

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

#### Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Mit der 16. FSG Novelle wird kein zusammenhängendes Projekt umgesetzt, sondern eine Reihe von notwendigen Nachbesserungen, Klarstellungen und redaktionellen Änderungen, die bei der Anwendung der umfangreichen Änderungen im Zuge der 14. und 15. FSG-Novelle aufgetreten sind, durchgeführt. Einige Änderungen müssen aufgrund des Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Kommission vom 10.7.2014 (2014/2115; C(2014)4775) hinsichtlich der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein ABl. Nr. L 403 vom 30.12.2006 S. 18 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/85/EU, ABl. Nr. L 194 vom 2.7.2014 S.10 (im Folgenden: 3. Führerscheinrichtlinie) vorgenommen werden. Weiters wird die Kommission für die Mehrphasenausbildung mit Kontrollbefugnissen ausgestattet, die sie bislang nicht hat.

#### Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich diese Novelle auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Kraftfahrwesen“).

### Besonderer Teil

#### Zu Z 1 (§ 1 Abs. 3):

Bei der Einführung der Sonderregelung für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge im Jahr 2011 wurde keine Regelung hinsichtlich des Umfangs der Berechtigung für das Ziehen von Anhängern getroffen. Da es diesbezüglich Unklarheiten und zahlreiche Anfragen gegeben hat, soll dafür eine Regelung nachgeholt werden. Die Neuregelung orientiert sich dabei an der grundsätzlichen Anhängerregelung für Klasse B in § 2 Abs. 2 Z 2 lit. b und legt für andere als leichte Anhänger eine höchstzulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von nicht mehr als 5 500 kg fest. Auch für Besitzer der Klasse BE ist eine Regelung erforderlich, wobei hier auf die höchstzulässige Gesamtmasse des Anhängers von nicht mehr als 3 500 kg aus § 2 Abs. 1 Z 6 abgestellt wird.

#### Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 11):

Die Bestimmung wurde der Formulierung des Art. 4 Abs. 4 lit. h der 3. Führerscheinrichtlinie angepasst und damit abgesehen von den technischen Merkmalen auf die Bauart des Fahrzeuges abgestellt. Relevant ist diese Regelung vor allem für beschussgeschützte Limousinen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg oder Wohnmobile, wobei diesbezüglich im Erlasswege klargestellt werden wird, dass diese in Übereinstimmung mit der Auslegung der EU-Kommission auch nach der neuen Regelung (wie bisher) unter die Klasse C1 fallen.

#### Zu Z 3 (§ 2 Abs. 2):

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

#### Zu Z 4 (§ 2 Abs. 3):

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

#### Zu Z 5 (§ 2 Abs. 4):

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

#### Zu Z 6 (§ 3 Abs. 3 und § 8 Abs. 6):

Redaktionelle Änderung aufgrund geänderter Ministerienbezeichnung.

**Zu Z 7 (§ 4a Abs. 6a):**

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

**Zu den Z 8 und 46 (§ 5 Abs. 2 und § 41a Abs. 12):**

Diese Ergänzungen hinsichtlich des Wohnsitzbegriffes sind zwecks vollständiger Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie erforderlich. Da der Wohnsitzbegriff daher in bestimmten Fällen anders zu beurteilen ist, ist für jene Fälle, in denen die Beurteilung nach der neuen Definition keinen Wohnsitz mehr in Österreich ergibt, eine Übergangsbestimmung zu treffen.

**Zu den Z 9 und 46 (§ 6 Abs. 1 und § 41a Abs. 13):**

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

**Zu den Z 10, 21 und 30 (§ 7 Abs. 5, § 17 Abs. 2 und § 26 Abs. 5):****Zu § 26 Abs. 5:**

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

**Zu § 7 Abs. 5:**

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

**Zu § 17 Abs. 2:**

Ebenso ist die Löschungsvorschrift entsprechend anzupassen.

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

**Zu den Z 11 und 28 (§ 10 Abs. 3 und § 23 Abs. 3a):**

Die derzeitige Bestimmung des 23 Abs. 3a hat zu entfallen, da eine Regelung des gleichen Inhaltes in § 15 Abs. 3 letzter Satz zu finden ist. Diese Redundanz ist zu beseitigen. Dafür ist eine Regelung für die häufig auftretende Problematik einzuführen, wenn ein Nicht-EWR-Führerschein in eine österreichische Lenkberechtigung umgetauscht werden soll. Die bislang vorherrschende mühsame Behördenpraxis, wonach im Einzelfall geprüft wird, ob trotz Fristablauf des ausländischen Führerscheines die Lenkberechtigung noch aufrecht ist oder nicht, soll durch eine einheitliche klare Regelung ersetzt werden, die diese Überprüfungen entbehrlich macht. Künftig ist – unabhängig um welchen Nicht-EWR-Staat es sich handelt – bei der Vorlage eines abgelaufenen Nicht-EWR-Führerscheines eine praktische Fahrprüfung abzulegen. Da dies jedoch bei jenen Staaten, mit denen materielle Gegenseitigkeit besteht (d.h. keine praktische Fahrprüfung abzulegen ist) zu Härtefällen führen kann, ist dem Antragsteller die Möglichkeit zu geben, den Nachweis zu erbringen, dass seine ausländische Lenkberechtigung noch aufrecht ist. Diese

Überprüfung ist allerdings nicht Aufgabe der Behörde. Diesfalls kann sogar ein abgelaufener Führerschein ohne praktische Fahrprüfung umgeschrieben werden. Kann der Nachweis vom Antragsteller nicht erbracht werden, ist die praktische Fahrprüfung jedenfalls erforderlich, unabhängig davon, um welchen Nicht-EWR-Staat es sich handelt. Diese Regelung korrespondiert mit dem neuen § 30 Abs. 2, der im Falle der Erteilung einer österreichischen Lenkberechtigung nach Entzug der ausländischen Nicht-EWR-Lenkberechtigung die gleichen Anforderungen stellt. Aufgrund dieser Regelung ist es notwendig, auch § 10 Abs. 3 Z 2 anzupassen, da klargestellt werden soll, dass selbst bei erloschenen ausländischen Lenkberechtigungen für die Wiedererteilung in Österreich eine Fahrschulungsbildung nicht erforderlich ist.

**Zu Z 12 (§ 12 Abs. 2):**

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

**Zu Z 13 (§ 12 Abs. 3):**

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

**Zu Z 14 (§ 13 Abs. 1):**

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

**Zu den Z 15, 17, 19, 20, 37, 42 und 43 (§ 16 Abs. 3, § 16a Abs. 1 Z 11, § 16b Abs. 3a und 4a, § 34a Abs. 4 und § 34b Abs. 7 und 8):**

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

**Zu Z 16 (§ 16 Abs. 3a):**

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

**Zu Z 18 (§ 16a Abs. 1):**

Diese Bestimmung wird deutlicher gefasst und den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst. Da gemäß Abs. 1 Z 4 lit. a und c nur die Institutionen, bei der die Nachschulungen absolviert wurden, zu erfassen sind, genügt es auch die grundsätzliche Eintragungsberechtigung auf die Nachschulungsstellen zu reduzieren.

**Zu Z 22 (§ 17a Abs. 1):**

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

**Zu Z 23 (§ 20 Abs. 2):**

Die gesamte Regelung der lit. b findet keine Deckung in der 3. Führerscheinrichtlinie und muss auf den dort vorgesehenen Umfang reduziert werden, nämlich auf die Fälle der Reparatur- und Wartungsarbeiten. Es gibt in diesem Fall keine Übergangsbestimmung für die Wahrung der bestehenden Rechte, weshalb nach Inkrafttreten sofort der neue – reduzierte – Berechtigungsumfang gilt.

**Zu Z 24 (§ 20 Abs. 3):**

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

**Zu Z 25 (§ 20 Abs. 3 Z 1):**

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

**Zu Z 26 (§ 22 Abs. 1):**

Nach dem neuen System der Verwaltungsgerichtsbarkeit besteht kein Instanzenzug mehr, weshalb diese redaktionelle Änderung erforderlich ist.

**Zu Z 27 (§ 22 Abs. 5, Abs. 8 und § 44 Abs. 3):**

Redaktionelle Klarstellung infolge der geänderten Ministeriumsbezeichnung.

**Zu Z 29 (§ 24 Abs. 5a):**

Mit dieser Bestimmung wird die Rechtsgrundlage für die Einhebung eines zweckgebundenen Betrages von verkehrspsychologischen Tätigkeiten zugunsten des Verkehrssicherheitsfonds geschaffen. Die Mittel sind für Verkehrssicherheitsarbeit sowie für die Erstellung der Verkehrsunfallstatistik zu verwenden. Im Bereich der verkehrspsychologischen Untersuchungen soll sich diese Pflicht nur auf die volle verkehrspsychologische Untersuchung beziehen und nicht auf Teilbereiche, etwa wenn nur die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit oder nur die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung untersucht wird.

**Zu Z 31 (§ 30 Abs. 2 erster Satz):**

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

**Zu Z 32 (§ 30 Abs. 2):**

Nachdem im Zuge der 14. FSG-Novelle in diese Bestimmung auch Nicht-EWR-Lenkberechtigungen aufgenommen wurden, ist die im dritten Satz bisher enthaltene Regelung, wonach anlässlich der Entziehung der Lenkberechtigung (nur) ein Antrag auf Ausstellung eines österreichischen Führerscheines zu stellen ist, unzureichend. Es ist diesbezüglich zwischen EWR- und Nicht-EWR-Lenkberechtigungen zu unterscheiden. Für EWR-Lenkberechtigungen tritt an die Stelle der Ausstellung eines österreichischen Führerscheines die Erteilung einer österreichischen Lenkberechtigung (siehe Änderung zu § 30 Abs. 2 erster Satz), Nicht-EWR-Lenkberechtigungen sind hingegen dem Umschreibeverfahren nach § 23 zu unterwerfen. Ist die EWR- oder Nicht-EWR-Lenkberechtigung erloschen, ist eine Wiedererteilung zu beantragen, wobei in diesem Fall die praktische Fahrprüfung abzulegen ist, jedoch keine Fahrschulausbildung erforderlich ist. Diese Regelung korrespondiert mit dem neuen § 23 Abs. 3a hinsichtlich der Umschreibung von abgelaufenen Nicht-EWR-Lenkberechtigungen.

**Zu Z 33 (§ 30a Abs. 2):**

Redaktionelle Änderung

**Zu Z 34 (§ 32a Abs. 6):**

Redaktionelle Änderung. Infolge der Umgestaltung des § 20 und § 21 in der 14. FSG-Novelle findet sich die Promilleregung nunmehr in § 20 Abs. 4. Es ist auch klargestellt, dass die 0,5 Promillegrenze für die Feuerwehrfahrzeuge auch für alle Fahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse ab 3500 kg gilt.

**Zu Z 35 (§ 32b Abs. 1):**

Redaktionelle Änderung infolge der vorgenommenen Ergänzungen im § 1 Abs. 3.

**Zu Z 36 (§ 33 Abs. 3):**

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

**Zu den Z 38 und 41 (§ 34b Abs. 1 und 4):**

Die Verknüpfung der Prüfberechtigungen für die Klassen B und BE hat sich als nicht praktikabel herausgestellt, vor allem im Hinblick darauf, dass die Fahrprüfer auch die Lenkberechtigung für die Klasse BE besitzen müssten. Daher soll diese Verflechtung entkoppelt werden und es künftig auch ermöglicht werden, praktische Fahrprüfer nur für die Klasse B zu bestellen.

**Zu Z 39, 40 und 46 (§ 34b Abs. 2 und 3 und § 41a Abs. 14):**

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

**Zu Z 43 (§ 34b Abs. 8):**

Eine weitere Verpflichtung aus Anhang IV der 3. Führerscheinrichtlinie (Punkt 4.1.3.), die nachzuholen ist, ist die jährliche Überprüfung der Fahrprüfer. Dies soll im Sinne der Erhebung einer Fahrprüferstatistik umgesetzt werden, die für jeden Prüfer die Zahl der absolvierten Fahrprüfungen und die Prüfungsergebnisse ausweist.

**Zu Z 44 (§ 37 Abs. 6):**

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

**Zu Z 45 (§ 40 Abs. 5):**

Anpassung des Verweises.

**Zu Z 47 (§ 43 Abs. 23):**

Für jene Regelungen, für die eine Übergangsbestimmung erforderlich ist, ist auch eine Inkrafttretensregelung notwendig.

**Zu Z 48 (§ 44 Abs. 4):**

Die Vollziehung der gebührenrechtlichen Regelungen gehen infolge der Umgestaltung der §§ 20 und 21 zur Zeit ins Leere und sind richtigzustellen. Außerdem ist klarzustellen, dass nicht die Vollziehung des gesamten § 17a Abs. 2 dem Bundesministerium für Finanzen übertragen wird, sondern lediglich insofern, als es um Stempelgebühren und Verwaltungsabgaben geht.