Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Die 23. FSG-Novelle umfasst eine generelle Überarbeitung und Aktualisierung dieses Gesetzes und setzt einige anstehende Projekte um, enthält aber auch legistische Klarstellungen und redaktionelle Änderungen. An inhaltlichen Punkten ist zu erwähnen:

1. Fahrzeuge der Justizwache, die für Gefangenentransporte verwendet werden, dürfen künftig ebenfalls (wie die Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes) bis zu einem Gewicht von 5,5t mit Klasse B gelenkt werden.

2. Im Rahmen der Mehrphasenausbildung wird die 10-jährige Berechtigungsvergabe an Instruktoren und Übungsplatzbetreiber auf Gesetzesebene gehoben. Derzeit findet sich diese Regelung „nur“ auf Verordnungsebene. Ebenfalls wird das Sanktionensystem von der Verordnungsebene ins Gesetz übertragen, das es ermöglicht, im Fall von Missständen oder bei Wegfall der Ermächtigungsvoraussetzungen die weitere Tätigkeit zu untersagen.

3. Die Reprobationsfrist für den Wiederantritt zu einer theoretischen oder praktischen Fahrprüfung wird von zwei Wochen auf 12 Tage verkürzt.

4. Es werden Maßnahmen gegen den technisch unterstützten Prüfungsbetrug bei der theoretischen Fahrprüfung gesetzt.

5. Die Frist für die Gültigkeit einer Verlustbestätigung des Führerscheines zum Lenken von Kraftfahrzeuge wird verlängert.

6. Die Bestimmungen betreffend das Führerscheinregister werden aktualisiert, einige Bereinigungen und Anpassungen an praktische Bedürfnisse vorgenommen.

7. Die Pflicht zur Eintragung des Lenkverbotes gemäß § 99d Abs. 2 StVO 1960, BGBl. Nr. 159 wird von der Wohnsitzbehörde auf die Strafbehörde übertragen.

8. Die 2-jährige Befristung der Klasse C und D ab dem vollendeten 60. Lebensjahr entfällt und es gilt die allgemeine 5-jährige Befristung.

9. Die Begrenzung der Gültigkeitsdauer von ausländischen Lenkberechtigungen für die Klassen C und D in Österreich im Falle der Verlegung des Wohnsitzes nach Österreich wird auf Nicht-EWR-Lenkberechtigungen ausgedehnt.

10. Es wird die Problematik beseitigt, dass bei der Umschreibung von Nicht-EWR-Lenkberechtigungen die Antragsteller faktisch nicht im Besitz ihres ausländischen Führerscheines sind, weil dieser für die Kriminaltechnische Untersuchung der Behörde übergeben werden muss. Es wird ermöglicht, dass mit einer Bestätigung zumindest innerhalb Österreichs gefahren werden darf.

11. Die Gültigkeitsdauer des Internationalen Führerscheines wird von einem auf drei Jahre erhöht.

12. Eine Rechtsgrundlage für die nachträgliche Abnahme eines weiteren (physischen) Führerscheines wird geschaffen, wenn sich diese Person bereits früher mit einem anderen Führerschein ausgewiesen hat oder im Zuge eines Entziehungsverfahrens schon ein Führerschein abgegeben wurde.

13. Weiters wird die Gelegenheit genützt, einige Aktualisierungen, Klarstellungen bzw. redaktionelle Änderungen vorzunehmen.

Kompetensgrundlage:

Die Regelungszuständigkeit des Bundes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Kraftfahrwesen“)

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 3 vierter Satz):

Aufgrund von bestehenden Unklarheiten, was unter dem Begriff „Feuerwehrfahrzeuge“ im Rahmen der 5,5t-Regelung erfasst sind, wird eine Klarstellung vorgenommen. Insbesondere ist es fraglich, ob auch die sog. „Mannschafts- und Transportfahrzeuge“ unter diese Regelung zu subsumieren sind, da die 5,5t-Regelung gerade für diese Art von Fahrzeugen ein wesentlicher Anwendungsfall ist. Da im § 1 Abs. 3 vierter Satz ein Verweis auf die Definition der Feuerwehrfahrzeuge in § 2 Abs. 1 Z 28 KFG 1967, BGBl. Nr. 267 fehlt (anders als im zweiten Satz betreffend den Feuerwehrführerschein!) ist der

Berechtigungsumfang bei der 5,5t-Regelung umfassender zu verstehen. Mit der nun vorgenommenen Änderung wird klargestellt, dass alle bei den Feuerwehren verwendeten Fahrzeuge unter die Erweiterung der Lenkberechtigungsklasse B fallen.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 3 achter Satz):

Die bereits bestehende Ausnahmebestimmung für gewisse Fahrzeuge des BMI wird auf Fahrzeuge des BMJ, die ua. für Gefangenentransporte verwendet werden, ausgedehnt. Diese Ausnahmebestimmung für die Fahrzeuge der Justizwache im Straf- und Maßnahmenvollzug ist erforderlich, um die sichere und effiziente Durchführung von Eskorten im Straf- und Maßnahmenvollzug sicherzustellen. Aufgrund zunehmender sicherheitsrelevanter Anforderungen besteht ein erhöhter Bedarf an speziell ausgestatteten und gesicherten Einsatzfahrzeugen. Diese Fahrzeuge überschreiten aus einsatztaktischen und sicherheitstechnischen Gründen regelmäßig das höchstzulässige Gesamtgewicht von 3.500 kg. Das höhere Fahrzeuggewicht ist auch auf Vorgaben des Bundes-Bedienstetenschutzgesetzes, BGBl. I Nr. 70/1999 zurückzuführen, das eine adäquate Fahrzeugausstattung von solchen Fahrzeugen für besondere Zwecke fordert. Deshalb sollen die Fahrzeuge für den Strafvollzug auch in § 1 Abs. 3 aufgenommen werden, damit sie mit der Klasse B gelenkt dürfen. Das BMJ hat – vergleichbar den Fahrzeugen des BMI für den öffentlichen Sicherheitsdienst – eine Bestätigung auszustellen, dass der Lenker zum Lenken dieser Fahrzeuge besonders geeignet ist.

Zu den Z 3, 4 und 7 (§ 4a Abs. 6 vierter bis sechster Satz, § 4b Abs. 4):

Die Regelung, dass die Entscheidungen der Mehrphasenkommission über die Eignung von Instruktoren und Übungsplätzen nur für zehn Jahre erfolgen, findet sich derzeit in § 13b Abs. 6 der Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung-FSG-DV, BGBl. II Nr. 320/1997. Diese Bestimmung ist in Gesetzesrang zu heben, gemeinsam mit der Regelung, dass nach Ablauf dieser Frist in 10-jährigen Abständen jeweils eine neuerliche Entscheidung der Kommission zu erfolgen hat. Gleichzeitig wird eine nähere Regelung des Umfanges dieser wiederkehrenden Überprüfung durch die Kommission vorgenommen. Die neuerliche Prüfung soll nämlich (zumindest hinsichtlich der Instruktoren) nicht alle Anforderungen umfassen, die ohnehin schon noch einmal Gegenstand der Überprüfung waren. Die zu prüfenden Details sollen auf Verordnungsebene festgelegt werden, weshalb in § 4b Abs. 4 eine entsprechende Verordnungsermächtigung eingefügt wird.

Zu den Z 5 und 6 (§ 4a Abs. 6 achter Satz und § 4a Abs. 6b und 6c):

Das Sanktionensystem bei Wegfall der Voraussetzungen von § 13 Abs. 6 FSG-DV wird in Gesetzesrang gehoben und detaillierter geregelt. Sofern möglich, soll die Möglichkeit geboten werden, bestehende Missstände oder fehlende Voraussetzungen vorweg zu beheben und erst in einem zweiten Schritt die weitere Durchführung von Trainings zu untersagen. Außerdem wird die Regelung generell auf Platzbetreiber und (das Fahrsicherheitstraining) durchführende Stellen bezogen. Dies ist erforderlich, da es auch Unternehmen gibt, die zwar Übungsplätze betreiben, selbst aber keine durchführende Stelle (d.h Fahrschule) sind. Die Formulierung des Abs. 6b nimmt auf diese besonderen Konstellationen Rücksicht und ermöglicht es, im Fall von Problemen sowohl gegen die Fahrschule oder Club (als „durchführende Stelle“ bezeichnet) als auch gegen (reine) Platzbetreiber vorzugehen. In Abs. 6c wird ein Weisungsrecht des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur gegenüber den fachlichen Tätigkeiten der Kommission geschaffen, da die an die Kommission übertragenen Befugnisse an sich von den Behörden zu erledigende Agenden sind und deshalb aus formalen Gründen eine behördliche Eingriffsmöglichkeit iS eines Weisungsrechtes vorzusehen ist.

Zu Z 8 (§ 4c Abs. 2):

Redaktionelle Änderung. Im Zuge der 18. FSG-Novelle, BGBl. I Nr. 15/2017 wurde in § 4 Abs. 3 ein Satz eingefügt, wodurch sich die nachfolgenden Sätze verschoben haben. Dadurch ist der Verweis in § 4c Abs. 2 entsprechend anzupassen.

Zu Z 9 (§ 11 Abs. 6 erster Satz):

Mit der Verkürzung der Reprobationsfrist für den Wiederantritt zur Fahrprüfung wird die sogenannte „Feiertagsproblematik“ behoben. Der Fahrschule werden von der Behörde in der Regel fixe „Prüfungstage“ (immer an gleichen Wochentagen) zugewiesen. Fällt ein solcher Prüfungstag auf einen prüfungsfreien Feiertag, dann muss der Kandidat bis zum nächstmöglichen Antritt eine weitere Woche zuwarten. Mit der nun vorgenommenen Verkürzung der Reprobationsfrist ist es möglich, die Prüfungstage flexibel zu gestalten und im Sinne der Kandidaten entsprechend vorzuverlegen.

Zu den Z 10, 11 und 38 (§ 11 Abs. 6 dritter und vierter Satz, § 37 Abs. 4):

Das Problem des Prüfungsbetruges bei der theoretischen Fahrprüfung mittels unzulässiger Unterstützung „von außen“ unter Verwendung von Mini-Kameras, die der Kandidat bei sich trägt, ist ein andauerndes

Problem. Besonders verwerflich ist dabei, dass diese Praktiken offensichtlich in größerem Stil organisiert ablaufen und damit große Einnahmen von den Organisatoren und Anbietern lukriert werden. Für Kandidaten ist es aufgrund von Sprachbarrieren oft die einzige Möglichkeit, ein positives Prüfungsergebnis zu erlangen und sie sind bereit, dafür beträchtliche Beträge auszugeben. Mit der 19. FSG-Novelle, BGBl. I Nr. 76/2019 wurde ab 1.9.2019 eine 9-monatige Sperrfrist für einen Wiederantritt eingeführt, wenn Prüfungskandidaten „erwischt" worden sind. Nunmehr werden dafür strengere Maßnahmen festgelegt und insbesondere eine Strafbarkeit für die Personen eingeführt, die diese unzulässigen Praktiken anbieten und durchführen. Gleichzeitig wird die Sperrfrist für den Wiederantritt zur Theorieprüfung empfindlich erhöht, nämlich auf 18 Monate verdoppelt. Von der Einführung einer Verwaltungsstrafe für Kandidaten wird jedoch bewusst abgesehen. Eine Abklärung mit dem BMJ hat ergeben, dass für die Einführung einer gerichtlichen Strafe für Kandidaten abgesehen vom geringen Unrechtsgehalt des „Deliktes" das Problem der sachlichen Rechtfertigung besteht. Nachdem bei allen anderen Prüfungen (Schule, Universität, etc.) keine Strafbarkeit für schummelnde Kandidaten besteht, wäre es nicht zu rechtfertigen, dass ausgerechnet bei der theoretischen Fahrprüfung ein solcher Tatbestand eingeführt wird. Dieses Argument gilt gleichermaßen für eine verwaltungsrechtliche Strafbarkeit. Außerdem bestehen erhebliche Zweifel, ob eine derartige Strafbestimmung zur Eindämmung dieser unerwünschten Praktiken führen würde. Wenn Kandidaten bereit sind, vierstellige Euro-Beträge für diese Unterstützung auszugeben, wird eine zusätzliche Verwaltungsstrafe von einigen Hundert Euro wohl nicht dazu führen, dass Interessenten davor zurückschrecken, diesen Weg zu gehen.

Zu Z 12 (§ 14 Abs. 3):

Aufgrund des zunehmenden Andranges bei den Behörden und der damit teilweise erforderlichen Einführung von Terminvergabesystemen dauert die Ausstellung von Duplikatführerscheinen bisweilen länger, womit die derzeit geltende 4-wöchige Gültigkeitsdauer der Bestätigung des Abhandenkommens nicht mehr ausreicht. Deshalb erscheint eine Verlängerung dieser Frist auf 8 Wochen erforderlich, um den Personen die Sicherheit zu geben, bis zur Ausstellung eines Duplikatführerscheines Kraftfahrzeuge zumindest innerhalb Österreichs lenken zu dürfen.

Zu Z 13 (§ 15 Abs. 1):

Es wird klargestellt, dass eine Antragstellung auf Duplikatführerscheine von Personen ohne Wohnsitz im Ausland bei österreichischen Vertretungsbehörden im Ausland möglich ist. Dies ist ohnehin gängige Praxis.

Zu Z 14 (§ 16a Abs. 1 Z 1 lit o):

In der Behördenpraxis hat sich die Notwendigkeit ergeben, dass auch die Telefonnummer und E-Mail-Adresse im FSR gespeichert werden. Dafür wird eine Rechtsgrundlage geschaffen. Da es sich dabei aber um personenbezogene Daten handelt, ist für die Speicherung die Zustimmung der betroffenen Person erforderlich und eine Einschränkung der Verwendung dieser Daten auf die Zwecke der Führung von führerscheinrechtlichen Verfahren vorzusehen. Gesonderte Löschungsregelungen sind entbehrlich, da die Zustimmung für die Speicherung erfroderlich ist. Wird die Zustimmung widerrufen, so sind auch diese Daten sofort zu löschen. Gleiches gilt für die Aktualisierung dieser Daten.

Zu Z 15 (§ 16a Abs. 1 Z 5 lit. g):

Die Speicherung des Lenkverbotes im FSR ist nur dann sinnvoll wenn auch eine eindeutige Identifizierung des Fahrzeuges möglich ist, weshalb auch die Marke und Type des Fahrzeuges sowie die FIN (Fahrzeug-Identifizierungsnummer) im FSR gespeichert werden müssen. Es ist klarzustellen, dass diese Daten auch im FSR zu speichern sind.

Zu den Z 16 und 24 (§ 16a Abs. 1 Z 8 und § 17 Abs. 2 Z 3):

§ 16a Abs. 1 Z 8 enthält zwei Änderungen. Zum einen eine redaktionelle Änderung, es wird anstelle des Wortes „Schulbusausweise" die aktuelle richtige Bezeichnung „Schülertransportausweise" eingefügt; Zum anderen werden die zu erfassenden Daten um Beginn und Ende von Entziehungen erweitert. Dies ist von großer praktischer Relevanz um bei Kontrollen Personen erkennen zu können, die die Tätigkeit trotz entzogener Taxi- oder Schülertransportbewilligung weiterhin ausüben. Zusätzlich wird eine Löschensregelung bezüglich dieser Daten eingeführt; fünf Jahre nach Zustellung des Entziehungsbescheides sind die Daten über Beginn und Ende der Entziehung der Taxi- und Schülertransportausweise zu löschen.

Zu den Z 17 und 22 (§ 16a Abs. 1 Z 11 lit. j und § 16b Abs. 4a):

In § 12 Abs. 2 der Fahrprüfungsverordnung (FSG-PV) ist die Verpflichtung für Auditoren normiert, jeweils innerhalb von drei Jahren eine Weiterbildung im Ausmaß von 8 Unterrichtseinheiten zu absolvieren. Diese ist vom BMIMI durchzuführen und soll auch im FSR eingetragen werden. Für diese

Eintrageberechtigung des BMIMI ist eine Rechtsgrundlage zu schaffen, d.h. dass die Auditorenweiterbildung in § 16a Abs. 1 an geeigneter Stelle erwähnt wird und die Berechtigung zur Eintragung dieser Daten im FSR in § 16b Abs. 4a dem BMIMI zugewiesen wird.

Zu Z 18 (§ 16a Abs. 1 Z 13):

In § 114a Abs. 3 KFG 1967 ist vorgesehen, dass Daten aus dem FSR an die Fahrschuldatenbank (FSDB) zu liefern sind. Im Zuge der mit der 41. KFG-Novelle eingeführten Fahrlehrerausbildung neu soll jedoch hinsichtlich Fahr(schul)lehrer die Fahrschuldatenbank das führende Register sein, d.h. dass in einem ersten Schritt von den Ausbildungsstätten und Fahrschulen in dieser die Daten über Fahrschulen und Fahr(schul)lehrer angelegt werden. Aus diesem Grund ist eine Übermittlungsberechtigung von der FSDB an das FSR vorzusehen. In der derzeit bestehenden Rechtsgrundlage in § 114a Abs. 3 KFG 1967 hat dementsprechend die Z 13 zu entfallen und ist auf Z 13a (Vereine von Kraftfahrzeuglenkern und Schulen) zu reduzieren.

Zu den Z 19 und 21 (§ 16b Abs. 2 Z 4 und Abs. 3 Z 3a und 3b):

Mit der begleitenden Novellierung zur 34. StVO-Novelle, BGBl. I Nr. 90/2023 wurde im FSG die Eintragung des Lenkverbotes gemäß § 99d Abs. 2 StVO 1960 verankert und gleichzeitig (durch Ergänzen der lit. f) auch die Eintragungen der Vormerkungen durch die Wohnsitzbehörde mitgeregelt. Hinsichtlich der Vormerkungen gibt es aber bereits eine Regelung in § 30a Abs. 1 vorletzter Satz, die als ausreichend anzusehen ist. Danach ist die Eintragung von Vormerkungen durch die das Verfahren führende Behörde (Strafbehörde) vorgesehen. Genau diese Vorgangsweise wäre auch bei der Eintragung des Lenkverbotes gemäß § 99d Abs. 2 StVO 1960 wünschenswert. Dies wird nun in dieser Hinsicht geändert.

Zu Z 20 (§ 16b Abs. 3):

Redaktionelle Änderung; die fehlende Absatzbezeichnung wird ergänzt.

Zu Z 23 (§ 17 Abs. 2 Z 1):

Daten dürfen in öffentlichen Registern nur gespeichert werden, solange sie notwendig sind. Gemäß § 17 Abs. 2 Z 1 sind Daten über das Lenkverbot gemäß § 99d Abs. 2 StVO bis zur Mitteilung über das Ableben, maximal aber 100 Jahre nach Erteilung aufzubewahren. Ein Lenkverbot für eine bestimmtes Fahrzeug ist aber nur solange von Relevanz als dieses Fahrzeug auch existiert. Sofern die Behörde nachweislich die Mitteilung erhält, dass das Fahrzeug für das das Lenkverbot verhängt wurde, nicht mehr existiert, ist das Lenkverbot unverzüglich zu löschen.

Zu Z 25 (§ 17a Abs. 2):

Die 2-jährige Befristung der Lenkberechtigung der Klasse C(C1) und D(D1) samt den Anhängerklassen entfällt und es gilt die normale 5-jährige Befristung. Unfallzahlen zeigen, dass die Beteiligung von C-Lenkern am Unfallgeschen ab dem 60. Lebensjahr markant abnimmt, was wohl mit dem Pensionsantritt von Berufslenkern in Zusammenhang stehen wird. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht dies:

	2023	2022	2021	2020	2019
<20	5	2	1	-	1
20-29	89	86	113	81	111
30-39	146	147	152	130	170
40-49	182	195	232	182	241
50-59	222	200	213	185	206
60-69	63	59	44	48	50
70 und darüber	8	5	2	3	4
Nicht klassifizierbar	24	17	25	19	36
Zusammen	**739**	**711**	**782**	**648**	**819**

Auch seitens der EU-Führerscheinrichtlinie ist eine Verkürzung der Intervalle der Befristung ab einem höheren Alter nicht geboten. Darüberhinaus trägt diese Änderung zur Deregulierung bei, da sie eine Reduzierung von Verwaltungsaufwand für Behörden einerseits und finanziellen und zeitlichen Aufwand für Führerscheinbesitzer andererseits mit sich bringt. Somit handelt es sich um eine deutliche Vereinfachung, bei der Einbußen hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht zu erwarten sind.

Zu Z 26 (§ 18 Abs. 4):

Redaktionelle Änderung im Hinblick auf die 41. KFG-Novelle.

Zu Z 27 (§ 19 Abs. 2):

Mit der 41. KFG-Novelle wurde in § 122 Abs. 5 KFG 1967 die Pflicht zur Ablieferung des Fahrtenprotokolls bei der Behörde gestrichen und eine 3-jährige Aufbewahrungspflicht in der Fahrschule festgelegt. Diese Regelung gilt formal nur für die in § 122 KFG 1967 geregelten Übungsfahrten, soll aber logischerweise auch für die Ausbildungsfahrten der „L17-Ausbildung“ gelten. Da in § 19 Abs. 2 FSG der Verweis auf die entsprechende Bestimmung des § 122 Abs. 5 KFG 1967 fehlt, wird diese ergänzt. Bis zum Inkrafttreten der korrekten Verweise wurde im Erlassweg eine entsprechende praxisnahe Vorgangsweise verfügt.

Zu Z 28 (§ 20 Abs. 3 Z 1):

Konsequenterweise soll die Möglichkeit, die Klasse D ab dem vollendeten 21. Lebensjahr erwerben zu können, auch für Personen gelten, die den Lehrberuf „Berufskraftfahrer“ absolviert haben (§ 20 Abs. 2 Z 3 FSG). Deshalb ist der Verweis in § 20 Abs. 3 Z 1 zu erweitern und hat sich auch auf Abs. 2 Z 3 zu beziehen.

Zu den Z 29 und 30 (§ 20 Abs. 5):

Die Bestimmung war ursprünglich als Regelung im Rahmen der Anerkennung von EWR-Lenkberechtigungen konzipiert und soll die Gültigkeit von ausländischen Lenkberechtigungen für die Klasse C(C1) und D(D1) an die österreichische 5-jährige Frist angleichen. Die Problematik stellt sich aber in gleicher Form auch für Nicht-EWR-Staaten. Nunmehr wird klargestellt, dass etwa unbefristete C-Lenkberechtigungen aus Drittstaaten ebenfalls nur eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren haben. Zusätzlich wird die Regelung über die Gültigkeitsdauer klarer gefasst und ausdrücklich auch auf solche Lenkberechtigungen bezogen, die unbefristet sind. Diese Neuregelung hat aber lediglich Auswirkungen auf die Thematik, bis zu welchem Zeitpunkt eine Umschreibung dieser Lenkberechtigungen möglich ist. Die in § 23 FSG vorgesehene sechsmonatige Frist, während der von dieser Lenkberechtigung Gebrauch gemacht werden darf (und spätestens danach eine Umschreibung in eine österreichische Lenkberechtigung erfolgt sein muss) bleibt von der Neuregelung in dieser Bestimmung unberührt.

Zu Z 31 (§ 23 Abs. 3):

Die Mindestalterregelungen für den Erwerb einer Lenkberechtigung sind mittlerweile sehr unterschiedlich hinsichtlich der einzelnen Klassen. Um zu vermeiden, dass eine Lenkberechtigung im Wege der Umschreibung einer Nicht-EWR-Lenkberechtigung bereits vor dem Erreichen des Mindestalters gemäß § 6 Abs. 1 erworben werden kann, ist auf die Vollendung des Mindestalters gemäß § 6 Abs. 1 abzustellen. Es ist jedoch das Mindestalter ausschlaggebend, zu dem die jeweilige Klasse frühestmöglich erteilt werden kann. Das bedeutet etwa, dass eine Klasse A1 ab dem vollendenten 16. Lebensjahr umgeschrieben werden kann und eine Klasse A2 ab dem vollendeten 18. Lebensjahr. Hinsichtlich Klasse A, C und D gibt es verschiedene Regelungen des Mindestalters. Für Klasse A ist das vollendete 20 Lebensjahre heranzuziehen, für Klasse C das vollendete 18. Lebensjahr und für Klasse D das vollendete 21. Lebensjahr.

Zu Z 32 (§ 23 Abs. 3c):

Immer wieder gibt es Beschwerden von Personen, die einen Antrag auf Umschreibung einer Nicht-EWR-Lenkberechtigung stellen und deren Führerschein zwecks kriminaltechnischer Untersuchung (KTU) einbehalten wird. Sie sind für mehrere Wochen oder Monate nicht im Besitz ihres ausländischen Führerscheines und dürfen somit keine Kraftfahrzeuge lenken. Dem Problem soll damit begegnet werden, dass die Behörden in solchen Fällen eine Bestätigung auszustellen haben, die zum Lenken von Kfz in dieser Zeit berechtigt. In diese Bestätigung sind alle Lenkberechtigungsklassen einzutragen, die der Führerschein umfasst, auch wenn nur eine oder einzelne dieser Klassen umgeschrieben werden sollen. Würde keine Umschreibung vorgenommen werden, dürfte der Führerschein und alle darin verbrieften Lenkberechtigungsklassen sechs Monate lang verwendet werden. Die Bestätigung darf aber nur den Besitzern von solchen Führerscheinen ausgestellt werden, deren Ausstellungsstaat Vertragspartei von einem der drei internationalen Straßenverkehrsabkommen, oder des Vertrageszur Gründung der Verkehrsgemeinschaft ist. Die Führerscheine anderer Staaten dürfen in Österreich nicht verwendet werden, weshalb auch keine Bestätigung nach dieser Bestimmung ausgestellt werden darf.

Eine Verlängerung der in § 23 Abs. 1 genannten 6-monatigen Frist ist mit dieser Bestätigung aber nicht verbunden. Das Ende dieser Frist ist von der Behörde auf der Bestätigung zu vermerken, womit ein Ende der Gültigkeit dieser Bestätigung fixiert ist. Die Gültigkeit kann zwar auch schon früher enden (Umschreibeverfahren mit Ausstellung eines österreichischen Führerscheines abgeschlossen oder bei Vorliegen eines Nachweises, dass der Führerschein gefälscht ist). Um den Verwaltungsaufwand aber in Grenzen zu halten, sollen Behörden nur im Fall, dass es sich um einen gefälschten Führerschein handelt, verpflichtet werden, diese Bestätigungen einzuziehen, nicht hingegen im Fall einer erfolgten

Umschreibung. Eine wesentliche Gefährdung der Verkehrssicherheit ist damit nicht verbunden, und überdies könnte die Person zulässigerweise die 6-monatige Frist (nach Begründung des Wohnsitzes) ausschöpfen, wenn sie keinen Antrag auf Umschreibung gemäß § 23 Abs. 1 gestellt hätte. Ein Einziehen der Bestätigung nach Ablauf der Gültigkeitsdauer ist ebenfalls nicht erforderlich, da das Ende der Gültigkeitsdauer auf der Bestätigung vermerkt ist.

Zu Z 33 (§ 23 Abs. 6):

Es wird eine Klarstellung vorgenommen, dass die Missachtung der Vorschrift, einen Internationalen Führerschein mitzuführen oder vorzuweisen, nicht als Lenken ohne gültige Lenkberechtigung (§ 1 Abs. 3 FSG) zu behandeln ist, sondern bloß eine Bestrafung wegen Nichtmitführen des Führerscheines zur Folge hat. Damit wird dieses Delikt gleich behandelt wie das Überschreiten der 6-monatigen Frist zur Umschreibung der Lenkberechtigung gemäß § 23 Abs. 1. Beide Delikte haben einen geringen Unrechtsgehalt, da sich die Person ja im Besitz einer (gültigen nationalen) Lenkberechtigung befindet.

Zu Z 34 (§ 26 Abs. 3):

§ 25 Abs. 3 zweiter Satz enthält die Regelung über die Verlängerung des Entzuges der Lenkberechtigung im Fall des Vorhandenseins von zu berücksichtigenden Vormerkungen. Ein Verweis auf die Anwendbarkeit dieser Regelung im Fall der Sonderfälle der Entziehung (§ 26) findet sich nur bei den Alkoholdelikten in § 26 Abs. 1 und 2, nicht aber bei den Geschwindigkeitsdelikten in Abs. 3. Da es logisch und konsequent ist, auch bei diesen Delikten die Entziehungsverlängerung aus dem Vormerksystem anzuwenden, wird ein entsprechender Verweis nunmehr ergänzt.

Zu Z 35 (§ 27 Abs. 2):

Der bisherige Abs. 2 entfällt ersatzlos. Die Regelung, wonach die Personenstandsbehörden zur Meldung von Todesfällen an die Führerscheinbehörden verpflichtet werden, findet sich in § 48 Abs. 5 des Personenstandsgesetzes 2013 – PStG 2013, BGBl. I Nr. 16/2013. Dafür wird eine Ablieferungspflicht des Führerscheines im Fall des Verzichtes auf die Lenkberechtigung normiert. In einem konkreten Anlassfall wurde im Rahmen eines Verzichtes die Abgabe des Führerscheines verweigert. Daher erscheint es notwendig, auch für derartige besondere Fälle eine Ablieferungsverpflichtung zu schaffen, wobei gleichzeitig damit die Pflicht zur Neuausstellung eines Führerscheines verbunden wird, wenn nur auf einzelne Lenkberechtigungsklassen verzichtet wird und andere bestehen bleiben.

Zu Z 36 (§ 30a Abs. 1 und 3):

Redaktionelle Änderung. Die Unterscheidung zwischen Örtlichen und Zentralem Führerscheinregister gibt es schon seit vielen Jahren nicht mehr.

Zu Z 37 (§ 33 Abs. 1):

Die Gültigkeitsdauer für Internationale Führerscheine in Art 41 Abs. 3 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 289/1982, ist mit maximal 3 Jahren festgelegt, im Genfer Abkommen und im Pariser Übereinkommen sind einjährige Fristen vorgesehen. Es spricht daher nichts dagegen, die Gültigkeitsdauer des Internationalen Führerscheins gemäß dem Wiener Übereinkommen von einem auf drei Jahre anzuheben. Damit ist eine wesentliche Erleichterung für Besitzer von Internationalen Führerscheinen verbunden.

Zu Z 38 (§ 34b Abs. 3):

Um Fahrprüfungen für die Klasse BE abnehmen zu dürfen, ist der Erwerb einer eigenen Prüfberechtigung für diese Klasse erforderlich. Daher ist es sinnvoll und sachlich gerechtfertigt, eine Äquivalenz dahingehend festzulegen, dass die Prüfberechtigung für die Klasse CE jene für BE mitumfasst.

Zu Z 39 (§ 37 Abs. 4):

Siehe die Erläuterungen zu den Z 10 und 11 (§ 11 Abs. 6 dritter und vierter Satz).

Zu Z 40 (§ 37 Abs. 5):

Redaktionelle Änderung. Da die Bestimmung des ehemaligen § 21 Abs. 2 VStG, BGBl. Nr. 52/1991 seit 2013 in § 50 Abs. 5a zu finden ist, ist es erforderlich den Verweis auf § 21 Abs. 2 entfallen zu lassen und auf das VStG in der Fassung des BGBl. I Nr. 33/2013 zu verweisen um die unveränderte inhaltliche Weitergeltung der Regelung sicherzustellen.

Zu Z 41 (§ 39 Abs. 1):

Wenn ein Führerschein vorläufig abgenommen wird, dann wird dies vom handelnden Organ gemäß § 39 Abs. 1a im Führerscheinregister eingetragen. Weist die Lenker:in einen digitalen Führerschein vor, dann kann der physische Führerschein nicht abgenommen werden. Die gleiche Problematik stellt sich, wenn jemand (unzulässigerweise) im Besitz mehrerer physischer Führerscheine ist und im Zuge einer

vorläufigen Abnahme oder eines Lenkberechtigungsentziehungsverfahrens nur einen abgegeben hat. Für diese Konstellation gibt es derzeit keine Rechtsgrundlage für Kontrollorgane, den (anderen) physischen Führerschein abzunehmen. Eine solche Rechtsgrundlage wird nun geschaffen. Im dritten Satz des § 39 Abs. 1 wird durch den Entfall der Wortfolge „und die der Ablieferungsverpflichtung der Dokumente nicht nachgekommen sind“ die Befugnis der Exekutive erweitert, im Rahmen eines Entziehungsverfahren auch weitere Führerscheine abzunehmen, egal ob bereits ein Führerschein der Behörde abgeliefert wurde. Im neu eingefügten vierten Satz wird die gleiche Befugnis für den Fall, dass ein Führerschein bereits vorläufig abgenommen wurde, verankert.

Zu Z 42 (§ 41 Abs. 16):

Es sind Übergangsbestimmungen im Zusammenhang mit dem Entfall der 2-jährigen Befristung der Großklassen in § 17a Abs. 2 erforderlich. Es ist klarzustellen, dass die bereits erteilten Lenkberechtigungen, die für eine kürzere Frist als fünf Jahre erteilt wurden (und für die nunmehr eine 5-jährige Frist gelten würde), zu dem im Führerschein vorgesehenen Zeitpunkt enden. Eine Zuerkennung der fehlenden Restzeit auf die fünf Jahre ist (ohne ärztliches Gutachten) nicht möglich. Weiters ist festzulegen, wie mit laufenden Verfahren auf Verlängerung dieser Lenkberechtigungen umzugehen ist. Im Sinne einer großzügigen Handhabung ist auf den Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung abzustellen, was bedeutet, dass nach Inkrafttreten der Neuregelung die 5-jährige Frist zur Anwendung zu kommen hat. Der Zeitpunkt der Antragstellung ist in dieser Hinsicht nicht zu beachten.

Zu Z 43 (§ 43 Abs. 36):

Inkrafttretensregelung. Alle Bestimmungen dieser Novelle sollen einheitlich mit 1.9.2026 in Kraft treten.