 6):

Z 1a (§ 2 Abs. 4 Z 4): Es handelt sich um eine Richtigstellung der 14. FSG-Novelle. Nachdem in § 2 Abs. 1 Z 5 lit. c FSG der Begriff ‚Krafträder‘ verwendet wird (und solche Fahrzeuge mit Klasse B und Code 111 gelenkt werden dürfen), muss die Bestimmung des Abs. 4, die auf diese Regelung Bezug nimmt, auch mit dem Abs. 1 korrespondieren.

Z 1b (§ 5 Abs. 6): In Zusammenhang mit der Sonderregelung des ärztlichen Gutachtens beim Stufenzugang der Klasse A ist in der allgemeinen Regelung klarzustellen, dass die Regelungen des § 18a Abs. 1 bis 3 Vorrang haben.

Zu Z 2 (§ 13 Abs. 1):

Die Regelung steht in Zusammenhang mit der unten befindlichen Neuregelung des § 18a. In der Bestimmung werden noch zwei notwendige Ausnahmen von dem allgemeinen Grundsatz, dass die

Lenkberechtigung mit Absolvierung der praktischen Fahrprüfung als erteilt gilt, eingefügt. Folglich ist diese Ausnahme auch in § 13 bei der allgemeinen Regelung aufzunehmen.

Zu Z 3 (§ 14 Abs. 2 und § 15 Abs. 3):

Z 4a (§ 14 Abs. 2): Die mit der 14. FSG-Novelle entfallene Bestimmung wird wieder unverändert eingeführt.

Z 4b (§ 15 Abs. 3): In § 15 Abs. 3 ist nach wie vor die ursprünglich vorgesehene Vorgangsweise enthalten, wonach die 15-jährige Frist bei den jeweiligen Klassen einzutragen ist. Es wurde jedoch im Sinne der Rechtssicherheit vereinbart, diese Frist auf der Vorderseite des Führerscheines einzutragen, was auch noch auf Verordnungsstufe konkretisiert werden soll. Diese gesetzliche Bestimmung ist daher anzupassen.

Zu Z 4 (§ 18a Abs. 1, Abs. 2 und 3):

Z 16a und 16b (§ 18a Abs. 1 und 2):

Der Erwerb der Klassen A2 und A im Stufenzugang ist als Erteilung einer Lenkberechtigung (im Sinne einer Ausdehnung) anzusehen. Wird diese ohne praktische Fahrprüfung, sondern mittels praktischer Ausbildung erworben, dann ist die allgemeine Regelung des § 13 Abs. 1, wonach eine Lenkberechtigung mit Ablegung der praktischen Fahrprüfung als erteilt gilt, nicht anwendbar. Da es aber erforderlich ist, den Zeitpunkt der Erteilung der Lenkberechtigung zu definieren (etwa auch um das Erteilungsdatum im Führerschein einzutragen), muss eine Ausnahmeregelung im Sinne einer eigenen Erteilungsfiktion für diese Situation getroffen werden. In diesen Fällen soll der vorläufige Führerschein von der Behörde ausgestellt werden und der Zeitpunkt der Ausstellung soll als Zeitpunkt der Erteilung der neu erworbenen Lenkberechtigung gelten.

Eine weitere klärungsbedürftige Frage im Rahmen des Stufenzuges zu Klasse A (A2) ist die Notwendigkeit eines ärztlichen Gutachtens. Dies ist in der Richtlinie nicht vorgesehen und demnach auch in der 14. FSG-Novelle nicht ausdrücklich erwähnt worden. Somit wäre an sich die allgemeine Regelung anzuwenden, dass bei jeder Ausdehnung auf die nächsthöhere Klasse ein ärztliches Gutachten beizubringen wäre, was bei Bewerbern im jugendlichen Alter als nicht notwendig anzusehen ist. Somit wird eine Sonderregelung statuiert, dass erst ab einer Antragstellung nach Vollendung des 30. Lebensjahres ein ärztliches Gutachten beizubringen ist (wenn das frühere schon älter als 18 Monate ist). Der Verweis auf § 24 Abs. 4 bringt zum Ausdruck, dass bei begründeten gesundheitlichen Bedenken zu einem früheren Zeitpunkt selbstverständlich dennoch im Einzelfall ein ärztliches Gutachten vorgeschrieben werden kann. Diese Regelung befreit somit jugendliche ‚Aufsteiger‘ von der Pflicht, in relativ kurzen Abständen ärztliche Gutachten beizubringen und erfasst aber sehr zielgerichtet die ‚Wiedereinsteiger‘, die nach vielen Jahren des ‚Nicht-Motorradfahrens‘ nunmehr solche Fahrzeuge lenken wollen und gleichzeitig eine höhere Lenkberechtigungsklasse erwerben wollen. Diese Regelung steht auch in einem sachlichen Zusammenhang mit § 18 Abs. 1 Z 9, wo für die Klasse AM ein ärztliches Gutachten erst ab dem vollendeten 20. Lebensjahr (und vorher gar nicht!) erforderlich ist.

Z 16c (§ 18a Abs. 3):

Beim Aufstieg von Klasse A1 auf A ist eine Erteilungsfiktion nicht erforderlich, da jedenfalls eine praktische Fahrprüfung zu absolvieren ist, aber die Sonderregelung betreffend des ärztlichen Gutachtens soll auch in diesem Fall gelten.

Zu Z 5 (§ 40 Abs. 3):

Redaktionelle Änderung. In der 14. FSG-Novelle wurde übersehen, dass in dieser Bestimmung noch die nicht mehr bestehende Vorstufe A genannt ist.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton **Heinzl**, Dr. Martin **Bartenstein**, Kolleginnen und Kollegen mit Stimmenmehrheit (**dafür:** S, V, F, B, **dagegen:** G) beschlossen.

Damit sind die Anträge 2089/A betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird, 1683/A betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz – FSG) geändert wird sowie 2169/A(E) betreffend Änderung der praxisfremden Bestimmungen im Führerscheingesetz miterledigt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2012 12 12

Johannes Schmuckenschlager

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann