

FSG – Durchführungserlass

Inhaltsverzeichnis zum
Durchführungserlass - Führerscheingesetz

Titel	Erlassänderung mit
§ 1	ZI. 171.304/9-II/B/7/2001 vom 10. Sept. 2001
§ 2	ZI. 171.304/2-II/B/7/2001 vom 26. März 2001
	ZI. 171.304/4-II/B/7/2001 vom 23. April 2001
§ 3	
§ 4 Abs. 3	ZI. 171.304/2-II/B/7/2000 vom 17. November 2000
	ZI. 171.304/2-II/ST4/03 vom 16. September 2003
§ 4a	
§ 4b	
§ 4c	ZI. 171.304/1-II/ST4/2003 vom 19. Mai 2003
§ 5	ZI. 171.304/5-II/ST4/2002 vom 31. Nov. 2002
§ 6 Abs. 1	ZI. 170.622/18-II/B/7/2000 vom 7. November 2000
§ 7	ZI. 171.304/6-II/B/7/2000 vom 5. Juli 2001
§ 7 Abs. 4	ZI. 171.304/2-II/ST4/03 vom 16. September 03
§ 8	ZI. 171.304/3-II/B/7/2002 vom 18. Sept. 2002
	ZI. 171.304/5-II/ST4/2002 vom 31. Nov. 2002
§ 8 Abs. 3	ZI. 171.304/2-II/ST4/03 vom 16. September 03
§ 9	ZI. 171.304/0001-II/ST4/2008 vom 13. Feb. 2008
§ 10	
§ 11 Abs. 2	ZI. 171.304/0002-II/ST4/2008 vom 6. Mai 2008
§ 11 Abs. 4a	ZI. 171.304/0002-II/ST4/2008 vom 6. Mai 2008
	ZI. 171.304/0003-II/ST4/2008 vom 15. Sept. 2008
§ 12	
§ 13	ZI. 171.304/2-II/ST4/03 vom 16. September 03
	ZI. 171.304/1-II/ST4/04 vom 18. März 2004
§ 14	
§ 15	
§ 16a Z 4 lit. a	ZI. 171.304/0002-II/ST4/2008 vom 6. Mai 2008
§ 17	ZI. 171.304/0002-II/ST4/2008 vom 6. Mai 2008
§ 18	
§ 19	

§ 20 Abs. 4	ZI. 171.304/4-II/B/7/2001 vom 23. April 2001
§ 20 Abs. 1	ZI. 171.304/0002-II/ST4/2008 vom 6. Mai 2008
§ 21	
§ 22	ZI. 171.304/6-II/B/7/2001 vom 5. Juli 2001
§ 22 Abs. 7	ZI. 171.304/2-II/ST4/03 vom 16. September 03
§ 23	ZI. 171.304/9-II/B/7/2001 vom 10. Sep. 2001
§ 23 Abs. 3	ZI. 171.304/2-II/ST4/03 vom 16. September 03
	ZI. 171.304/0005-II/ST4/2008 vom 20. Nov. 2008
§ 24	ZI. 171.304/1-II/B/7/01, vom 30. Jänner 2001
§ 24 Abs. 3	ZI. 171.304/2-II/ST4/03 vom 16. September 03
§ 25	
§ 26	
§ 27	
§ 28	
§ 29	
§ 30	
§ 31	ZI. 171.304/4-II/B/7/2001 vom 23. April 2001
	ZI. 171.304/3-II/B/7/2002 vom 18. Sept. 2002
§ 32 Abs. 1	ZI. 171.304/0001-II/ST4/2008 vom 13. Feb.2008
§ 33	ZI. 179.665/2-II/B/7/2000 vom 22. November 2000
§ 34	
§ 35	
§ 36	
§ 37	
§ 38	
§ 39	
§ 40	ZI. 171.304/5-II/ST4/2002 vom 31. Nov. 2002
§ 41	
§ 42	
§ 43	
Anhang	Erlässe zur FSG Durchführungsverordnung
Anhang	Gebührengesetz
Anlage zu § 33:	

Liste jener ausländischen Institutionen, die berechtigt sind internationale Führerscheine auszustellen

171.304/9-II/B/7/01 vom 10. Sept. 2001

Anlage zum Gebührengesetz:

Euroumstellung

171.304/13-II/B/7/01 vom 30. Jänner 2002

§ 1

Geltungsbereich

zu Abs. 4:

I. Führerscheinmodelle:

Es sind gemäß § 1 Abs. 4 FSG alle in einem EWR-Staat ausgestellten Führerscheine anzuerkennen, auch wenn es sich nicht um Modelle gemäß der Richtlinie über den Führerschein, 439/91/EWG, handelt (also etwa auch alte graue deutsche Führerscheine oder Führerscheine, in denen noch andere als in der EU vorgesehene Klassen vermerkt sind oder britische Führerscheine ohne Lichtbild). So wie in Österreich besteht in keinem EWR-Staat eine Verpflichtung zur Umschreibung des Führerscheines in einen EU-Führerschein.

Gemäß dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr in der Fassung vom 3. September 1993 sind alle Führerscheine, die in Anhang 6 enthaltenen Angaben enthalten und von einer Vertragspartei des Wiener Übereinkommens ausgestellt wurden, anzuerkennen. Das zusätzliche Mitführen eines internationalen Führerscheines ist für Besitzer eines solchen Führerscheines nicht notwendig.

Hinsichtlich der Gültigkeit der EU-Führerscheine in Drittstaaten, weist das Bundesministerium darauf hin, dass mit 3. September 1993 das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr geändert wurde.

Anhang 6 des Abkommens verlangt von einem Führerschein, der in allen Vertragsstaaten anerkannt werden muss, folgende Inhalte:

" - Aufschrift "permis de conduire" (französisch)

1. Name

2. Vorname(n)

3. Ort und Tag der Geburt

4. Ausstellungsbehörde

5. Ort und Datum der Ausstellung des Führerscheines

6. Führerscheinnummer

7. Unterschrift und/oder Dienstsiegel der Ausstellungsbehörde

8. Unterschrift des Führerscheinbesitzers

9. Fahrzeugklassen

wahlweise:

10. Wohnort

11. Gültigkeitsende

Außerdem ein Lichtbild des Führerscheininhabers, **Form und Material** des Führerscheines werden **national** festgelegt."

Der EU-Führerschein erfüllt alle diese Voraussetzungen. Daher ist er auch anzuerkennen.
(siehe auch Anordnung zu § 41)

II: Mindestalter

Das FSG geht in Zusammenhalt der Bestimmungen über die Anforderungen an das Mindestalter (§ 6) und über ausländische Lenkberechtigung (§ 23) davon aus, dass das Lenken von Kraftfahrzeugen mit einer ausländischen Lenkberechtigung vor Vollendung des 18. Lebensjahres unzulässig ist. So ist beispielsweise in Österreich für den Erwerb der Lenkberechtigung für die Klasse A (eingeschränkt auf die Vorstufe A, die auch die Unterklasse A1 umfasst) ein Mindestalter von 18 Jahren vorgeschrieben, woraus zu schließen ist, dass auch Besitzer einer deutschen Unterklasse A 1, die ab dem 16. Lebensjahr erteilt wird, vor dem 18. Lebensjahr in Österreich nicht zum Lenken von diesen Motorrädern berechtigt sind. Ein ausdrückliches Verbot des Lenkens dieser Fahrzeuge vor Erreichen des in Österreich vorgeschriebenen Mindestalters ist dem FSG derzeit jedoch nicht zu entnehmen und daher sollte nach Ansicht des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr derzeit von der Verhängung einer Verwaltungsstrafe Abstand genommen werden.

III. Führerscheine aus Griechenland:

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde vom griechischen Ministerium für Transport und Verkehr darauf aufmerksam gemacht, dass es im Zuge des Austausches mit griechischen Führerscheinen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu Missbräuchen gekommen ist. Durch den Umtausch werden gefälschte griechische Führerscheine legalisiert, dadurch besitzt der Antragsteller nach dem Umtausch einen legalen ausländischen Führerschein.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist auf Ersuchen des griechischen Ministeriums für Transport und Verkehr darauf hin, dass nur griechische Führerscheine, die durch eine schriftliche Bestätigung der angegebenen Ausstellungsbehörde legitimiert wurden, umgetauscht werden dürfen.

IV. Anerkennung der Führerscheine der 10 neuen EU-Mitgliedstaaten:

Im Zusammenhang mit dem Beitritt von Polen, Estland, Lettland, Litauen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Slowenien, Malta und Zypern zur Europäischen Union mit 1. Mai 2004 wird darauf aufmerksam gemacht, dass Führerscheinbesitzer aus diesen Ländern ab diesem Zeitpunkt im Besitz einer EWR-Lenkberechtigung sind und somit jegliche Führerscheine aus diesen Ländern (**auch die alten Führerscheinmodelle!**) vollständig, d.h. genauso wie jene der bisherigen EWR-Staaten anzuerkennen sind.

Mit 1. Mai 2004 sind somit keine Umschreibungsverfahren gemäß § 23 FSG hinsichtlich dieser Staaten mehr durchzuführen, auch die zu diesem Zeitpunkt anhängigen Verfahren sind unverzüglich einzustellen. Es empfiehlt sich daher, bereits zum jetzigen Zeitpunkt keine derartigen Anträge auf Umschreibung mehr entgegenzunehmen, bzw. den Antragsteller darauf hinzuweisen, dass die Umschreibung ab 1. Mai 2004 nur mehr auf freiwilliger Basis erfolgt.

Auf die gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung, ab 1. Mai 2004 nur mehr Führerscheine auszustellen, die auch das Wort „Führerschein“ in den Sprachen der neuen Mitgliedstaaten beinhaltet, wurde bereits hingewiesen.

zu Abs. 5: Lenkberechtigung als Ersatz eines Mopedausweises

Die Tatsache, dass der Besitz jeglicher Lenkberechtigung das Erfordernis eines Mopedausweises zwischen dem 16. und 24. Lebensjahr ersetzt, kann derzeit nur indirekt aus § 1 Abs. 6 abgeleitet werden und sollte nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie in einer Novelle klar geregelt werden. Insbesondere kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, ob im Fall von zivilrechtlichen Streitigkeiten die Gerichte in diesen Fällen eine Berechtigung zum Lenken von Mopeds und 4-rädrigen Leichtkraftfahrzeugen annehmen würden, was verneinendenfalls zu einer Leistungsfreiheit der Versicherung gemäß KHVG 1994 führen würde. Dieser Punkt muss in einer Novelle klarer geregelt werden.

zu Abs. 6: Mopedausweis

Der Mopedausweis ist der Nachweis über eine abgelegte Prüfung, ohne die das Lenken eines Mopeds vor dem vollendeten 24. Lebensjahr unzulässig ist. Die Bestimmungen über die Mopedprüfung wurden vollinhaltlich vom KFG in das FSG übertragen und stellen weiterhin die Voraussetzung für das Lenken eines Mopeds ab dem 16. Lebensjahr dar. Es gelten daher alle auch vor dem 1.11.1997 ausgestellten Mopedausweise als Prüfungsnachweis.

§ 2

Umfang der Lenkberechtigung

zu Abs. 1:

I. Anerkennung im Ausland

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Wege des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten Erkundigungen eingeholt, in welchen EU-Ländern, EWR-Staaten und anderen Nachbarstaaten Österreichs

1. die Berechtigung mit einer Lenkberechtigung für die Klasse B Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm und nicht mehr als 11 kW (Leichtkrafträder) lenken zu dürfen,
2. die Lenkberechtigung für die Klasse F sowie
3. die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B anerkannt werden.

In der folgenden Aufstellung ist ersichtlich, in welchen Ländern welche Lenkberechtigungen „anerkannt“ oder „nicht anerkannt“ werden, bzw. von welchen Ländern bis dato keine Stellungnahmen vorliegen.

Daraus ist ersichtlich, dass

1. die Berechtigung mit einer Lenkberechtigung für die Klasse B Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm und nicht mehr als 11 kW (Leichtkrafträder) lenken zu dürfen in Italien und Luxemburg,
2. die Lenkberechtigung für die Klasse F nur in Portugal, Frankreich, Luxemburg, Dänemark, Finnland, Deutschland und Slowenien sowie
3. die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B nur in England und Nordirland, Dänemark sowie Deutschland anerkannt werden.

In den Niederlanden wird die Klasse F zwar nicht anerkannt, jedoch dürfen landwirtschaftliche Zugmaschinen in den Niederlanden unter Einhaltung des Tempolimits von 25 km/h von Personen, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, ohne Lenkberechtigung gelenkt werden.

Hinsichtlich der Staaten, die noch keine Stellungnahme abgegeben haben, ist bis zu einer gegenteiligen Mitteilung davon auszugehen, dass keine Anerkennung erfolgt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wird aber, sobald noch weitere Stellungnahmen eingelangt sind, das Gesamtergebnis dieses Ermittlungsverfahrens ehestmöglich mitteilen.

Staat	Anerkennung Krafträder 125 ccm mit LB d. Klasse B			Anerkennung der LB für die Klasse F			Anerkennung der Vorgezogenen LB für die Klasse B		
	JA	NEIN	*)	JA	NEIN	*)	JA	NEIN	*)
E		x			x			x	
P		x		x				x	
UK+ Nordirl.			x			x	x		*)
IRL		x				x			x
F			x	x				x	
L	x +)			x				x	
DK			x	x			x +)		
I	x				x			x	
GR			x			x		x	
S		x			x			x	
FIN		x		x					x
NL		x			x			x	
B			x		x			x	
D		x		x			x +)		
IS			x			x			x
N			x			x		*)++)	
FL			x			x		x	
CH			x			x		x	
H			x			x		x	
CZ			x			x		x	
SK		x			x			x	
SLO			x	x				x	
HR			x			x		x	
PL	----	----	----	----	----	----		x	

+) wenn im jeweiligen Staat nicht ansässig ++) wenn nicht ansässig und kein dort zugelassenes KFZ

zu Abs. 1:

II. Anerkennung der Lenkberechtigung für die Klasse B ab 17 in Deutschland, UK und Irland

Von Deutschland, dem Vereinigten Königreich und Irland werden Lenkberechtigungen für die Klasse B ähnlich wie in Österreich unter bestimmten Voraussetzungen, bereits ab dem vollendeten 17. Lebensjahr erteilt. Da aufgrund bilateraler Vereinbarung die genannten Staaten auch die österreichische vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (ab dem vollendeten 17. Lebensjahr) anerkennen, sind auch die entsprechenden Lenkberechtigungen dieser Staaten anzuerkennen, unabhängig, ob der Betreffende in Österreich seinen Hauptwohnsitz begründet oder nicht.

Da es sich bei diesen Führerscheinbesitzern nicht um Personen handelt, die die Ausbildung für die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B absolviert haben, entfällt bei diesen Lenkern das Erfordernis der Kennzeichnungspflicht der Fahrzeuge gemäß § 19 Abs. 9 FSG sowie die Pflicht zur Einhaltung der in § 19 Abs. 6 (i.V.m Abs. 9) genannten Geschwindigkeitsbeschränkungen.

zu Abs. 1 Z. 3 lit. c:

III. unbesetzte Omnibusse:

Die Berechtigung, unbesetzte Fahrzeuge der Klasse D mit einer Lenkberechtigung für die Klasse C zu lenken, war vor Inkrafttreten des FSG in § 65 Abs. 6 KFG 1967 geregelt und war ex lege im Umfang der Lenkberechtigung für die Klasse C enthalten.

Gemäß § 2 Abs. 1 Z 3.1 lit c FSG ergibt sich diese Berechtigung ebenfalls direkt aus dem Gesetz. Die Eintragung des Codes 105 hat daher bloß deklarativen Charakter und ist nicht (wie Code 111) Voraussetzung für das Entstehen des Rechtes. Aus diesem Grund kann der Code 105 schon bei der Ersterteilung der Lenkberechtigung für die Klasse C (unter Einschränkung auf die Unterkategorie C1) eingetragen werden, auch wenn die tatsächliche Berechtigung die oa. Fahrzeuge zu lenken, erst später entsteht. Die Eintragung erfolgt in Hinkunft daher unter Beifügung des Tages - TT.MM.JJJJ - ab wann dieses Recht ex lege entsteht. Ein gesonderter Antrag auf Eintragung des Code 105 muss nicht mehr gestellt werden.

Der Zeitpunkt des tatsächlichen Entstehens der gegenständlichen Berechtigung ist bei bereits vor März 2000 ausgestellten Führerscheinen für die Kontrollorgane sehr einfach durch Dazuaddieren von 2 Jahren zum Zeitpunkt der Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse C zu ermitteln. Darüber hinaus muss der Besitzer der Lenkberechtigung jedenfalls das 21. Lebensjahr vollendet haben.

Diese Bestimmung hat nationalen Charakter und dieses Recht kann nur von jenen Personen ausgeübt werden, die eine in Österreich erteilte Lenkberechtigung besitzen. Gemäß § 2 Abs. 1 Z 3.1 lit c wird diese Lenkberechtigung u.a. auch für diese Fahrzeuge erteilt, d.h. von einer österreichischen Behörde erteilt. Außerdem kommt eine Eintragung des Codes 105 in einen ausländischen Führerschein nicht in Betracht, daher kann diese Berechtigung nur von jenen Besitzern einer C-Lenkberechtigung wahrgenommen werden, denen die Lenkberechtigung für die Klasse C in Österreich erteilt worden ist.

Die Wendung "unbesetzte Fahrzeuge der Klasse D" ist wörtlich zu verstehen, eine zusätzliche Beförderung von bis zu zwei weiteren Personen ist nach dem derzeitigen Wortlaut nicht möglich, sollte aber durch eine Novelle ermöglicht werden.

zu Abs. 3:**I. Erleichterter Zugang zur Lenkberechtigung B+E:**

1. Die in § 2 Abs. 3 6. und 7. Satz FSG geregelte Möglichkeit, auf vereinfachte Art eine Lenkberechtigung für die Klasse B+E zu erwerben, setzt nicht voraus, dass der Antragsteller mindestens drei Jahre im Besitz einer gültigen Lenkberechtigung für die Klassen B und F **gemäß FSG** (dh. nach dem 1. November 1997 erteilt) war. Da gemäß § 40 Abs. 1 Z 2 FSG die im FSG enthaltenen Bestimmungen, die sich auf Fahrzeugklassen beziehen auch auf Fahrzeuggruppen (nach KFG 1967) anzuwenden sind, können auch Besitzer von vor Inkrafttreten des FSG erteilten Lenkerberechtigungen die Klasse B+E auf die vereinfachte Art erwerben.
2. Der vereinfachte Erwerb der Klasse B+E ist nur dann möglich, wenn der Antragsteller zumindest seit drei Jahren im Besitz einer **gültigen** Lenkberechtigung für die Klassen B und F ist, was (wie beim Zahlencode 111) so zu verstehen ist, dass in diesem Zeitraum keine Entzüge einer Lenkberechtigung enthalten sein dürfen.
3. Zu Z 1 (Glaubhaftmachen der Praxis im Lenken von anderen als leichten Anhängern):
 - 3.1 Der Antragsteller muss die Praxis im Lenken von anderen als leichten Anhängern nicht nachweisen sondern nur glaubhaftmachen. § 2 Abs. 3 Z 1 FSG stellt daher keine besonders hohen Anforderungen an die Qualität dieser Erklärung. Das Erfordernis einer eidesstattlichen Erklärung kann dem Gesetz nicht entnommen werden, es sollte vielmehr eine formlose Erklärung ausreichen.
 - 3.2 § 2 Abs. 3 Z 1 FSG legt nur fest, dass der Antragsteller während der zumindest letzten drei Jahre andere als leichte Anhänger gezogen hat. Nähere Anforderungen an diese Anhänger (wie etwa die Zulassung zum Verkehr) stellt das Gesetz nicht. Daher sind auch nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger für den geforderten Praxisnachweis ausreichend. Ebenso verlangt das Gesetz nicht, dass diese anderen als leichten Anhänger vom Berechtigungsumfang der Klasse F umfasst sein müssen. Es ist daher auch der Erwerb einer Praxis mit anderen als leichten Anhängern, die vom Berechtigungsumfang der Klasse B umfasst sind, im Sinne der Z 1 als ausreichend zu qualifizieren.
4. Zu Z 2 (keine Bedenken hinsichtlich der gesundheitlichen Eignung):
Gemäß § 2 Abs. 3 Z 2 FSG ist die gesundheitliche Eignung nur für den Fall zu überprüfen, dass diesbezügliche Bedenken bestehen. Ein ärztliches Gutachten in jedem Fall zu verlangen, in dem eine derartige Berechtigung beantragt wird, entspricht daher nicht den Intentionen des Gesetzes.
5. Zu Z 3 (Praktische Fahrprüfung):
 - 5.1 Die gemäß Z 3 abzulegende praktische Fahrprüfung hat vollinhaltlich den Kriterien der Fahrprüfungsverordnung zu entsprechen.
 - 5.2 Die Teilnahme eines Fahrlehrers oder Begleiters bei der Fahrprüfung zur Erlangung dieser Berechtigung ist trotz der Bestimmung des § 6 Abs. 8 der Fahrprüfungsverordnung nicht erforderlich, da diese Bestimmung voraussetzt, dass der Kandidat im Rahmen einer Fahrschule oder privat ausgebildet wurde. In diesem besonderen Fall ist jedoch eine Ausbildung nicht erforderlich und außerdem ist der Kandidat ja bereits im Besitz einer

Lenkberechtigung für die Klassen B und F, weshalb § 6 Abs. 8 der Fahrprüfungsverordnung nicht anzuwenden ist, dh. dass die Fahrprüfung auch allein in Gegenwart eines Fahrprüfers abgenommen werden kann.

6. Zu Abs. 3 letzter Satz FSG:

Diese Bestimmung befreit den Antragsteller bei der Möglichkeit des vereinfachten Erwerbes der Lenkberechtigung für die Klasse B+E von der Absolvierung einer Fahrschulausbildung. Der Betreffende ist nicht nur (gemäß einer strengen Wortinterpretation) vom Nachweis einer Schulung befreit, sondern auch von der Absolvierung der Ausbildung selbst, da auch die Ausbildungsbestimmungen der KDV 1967 nur jene Ausbildung regeln, die vom Bewerber um eine Lenkberechtigung bei der Behörde nachzuweisen sind. Die Normierung einer Ausbildungspflicht ohne entsprechende Kontrollmöglichkeit der Behörde ist nicht sinnvoll und kann daher dem Gesetz nicht unterstellt werden.

II. Eintragungen im Führerschein:

Bei der Erteilung einer Lenkberechtigung für die Klasse C sind jedenfalls auch die Lenkberechtigungen für die Klassen F und G auf Seite 6 des Führerscheines einzutragen, wobei zu beachten ist, dass die Befristung für die Klasse C nicht auch für die Lenkberechtigung für die Klassen F und G gilt.

§ 3

Allgemeine Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung

zu Abs. 2:

Es wird klargestellt, dass trotz der Erlöschenbestimmung des § 27 Abs. 1 Z 1 FSG eine Entziehungsdauer von 18 Monaten und mehr als mit dem System des FSG vereinbar angesehen wird.

Die Frage, wie vorzugehen ist, wenn die Befristung einer Lenkberechtigung vor Ablauf der prognostizierten Entziehungsdauer endet, wird von den Ländern unterschiedlich gelöst, wobei versucht wird, die auf § 73 Abs. 2 KFG 1967 gestützte Vorgangsweise weiterzuführen.

- a) In einigen Ländern wird eine Entziehungsdauer auch über das Fristende der Lenkberechtigung hinaus ausgesprochen, wodurch klargestellt ist, dass vor Ablauf dieser Entziehungsdauer gem. § 3 Abs. 2 eine neue Lenkberechtigung nicht erteilt werden kann.
- b) Die andere Vorgangsweise ist, dass der Entzug bis zum Ende der Befristung der Lenkberechtigung ausgesprochen wird und gleichzeitig im Spruch des Entziehungsbescheides festgehalten wird, für welche über das Fristende hinausgehende Dauer die Verkehrszuverlässigkeit bei dem Betreffenden nicht gegeben ist.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wird die Variante a) im Hinblick auf die Judikatur des VwGH als problematisch erachtet, wonach es nicht zulässig ist, einen Entzug der Lenkberechtigung über das Ende der Befristung hinaus auszusprechen. Der Variante b) ist daher der Vorzug zu geben.

§ 4

Lenkberechtigung für Anfänger (Probeführerschein)

zu Abs. 3:

I.

Gem. § 4 Abs. 3 wird die aufschiebende Wirkung bei Berufungen gegen die Anordnung der Nachschulung bei Probeführerscheinbesitzern ex lege ausgeschlossen. Bei Entziehungen innerhalb der Probezeit hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 3 eine Nachschulung anzuordnen. Berufungen gegen solche Anordnungen der Nachschulung haben gemäß den allgemeinen Regeln des AVG aufschiebende Wirkung. Um eine Ungleichbehandlung zu vermeiden, wäre auch bei Anordnungen der Nachschulung gemäß § 24 Abs. 3 innerhalb der Probezeit die aufschiebende Wirkung auszuschliessen.

II.

Seitens des Bundesministeriums für Justiz wurde klargestellt, dass die Strafverfolgung mittels Diversion einer rechtskräftigen Verurteilung nicht gleichzuhalten ist. Aus diesem Grund ist es in jenen Fällen des § 4 Abs. 3 erster Satz FSG, in denen die Diversion zur Anwendung gekommen ist, sachlich nicht gerechtfertigt, eine Nachschulung anzuordnen. Derartige Maßnahmen sind im Rahmen der Diversion von den Gerichten anzuordnen.

zu Abs. 6:

Wird von einem Probeführerscheinbesitzer ein schwerer Verstoß gem. Abs. 6 oder Abs. 7 begangen, so können lediglich von der Behörde die im FSG vorgesehenen Sanktionen gesetzt werden. Die Setzung von Zwangsmaßnahmen gem. § 38 oder die vorläufige Abnahme des Führerscheines gem. § 39 sind in diesen Fällen nicht möglich.

§ 4c

Zweite Ausbildungsphase - Verfahren

§ 4c

zu Abs. 3:

Aufgrund mehrerer Anfragen wird seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Folgendes klargestellt:

Gemäß § 43 Abs. 13 des Führerscheingesetzes treten die Bestimmungen der §§ 4a bis 4c des FSG betreffend die Mehrphasenausbildung mit 1. Jänner 2003 in Kraft. Besitzer von Lenkberechtigungen, die diese aufgrund eines Antrages erworben haben, der vor dem 1. Jänner 2003 bei der Behörde eingebbracht wurde, müssen die Mehrphasenausbildung nicht absolvieren.

Dementsprechend ist die Bestimmung des § 4c Abs. 3 FSG auch nur auf jene Fälle anzuwenden, in denen der Besitzer der Lenkberechtigung bei der Ersterteilung der Lenkberechtigung zur Absolvierung der Mehrphasenausbildung verpflichtet war. Diese Bestimmung hat daher einen sehr engen Anwendungsbereich, da sie nur die (seltenen) Fälle erfasst, in denen über einen Fahranfänger noch vor Absolvierung der Mehrphasenausbildung ein Entzug der Lenkberechtigung von mehr als 18 Monaten verhängt wird. Da die Lenkberechtigung in diesem Fall erlischt, ist eine derartige Bestimmung erforderlich. Sollte der Betreffende nach Ablauf der Entziehungsdauer wieder eine Lenkberechtigung beantragen und hat er die Mehrphasenausbildung noch nicht absolviert, so soll dies im Rahmen der Wiedererteilung erfolgen.

Unzulässig ist es jedenfalls, die Bestimmung des § 4c Abs. 3 FSG auf jene Fälle auszudehnen, in denen der Betreffende bei der Ersterteilung der Lenkberechtigung zur Absolvierung der Mehrphasenausbildung nicht verpflichtet war. Dies war nie beabsichtigt und kann auch aus § 4c Abs. 3 FSG nicht abgeleitet werden, da der Beisatz „sofern sie nicht bereits im Rahmen der Ersterteilung der Lenkberechtigung absolviert wurde.“ von einer Verpflichtung zur Absolvierung der Mehrphasenausbildung im Rahmen der Ersterteilung ausgeht. Außerdem würde eine derartige Auslegung zu dem völlig widersinnigen Ergebnis führen, dass etwa ein Lenker, der jahrzehntelang im Besitz einer Lenkberechtigung war und nun eine Wiedererteilung beantragt, wie ein unerfahrener Fahranfänger behandelt wird. Da eine derartige Lösung nie beabsichtigt war, ist auch das Zentrale Führerscheinregister auf diese Konstellation nicht ausgerichtet und es gibt bei diesen Personen keine Eintragungsmöglichkeit der absolvierten Stufen durch Fahrschulen und Autofahrerclubs.

§ 5

Verfahren bei der Erteilung einer Lenkberechtigung

zu Abs. 2: Übertragung der Fahrprüfung:

In Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der 5. FSG-Novelle wird die behördliche Vorgangsweise bei der Übertragung der Fahrprüfung auf eine andere Behörde wie folgt festgelegt:

A: Durch die in § 5 Abs. 2 letzter Satz FSG eingeführte Regelung wird für den Bewerber um eine Lenkberechtigung die Möglichkeit eröffnet, die Fahrprüfung bei der Behörde abzulegen, die „für den Sitz der vom Antragsteller besuchten Fahrschule örtlich zuständig ist.“ Für den Fall, dass die Fahrschulausbildung in verschiedenen Fahrschulen (die in verschiedenen Behördensprengeln gelegen sind) absolviert wurde, kommt es für die Festlegung der zuständigen Behörde gemäß dieser neuen Bestimmung darauf an, welche Fahrschule den Nachweis der absolvierten Schulung gemäß § 10 Abs. 2 FSG ausgestellt hat.

B: Der konkrete Ablauf wird wie folgt festgelegt:

Von der Behörde des Hauptwohnsitzes werden die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung mit Ausnahme des Schulungsnachweises gemäß § 10 Abs. 2 FSG überprüft. Eine Übertragung des Verfahrens an eine andere Behörde zur Vornahme der Prüfung soll erst erfolgen, wenn bei der Hauptwohnsitzbehörde die Verkehrszuverlässigkeit überprüft wurde, sowie ein positives ärztliches Gutachten vorliegt.

Die Übertragung des Verfahrens hat ausschließlich im elektronischen Weg mittels dem im Führerscheinregister zur Verfügung stehenden Verfahren der „Delegierung“ zu erfolgen. Es handelt sich zwar bei der Übertragung gemäß § 5 Abs. 2 letzter Satz FSG nicht um eine Delegierung im rechtlichen Sinn (da nicht das gesamte Verfahren übertragen wird, sondern nur die Prüfung von einer anderen Behörde abgenommen wird), jedoch erfüllt das Registerverfahren der „Delegierung“ auch alle Anforderungen, die im Rahmen der gegenständlichen Übertragung erforderlich sind.

Wurde ein Antrag gemäß § 5 Abs. 2 letzter Satz FSG gestellt, so bezieht sich dieser auf die gesamte Fahrprüfung bzw. auf die noch offenen Teile der Fahrprüfung. Somit ist es möglich, nach Ablegung der Theorieprüfung die praktische Prüfung bei einer anderen Behörde abzulegen. Diese neu erliche Übertragung ist wieder bei der Hauptwohnsitzbehörde zu beantragen. Es ist jedoch nicht möglich, von vornherein die Theorieprüfung und die praktische Prüfung an verschiedene Behörden zu übertragen.

C: Damit die beteiligten Behörden in den Fällen der Übertragung gemäß § 5 Abs. 2 letzter Satz FSG über alle notwendigen Informationen verfügen, ist es erforderlich, dass die Eintragungen von allen Behörden in gleicher Weise vorgenommen werden.

Folgende Eintragungen sind vorzunehmen:

1. Zur Prüfungsabnahme:
 - a. Theorie und Praxis
 - b. Praxis
2. Nachweis gemäß § 10 FSG (§ 122 KFG 1967):

- a. erbracht
 - b. erforderlich
 - c. nicht erforderlich
 - d. § 23 FSG
3. Bisherige Antritte
- a. Keine
 - b. Theorie bestanden am..... für die Klasse(n).....
 - c. Theorie nicht bestanden am..... für die Klasse(n).....
 - d. Praxis nicht bestanden am..... für die Klasse(n).....
- Reprobationsfrist
4. Prüfungsergebnis
- a. Theoretische Prüfung
 - aa. Klasse(n)..... am..... bestanden
 - bb. Klasse(n).....am..... nicht bestanden
 - b. Praktische Prüfung
 - aa. Klasse(n)..... am..... bestanden
 - bb. Klasse(n).....am..... nicht bestanden
- Reprobationsfrist
- c. Verfahren für die Klasse(n)..... wird (nicht) weitergeführt

Erläuterungen dazu:

Zu 1.:

Die Hauptwohnsitzbehörde hat der Prüfungsbehörde bekanntzugeben, auf welche Prüfungsteile sich die Übertragung bezieht, d.h. welche Prüfungsteile abzuwickeln sind. Von den zwei genannten Möglichkeiten ist eine auszuwählen und zu übermitteln.

Zu 2.:

Dieser Punkt erfasst die erforderlichen Nachweise:

Zu a:

Diese Mitteilung ist zu machen, wenn bei der Hauptwohnsitzbehörde bereits ein gültiger Schulungsnachweis vorliegt. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn nach Ablegung der theoretischen Prüfung nur die Ablegung der praktischen Fahrprüfung übertragen wird. Die Prüfungsbehörde muss den Schulungsnachweis nicht näher überprüfen, sie kann sich auf die Mitteilung „erbracht“ verlassen.

Zu b:

Diese Mitteilung ist zu machen, wenn ein Schulungsnachweis bei der Hauptwohnsitzbehörde noch nicht vorliegt; diesfalls muss der Kandidat einen solchen vorlegen um zur Prüfung zugelassen werden zu können.

Zu c:

Diese Eintragung ist etwa im Fall der Wiedererteilung der Lenkberechtigung nach Erlöschen zu verwenden.

Zu d:

Auch in den Fällen des § 23 FSG ist ein Schulungsnachweis nicht erforderlich, der Klarheit halber ist es aber sinnvoll mittzuteilen, dass es sich um eine Prüfung im Zuge eines Umschreibungsverfahrens handelt.

Von diesen Punkten ist nur einer anzuführen.

Zu 3.:

Die Prüfungsbehörde muss die gesamte bisherige „Prüfungs-Geschichte“ des Kandidaten kennen, insbesondere wegen der Verpflichtung zu einer ergänzenden amtsärztlichen Untersuchung und eventueller verkehrspychologischer Untersuchung gemäß § 17 Abs. 3 Z 4 FSG-GV nach zahlreichen wiederholten Antritten. Diese Anordnungen sind jedoch jedenfalls von der Wohnsitzbehörde zu treffen.

Die in Z 1 bis 3 genannten Informationen sind von der Hauptwohnsitzbehörde zu übermitteln.

Zu 4.:

Diese Informationen sind von der Prüfungsbehörde gesammelt nach Bestehen der Prüfung zu übermitteln, die Übermittlung einzelner Prüfungsantritte im Fall des Nichtbestehens ist während des laufenden Verfahrens nicht erforderlich. Auch hier sind alle Prüfungsantritte zu dokumentieren, um der Hauptwohnsitzbehörde alle Informationen über den Führerscheinwerber zukommen zu lassen.

Z 4c hat nur Bedeutung in jenen Fällen, in denen mehrere Klassen beantragt wurden, aber nicht alle bestanden wurden und der Betreffende aber einen Führerschein (von der Hauptwohnsitzbehörde ausgestellt haben will. Diesfalls muss der Hauptwohnsitzbehörde mitgeteilt werden, was mit dem (den) offenen Verfahren passiert.

- D:** Nachdem die Fahrprüfung abgelegt wurde, ist im Fall einer bestandenen Fahrprüfung das Verfahren im Führerscheinregister von der Prüfungsbehörde abzuschließen und an die Hauptwohnsitzbehörde rückzuübermitteln. Gleichzeitig sind die bei der Prüfungsbehörde vorliegenden Unterlagen (das Prüfprotokoll sowie der Schulungsnachweis gemäß § 10 Abs. 2 FSG/§ 122 KFG 1967) physisch (per Post) an die Hauptwohnsitzbehörde zu übermitteln. Vor der Ausstellung des Führerscheines durch die Hauptwohnsitzbehörde hat diese nochmals zu prüfen, ob der Schulungsnachweis gemäß § 10 Abs. 2 FSG sowie das Prüfprotokoll von der Prüfungsbehörde im Register eingetragen wurde. Ob vor der Ausstellung des Führerscheines auf das Einlangen dieser Unterlagen in physischer Form gewartet wird, obliegt der jeweiligen Behörde.

Wurde die Fahrprüfung nicht bestanden, bleibt das Verfahren bei der Prüfungsbehörde offen und ist erst abzuschliessen und rückzuübermitteln, wenn die Fahrprüfung bestanden wurde.

Die Prüfungsgebühr ist in jedem Fall bei der Prüfungsbehörde zu entrichten.

- E:** Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass die ausbildende Fahrschule während der Fahrschulausbildung gewechselt wird. Liegt die Fahrschule, die die Ausbildung fortsetzen soll, im Sprengel einer anderen Behörde, so muss die Prüfungsbehörde den Akt bzw. die Unterlagen an die Hauptwohnsitzbehörde zurückübertragen (dies kann auch ohne Aufforderung durch die Hauptwohnsitzbehörde geschehen) und der Betreffende muss bei seiner Hauptwohnsitzbehörde den Antrag auf Übertragung gemäß § 5 Abs. 2 FSG zurückziehen und einen neuen Antrag auf Übertragung der Prüfung auf die nunmehr gewünschte Behörde einbringen. Dies ist auch möglich, wenn der Betreffende nach Absolvierung der theoretischen Prüfung die Fahrschule wechselt will.

§ 6 FSG

Mindestalter

zu Abs. 1:

I. Mindestalter für die Erteilung einer Lenkberechtigung:

1. Die Frage, ab wann ein Lebensjahr als vollendet gilt, d.h. wann ein bestimmtes erforderliches Mindestalter erreicht ist, hat Auswirkungen auf die Frage, ob eine Lenkberechtigung am Geburtstag oder erst am Tag nach dem Geburtstag erteilt werden kann, bzw zu welchem Zeitpunkt z.B. ein Mopedausweis ausgestellt oder eine Ausbildung in der Fahrschule begonnen werden kann. Dazu wird Folgendes mitgeteilt:
 2. Der Verwaltungsgerichtshof hat sich zu der gegenständlichen Problematik in anderen Rechtsmaterien geäussert. Als Ergebnis kann fest gehalten werden, dass sich aus dieser Judikatur ergibt, dass eine Lenkberechtigung jedenfalls bereits am Geburtstag erteilt werden kann und nicht erst am Tag nach dem Geburtstag. Zu diesem Ergebnis kommt der Verwaltungsgerichtshofes jedoch auf unterschiedliche Art und Weise:
 - 2.1 Im Erkenntnis 2601/77 vom 29. September 1978 geht der Gerichtshof davon aus, dass für die Beurteilung der Frage, wann ein bestimmtes Lebensjahr vollendet ist, **der Geburtstag** als jener Tag anzusehen ist, an dem ein Lebensjahr vollendet wird. Dies ergibt sich aus § 902 Abs. 2 ABGB, der einen für das österreichische Recht allgemein aufgestellten Grundsatz für Fristen enthält. Nach diesem Erkenntnis ist bei materiellrechtlichen Fristen des öffentlichen Rechtes bezüglich des Fristendes zu unterscheiden, ob der Fristablauf mit dem Erwerb oder dem Verlust eines Rechtes verknüpft ist; je nachdem ist der Beginn (0.00 Uhr) oder das Ende (24.00 Uhr) des letzten Tages der Frist maßgebend. Für die Frage der Erteilung der Lenkberechtigung ergibt sich aus diesem Erkenntnis, dass das entsprechende Lebensjahr mit 0.00 Uhr des Geburtstages als vollendet anzunehmen ist, da es sich im gegenständlichen Fall um den Erwerb eines Rechtes handelt.
 - 2.2 Anders wird das gegenständliche Problem im Erkenntnis 95/08/0240 vom 19. März 1996 gelöst. Der Verwaltungsgerichtshof geht (mit dem allgemeinen Sprachgebrauch) davon aus, dass der Tag der Geburt der erste Tag des ersten Lebensjahres und daher der zweite Geburtstag der erste Tag des dritten Lebensjahres ist. Das zweite Lebensjahr ist damit mit Ablauf des dem zweiten Geburtstag **vorangehenden** Tages vollendet. Somit kann für den gegenständlichen Fall ebenfalls davon ausgegangen werden, dass eine Erteilung einer Lenkberechtigung am Geburtstag zulässig ist, da das Lebensjahr um 24.00 Uhr des vorangehenden Tages („mit Ablauf“) vollendet ist.

II. Lenkberechtigung für die Vorstufe A ab Vollendung des 21. Lebensjahres

Die Formulierung „Anforderungen an das Mindestalter“ im Einleitungssatz zu Abs. 1 ist insoferne wörtlich zu verstehen, als die Vollendung des für den Erwerb der unbeschränkten Lenkberechtigung für die Klasse A erforderlichen Mindestalters den Erwerb einer auf die Vorstufe A eingeschränkten Lenkberechtigung nicht ausschließt. Es ist daher zulässig, ab Vollendung des 21. Lebensjahres eine Lenkberechtigung für die Vorstufe A zu erteilen. Ab diesem Alter hat der Betreffende daher das Wahlrecht zwischen einer Lenkberechtigung für die Vorstufe A (in diesem Fall wird die praktische Fahrprüfung auf einem entsprechend leichteren Motorrad abgenommen) oder dem Direkteinstieg in die unbeschränkte Klasse A (mit einer Fahrprüfung auf einem schwereren Motorrad).

Die gegenteilige Ansicht, wonach ab Vollendung des 21. Lebensjahres nur mehr der Direktzugang zu Klasse A zulässig wäre, lässt sich aus dem Wortlaut des Abs. 1 nicht ableiten und stünde darüberhinaus in Widerspruch zu Art. 6 Abs. 1 lit b der Richtlinie 91/439/EWG des Rates und dessen Auslegung durch die Europäische Kommission. Nach deren Ansicht lässt die oa. Bestimmung der Führerscheinrichtlinie zwar zu, dass die Mitgliedstaaten von einer Einführung des Direktzuganges zu Klasse A gänzlich absehen, der stufenweise Zugang (Vorstufe A, nach zwei Jahren unbeschränkte Klasse A) muss aber mit jedem Alter zulässig sein.

§ 7

Verkehrszuverlässigkeit

zu Abs. 3: Annahme der Verkehrszuverlässigkeit:

Gemäß der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. März 1999 (Zl. 98/11/0009-5) ist die Annahme der Verkehrsunzuverlässigkeit nicht möglich, wenn zwar eine Bestrafung wegen Verweigerung der Atemalkoholluftprobe vorliegt, aber zusätzlich einwandfrei der Beweis erbracht wird, dass die Person zum Zeitpunkt des Lenkens nicht alkoholisiert war. Dieses Erkenntnis ist von den Behörden bei der Vollziehung des FSG zugrundezulegen, da nicht anzunehmen ist, dass die Fälle der Verweigerung mit anschließendem Beweis des Vorliegens der Nichtalkoholisierung besonders zahlreich sein dürften. Darüberhinaus bleibt die Strafbarkeit gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 mit einer Mindeststrafe von 16.000 S aufrecht.

Zu Abs. 4:Entziehung der Lenkberechtigung bei Diversion:

Mit 1. Jänner 2000 ist durch eine Änderung der Strafprozessordnung (BGBl. I. Nr. 55/1999) die Diversion (außergerichtlicher Tatausgleich) in Kraft getreten. Gemäß § 90a StPO hat der Staatsanwalt demnach von der Verfolgung einer strafbaren Handlung zurückzutreten, wenn der Verdächtige eine in § 90a StPO näher genannte Ersatzleistung erbringt und eine Bestrafung nicht geboten erscheint, um den Verdächtigen von strafbaren Handlungen abzuhalten oder der Begehung strafbarer Handlungen durch andere entgegenzuwirken.

Nunmehr hat sich die Frage ergeben, wie sich die neuen Bestimmungen über die Diversion zu § 7 Abs. 4 des Führerscheingesetzes (Entziehung der Lenkberechtigung wegen der Begehung einer gerichtlich strafbaren Handlung) verhalten, da diesfalls keine der Rechtskraft fähige Entscheidung existiert, aufgrund der mit Sicherheit von der Tatbegehung durch den Betroffenen ausgegangen werden kann.

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Justiz ist die hinreichende Klärung des Sachverhaltes eine wesentliche Voraussetzung für die Zulässigkeit der Diversion (wobei ein umfassendes Geständnis nicht unbedingt erforderlich ist, sondern es ausreichend ist, wenn der Betreffende bereit ist, die Verantwortung für die ihm angelastete Tat zu übernehmen). Bei unklarer Beweislage ist die Diversion ausgeschlossen. Der Umstand, dass ein gerichtliches Strafverfahren durch eine diversionelle Maßnahme erledigt wird, ist daher als hinreichender Indikator für die Frage anzusehen, dass der Verdächtige die ihm angelastete Tat im Sinne des § 7 Abs. 4 FSG auch begangen hat und stellt somit (im Gegensatz zur Anordnung einer Nachschulung beim Probeführerscheinbesitzer – siehe dazu Anordnungen zu § 4 Abs. 3) auch eine ausreichende Grundlage für die Entziehung der Lenkberechtigung dar.

Im Übrigen bleibt die Möglichkeit, dass die Behörde die Begehung einer strafbaren Handlung als Vorfrage für die Entziehung der Lenkberechtigung gemäß § 38 AVG „nach der eigenen Anschauung“ beurteilt, unberührt.

zu Abs. 5: Wertungsbestimmung

Die Wertungsbestimmung des § 7 Abs. 5 verweist zwar nur auf die bestimmten Tatsachen des Abs. 3, dennoch bezieht sich diese Bestimmung auch auf die bestimmten Tatsachen gemäß Abs. 4 insbesondere deshalb, da § 7 Abs. 2 ebenfalls eindeutig davon ausgeht, dass die bestimmten Tatsachen gem. Abs. 4 jedenfalls einer Wertung zu unterziehen sind.

zu Abs. 7: 10-Jahres Frist

Die 10-jährige Frist gemäß § 7 Abs. 7 bezieht sich ausschließlich auf jene bestimmten Tatsachen des Abs. 3 und Abs. 4 in denen eine wiederholte Begehung des entsprechenden Deliktes zur Annahme der Verkehrsunzuverlässigkeit gefordert ist (Abs. 3 Z 7 lit. c, Abs. 4 Z 1 und Abs. 4 Z 3 letzter Fall). Die in Abs. 6 genannte Tilgungsfrist gilt für die Heranziehung der Delikte als bestimmte Tatsachen als Grundlage für einen Entzug der Lenkberechtigung an sich. Auch für die Beurteilung der Frage, ob ein Alkoholdelikt i.S. des § 26 Abs. 1 und 2 erstmalig begangen ist, ist die von der Judikatur festgelegte 5-jährige Frist maßgebend. Für die Frage der Wertung von bestimmten Tatsachen sind früher begangene bestimmte Tatsachen jedoch auch dann heranzuziehen, wenn diese bereits getilgt sind. Diese Vorgangsweise ermöglicht es der Behörde, sich über den Betroffenen ein vollständiges Bild zu machen, gegebenenfalls werden Delikte, die bereits zu lange Zeit zurückliegen, auch im Rahmen der Wertung als unbeachtlich für die Beurteilung der nunmehr gesetzten bestimmten Tatsache zu gelten haben.

zu Abs. 8: Wertungsbestimmung

Ähnliches wie für Abs. 5. gilt für die Bestimmung des § 7 Abs. 8. Auch bestimmte Tatsachen gemäss § 7 Abs. 4, die im Ausland begangen wurden, sind demnach zur Beurteilung der Verkehrszuverlässigkeit im Inland heranzuziehen.

§ 8 FSG

Gesundheitliche Eignung

zu Abs. 1:

I. Vorlage eines ärztlichen Gutachtens:

Wenn ein Bewerber um eine Lenkberechtigung ein positives ärztliches Gutachten eines sachverständigen Arztes beibringt, so ist es in analoger Anwendung des § 24 Abs. 4 zulässig, bei berechtigten Zweifeln der Behörde trotzdem ein amtsärztliches Gutachten über die gesundheitliche Eignung einzuholen. Wenn in § 24 Abs. 4 FSG die Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens im Fall der Entziehung vorgeschrieben ist, dann kann dies ebenso beim gleich gelagerten Fall der Erteilung der Lenkberechtigung eingefordert werden.

II. Militärärztliches Gutachten:

1. Die militärärztlichen Untersuchungen zur Erteilung einer Heereslenkberechtigung bzw. die Wiederholungsuntersuchungen zur Verlängerung der Heereslenkberechtigungen für die Klassen C und D erfüllen alle Anforderungen der FSG-Gesundheitsverordnung und daher sind die militärärztlichen Gutachten für die Verlängerung von zivilen Führerscheinen als ärztliches Gutachten gemäß § 8 Abs. 1 FSG anzuerkennen.

Der Antragsteller hat für die Verlängerung einer zivilen Lenkberechtigung der Behörde nur den Heeresführerschein vorzulegen. Die Vorlage des militärärztlichen Gutachtens ist nicht erforderlich. Die zivile Lenkberechtigung ist mit dem Datum des Endes der Gültigkeit der Heereslenkberechtigung zu befristen, da das militärärztliche Gutachten die gesundheitliche Eignung nur für die Dauer der Gültigkeit der Heereslenkberechtigung bestätigt.

2. Auch für die Umschreibung einer Heereslenkberechtigung in eine zivile Lenkberechtigung gemäß § 22 Abs. 7 FSG wird die militärärztliche Untersuchung anerkannt und daher ist die Beibringung eines zusätzlichen ärztlichen Gutachtens von einem sachverständigen Arzt gemäß § 34 FSG nicht erforderlich.

zu Abs. 2:

I. Fachärztliche Stellungnahmen:

Bei der Vorlage von fachärztlichen Stellungnahme sind Probleme aufgetreten, als diese vom Amtsarzt häufig nicht entsprechend verwertet werden konnten, da wichtige Fragestellungen unbeantwortet geblieben sind (zB. Aussage über Verlauf und Verschlechterungsneigung, ...). Für die betroffenen Personen war es dann unverständlich, wenn eine (scheinbar) positive Stellungnahme eines Facharztes doch zu einer Befristung der Lenkberechtigung geführt hat. Dies hat zu häufigen Beschwerden u.a. auch an die Volksanwaltschaft geführt.

Dieses Problem soll nun durch eine Verbesserung der Kommunikation Amtsarzt-Facharzt gelöst werden.

In einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der Behörden, der Amtsärzte und Fachärzte wurden Formblätter entwickelt, die der Amtsarzt der betroffenen Person für den Facharzt mitgibt und aus denen der Facharzt ersehen kann, auf welche speziellen Fragestellungen er in seiner Stellungnahme einzugehen hat. Diese Formblätter, die inhaltlich jeweils gleich aufgebaut sind, wurden für 7 verschiedene medizinische Fachrichtungen entwickelt.

Die Formblätter sind als Anlage 1 zu § 8 angeschlossen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ersucht, diese Formblätter umgehend an die Amtsärzte weiterzuleiten, damit sie möglichst rasch flächendeckend eingesetzt werden können.

II. Verkehrpsychologische Untersuchungen und Nachschulungen - Datenschutz

An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist die Frage herangetragen worden, ob einer Übermittlung von verkehrpsychologischen Stellungnahmen durch E-Mail der Datenschutz entgegensteht.

Hiezu hat das Bundesministerium eine Stellungnahme des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst eingeholt (GZ. 810008/038-V/3/2002 vom 29. August 2002, siehe dazu Anlage 2 zu § 8).

Demnach ist eine solche Übertragung nur zulässig, wenn sie durch entsprechende Verschlüsselung geschützt wird. Dies gilt nicht nur für verkehrpsychologische Stellungnahmen, sondern sinngemäß für die Übertragung sämtlicher Befunde bzw. Gutachten.

Wenngleich aus der vorliegenden Stellungnahme des Bundeskanzleramtes nicht eindeutig ableitbar, wird jedenfalls empfohlen - sollte sich tatsächlich die Notwendigkeit einer Übertragung durch E-Mail ergeben - grundsätzlich alle sensiblen personenbezogenen Daten durch Verschlüsselung zu schützen.

zu Abs. 3:**I. Amtsärztliches Gutachten; Befristung der Lenkberechtigung**

Zahlreiche Fälle in der Vergangenheit haben gezeigt, dass den behördlich verfügbten Befristungen von Lenkberechtigungen amtsärztliche Gutachten zu Grunde gelegen sind, die im Lichte der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes als nicht schlüssig bzw. als unzureichend für die betreffende Befristung anzusehen waren. Dies vor allem - wenn auch nicht ausschließlich - Fälle von Diabetes und Hypertonie betreffend.

Das Bundesministerium weist mit Nachdruck darauf hin, dass es Aufgabe der erkennenden Behörde ist und sohin in deren Verantwortungsbereich fällt, vor Verfügung einer allfälligen Befristung einer Lenkberechtigung (gleiches gilt auch für Kontrolluntersuchungen), das darauf abzielende amtsärztliche Gutachten auf dessen **Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit** hin zu prüfen.

Im Falle des Nichtvorliegens dieser essentiellen Voraussetzungen ist der Amtsarzt zu einer entsprechenden Ergänzung bez. Nachvollziehbarkeit seines Gutachtens zu veranlassen.

Im Folgenden einige aus der **Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes** im Zusammenhang mit der Befristung der Lenkberechtigung erkennbare - insbesondere im Zusammenhang mit Diabetes und Hypertonie stehende - Grundsätze, die es zu **beachten** gilt:

1. „Die Notwendigkeit von Nachuntersuchungen im Sinne des § 8 Abs. 3 Z. 2 FSG ist dann gegeben, wenn eine Krankheit festgestellt wurde, bei der ihrer Natur nach mit einer zum Verlust oder zur Einschränkung der Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen führenden Verschlechterung gerechnet werden muss. Um eine bloß bedingte Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen in diesem Sinne anzunehmen, bedarf es auf einem ärztlichen Sachverständigungsgutachten beruhender konkreter Sachverhaltsfeststellungen darüber, dass die gesundheitliche Eignung zwar noch in ausreichendem Maße für eine bestimmte Zeit vorhanden ist, dass aber eine gesundheitliche Beeinträchtigung besteht, nach deren Art in Zukunft mit einer die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen ausschließenden oder einschränkenden Verschlechterung gerechnet werden muss.“

Daraus folgt: Wird vom Amtsarzt eine Befristung vorgeschlagen, so hat er unter Einbeziehung fachärztlicher Befunde **auch für Nichtmediziner verständlich und nachvollziehbar** im konkreten Fall darzulegen, warum eine derartige Verschlechterung des Gesundheitszustandes nicht bloß möglich ist, bzw. nicht ausgeschlossen werden kann, **sondern warum diese Verschlechterung geradezu zu erwarten ist**.

Pauschale Hinweise auf den gegenwärtigen *fachlichen Wissensstand* reichen - sofern dieser nicht näher dargelegt wird - für eine vom amtsärztlichen Sachverständigen als notwendig erachtete Befristung samt Kontroll- und Nachuntersuchung nicht.

2. „Es besteht keine allgemeine Notorietät dahingehend, dass bei jeder Art der Zuckerkrankheit (auch nicht im Falle eines insulinabhängigen Diabetes mellitus) mit einer Verschlechterung gerechnet werden muss, die die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen ausschließt oder einschränkt“.

Der amtsärztliche Sachverständige hat sohin darzulegen, ob und warum im konkreten Fall mit einer die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen ausschließenden Verschlechterung des Gesundheitszustandes des Betroffenen zu rechnen ist.

Dies trifft grundsätzlich auch auf jene Fälle zu, wo es bereits zu Sekundärschäden (diabetesbedingten Spätschäden, etwa an Augen und/oder Nieren) gekommen ist. In derartigen Fällen ist zu prüfen, ob es nicht etwa trotzdem zu einer dauerhaften Stabilisierung der Erkrankung gekommen ist.

Ist die Erkrankung derart zum Stillstand gekommen, dass nach dem (darzulegenden) medizinischen Wissensstand keine weitere Verschlechterung zu befürchten ist, kann von einer Befristung der Lenkberechtigung Abstand genommen werden, ohne eine vorhersehbare Gefährdung der Verkehrssicherheit in Kauf zu nehmen.

Liegen Anhaltspunkte für eine Stabilisierung im oben erwähnten Sinn vor und ist nach Sicht des Amtsarztes eine Befristung dennoch erforderlich, so hat er sich in der Begründung seines Gutachtens auch mit der Frage einer Stabilisierung im Sinne des § 3 Abs. 5 FSG-GV hinreichend auseinander zu setzen.

Bemerkt wird, dass, wenn es trotz bestätigter guter Blutzuckereinstellung und guter Therapie-compliance zu diabetischen Spätsyndromen gekommen ist, eine Befristung der Lenkberechtigung gerechtfertigt sein kann.

3. Die bloße Aussage in einer fachärztlichen Stellungnahme, dass **Kontrolluntersuchungen** notwendig sind, reicht noch nicht für die Annahme aus, dass derartige Untersuchungen auch im Hinblick auf die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen erforderlich sind.
Kontrolluntersuchungen aus dem Aspekte der Gesundheitsvorsorge sind nämlich aus medizinischer Sicht bei Vorliegen eines bestimmten Leidens oder unter Umständen auch bei völlig gesunden Personen deshalb empfehlenswert, um einer möglichen Verschlechterung oder möglichen Komplikationen rein aus gesundheitsmedizinischen Aspekten, vorzubeugen.
Aus führerscheinrechtlicher Sicht sind derartige Kontrolluntersuchungen und die damit verbundenen Befristungen aber nur dann anzuordnen, wenn auf Grund des konkreten Gesundheitszustandes einer Person **geradezu angenommen werden muss, dass in absehbarer Zeit eine solche Verschlechterung eintreten wird, die die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen überhaupt in Frage stellt.**
4. Im Zusammenhang mit einer bereits einmal wegen einer fortschreitenden Erkrankung erfolgten Befristung der Lenkberechtigung wird bemerkt, dass diese Befristung nicht auch künftig hin erforderlich sein muss.
Hat sich nämlich die seinerzeit Anlass zur Befristung gegeben habende Erkrankung zwischenzeitig stabilisiert, d.h. ist die Erkrankung derart zum Stillstand gekommen, dass nach dem medizinischen Wissensstand keine weitere Verschlechterung zu befürchten ist, so ist bei weiterer Erteilung der Lenkberechtigung von der diesbezüglichen Einschränkung abzusehen. In derartigen Fällen hat also der Amtssachverständige ebenfalls nachvollziehbare Aussagen darüber zu treffen, ob und warum die ursprünglich prognostizierte Gefahr noch immer gegeben ist oder ob eine dauerhafte Stabilisierung eingetreten ist.
5. Im Zusammenhang mit **Hypertonie** wird darauf hingewiesen, dass **einmalige Entgleisungen** des Blutdrucks (z.B. ausgelöst durch Aufregung bei der amtsärztlichen Untersuchung) - bei nachgewiesenem regelmäßig normalen Blutdruck - keine Blutdruckanomalien im Sinne des § 10 Abs. 3 FSG-GV sind und daher eine Befristung oder Einschränkung der Lenkberechtigung nicht rechtfertigen.

Die obenstehenden Ausführungen, welche keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, basieren auf nachstehenden **Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes:**

Zlen: 2002/11/066; 2000/11/0337; 2003/11/0066; 2003/11/0315; 2001/11/0174; 99/11/0254.

Wie diesen höchstgerichtlichen Entscheidungen zu entnehmen ist, kommt es einerseits immer auf den im konkreten Fall gegebenen Sachverhalt und andererseits auf die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des vom amtsärztlichen Sachverständigen erstellten Gutachtens an. Es wird den mit dem Vollzug des Führerscheinengesetzes befassten **Sachbearbeitern** empfohlen, in diese Verwaltungs-Gerichtshoferkenntnisse Einsicht zu nehmen und zur künftigen Hintanhaltung ungerechtfertigter Befristungen von Lenkberechtigungen ihren Wissensstand auch durch Einsichtnahme in das Rechtsinformationssystem zu aktualisieren.

Darüber hinaus sind auch die **amtsärztlichen Sachverständigen** mit den vom Verwaltungsgerichtshof in dessen Rechtsprechung hinlänglich dargelegten Anforderungen für ein schlüssiges und nachvollziehbares Gutachten vertraut zu machen und anzuweisen, diese bei der Erstellung ihrer Gutachten entsprechend zu berücksichtigen.

II. Bedingte Eignung im Rahmen von verkehrpsychologischen Stellungnahmen:

Aufgrund wiederholter Anfragen wird klargestellt, dass gemäß § 8 Abs. 3 FSG die Erteilung einer Lenkberechtigung unter einer „bedingten Eignung“ vorgesehen ist (worunter im übrigen keine „Bedingung“ im Rechtssinn zu verstehen ist, sondern eine Einschränkung im engeren Sinn), woran sich die dort angeführten entsprechenden Maßnahmen knüpfen. Daher kann sich ein solches einschränkendes Kalkül nicht nur auf das amtsärztliche Gutachten beschränken, sondern muss dies naturgemäß auch auf die dem Gutachten zu Grunde liegenden Befunde wie auch verkehrpsychologischen Stellungnahmen gleichermaßen gelten. Dies ergibt sich alleine schon daraus, dass fachärztliche Befunde wie auch verkehrpsychologische Stellungnahmen die faktischen Grundlagen für die amtsärztliche Abschlussbeurteilung zu liefern haben.

III. Code 104:

Da mit der Änderung der Bedingungen auf Auflagen mit 1. Oktober 2002 in den Führerschein nur mehr der Code 104 einzutragen ist, aber keine zusätzlichen Angaben über den konkreten Zeitpunkt, wann die Kontrolluntersuchungen zu erbringen sind, ist es notwendig, dass diese Informationen im Zentralen Führerscheinregister auch für die Exekutive im Rahmen der 3270-Anfrage abrufbar sind. Um dieses zu ermöglichen, muss die Eintragungen ins Zentrale Führerscheinregister auf eine bestimmte Art und Weise erfolgen. Für die konkrete Vorgangsweise darf auf die Informationen auf der Startseite des Zentralen Führerscheinregisters verwiesen werden.

zu Abs. 5:

Es stellt sich die Frage, ob mit der **Bestätigung gemäß § 8 Abs. 5** jedenfalls drei Monate lang Kraftfahrzeuge weiterhin gelenkt werden können. Diese Frist von drei Monaten steht dem Führerscheinbesitzer nicht in jedem Fall zur Verfügung, da diese Frist auch abgekürzt werden kann, beispielsweise bis zum Vorliegen des ärztlichen Gutachtens (arg: "bis zu"). Aber auch wenn bereits zu einem früheren Zeitpunkt feststeht, dass die gesundheitliche Eignung des Inhabers der Bestätigung nicht gegeben ist, muss nach Ansicht des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr nicht das Ende der gesetzlichen oder im Bescheid vorgeschriebenen Zeit abgewartet werden. Eine dem Entzug analoge Ungültigerklärung der Bestätigung sollte, obwohl im FSG nicht ausdrücklich vorgesehen, aus systematischen Gründen verfügt werden. Da das FSG den Entzug der Lenkberechtigung wegen gesundheitlicher Nichteignung bei gültiger Lenkberechtigung vorsieht, muss man es als dem System des FSG immanent ansehen, dass dies analog auch bei bereits abgelaufenen Lenkberechtigungen hinsichtlich der Bestätigung gemäß § 8 Abs. 5 möglich ist.



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

dr. Karl 1.60E
A-1010 Wien, Ballhausplatz 1
Tel. ++43-1-531 15/0
Fax: ++43-1-531 15/2890
e-mail: v3post@bka.gv.at
DVR: 0000019

GZ 810.008/038-V/3/2002

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Spezielle Verkehrsangelegenheiten
Abteilung II/B/7

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Betrifft: Verschwiegenheitspflicht (§ 14 Psychologengesetz) Übermittlung von verkehrspsychologischen Stellungnahmen an die Bezirkshauptmannschaft Weiz

Ihre an die Datenschutzkommission gerichtete Anfrage (do. GZ 424010/3-II/B/7/02) wurde zuständigkeitsshalber an das Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst, Abteilung V/3, übermittelt, welche wie folgt Stellung nimmt:

Informationen über verkehrspsychologische Befindlichkeiten von Personen sind nach Art. 8 der EG-Richtlinie 95/46EG und gemäß § 9 DSG 2000 als besonders schutzwürdig (sensibel) einzustufen.

Nach § 14 Abs. 1 DSG 2000 ist jeder Auftraggeber, der personenbezogene Daten automationsunterstützt verarbeitet, verpflichtet, je nach Art der verwendeten Daten und nach Umfang und Zweck der Verwendung, sowie unter Bedachtnahme auf den Stand der technischen Möglichkeiten und auf die wirtschaftliche Vertretbarkeit sicherzustellen, dass die Daten vor zufälliger oder unrechtmäßiger Zerstörung und vor Verlust geschützt sind, dass ihre Verwendung ordnungsgemäß erfolgt und dass die Daten Unbefugten nicht zugänglich sind. Insbesondere ist dem Auftraggeber auferlegt, Protokoll zu führen, damit tatsächlich durchgeführte Verwendungsvorgänge, wie insbesondere Änderungen, Abfragen und Übermittlungen, im Hinblick auf ihre Zulässigkeit im notwendigen Ausmaß nachvollzogen werden können; die Protokollführung ist auch entsprechend zu dokumentieren, um die Kontrolle und Beweissicherung zu erleichtern (vgl. § 14 Abs. 2 Z. 7 und 8 DSG 2000).

Mr.

Generell müssen Maßnahmen im vorstehenden Sinne unter Berücksichtigung des Standes der Technik und den bei der Durchführung erwachsenden Kosten ein Schutzniveau gewährleisten, dass den von der Verwendung ausgehenden Risiken und der Art der zu schützenden Daten angemessen ist (vgl. § 14 Abs. 2 DSG 2000).

Wenn die Bezirkshauptmannschaft Weiz verkehrspsychologische Stellungnahmen mit negativer Beurteilung auch via E-Mail von verkehrspsychologischen Sachverständigen erhalten will, müsste eine Verschlüsselung vorgenommen werden, um einen angemessenen Schutz der sensiblen Daten zu gewährleisten.

Wiewohl aktuell noch keine ausdrücklichen Vorschriften existieren, die sich auf die Zulässigkeit des Versandes von gutachterlichen Stellungnahmen an eine Behörde via E-Mail beziehen, muss im Lichte der technischen Gegebenheiten davon ausgegangen werden, dass eine unverschlüsselte Kommunikation via E-Mail im hier interessierenden Kontext nicht geeignet ist, ein angemessenes Schutzniveau im Sinne des § 14 DSG 2000 zu gewährleisten: Weder besteht ausreichend Sicherheit, dass unbefugte Dritte nicht Kenntnis von einer mit Internet übermittelten Nachricht erlangen, noch sind die Kosten einer inhaltlichen Verschlüsselung so hoch, dass von einem Missverhältnis zwischen Risiko und Kosten der zu ergreifenden Sicherheitsmaßnahme gesprochen werden könnte..

Der Einsatz einer entsprechenden inhaltlichen Verschlüsselung bei der Übermittlung von Befunden (verkehrspsychologische Stellungnahmen) via E-Mail müsste daher jedenfalls erfolgen.

Im übrigen wird auf den vom Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen versandten Entwurf eines Gesundheitstelematikgesetzes verwiesen, dessen Ziel die Gewährleistung der Übertragungssicherheit beim elektronischen Austausch von Gesundheitsdaten ist und das eine Verpflichtung zur Verschlüsselung von Gesundheitsdaten bei ihrer Übertragung im INTERNET enthält.

29. August 2002

Für die Datenschutzkommission
Das geschäftsführende Mitglied:
KOTSCHY

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:


§ 9

Technisches Gutachten und Beobachtungsfahrt

Es wird immer wieder von behördlichen Problemen bei der Festlegung der Zahlencodes für Ausgleichseinrichtungen im Fall von Führerscheinen für Personen mit Extremitätenbehinderungen berichtet. Die zahlreichen in der FSG-Durchführungsverordnung zur Verfügung stehenden Codes würden von den Behörden zum Teil recht unterschiedlich angewendet, andererseits würden Ausgleichseinrichtungen bzw. Codes von medizinischen Sachverständigen festgelegt, die jedoch richtigerweise von einem technischen Sachverständigen zu beurteilen wären.

Aus diesem Grund darf § 9 FSG in Erinnerung gerufen werden, wonach für die Feststellung, ob die Bauart oder Ausrüstung eines bestimmten Fahrzeuges die körperlichen Beeinträchtigungen ausgleicht, das Gutachten eines technischen Sachverständigen einzuholen ist, das gegebenenfalls aufgrund einer Beobachtungsfahrt zu erstellen ist.

Zur Lösung inhaltlicher Fragen zu Ausgleichseinrichtungen bzw. Zahlencodes darf auf die Supportstellen des ÖZIV, des Österreichischen Zivilinvalidenverbandes hingewiesen werden. An 19 Standorten in Österreich werden kostenlos Coachings und sonstige Unterstützung angeboten. Sollten in Einzelfällen diesbezüglich Fragen oder Unklarheiten bestehen, darf angeregt werden, sich nach Möglichkeit dieser Einrichtung zu bedienen. Die Kontaktadressen der genannten Standorte liegen beim Bundessekretariat (Dachverband) des ÖZIV, Humboldtplatz 6/1/4 in 1100 Wien auf. Kontaktaufnahme mit dem Bundessekretariat ist möglich unter Tel.: 01/513 15 35-0; FAX: 513 15 35-250 oder per email unter buero@oeziv.org .

§ 10

Fachliche Befähigung

zu Abs. 2: (in Verbindung mit § 28)

Bei einem Entzug der Lenkberechtigung von 18 Monaten oder mehr hat der Antragsteller jedenfalls eine Fahrprüfung zu absolvieren. Von einer Absolvierung einer Fahrschulausbildung ist gemäß der seinerzeitigen erlassmäßigen Regelung zum KFG 1967 (da die Rechtslage mit der zum FSG ident war) jedenfalls abzusehen.

§ 11 FSG
Fahrprüfung

zu Abs. 1:

Eine abgekürzte Theorieprüfung im Sinne des Abs. 1 zweiter Satz ist im Rahmen der PC-Prüfung nicht möglich. Die genannte Bestimmung ist zu novellieren und den tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen.

Zu Abs. 2:

In Bezug auf die Abwicklung der theoretischen Fahrprüfung mit der neuen Prüfungsverwaltungssoftware seit 31.3.2008 darf aus gegebenem Anlass zur räumlichen Positionierung des PrüfungsverwaltungsPC's mitgeteilt werden, dass es bei der „online-Prüfung“ (d.h. mit fahrschulinternem Netzwerk) gewährleistet sein muss, dass die Aufsichtsperson beim Ablauf der Theorieprüfung gleichzeitig die Kandidaten und den PrüfungsverwaltungsPC samt der Bürgerkarte beaufsichtigen kann. Wenn die räumlichen Gegebenheiten diesen Anforderungen nicht entsprechen, so ist die Theorieprüfung in Form einer „Offline-Prüfung“ (d.h. mit USB-sticks) abzuhalten, da diesfalls die Bürgerkarte nach Starten des Systems vom PrüfungsverwaltungsPC von der Aufsichtsperson wieder entnommen werden kann.

zu Abs. 4: praktische Prüfung

- I. Da § 11 Abs. 4 FSG auch mit 1. November in Kraft tritt, ist ebenso § 11 Abs. 5 FSG aus dem untrennbarer rechtlichen Zusammenhang zu beachten und dem Kandidaten bei Nichtbestehen der praktischen Fahrprüfung der Durchschlag des Prüfungsprotokolls auszuhändigen.
(siehe weiters Anordnung zu § 40)
- II. Die gemäß Abs. 4 Z 2 vorgeschriebenen Fahrübungen sind in aller Regel **vor** Absolvierung der Prüfungsfahrt durchzuführen (vgl auch Prüferhandbuch für die praktische Prüfung).

Zu Abs. 4a:

Zur Berechnung der Prüfungsgebühr von 100 Euro gemäß § 15 Abs. 1 Z 4 der Fahrprüfungsverordnung für die mit der Grundqualifikation kombinierten Fahrprüfung wird Folgendes klargestellt:

Fällt der Kandidat beim ersten Teil der Fahrprüfung (der sowohl für den Erwerb der Lenkberechtigung als auch als erster Teil für den Erwerb der Grundqualifikation gilt) durch, so ist jedenfalls der Anteil für den Erwerb der Lenkberechtigung (d.h. 50 Euro) zu entrichten. Hinsichtlich der Gebühr für den Teil der Grundqualifikationsprüfung hat die 50 % Regelung des § 15 Abs. 2 der Fahrprüfungsverordnung zur Anwendung zu kommen. Der Kandidat hat daher in solchen Fällen 75 Euro an Prüfgebühren zu entrichten.

Der derzeit diesbezüglich nicht eindeutige Wortlaut des § 15 Abs. 2 FSG-PV wird im Rahmen der nächsten Novelle zur Fahrprüfungsverordnung ergänzt werden.

Weiters werden folgende Punkte klargestellt:

Die Missachtung der Vorschriften über die Grundqualifikation (dh. gewerbliches Lenken von Omnibussen oder ab 10. September 2009 auch von LKW) ohne Erwerb der Grundqualifikation, obwohl dies aufgrund des Erteilungsdatums der Lenkberechtigung vorgeschrieben wäre, bzw. bei Nichtabsolvierung der vorgeschriebenen Weiterbildung – d.h. Code 95 ist abgelaufen) stellt keine Übertretung des FSG dar und ist demnach weder gemäß § 1 Abs. 3 FSG noch gemäß § 37 Abs. 1 FSG zu bestrafen. Eine Strafbarkeit ergibt sich nur aus den gewerberechtlichen Vorschriften. Auch die Setzung von Zwangsmaßnahmen ist in beiden Fällen (einerseits wenn überhaupt keine Grundqualifikation bzw. Weiterbildung vorhanden ist und andererseits wenn nur Code 95 nicht eingetragen wurde) aufgrund des FSG nicht zulässig.

Die im Führerschein nach Code 95 einzutragende fünfjährige Frist ist ab dem Zeitpunkt zu berechnen, zu dem der Erwerb der Grundqualifikation oder die Absolvierung der Weiterbildung von der Gewerbebehörde bestätigt wurde und nicht etwa ab dem Datum der Antragstellung auf Eintragung des Codes 95.

Da es sich bei Code 95 um einen Code handelt, der für einzelne Klassen Gültigkeit hat, ist dieser Code verpflichtend in Spalte 12 neben der jeweiligen Lenkberechtigungsklasse einzutragen. Eine Eintragung dieses Codes in den Zeilen am unteren Ende des Führerscheines ist nicht zulässig, da dort nur Codes eingetragen werden dürfen, die für alle Klassen gültig sind. Aufgrund einer Erweiterung des Platzangebotes in Spalte 12 des Führerscheines wird es möglich sein, zusätzlich zum Code 95 auch noch einen Code für Brille oder dergleichen (z.B 01.01) einzutragen.

Mit der 7. Novelle zur FSG-Durchführungsverordnung werden auch neue Führerschein-Antragsformulare geschaffen, die die neuen Antragsmöglichkeiten im Hinblick auf die kombinierten Prüfungen gemäß § 11 Abs. 4a FSG enthalten.

In diesem Zusammenhang wird noch einmal deutlich klargestellt, dass es sich **bei den neuen Antragsarten von C1 95, C 95 und D 95 um keine eigenständigen Lenkberechtigungsklassen handelt**, sondern dass diese Antragsmöglichkeiten im Formular und im Führerscheinregister nur geschaffen werden, um die Administrierbarkeit der kombinierten praktischen Fahrprüfung gemäß § 11 Abs. 4a zu erleichtern.

Es spricht jedoch nichts dagegen, dass noch vorhandene Formulare, die diese neuen Antragsarten noch nicht enthalten, aufgebraucht werden.

Zu der Einhebung der Gebühren wird klargestellt, dass für jede Eintragung des Codes 95 die Gebühr von 45,60 Euro gemäß Tarifpost 16 Abs. 1 Z 6 Gebührengesetz einzuheben ist. Eine Änderung des FSG, die eine Gebührenbefreiung für die Eintragung dieses Codes vorsieht und nur die Kostenersatzpflicht für den Scheckkartenführerschein vorschreibt, wurde bereits vorbereitet, konnte jedoch vom Parlament nicht mehr beschlossen werden. Bis zur Schaffung einer diesbezüglichen Regelung im FSG gelten somit unterschiedliche gebührenrechtliche Regelungen für die Fristverlängerung wegen eines ärztlichen Gutachtens einerseits und der Eintragung des Codes 95 andererseits. Personen die gleichzeitig die Fristverlängerung gemäß § 20 Abs. 4 (bzw. § 21 Abs. 2) FSG und die Eintragung des Codes 95 vornehmen lassen wollen, haben lediglich einmalig die Gebühr von 45,60 Euro zu entrichten.

§ 13 FSG

Ausstellung des Führerscheines (Bestätigung über
die Lenkberechtigung)

Neue Führerscheindokumente im Zusammenhang mit dem Beitritt von 10 Staaten zur Europäischen Union:

Im Hinblick auf die Aufnahme von 10 neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union mit 1. Mai 2004 ist das derzeit ausgegebene Dokument des Führerscheines zu ändern und dieser Neuerung anzupassen. Im Konkreten ist Seite 1 des Führerscheines mit dem Wort „Führerschein“ auch in den Sprachen der neuen Mitgliedstaaten zu versehen.

Die mit der Vollziehung des Führerscheingesetzes betrauten Behörden haben bis 1. Mai 2004 die herkömmlichen Führerscheine auszustellen und dürfen ab 2. Mai 2004 *nur mehr die neuen* (um die neuen EU-Amtssprachen ergänzten) Führerscheine ausstellen. Die diesbezüglichen Änderungen werden von der Staatsdruckerei vorgenommen und die neuen Führerscheine werden zeitgerecht bei der Staatsdruckerei verfügbar sein. Seitens der Europäischen Kommission wird auf die Einhaltung dieser Regelung großen Wert gelegt.

Da ein Aufbrauch von „alten“ Führerscheindokumenten nach dem 1. Mai 2004 nicht zulässig ist, darf auf eine vorsichtige Disposition bei allfälligen Bestellungen von Führerscheindokumenten gebeten werden.

Ab 1. April 2004 können die neuen Führerscheine bei der Österreichischen Staatsdruckerei unter der Lager Nummer 796 bestellt werden. Eine Bestellung ist auch per email unter sicherheitslager@staatsdruckerei.at möglich. Ansprechpartner für Bestellungen sind Frau Kugler Tel. 01/20666/254 und Herr Gross 01/20666/279.

§ 14 FSG

Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers

Zu § 14 Abs. 4

Aufgrund einer Missstandfeststellung der Volksanwaltschaft in einem Einzelfall wird klargestellt, dass für den Fall, dass ein Kraftfahrzeuglenker mit einem ungültigen Führerschein aufgrund eines veralteten Fotos betreten wird, nicht sofort mit einer Bestrafung vorzugehen ist. Da diesfalls die Voraussetzungen des § 21 Abs. 1 VStG (Verschulden geringfügig und die Folgen der Übertretung unbedeutend) zweifelsohne gegeben sind, ist im Fall einer erstmaligen derartigen Übertretung von der Verhängung einer Verwaltungsstrafe gemäß dieser Bestimmung abzusehen.

zu Abs. 5: Namens- und Wohnsitzänderungen

- I. Die Verpflichtung eines Führerscheinbesitzers, eine Namens- oder Wohnsitzänderung binnen 6 Wochen anzuzeigen, bezieht sich auf entsprechende Änderungen, die nach Inkrafttreten des FSG erfolgt sind. Wäre eine Rückwirkung angestrebt worden, hätte der Gesetzgeber dies wohl ausdrücklich vorsehen müssen.
(siehe auch Anordnung zu § 23)
- II. Die Verpflichtung zur Anzeige von Änderungen des Familiennamens oder des Hauptwohnsitzes dient lediglich der Aktualisierung des Führerscheinregisters und damit der leichteren Auffindbarkeit der jeweiligen Person. Eine Umschreibung des Führerscheines ist diesbezüglich nicht erforderlich und auch gesetzlich nicht vorgesehen.

zu Abs. 7.: EWR-Führerschein:

Personen, die im Besitz mehrerer EWR-Führerscheine sind und gegen die ein Entzug der Lenkberechtigung in Österreich verfügt wird, können nicht auf Grund ihres ausländischen Führerscheines auf legale Art und Weise Kraftfahrzeuge lenken. Mit Umsetzung der EU-Führerscheinrichtlinie wurde nämlich eine einheitliche Lenkberechtigung für den gesamten EWR geschaffen, die lediglich durch verschiedene (nationale) Führerscheine dokumentiert wird. Aus diesem Grund ist es nicht erforderlich, dass ein Führerscheinbesitzer im Besitz mehrerer Führerscheine ist, weshalb alle bis auf den zuletzt ausgestellten Führerscheine der Behörde abzuliefern sind. Wird die Lenkberechtigung in einem der Mitgliedstaaten entzogen, ist dieser Entzug auch für sämtliche andere Mitgliedstaaten wirksam.

§ 15

Ausstellung eines neuen Führerscheines (Duplikat)

zu Abs. 1: örtliche Zuständigkeit

zur Frage der (örtlichen) Zuständigkeit für die Ausstellung eines Duplikatführerscheines wird auf die Ausführungen zu § 5 verwiesen.

**zu Abs. 4: Ausstellung eines neuen Führerscheines (Duplikat),
Rückübermittlung an die Ausstellungsbehörde**

Das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten hat im Schreiben vom 3. Mai 2000, Zl. GZ. 0.07.31/0008e-IV.1/2000, hinsichtlich der Frage der Rückübermittlung von ausländischen Führerscheinen um die Einhaltung folgender Vorgangsweise ersucht:

Derzeit würden mehrere Bezirkshauptmannschaften bzw. Bundespolizeidirektionen nach dem Umschreiben ausländischer auf österreichische Führerscheine oder auch z.B. nach Entziehung usw. bei den österreichischen Behörden vorhandene ausländische Führerscheine direkt an österreichische Vertretungsbehörden zur Weiterleitung an die Ausstellungsbehörden im Ausland übermitteln.

Wegen der Zuständigkeit (die österreichischen Vertretungsbehörden sind für österreichische Führerscheine zuständig, die sie normalerweise von den jeweiligen Außenministerien erhalten), wären sämtliche ausländische Führerscheine dem Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten zu übermitteln, das dafür Sorge tragen wird, dass diese an die jeweils zuständigen Vertretungsbehörden in Österreich weitergeleitet werden. Gegen eine direkte Übermittlung von ausländischen Führerscheinen an die betreffenden ausländischen Vertretungsbehörden in Österreich durch die österreichischen Behörden besteht seitens des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten kein Einwand, sodass es der Bezirkshauptmannschaft oder Bundespolizeidirektion überlassen bleibt, ob sie den ausländischen Führerschein direkt den ausländischen Vertretungsbehörden in Österreich oder aber dem Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten übermitteln möchte.

zu Abs. 5: Äquivalenz zw. bestimmten Klassen von Führerscheinen

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Entscheidung der Kommission vom 21. März 2000 über die Äquivalenzen zwischen bestimmten Klassen von Führerscheinen, ABI. L 91/1 vom 12.4.2000. In dieser Entscheidung wird der Geltungsbereich der Führerscheine vor Umsetzung der Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG in anderen EWR-Staaten verbindlich festgelegt.

Im Falle einer Umschreibung oder Duplikatausstellung eines Führerscheines, der vor Inkrafttreten der Führerscheinrichtlinie ausgestellt worden ist, ist entsprechend dieser Äquivalenztabelle vorzugehen.

Seitens der Kommission wird an einer Entscheidung in Buchform mit Abbildung aller Führerscheinmodelle gearbeitet und in absehbarer Zeit zur Verfügung gestellt.

§§ 16 und 17

Örtliches Führerscheinregister
Zentrales Führerscheinregister

zu Abs. 4:

I. Meldungen an den Zentralnachweis

Anfragen und etwaige Meldungen an den Zentralnachweis für Lenkberechtigungen dürfen auch auf elektronischem Weg über das Zentrale Führerscheinregister erfolgen.

II. Vorgangsweise bei Anfragen und Mitteilungen an den Zentralnachweis

1. BEHÖRDEN MIT EDV-VOLLBETRIEB:

1.1. MITTEILUNGEN:

Es sind keine Mitteilungen erforderlich, da im örtlichen Führerscheinregister gearbeitet wird und die Daten automatisch in das zentrale Führerscheinregister übernommen werden. Bestrafungen gemäß § 96 Abs. 7 StVO, eine Anordnung von Nachschulungen sowie die Erteilung einer vorgezogenen Lenkberechtigung (§ 19 Abs. 3 FSG) müssen von den Hauptwohnsitzbehörden eingetragen werden (§ 17 Abs. 2 Ziff. 6 FSG).

Eine Eintragung im örtlichen Führerscheinregister erfolgt **nur durch diese!**

1.2. NACHERFASSUNG IM ANLASSFALL DURCH DIE HAUPTWOHNSITZBEHÖRDE:

1.2.1 Führerscheindaten sind bereits übergeleitet:

Es müssen alle der Behörde bekannten Daten gemäß § 78 KFG nacherfasst werden.

1.2.1.1. Anfragen an den Zentralnachweis für Lenkberechtigungen sind elektronisch an das Verkehrsamt der BPD Wien zu stellen.

1.2.1.2. Erforderlichenfalls werden Daten durch das Verkehrsamt der BPD Wien nacherfasst: Eventuell noch nicht gespeicherte Daten werden vom Verkehrsamt ergänzt und der Vermerk "Anfrage abgeschlossen" eingetragen.

Weitere Anfragen an den Zentralnachweis erübrigen sich, weil im Zentralen Führerscheinregister alle Daten aufscheinen.

1.2.2 Führerscheindaten sind noch nicht übergeleitet:

Diesfalls ist eine Nacherfassung nur im Anlassfall erforderlich!

(z.B.: Antrag auf Erteilung oder Einziehung einer Lenkberechtigung, udgl.)

1.2.2.1 Es sind alle bekannten Führerscheindaten und Daten gemäß § 78 KFG durch die Hauptwohnsitzbehörde nachzuerfassen. Um Schwierigkeiten bei der Datenüberleitung zu vermeiden, wäre es wichtig, diese Personen aus dem bereits bestehenden EDV-System zu löschen (siehe auch Punkt 1.3).

1.2.2.2. Die Anfrage an den Zentralnachweis hat elektronisch auf die oa. Art und Weise zu erfolgen.

Dieser Datensatz ist dadurch sowohl im örtlichen als auch im zentralen Führerscheinregister vollständig angelegt.

1.2.2.3. Sollte es auf Grund eines Wechsels des Hauptwohnsitzes erforderlich sein, den Fall an die neue Hauptwohnsitzbehörde abzutreten, müssen alle aufliegenden Führerscheindaten nacherfasst und der Führerscheinakt elektronisch abgetreten werden.

1.3. ALTERNATIVE: WENN KEINE LÖSCHUNG IM BISHERIGEN EDV-SYSTEM MÖGLICH IST:
diesfalls ist von der Hauptwohnsitzbehörde keine Nacherfassung durchzuführen.

1.3.1. Daher können an den Zentralnachweis keine elektronischen Anfragen gestellt werden, da dazu ein Datensatz für diese Person angelegt werden würde. Die Anfragen haben auf herkömmlichen Weg schriftlich zu erfolgen.

1.3.2. Aus diesem Grund kann auch die BPD Wien die Daten des Zentralnachweises nicht nacherfassen, weil im Falle einer Überleitung der Daten der Hauptwohnsitzbehörde ein zweiter Datensatz für die betreffende Person angelegt werden würde oder die Daten des Zentralnachweises an die Hauptwohnsitzbehörde abgetreten werden müssten.

1.3.3. Im Fall einer schriftlichen Anfrage erfolgt eine Mitteilung an die Hauptwohnsitzbehörde. Nach erfolgter Datenüberleitung werden die Daten des Zentralnachweises vom Verkehrsamt der BPD Wien nachgespeichert.

2. BEHÖRDEN OHNE EDV-BETRIEB:

2.1. Diese Behörden haben Mitteilungen an den Zentralnachweis wie bisher zu übermitteln. Es dürfen jedoch nur die im § 78 KFG angeführten Daten mitgeteilt werden. Mitteilungen gem. § 96 Abs. 7 StVO nur dann, wenn die BPD Wien gleichzeitig Hauptwohnsitzbehörde ist. Vom Verkehrsamt der BPD Wien wird wie bisher eine Karteikarte angelegt. Eine Eintragung in das zentrale Führerscheinregister erfolgt nicht.

2.2. Anfragen an den Zentralnachweis sind wie bisher schriftlich zu stellen.

2.3. Auskünfte des Zentralnachweises erfolgen ebenso schriftlich wie bisher.

2.4. Die Nacherfassung der Daten des Zentralnachweises durch das Verkehrsamt der BPD Wien erfolgt erst bei EDV-Vollbetrieb

§ 16a

Führerscheinregister – Gespeicherte Daten

Zu Z 4 lit. a:

Aus gegebenem Anlass wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Behörden gemäß dieser Bestimmung dazu verpflichtet sind, neben der Anordnung der Nachschulung auch die Institution einzutragen, bei welcher der ermächtigten verkehrspsychologischen Institutionen die Nachschulung absolviert wurde. Diese Information ist von wesentlicher Bedeutung, um gemäß § 8 Abs. 3 der Nachschulungsverordnung die Rückfallquote und damit die Effizienz der Nachschulungen überprüfen zu können. Da sich nunmehr gezeigt hat, dass diese Informationen nur zu einem geringen Prozentsatz tatsächlich im Führerscheinregister erfasst werden, wird die Eintragungspflicht des § 16a Z 4 lit. a FSG zwecks konsequenter Beachtung in Erinnerung gerufen.

§ 17

Führerscheinregister – Löschung der Daten

Allgemeines:

Aufgrund eines konkreten Anlassfalles wird klargestellt, dass die in § 17 Abs. 1 und 2 genannten Löschungsfristen für **alle** im FSR enthaltenen Daten Gültigkeit haben – unabhängig vom Datum Ihrer Eintragung. Dies ist insbesondere für jene Daten von Relevanz, die vor dem 1.10.2002 eingetragen worden sind, da zu diesem Zeitpunkt durch die 5. FSG-Novelle (BGBl. Nr. 81/2002) die Löschungsfrist von früher zwölf Jahren auf durchwegs fünf Jahre herabgesetzt worden ist. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollen für alle im FSR gespeicherten Daten einheitliche gesetzliche Löschungsvorschriften gemäß § 17 FSG gelten.

Da es der enorme behördliche Aufwand jedoch in vielen Fällen nicht zulassen würde, die alten mit einer längeren Löschungsfrist versehenen Daten auch tatsächlich zu löschen, ist wenigstens bei derzeit laufenden Verfahren darauf zu achten, dass solche Altdaten, wenn sie noch im FSR aufscheinen, **nicht verwendet**, d.h. keine Rechtsfolgen daran geknüpft werden. Nach Möglichkeit sollten solche alten Daten anlassbezogen aber auch tatsächlich gelöscht werden.

§ 20

Lenkberechtigung für die Klasse C

Zu Abs. 1:

Der Besitz der Klasse B ist Voraussetzung für den Erwerb einer Lenkberechtigung für die Klasse C und/oder D. Diese Bestimmung ist jedoch nicht so zu verstehen, dass auch ein Antreten zur **theoretischen** Fahrprüfung für die Klassen C oder D nicht möglich wäre, wenn die Fahrprüfung für die Klasse B nicht bestanden wurde. Wenn also ein Kandidat in zwei Prüfungsdurchgängen zuerst für die Klasse B (und eventuell andere Klassen) antritt und danach für die Klasse C (und eventuell andere Klassen) antreten möchte, so ist er für den zweiten Prüfungsdurchgang auch dann zuzulassen, wenn er beim ersten Prüfungsdurchgang nicht bestanden hat. Da das Bestehen oder Nichtbestehen der Theorieprüfung nichts mit dem Erwerb der jeweiligen Lenkberechtigungsklasse zu tun hat, ist gegen eine solche Vorgangsweise nichts einzuwenden

I. zu Abs. 4: Befristung der Lenkberechtigung für die Klasse C ab Vollendung des 60. Lebensjahres:

Wird anlässlich einer Verlängerung einer Lenkberechtigung für die Klasse C die Lenkberechtigung über das vollendete 60. Lebensjahr hinausgehend befristet, so darf diese Befristung nur für die Dauer der zu erwartenden gesundheitlichen Eignung, maximal jedoch bis zur Vollendung des 62. Lebensjahres vorgenommen werden. Anlässlich der Vollendung des 60. Lebensjahres ist eine verpflichtende Wiederholungsuntersuchung nicht zwingend erforderlich, kann aber aus den Umständen des Einzelfalles erforderlich sein.

Zweck dieser Regelung ist, dass Besitzer von Lenkberechtigungen der Gruppe 2 ab dem vollendeten 60. Lebensjahr alle 2 Jahre den Nachweis der gesundheitlichen Eignung erbringen müssen. Eine Befristung über das vollendete 62. Lebensjahr hinaus ist daher nicht möglich, allerdings kann anlässlich der Vollendung des 60. Lebensjahres die Durchführung einer Wiederholungsuntersuchung entfallen, wenn der sachverständige Arzt das Vorhandensein der gesundheitlichen Eignung über diesen Zeitpunkt hinausgehend bestätigt.

(siehe auch Anordnungen zu §§ 21, 23 und 40)

II. Zu Abs. 4: Befristung der Lenkberechtigung für die Unterkasse C1

Mit BGBl. I Nr. 25/2001 vom 30. März 2001 wurde die Unterkasse C1 in Umsetzung der Richtlinie 91/439/EWG des Rates auf 10 Jahre befristet. Mit dieser Befristung sind einige praktische Schwierigkeiten verbunden, die im Folgenden geklärt werden sollen:

1. Grundsätzlich ist festzuhalten:
 - a. Eine Befristung der Unterkasse C1, deren Fristbeginn vor dem 31. März 2001 (d.h. vor dem Inkrafttreten der Novelle) liegt, ist nicht rückwirkend vorzunehmen, da dies im Gesetz ausdrücklich geregelt sein müsste. Jene Lenkberechtigungen für die Unterkasse C1, die vor Inkrafttreten der Novelle BGBl. I Nr. 25/2001 erteilt wurden, sind ab 31. März 2001 auf 10 Jahre (d.h. bis 31. März 2011) zu befristen.
 - b. Für die Klasse C ist eine 5-jährige Befristung vorgesehen und für die Unterkasse C1 nunmehr eine 10-jährige Befristung. Grundsätzlich ist danach zu trachten, dass diese Fristen gleichgeschaltet sind, d.h. dass gleichzeitig mit der Vornahme der 5-jährigen Befristung für die Klasse C auch die 10-jährige Befristung für die Unterkasse C1 vorgenommen wird. Anlässlich der 5-jährigen Verlängerung für die Klasse C ist damit jeweils auch gleichzeitig die Unterkasse C1 neu auf 10 Jahre (d.h. für die Unterkasse C1 auf weitere 5 Jahre) zu befristen und der Führerscheinbesitzer erspart sich somit eine Neuausstellung des Führerscheines anlässlich des Ablaufes der Frist der Unterkasse C1. Zur Durchführung im Konkreten siehe die Fälle im Folgenden.
 - c. Wird einem Führerscheinbesitzer, der im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse C und einem vor Inkrafttreten des Führerscheingesetzes ausgestellten Führerscheines ist, ein Duplikatführerschein ausgestellt, so ist in diesen Führerschein gemäß § 40 Abs. 5 die Befristung der Klasse C mit dem vollendeten 48. Lebensjahr und der Unterkasse C1 mit dem vollendeten 53. Lebensjahr einzutragen.
2. Gemäß § 3 Abs. 5 FSG-Durchführungsverordnung ist bei einer Erteilung einer Lenkberechtigung für die Klasse C vor Vollendung des 21. Lebensjahres als Beginn der Gültigkeit das Datum des 21. Geburtstages im Führerschein einzutragen. Da nunmehr auch die Unterkasse C1 auf 10 Jahre befristet zu erteilen ist, ist auch diese Gültigkeitsdauer in den Führerschein einzutragen, gerechnet vom Datum der tatsächlichen Erteilung.

Beispiel: Die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse C sind am 18. Geburtstag erfüllt (d.h. die Fahrprüfung wurde abgelegt); in den Führerschein ist Folgendes einzutragen: Bei der Unterkasse C1 in der Spalte „vom“ das Datum der tatsächlichen Erteilung (d.h. der 18. Geburtstag) und in der Spalte „bis zum“ das Datum 10 Jahre danach (das ist der 28. Geburtstag); bei der Klasse C ist gemäß § 3 Abs. 5 FSG-DV in der Spalte „vom“ der 21.

Geburtstag einzutragen und in der Spalte „bis zum“ das Datum des 26. Geburtstages. § 3 Abs. 5 FSG-DV ist im Rahmen der nächsten Novelle diesbezüglich anzupassen.

Anlässlich der ersten Wiederholungsuntersuchung für die Klasse C (also bei Vollendung des 26. Lebensjahres) sind die Gültigkeitsdauer für die Klasse C und die Unterkategorie C1 den 5 bzw. 10-Jahresintervallen entsprechend, gleichzuschalten, d.h. dass die Klasse C bei Vorliegen der gesundheitlichen Eignung um 5 Jahre bis zum vollendeten 31. Lebensjahr und die Unterkategorie C1 auf weitere 10 Jahre bis zum vollendeten 36. Lebensjahr zu verlängern ist.

3. Wie in Punkt 1a bereits ausgeführt, kann die 10-jährige Befristung der Unterkategorie C1 gemäß § 40 Abs. 1 letzter Satz FSG frühestens ab dem Inkrafttreten der diesbezüglichen FSG-Novelle mit 31. März 2001 berechnet werden. Dies gilt sinngemäß auch für den Fall, dass gemäß § 40 Abs. 5 FSG die Lenkberechtigung für die Gruppe C zwischen dem 1. November 2000 und dem 30. März 2001 erloschen ist und nur mehr als Lenk-berechtigung für die Unterkategorie C1 aufrecht bleibt. In diesem Fall ist die 5-jährige Frist des § 40 Abs. 5 (idF der Novelle BGBl. I Nr. 25/2001) ab Inkrafttreten der gegen-ständlichen Novelle (d.h. bis 31. März 2006) zu berechnen, wobei diesfalls ein ärztliches Gutachten nicht erforderlich ist.
4. Personen, die bereits vor Inkrafttreten der Novelle BGBl. I Nr. 25/2001 im Besitz einer auf fünf Jahre befristeten Lenkberechtigung für die Klasse C und einer unbefristeten Lenkberechtigung für die Unterkategorie C1 waren, ist anlässlich der nächsten Wiederholungsuntersuchung auch eine (10-jährige) Befristung der Unterkategorie C1 in den Führerschein einzutragen.
5. Vollendet der Führerscheinbesitzer während des nächsten 10-jährigen Gültigkeitszeitraumes der Unterkategorie C1 das 60. Lebensjahr, ist analog dem bereits zu § 20 Abs. 4 FSG ergangenem Erlass betreffend Klasse C wie folgt vorzugehen:

Da eine Lenkberechtigung für die Unterkategorie C1 ab dem vollendeten 60. Lebensjahr nur mehr auf fünf Jahre erteilt werden kann, kann auch eine früher vorgenommene Verlängerung der Unterkategorie C1 maximal bis zum vollendeten 65. Lebensjahr durchgeführt werden. Eine verpflichtende Wiederholungsuntersuchung bei Vollendung des 60. Lebensjahres ist nicht zwingend erforderlich, es sei denn, sie ist durch die Umstände des Einzelfalles geboten. Es darf daher eine Verlängerung der Unterkategorie C1 über das 60. Lebensjahr hinaus (bis maximal zum vollendeten 65. Lebensjahr) vorgenommen werden, wenn der Arzt das Vorliegen der gesundheitlichen Eignung für diesen Zeitraum bestätigt. Beispiel: Gemäß § 40 Abs. 5 FSG wird mit Vollendung des 48. Lebensjahres die erste Wiederholungsuntersuchung durchgeführt und die Lenkberechtigung befristet. Diesfalls wäre die Klasse C bis zum 53. Lebensjahr zu befristen und die Unterkategorie C1 bis zum 58. Lebensjahr. Bei der nächsten Verlängerung anlässlich der Vollendung des 53. Lebensjahres ist die Klasse C bis zum 58. Lebensjahr zu befristen und die

Unterkasse C1 bis zum 63. Lebensjahr. Bei der dritten Verlängerung wäre nun bei Vorliegen der gesundheitlichen Eignung die Klasse C bis zum vollendeten 62. Lebensjahr (siehe seinerzeitiger Erlass zu § 20 Abs. 4 FSG) und die Unterkasse C1 bis zum vollendeten 65. Lebensjahr zu befristen.

In Punkt 10 der Novelle BGBl. I Nr. 25/2001 (§ 40 Abs. 1) wurden bei Drucklegung die „xx“ nicht durch das tatsächliche Datum des Inkrafttretens ersetzt. Das jeweils richtige Datum ist der 31. März 2001 (Inkrafttreten der Novelle), der 31. März 2011 (10 Jahre nach Inkrafttreten der Novelle) und der 31. März 2006 (5 Jahre nach Inkrafttreten der Novelle).

§ 21

Lenkberechtigung für die

Klasse D

zu Abs. 2: Befristung der Lenkberechtigung für die Klasse D ab Vollendung des 60. Lebensjahres:

Hinsichtlich der Dauer der Befristung vergleiche die Anordnungen zu § 20 Abs. 4.

§ 22

Heereslenkberechtigung

zu Abs. 7:

I. zivile Lenkberechtigung

Umschreibung einer Heereslenkberechtigung in eine zivile Lenkberechtigung (siehe Anordnungen III zu § 8 Abs. 1)

II. Heereslenkberechtigung für die Klassen CM, CS und CT

Die Heereslenkberechtigung für die Klasse C wird gemäß § 13 Abs. 1 Z 3 der Heereslenkberechtigungsverordnung in drei verschiedenen Varianten CM, CS und CT ausgestellt.

Die Klasse CM ist beschränkt auf Kraftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 12000 kg und einem Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2300 kg. Diese Beschränkung hat jedoch ausschließlich heeresinterne Gründe (es gibt beim Bundesheer keine „normalen“ Lastkraftwagen mit einer höheren zulässigen Gesamtmasse) und beruht nicht auf einer eingeschränkten Ausbildung oder Prüfung. Die Ausbildung und Prüfung für die Klasse CM umfasst sämtliche Inhalte, die auch im Rahmen der zivilen Lenkberechtigung für die Klasse C zu absolvieren sind.

Von der Klasse CS sind ausschließlich Spezialkraftfahrzeuge des Bundesheeres erfasst, für die eine über die „normale“ Ausbildung für die Klasse C oder CM hinausgehende Zusatzausbildung erforderlich ist. Gleiches gilt für die Klasse CT.

Aus diesem Grund wird auch seitens der Militärbehörden für Besitzer einer Heereslenkberechtigung für die Klasse CM zutreffenderweise der Besitz der (vollen) Klasse C bestätigt. Von der zivilen Führerscheinbehörde ist diesfalls eine unbeschränkte Lenkberechtigung für die Klasse C zu erteilen.

Weiters wird klargestellt, dass für eine Heereslenkberechtigung für die Klasse CM jedoch keine unbeschränkte zivile Lenkberechtigung für die Klasse C+E oder die Unterkategorie C1+E erteilt werden darf.

Die heeresinterne Ausbildung für die Klasse CM umfasst keine volle Ausbildung für andere als leichte Anhänger, womit die Einschränkung auf Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2300 kg auch im Falle der Umschreibung in eine zivile Lenkberechtigung aufrechtzuerhalten ist.

§ 23
Ausländische
Lenkberechtigung

zu Abs. 3:

I. Führerschein der "Republik Srpska"

Laut Auskunft der Österreichischen Botschaft Sarajewo werden in Bosnien alle Führerscheine der „Republika Srpska“ als gültige bosnische Führerscheine anerkannt und zwar auch solche, die auf alten „YU-Formularen“ ausgestellt wurden, unabhängig von der Seriennummer. Solche Führerscheine sind daher genauso wie bosnische Führerscheine auf einem „BiH-Formular“ zu behandeln. Diese berechtigen somit als gültige Führerscheine zum Lenken und können daher auch Grundlage für ein Verfahren gemäß § 23 Abs. 3 FSG sein.

II. Führerscheine aus „Bosnien-Herzegowina“

Aufgrund der Note des Außenministeriums von Bosnien-Herzegowina vom 29. Juni 2001, Nr. 10822-07-11982-2/01, wird folgendes mitgeteilt:

In Bosnien – Herzegowina ist momentan kein Gesetz in Kraft, nach welchem einheitliche Führerscheine in Bosnien-Herzegowina vorgeschrieben sind. Deshalb sind zur Zeit drei verschiedene Arten von Führerscheinen im Umlauf. Darunter auch Führerscheine mit dem Kennzeichen „HR HB“. Erst wenn das Gesetz über die einheitlichen Führerscheine in Kraft tritt, werden die bereits im Verkehr befindlichen Führerscheine eingezogen. Hierüber wird gesondert informiert werden.

III. UNMIK Führerscheine

Seitens der UNMIK wurde im Wege des BMaA mitgeteilt, dass es bei der Anerkennung und Umschreibung der UNMIK-Führerscheine zu Problemen gekommen ist. Es darf daher hingewiesen werden, dass UNMIK-Führerscheine wie andere Nicht-EWR-Führerscheine anzusehen sind und daher eine Umschreibung gem. § 23 Abs. FSG vorzunehmen ist.

Als Beilage zu § 23 wird eine die Kopie der Beschreibung der Sicherheitsmerkmale des Scheckkartenführerscheines und Führerscheines angeschlossen.

IV. Umschreibung von Führerscheinen der Republik Makedonien

Aufgrund der Note der Botschaft der Republik Makedonien betreffend der Umschreibung makedonischer Führerscheine ergeht folgender Hinweis:

Die Republik Makedonien ersucht vor der Umschreibung eines makedonischen Führerscheines und Ausstellung eines österreichischen Führerscheines um vorhergehende Prüfung und Zustimmung durch das Ministerium für Innere Angelegenheiten der Republik Makedonien. Die Zustimmung wird von der Botschaft der Republik Makedonien erteilt. Es sind somit alle Anträge um Austausch makedonischer Führerscheine zwecks Zustimmung zuvor an die Botschaft in Wien (Konsularabteilung der Botschaft von Makedonien Maderstraße 1/10; 1040 Wien; macembassy@24on.cc) zu richten.

Sonstige Abweichungen zu § 23 Abs. 3 FSG sind nicht vorgesehen.



ÖSTERREICHISCHE BOTSCHAFT
AUSSENSTELLE PRISHTINA
ZI. 8.4/789/2002

101.07.32.1

An das

Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
Abteilung IV.1

W I E N

Betreff: UNMIK-Führerscheine; Übermittlung von Mustern; Anerkennung durch Österreich

Die Außenstelle Pristina konnte nach längeren Bemühungen endlich zwei Muster des nach dreijähriger Vorfreitungszeit erst seit eineinhalb Monaten ausgegebenen neuen von UNMIK aufgelegten Führerscheines für Kosovaren erhalten.

Die neuen Führerscheine werden derzeit nur an Inhaber alter jugoslawischer oder ausländischer Führerscheine ausgegeben, die Zertifizierung der Fahrschulen und der Prüfer sowie die Erlassung der entsprechenden Rechtsvorschriften betreffend die Fahrprüfung sind derzeit im Gange.

Die Außenstelle Cristina ersucht um Übermittlung der beigefügten Unterlage betreffend die Sicherheitsmerkmale der neuen der neuesten EU-Führerscheinrichtlinie entsprechenden UNMIK-Führer, neine an die zuständigen Inlandsbehörden sowie um eine Befassung derselben zwecks Anerkennung der genannten Führerscheine. Da derzeit die Ausstellung von internationalen Führerscheinen im Kosovo nicht möglich ist, die von UNMIK ausgegebenen KFZ-Kennzeichen jedoch laut ho. Wissensstand in Österreich anerkannt sind, wäre eine Anerkennung d. neuen UNMIK-Führerscheine aus ho. Sicht der einzige derzeit praktikable Weg. Kosovar. die Inhaber der neuen Führerscheine sind, die Lenkung des eigenen KFZ sowie von Leih-KFZ in Österreich.

Die Außenstelle Pristina erteilt in Übermittlung der seinerzeit durch die zuständigen Behörden getroffenen Entscheidungen G. anher.

| Leiter der Außenstellen:

BS Peter Kroiss

Beilagen: Seite 1: Characteristics of the UNMIK Driving Licence; two samples of UNMIK driving licence

UNITED NATIONS
United Nations Interim
Administration Mission
in Kosovo



NATIONS UNIES
Mission d'Administration
Intérimaire des Nations Unies
au Kosovo

Vetëqeverisja e Përkohëshme
Privremena Samouprava
Provisional Self Government

Ministria e Shërbimeve Publike
Ministarstvo javnih službi
Ministry of Public Services

**SECURITY CHARACTERISTICS OF
THE UNMIK DRIVING LICENCE**

Author: Pablo Castro

UNMIK has procured 200,000 polycarbonate (PC) cards from Giesecke & Devrient which are being started to be personalized in Munich using laser engraving technology. The driving licences are produced according to the European Regulations on driving licences.

The Overall Strategy

The immediate concern for UNMIK is to provide approximately 150,000 to 200,000 holders of expired FRY Driving Licences with replacement documents. The process of producing the documents is being achieved through the following strategy:

- (i) Holders of expired FRY Licences are invited to complete an UNMIK application form for a replacement licence.
- (ii) Incoming applications are checked against the FRY Driving Licence Archive database and the registry database to confirm that the applicant is entitled to a replacement document.
- (iii) G&D in Munich then use the data sets received from MPS to personalize preprinted polycarbonate cards. A laser engraver system is used to personalize cards
- (iv) The personalized cards are distributed to the applicants through the municipalities

All the workflow from the intake of the application up to the delivery of the driving licence to the applicant is being traced and the quality of the process is checked at different stages. The generation of the data is being performed in a secure environment

The Card Design

The size of the card meets the requirements of ISO 7810 (i.e. ID-1) and the dimensions of the card are:

Length: 85.60 mm +/- 0.13mm
Width: 54.00 mm +/- 0.13 mm
Thickness: 0.76 mm +/- 0.08mm

The card has six key security features built into its design:

- (i) guilloche design and rainbow printing,
- (ii) micro printing,
- (iii) softened areas for personalization purposes,
- (iv) optically changing colours,
- (v) ultraviolet fluorescent (uv) printing and
- (vi) multiple laser image (mli).

(i) Guilloche Design and Rainbow Printing

The front and back of the card is provided with a security background consisting of a fine-structured guilloche, formed of two different interlacing patterns. Both patterns change in colour across the card area, generating the so-called "iris" or "rainbow" effect. Each of the patterns is coloured differently from the other. The combination of guilloche structured design, "Rainbow Printing" and anti-copying colours provide a high standard of security against counterfeits and copying.
G&D guarantees that no one else will ever have access to the same or to a similar design.

(ii) Micro Printing

This feature consists of line patterns or single lines on specific areas at the front of the card containing microprinting integrated as design elements, which is undetectable to the naked eye, but can be read with the aid of a magnifying glass. Text: "UNMIK Driving Licence"

(iii) Softened Areas for Personalization Purposes

To provide for optimum visibility of the photograph, there is no printing in the areas on the card reserved for printing of the photograph. However, the background of the photograph should not be left blank and unprinted. The background of the photograph is imbedded into the overall card design with softened printing. The transition between background print and printing void is not sharply defined, however, but gradual. This effect is matched at the edges of the photograph enhancing an harmonious integration of the photograph into the card. The photograph area has light guilloche printing for maximum anti-fraud integrity.

(iv) Optically Changing Colours

Optically Changing Colours (or Optical Variable Ink) is a printing feature that changes in colour depending on the angle of inspection. When the card is tilted, the *element* printed with Colour Change Printing will show deviations in colour tone clearly visible to the eye.

(v) Ultraviolet Fluorescent (UV) Printing

Special UV pigments visible only under UV light are added to colourless printing ink and used for special effects and enhanced counterfeit security. The UNMIK logo is placed in the center of the back side. The printed effect only appears if the card is placed under an ultraviolet lamp.

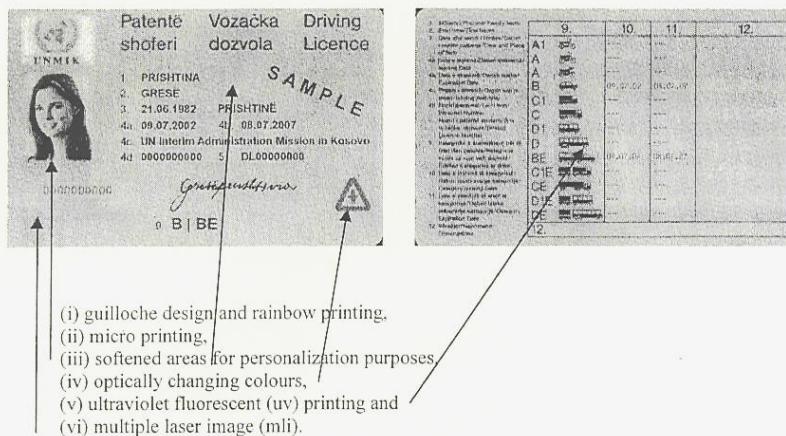
(vi) Multiple Laser Image (MLI)

One of the most effective features against copying and counterfeiting is the so called "Multiple Laser Image". The MLI is based on a horizontal lenticular screen integrated into the card. This feature will not be embossed into the finished card body. It will just be integrated while the lamination process which leads to a relief structure on top of the card body. Unlike holograms, the MLI is personalized and is easily recognisable even under poor light conditions. The MLI offers two-fold security:

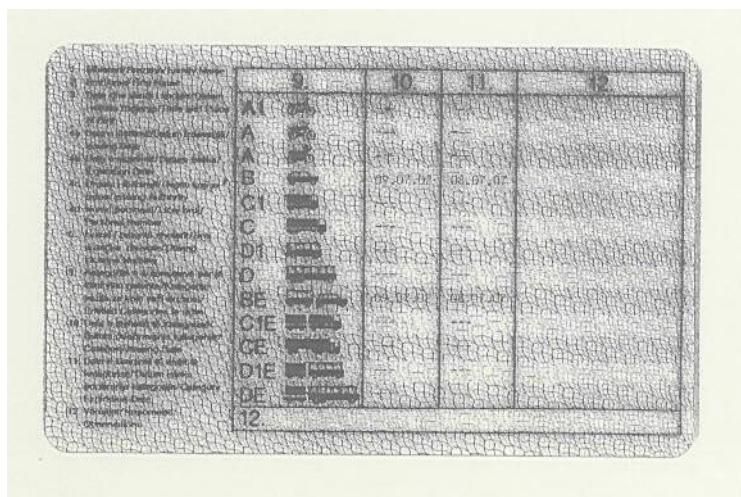
- It provides visual and tactile means of verifying card authenticity. Reproduction of engraved data of the MLI, e. g. by photocopying, is not possible.(raised from the card surface by up to 80 µm)
- Individual data is incorporated by a laser beam into a pre-embossed lenticular screen, producing various images which change according to the angle of viewing (tilt effect).

No training is necessary to check whether a card is genuine and authentic or not. Therefore even an untrained person can examine whether the card holder is the rightful holder through the ID number printed in the MLI.

In addition to these security features, the card has the title 'Driving Licence' and the UNMIK logo on the front. On the reverse side the driving licence has a legend (in English, Albanian and Serbian) for the numbered personalised fields on the front, as well as a graphic chart for the European driving categories. The transformation of the categories of the old FRY licence to the categories according the european council directives 96/47/EC of 23 July 1996 and 2000/56/EC of 14 September 2000 are given through the Administrative Direction No. 2002/G2 of 24 June 2002. Therefore, the issued cards meet the European standard for driving licence documents.



- (i) guilloche design and rainbow printing,
- (ii) micro printing,
- (iii) softened areas for personalization purposes
- (iv) optically changing colours,
- (v) ultraviolet fluorescent (uv) printing and
- (vi) multiple laser image (mli).



zu Abs. 6:

I. Vertragsparteien des Wiener Übereinkommens:

A) Führerscheine aus Staaten, die Vertragspartei des Wiener Übereinkommens sind:

§ 23 Abs. 6 zweiter Satz FSG ist nicht kumulativ zu verstehen, d.h., dass ausländische Führerscheine **nicht sowohl** in deutscher Sprache abgefasst sein müssen **als auch** dem Anhang 6 des Wiener Übereinkommens entsprechen müssen. Nach Ansicht Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist es ausreichend, wenn die Führerscheine von Bürgern von Vertragsparteien des Wiener Übereinkommens

1. entweder in deutscher Sprache abgefasst sind oder
2. die Anforderungen des Anhanges 6 des Wiener Übereinkommens in der geltenden Fassung (BGBl. III Nr. 24/1998) erfüllen. Dort ist nunmehr nicht ein verbindliches Muster vorgesehen, sondern es sind lediglich Inhalte aufgelistet, die der Führerschein - allenfalls auch im Scheckkartenformat - aufweisen muss. (vergleiche auch Ausführungen zu § 23 Abs. 3)

Ein internationaler Führerschein oder eine Übersetzung des Führerscheines ist in keinem der beiden Fälle erforderlich.

B) Führerscheine aus Staaten, die nicht Vertragspartei des Wiener Übereinkommens, jedoch Vertragspartei des Genfer Abkommens sind:

Diesfalls ist eine Anerkennung (d.h. ein zusätzlicher internationaler Führerschein oder eine Übersetzung entbehrlich) nur dann möglich, wenn der ausländische Führerschein dem Muster aus Anhang 9 des Genfer Abkommens entspricht oder zumindest auch in deutscher Sprache abgefasst ist. Trifft keine der zwei Alternativen zu, ist zugleich mit dem nationalen Führerschein auch ein internationaler Führerschein oder eine Übersetzung des Führerscheines mitzuführen.

In den beiden o.a. Fällen (A und B) kommt es nicht darauf an, ob der betreffende Führerscheinbesitzer seinen Hauptwohnsitz nach Österreich verlegt hat oder nicht (siehe auch Ausführungen zu § 14 Abs. 5)

II. Nachweis der Lenkberechtigung

Der Verweis in § 23 Abs. 6 FSG auf eine Lenkberechtigung gemäß Abs. 1 bezieht sich - wie der Wortlaut der Bestimmung klar ausdrückt - nur auf die dort zitierte Art der Lenkberechtigung („in einem Nicht-EWR-Staat erteilte Lenkberechtigung“) und nicht auf den gesamten Inhalt des Abs. 1. Damit wird nicht auf den Wohlsitz abgestellt. Daraus ergibt sich, dass auch Abs. 5 von der Verweisung in Abs. 6 umfasst ist.
(siehe auch Anordnung zu § 14)

III. Nicht EWR-Führerscheine:

Von einigen Nicht-EWR-Staaten werden neuerdings Führerscheine ausgestellt, die zwar den Anhängen 1 oder 1a der EU-Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG des Rates idF der Richtlinie 97/26/EWG des Rates (abgesehen von den EU-Symbolen) entsprechen, jedoch nicht den Vorgaben des Wiener Übereinkommens oder Genfer Abkommens.

Gemäß § 23 Abs. 6 FSG muss der jeweilige nationale Führerschein entweder zumindest auch in deutscher Sprache abgefasst sein oder dem Anhang 9 zum Genfer Abkommen oder dem Anhang 6 zum Wiener Übereinkommen entsprechen. Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, muss der Führerscheinbesitzer zusätzlich zu seinem nationalen Führerschein auch einen Internationalen Führerschein mitführen.

Die gegenständlichen Nicht-EWR-Führerscheine erfüllen zwar diese Bedingungen nicht ganz, da es sich jedoch bei diesen Führerscheinen um solche handelt, die inhaltlich dem Muster der EU-Führerscheinrichtlinie entsprechen und als solche den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht bekannt sind, bestehen seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie keine Bedenken, wenn solche Führerscheine als ausreichender Nachweis über die Lenkberechtigung anerkannt werden.

Von Inhabern solcher Führerscheine muss daher nicht zusätzlich auch noch ein Internationaler Führerschein mitgeführt werden.

§ 24

Allgemeines

zu Abs. 1.:

siehe auch § 3 Abs. 2

zu Abs. 3:

I. Anordnung von Nachschulungen bei schweren Delikten oder im Wiederholungsfall:

§ 24 Abs. 3 gibt der Behörde die Möglichkeit, zusätzlich zu der Entziehung der Lenkberechtigung dem Betreffenden die Absolvierung einer Nachschulung anzuordnen. Durch den folgenden Deliktskatalog soll eine möglichst bundesweit einheitliche Anwendung dieser Bestimmung erreicht werden. Der Deliktskatalog stellt lediglich die Mindestkriterien dar, bei deren Vorliegen jedenfalls eine Nachschulung anzuordnen ist, im Einzelfall kann es durchaus gerechtfertigt sein, strengere Maßstäbe (insbesondere längere Beobachtungszeiträume) anzulegen:

1. Alkohol:

Bei der zweiten Übertretung gemäß § 99 Abs. 1b StVO 1960 (Alkoholgehalt des Blutes von 0,8 Promille oder mehr aber weniger als 1,2 Promille) innerhalb von zwei Jahren nach der ersten Begehung (strengere Handhabung durch längere Beobachtungszeiträume ist zulässig) ist jedenfalls eine Nachschulung anzuordnen.

Eine Nachschulung ist auch dann (wieder) anzuordnen, wenn der Alkoholgehalt des Blutes beim ersten Delikt 1,2 Promille oder mehr betragen hat und aus diesem Grund bereits eine Nachschulung angeordnet wurde.

Wurden mit einem Alkoholdelikt gleichzeitig auch andere Übertretungen begangen, die die Anordnung einer Nachschulung (eines anderen Kurstyps) rechtfertigen würde, ist **nur eine** Nachschulung für alkoholauffällige Lenker anzuordnen. Werden unabhängig von Alkoholdelikten auch andere Übertretungen begangen, die die Anordnung eines anderen Kurstyps rechtfertigen (z.B. Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker bei Geschwindigkeitsdelikten) so sind gegebenenfalls mehrere Nachschulungen anzuordnen.

2. Geschwindigkeit:

Bei der dritten Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 40 km/h im Ortsgebiet oder mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets (§ 7 Abs. 3 Z 4 FSG) innerhalb von zwei Jahren nach der ersten Begehung ist jedenfalls eine Nachschulung anzuordnen (strengere Handhabung durch längere Beobachtungszeiträume ist zulässig).

3. Suchtmittel:

Anlässlich der zweiten Übertretung gemäß § 99 Abs. 1b StVO 1960 (Lenken eines Kraftfahrzeuges in einem durch Suchtmittel beeinträchtigtem Zustand) innerhalb von zwei Jahren nach der ersten Begehung ist jedenfalls eine Nachschulung anzuordnen (strengere Handhabung durch längere Beobachtungszeiträume ist zulässig).

4. Besonders gefährliche Verhältnisse:

Ergibt die Beurteilung im Einzelfall, dass besonders gefährliche Verhältnisse durch besondere Rücksichtslosigkeit herbeigeführt wurden, ist eine Nachschulung bereits bei der ersten derartigen Übertretung anzuordnen.

Als Anhaltspunkt, wann „besondere Rücksichtslosigkeit“ anzunehmen ist, kann einerseits eine Bestrafung nach § 99 Abs. 2 lit. c StVO 1960 herangezogen werden, andererseits auch die Bestimmungen des § 4 Abs. 6 Z 1 lit. 2 FSG über die Geschwindigkeitsüberschreitungen beim Probeführerschein, wenn diese Übertretung vor Schulen, Kindergärten, etc. begangen wird. Es sind jedoch jedenfalls die Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen, weshalb beispielsweise eine gravierende Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit vor einer Schule während der untermittelfreien Zeit die Anordnung einer Nachschulung nicht rechtfertigt.

II. Verlängerung der Entziehungszeit wegen Nichtbefolgung der Nachschulung:

Es darf auf das aktuelle Erkenntnis G 373/02 ua. des Verfassungsgerichtshofes vom 27. Juni 2003 hingewiesen werden, in dem der Verfassungsgerichtshof nicht nur die Judikatur, nach der fixe Entziehungszeiten verfassungsrechtlich unbedenklich sind, bestätigt, sondern auch sehr wesentliche Aussagen zur Befolgung von Nachschulungsanordnungen trifft.

In Bezugnahme auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 99/11/0338 vom 11.4.2000), wonach von einer Nichtbefolgung einer Nachschulungsanordnung nicht die Rede sein kann, wenn dem Betroffenen trotz seines Verlangens keine entsprechende Nachschulung angeboten wird, spricht der Verfassungsgerichtshof aus, dass ein mangelndes Angebot an Kursplätzen für sich allein genommen nicht dazu führen kann, dass der Einzelne durch eine Verlängerung der Entziehungsduer wegen Nichtbefolgung der Anordnung belastet wird.

Somit ist in derart gelagerten Fällen wie folgt vorzugehen:

Der Führerschein ist nach Ablauf der Entziehungsduer jedenfalls wieder auszufolgen und der Betreffende ist formlos (mündlich) aufzufordern, die Bestätigung über den vollständig absolvierten Nachschulungskurs innerhalb angemessener Frist nachzubringen. Wird der Nachweis innerhalb eines Zeitraumes, in dem die Absolvierung der Nachschulung als möglich und zumutbar erscheint, nicht nachgebracht, so ist die Lenkberechtigung neuerlich bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen. Dasselbe gilt auch für die Fälle, in denen der Betroffene zum Zeitpunkt des Ablaufes der Entziehungsduer den Nachschulungskurs zum Teil absolviert hat.

Aus § 23 Abs. 3 und 4 FSG ist der allgemeine Grundsatz ableitbar, dass die Entziehung der Lenkberechtigung nicht vor der Befolgung der Anordnung endet. Aufgrund des gegenständlichen Erkenntnisses sind von dieser Anordnung (unter der Voraussetzung, dass die Nichtbefolgung der Anordnung unverschuldetenmaßen nicht möglich war – hier ist eine Bestätigung des

Nachschulungsinstitutes vorzulegen) jene Zeiträume auszunehmen, die zwischen dem Ablauf der Entziehungsdauer und jenem Zeitpunkt liegen, zu dem die Nachschulung zumutbarerweise hätte befolgt werden können. Aus den genannten Bestimmungen des FSG ergibt sich somit auch, dass es zulässig ist, die Lenkberechtigung wieder zu entziehen, wenn die Befolgung der Anordnung möglich und zumutbar wäre, da diesfalls von einem unverschuldeten Nichtbefolgen der Anordnung der Nachschulung keine Rede mehr sein kann.

Zu Abs. 4: neuerliche Ablegung der Fahrprüfung:

Von der in § 24 Abs. 4 genannten Möglichkeit, die nochmalige Ablegung der Fahrprüfung anzuordnen, wird derzeit kaum Gebrauch gemacht.

Diese gesetzliche Ermächtigung sollte stärker genutzt werden, um das Vorhandensein der fachlichen Befähigung (die ja auch Voraussetzung für die Erteilung der Lenkberechtigung ist) zu überprüfen.

Daher sollte beim Vorliegen gewisser Delikte oder Umstände (schwere Geschwindigkeitsüberschreitungen, Alkoholdelikte oder häufig andere gleichartige Delikte z.B. Vorrangverletzungen) ein Verfahren eingeleitet werden, das klären soll, ob die fachliche Befähigung des Betreffenden noch gegeben ist. Stellt sich (etwa durch Befragen nach einzelnen Straßenverkehrs vorschriften) heraus, dass der Betreffende die Vorschriften kennt, sie jedoch ignoriert, ist eine Fahrprüfung nicht anzuordnen. Stellen sich jedoch gravierende Wissenslücken heraus, ist eine neuerliche Fahrprüfung anzuordnen.

Eine generelle Aufzählung der Delikte, bei deren Vorliegen ein derartiges Verfahren einzuleiten ist, ist auf Grund der Verschiedenartigkeit der Fälle nicht möglich. Die Frage, ob ein derartiges Verfahren eingeleitet werden muss ist auf Grund der Umstände des Einzelfalles zu beurteilen.

§ 25

Dauer der Entziehung

Zu Abs. 3:

Unter Befolgen der Anordnung im Sinne des § 25 Abs. 3 ist jeweils die Absolvierung der letzten Einheit des Nachschulungskurses zu verstehen, mit der Konsequenz, dass zu diesem Zeitpunkt die Entziehungszeit dauer endet.

§ 26

Sonderfälle der Entziehung

zu Abs. 1:

Abs. 1 legt für die erstmalige Begehung eines Alkoholdeliktes gemäß § 99 Abs. 1 b StVO 1960 beim Lenken eines Kraftfahrzeuges eine Entzugsdauer von vier Wochen fest. Der Fall des Inbetriebnehmens des Kraftfahrzeuges ist in der genannten Bestimmung nicht ausdrücklich angesprochen, ist aber auf Grund eines Größenschlusses ebenfalls anzuwenden, da wenn eine Verkürzung der (generellen) Entzugsdauer von drei Monaten auf vier Wochen sogar für das Lenken eines Kraftfahrzeuges in alkoholisiertem Zustand normiert wird, dann umso mehr für den weniger gefährlichen Fall des Inbetriebnehmens eines Kraftfahrzeuges.

zu Abs. 4:

Eine Entzugszeit von mindestens drei Wochen ist gemäß dieser Bestimmung nur dann zu verhängen, wenn eine zweimalige Alkoholisierung zwischen 0,5 und 0,8 Promille festgestellt wurde. War die erste Alkoholisierung im Bereich von über 0,8 Promille, und erfolgte deswegen eine Entziehung der Lenkberechtigung, so kann wegen einem weiteren Alkoholdelikt im Bereich zwischen 0,5 und 0,8 Promille bloß die Androhung der Entziehung ausgesprochen werden.

zu Abs. 8:

- I. Die viermonatige Frist des § 26 Abs. 5 für die Beibringung des amtsärztlichen Gutachtens ist auch im Fall einer diesbezüglichen Vorschreibung gemäß § 26 Abs. 8 anzuwenden. Eine Vorschreibung des ärztlichen Gutachtens sollte daher schon im Entzugsbescheid erfolgen, um nach Ablauf der Entzugszeit eventuell sofort einen Anschlussentzug setzen zu können.
- II. Die Verweise auf Abs. 1 und Abs. 2 in § 26 Abs. 8 würden sich nach dem Wortlaut der Bestimmung nur auf die erstmalige Übertretung des jeweiligen Alkoholdeliktes beziehen. Eine Setzung der dort genannten Maßnahmen im Wiederholungsfall wäre demnach nicht zulässig. Eine Privilegierung des Wiederholungstäters ist seitens des Gesetzgebers jedoch nicht beabsichtigt, da sich die Verweise auf Abs. 1 und Abs. 2 nur auf den Grad der Alkoholisierung bzw. die Dauer des zu verhängenden Entzuges beziehen. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sind auch im Fall des Wiederholungstäters die Maßnahmen gemäß § 26 Abs. 8 zu setzen und auf diese Bestimmung zu stützen.
- III. Zur Frage, ob auch Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich die Absolvierung einer Nachschulung anzuordnen ist, ist festzuhalten, dass das FSG bezüglich dieser Frage nicht zwischen Personen mit und ohne Hauptwohnsitz unterscheidet. Grundsätzlich wäre daher auch bei diesen Personen eine Nachschulung anzuordnen, jedoch ist aus praktischen Überlegungen seitens der Behörde zu prüfen, ob eine Anordnung im konkreten Fall sinnvoll ist oder nicht. Wenn zu erwarten ist, dass die Anordnung der Nachschulung nicht durchgesetzt werden kann, weil etwa der Betreffende wieder in seinen Heimatstaat zurückkehrt, oder diese Person der deutschen Sprache nicht mächtig ist, ist von einer Anordnung der Nachschulung abzusehen.

§ 28

Ablauf der Entziehungsduauer

zu Abs. 2:

- I. Gemäß § 28 Abs. 2 FSG hat die Behörde, entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und unter Berücksichtigung der Gründe, die für die Entziehung maßgebend waren, vor der Wiederausfolgung des Führerscheines vom Lenker einen oder mehrere der in den Ziffern 1 bis 3 aufgezählten Nachweise zu verlangen. Dieser Absatz 2 ist so zu verstehen, dass zusätzliche Nachweise gemäß § 28 FSG so zeitgerecht verlangt werden, dass es dem Betreffenden möglich ist, diese Nachweise noch während der Entzugszeit zu erbringen, um einen „kalten Entzug“ zu vermeiden. Sinnvollerweise sind daher derartige Anordnungen sofort im Entziehungsverfahren anzuordnen und nach Möglichkeit nicht auf § 28 Abs. 2 FSG zu stützen, sondern auf § 24 Abs. 3 oder 4 FSG.

Gemäß § 26 Abs. 5 FSG steht dem Besitzer der Lenkberechtigung eine Frist von vier Monaten offen, das geforderte ärztliche Gutachten beizubringen.

Geht man davon aus, dass § 28 FSG nur auf Grund der bisher verstrichenen Entziehungszeit die Möglichkeit gibt, noch einmal die gesundheitliche Eignung und fachliche Befähigung zu überprüfen, so liegt dieser Bestimmung der Grundsatz zu Grunde, dass sie nur auf längere Entzüge anzuwenden ist. Auch wenn die Anordnungen der Nachweise nunmehr nicht auf § 28 Abs. 2 gestützt werden, sollten in Übereinstimmung mit § 26 Abs. 5 die genannten Nachweise sinnvollerweise nur dann gefordert werden, wenn die Entziehungszeit zumindest 4 Monate beträgt, da nach Ablauf der 4 Monate gemäß § 26 Abs. 5 sofort ein anschließender weiterer Entzug bis zur Beibringung der Gutachten möglich ist.

§ 28 Abs. 2 sollte daher wegen der oa. Vollziehungsprobleme nach Möglichkeit nicht angewendet werden, sondern es sollte bereits anlässlich der Entziehung geprüft werden, ob und wenn ja, welche Nachweise zu erbringen sind. Somit erübrigt sich die Prüfung dieser Frage anlässlich der Wiederausfolgung des Führerscheines.

- II. § 28 Abs. 2 FSG, der die Einholung eines derartigen Gutachtens anlässlich der Wiederausfolgung des Führerscheines vorsieht, birgt eine Reihe von nicht lösbareren Problemen in sich (insbesondere hinsichtlich der Durchsetzbarkeit, der Folgen einer Zuwiderhandlung...) und sollte daher möglichst zurückhaltend angewendet werden. Um dem Betroffenen die Möglichkeit zu geben, während der Entziehungszeit dieses ärztliche Gutachten beizubringen, sollte dieses bereits entweder im Entzugsbescheid oder in einem gesonderten Bescheid der zugleich mit dem Entzugsbescheid ergeht, vorgeschrieben werden. Die Bestimmung kann sinnvollerweise nur so verstanden werden, dass die Nachweise nicht erst bei der Wiederausfolgung des Führerscheines verlangt werden, sondern so zeitgerecht, dass die Nachweise bei Wiederausfolgung des Führerscheines bereits vorgelegt werden können (vgl. im Übrigen auch zu §§ 8, 24 – 32, Pkt. 6).

III. Zu § 28 Abs. 2:

Die Bestimmungen des § 28 Abs. 2 regeln die Bedingungen, unter denen ein Führerschein nach Ablauf der Entziehungszeit wieder auszufolgen ist. Sollte die Behörde solche dort angeführten

Nachweise verlangen, und kommt die Partei dieser Aufforderung nicht nach, so ist der Antrag auf Wiederausfolgung des Führerscheines gemäß § 28 Abs. 1 abzuweisen.

Hievon zu unterscheiden ist der Fall, dass die beigebrachten Nachweise ein negatives Ergebnis erbringen. Dann liegt u.U. ein neuerlicher Entziehungsgrund vor (allenfalls auch Grund für Befristung etc.) und ist ein Bescheid gem. § 24 Abs. 1 FSG zu erlassen (z.B. „Anschlussentzug“).

Die bescheidmässige Ablehnung eines Antrages auf Wiederausfolgung allein kann einen neuerlichen Entziehungsbescheid schon deshalb nicht ersetzen, weil die Lenkberechtigung nach Ablauf der Entziehungszeit – sofern diese unter 18 Monate beträgt – wieder auflebt, der Betreffende daher jedenfalls wieder im Besitz der Lenkberechtigung ist und daher, ohne sich der Gefahr einer Übertretung nach § 1 Abs. 3 oder § 39 Abs. 5 FSG auszusetzen und ohne einen Entziehungstatbestand nach § 7 Abs. 3 Z 7 FSG zu verwirklichen, ein Kraftfahrzeug lenken dürfte. Eine Bestrafung käme lediglich nach § 14 Abs. 1 Z 1 FSG in Frage.

§ 30a und 30 b

Vormerksystem/ Besondere Maßnahmen

Zu § 30a und § 30b

Vormerksystem:

Die in Verbindung mit dem Vormerksystem stehende 5. Novelle zur FSG-Durchführungsverordnung wurde unter BGBl. II Nr. 221/2005, die 2. Novelle zur Nachschulungsverordnung unter BGBl. II Nr. 220/2005 kundgemacht.

1. Allgemein:

1.1. Gemäß der allgemeinen Konzeption und dem Wortlaut des **§ 30a Abs. 1 erster Satz** (arg: „Kraftfahrzeuglenker“) gilt das Vormerksystem auch für Lenker von **Mopeds** und anderen Kraftfahrzeugen. In der 8. Novelle wurde im § 32 klargestellt, dass für Mopedlenker in jenen Fällen, in denen entsprechend den Bestimmungen des Vormerksystems eine Entziehung der Lenkberechtigung auszusprechen ist, ein Lenkverbot gemäß § 32 FSG anzuordnen ist. Ebenso ist die Anordnung von Maßnahmen auch im Fall von Mopedlenkern vorzunehmen. Wurden von den drei für Vormerkungen relevanten Delikten einzelne mit Moped, andere mit dem PKW begangen, so ist mit Rechtskraft der dritten Vormerkung sowohl die Lenkberechtigung zu entziehen als auch das Lenkverbot auszusprechen.

1.2. Ebenso gilt das Vormerksystem auch für Personen, die (noch) **nicht im Besitz einer Lenkberechtigung** sind. Diesfalls ist im Fall des Vorliegens eines der Entzugstatbestände des § 7 Abs. 3 Z 14 und 15 FSG eine „Sperre“ für die Erteilung der Lenkberechtigung auszusprechen.

1.3. Das Vormerksystem gilt auch für Lenker die in Österreich keinen Hauptwohnsitz haben (**Ausländer**). Diesfalls ist von der Behörde, die die Strafe ausspricht, die Person im Führerscheinregister anzulegen (sofern sie noch nicht aufscheint) und die Vormerkung einzutragen.

2. Tateinheit Entziehungs-Vormerkdelikt:

Es sind zahlreiche Deliktsvarianten denkbar, in denen mit einer Tathandlung sowohl ein Vormerkdelikt als auch ein Delikt, das mit der Entziehung der Lenkberechtigung zu ahnden ist, begangen wird.

Gemäß **§ 30a Abs. 1 erster Satz** ist neben einer Entziehung auch eine Vormerkung einzutragen. Ist bereits eine Vormerkung vorhanden, so ist die entsprechende Maßnahme anzuordnen. Handelt es sich bereits um die dritte Vormerkung so ist die ohnehin vorzunehmende Entziehung zu verlängern.

Im Rahmen der Wertung ist jedenfalls eine solche Entziehungsdauer auszusprechen, die sich aus der Addition der Mindestentziehungszeit für das Einzeldelikt + der 3 Monate wegen der Entziehung des Vormerksystems ergibt.

Dies ist auch im Fall von Kurzzeitentzügen anzuwenden.

Beispiel: Alkoholdelikt zwischen 0,8 und 1,2 Promille+ Vormerkdelikt (bei bereits 2 vorhandenen Vormerkungen): 1 Monat Entzug (Alkoholdelikt) + 3 Monate (Vormerksystem)= Mindestentzug von 4 Monaten. Diese Entziehungsdauer kann sich durch die Wertung noch zusätzlich erhöhen (z.B bei bereits vorangegangenen Entziehungen der Lenkberechtigung).

3. Hinweis im Strafbescheid:

3.1. Im **letzten Satz des § 30a Abs. 1 FSG** ist vorgesehen, dass in den Strafbescheid eines Vormerkdeliktes ein Hinweis über die Rechtsfolgen der Vormerkung aufzunehmen ist. Dieser Hinweis sollte bundesweit einheitlich sein und eine generelle Kurzinformation über das Vormerksystem umfassen. Auf den Einzelfall kann in diesem Zusammenhang nicht eingegangen werden, d.h. dass der Hinweis den gleichen Wortlaut hat, unabhängig, ob es sich um die erste, zweite oder dritte Vormerkung der betreffenden Person handelt.

3.2. In § 13f der FSG-DV wird festgelegt, für welches Delikt welche Maßnahme anzuordnen ist, sowie eine Abstufung der Delikte nach ihrer wahrscheinlichen Gefährlichkeit vorgenommen. In der Beilage wird eine Tabelle übermittelt, die die Inhalte des neu geschaffenen § 13f FSG-DV übersichtlich zusammenfasst. Diese Tabelle ist auch gemeinsam mit dem Hinweis im Strafbescheid der betreffenden Person zu übermitteln.

3.3. Der Text dieses Hinweises im Strafbescheid soll wie folgt lauten:

„Hinweis:

Mit Rechtskraft dieses Strafbescheides wird die Begehung dieses Deliktes mit Wirkung ab dem Zeitpunkt der Deliktsbegehung im Führerscheinregister vorgemerkt.

Sollten Sie innerhalb eines zweijährigen Beobachtungszeitraumes ein zweites Vormerkdelikt begehen oder begangen haben, wird die Behörde die Absolvierung einer besonderen Maßnahme anordnen. Der beiliegenden Tabelle können Sie entnehmen, welche Maßnahme für welches Delikt angeordnet wird. Sollten unterschiedliche Delikte zusammentreffen, so ist jene Maßnahme anzuordnen, die für das Delikt der niedrigeren Stufe vorgesehen ist. Bei unterschiedlichen Delikten der gleichen Stufe gibt das zuletzt begangene Delikt den Ausschlag.

Sollte innerhalb dieses zweijährigen Beobachtungszeitraumes ein drittes Vormerkdelikt begangen werden, so wird Ihnen die Lenkberechtigung für mindestens drei Monate entzogen.“

4. Bei einigen in § 30a Abs. 2 FSG genannten StVO- bzw. KFG-Delikten ist das Vorhandensein zusätzlicher Tatbestandselemente erforderlich, damit diese Delikte als Vormerkdelikte gewertet werden können.

4.1. Da diese zusätzlichen Tatbestandsmerkmale grundsätzlich nicht Spruchinhalt des Strafbescheides sind, wurden in § 99 Abs. 2c StVO eigene Straftatbestände geschaffen, die exakt den Tatbestand des Vormerkdeliktes umfassen. Damit ist es Aufgabe der Strafbehörde, diese zusätzlichen Tatbestandsmerkmale zu prüfen und die Bestrafung entsprechend der jeweiligen Norm durchzuführen. Somit kann die Führerscheinbehörde konkret an die Bestrafung anknüpfen und muss nicht ein zweites Mal Erhebungen durchführen, ob diese zusätzlichen Tatbestandsmerkmale vorliegen oder nicht.

4.2. Lediglich beim Delikt des § 102 Abs. 1 KFG (**§ 30a Abs. 2 Z 12 FSG**) ist ein eigener Straftatbestand nicht vorhanden, weshalb bei einer Bestrafung nach diesem Delikt für das Vormerkssystem zusätzlich festzustellen ist, ob „der technische Zustand oder die nicht entsprechend gesicherte Beladung [des Kraftfahrzeuges] eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt [...].“

Um eine nochmalige Durchsicht und Prüfung des gesamten Strafaktes durch die Führerscheinbehörde zu vermeiden, sollte diese Feststellung von der **Strafbehörde** getroffen werden und in den Spruch des Bescheides aufgenommen werden.

4.3. Aus gegebenem Anlass wird klargestellt, dass die ungesicherte Beförderung von Haustieren (insbesondere von Hunden) **nicht** den Tatbestand des § 30a Abs. 2 zweiter Fall („nicht entsprechend gesicherte Beladung, die eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt“) erfüllt und demnach nicht vorzumerken ist.

5. Im Zuge einer Ausschussfeststellung des **Verkehrsausschuss des Nationalrates** wurden folgende Vorgaben für die Anordnung von Maßnahmen gemäß **§ 30b Abs. 1 FSG** festgelegt:

5.1. Um zu verhindern, dass Personen zur Absolvierung von Maßnahmen im Rahmen des Vormerksystems verpflichtet werden, obwohl sich in einem darauffolgenden Rechtsmittelverfahren möglicherweise herausstellt, dass die Anordnung dieser Maßnahme zu Unrecht erfolgt ist, soll einer Berufung gegen die Anordnung von Maßnahmen aufschiebende Wirkung gemäß § 64 Abs. 1 AVG zukommen. Solchen Berufungen ist daher die **aufschiebende Wirkung nicht abzuerkennen**. Der mögliche große zeitliche Zwischenraum zwischen Deliktsbegehung und Abschluss des Berufungsverfahrens ist dabei in Kauf zu nehmen.

5.2. Weiters geht der Verkehrsausschuss davon aus, dass die Führerscheinbehörden für die Absolvierung der Maßnahmen im Rahmen des Vormerksystems eine **angemessene Frist** setzen werden. Die betroffenen Personen sollen von der Möglichkeit, zwischen mehreren anbietenden Institutionen wählen zu können, Gebrauch machen können und nicht aufgrund von zu knapp bemessenen Fristen auf den Kurs einer bestimmten Institution eingeschränkt werden. Auch diese Vorgabe ist bei der Setzung von Fristen zu beachten.

Stufe	DELIKTT	Maßnahme
1	Lenken eines Kfz mit $\geq 0,5\%$ gem § 14/8 FSG	Nachschulung gem FSG-NV
1	Lenken Kfz der Klasse C (7,5t) mit $> 0,1\%$ gem § 20/5 FSG	Nachschulung gem FSG-NV
1	Lenken Kfz der Klasse D mit $> 0,1\%$ gem § 21/3 FSG	Nachschulung gem FSG-NV
1	Sicherheitsabstand gemessen mit technischen Messgeräten 0,2 – 0,39 sek gem § 18/1 StVO	Nachschulung gem FSG-NV
2	Vorrangverletzung durch Nicht-Beachtung „HALT“ bei Nötigung anderer Lenker gem § 19/7 iVm 4 StVO	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
2	Rotlichtverstoß bei Nötigung anderer Lenker gem § 38/5 StVO	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
2	Missachtung Kindersicherung gem § 106/ 1a oder 1b KFG	Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
2	Gefährdung von Fußgängern gem § 9/2 od 38/4 3.S StVO	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
2	Übersetzung der Eisenbahnkreuzung wenn Anhalten auf dieser erforderlich werden könnte; Schranken unbefugt zu betätigen oder zu umfahren; Missachtung Lichtzeichen vor Kreuzungen gem § 16/2 lit e, lit f oder § 19/1 1.S EisenbahnkreuzungsVO	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder
3	Lenken eines Kfz bei Vorliegen technischer Mängel, sofern dies auffallen hätte müssen gem § 102/1 KFG	Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV
3	Lenken eines Kfz bei nicht entsprechend gesicherter Beladung, sofern dies auffallen hätte müssen gem § 102/1 KFG	Ladungssicherungs- seminar
3	Missachtung Beschränkungen für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern in Tunnel gem VO, BGBI II 395/2001	Ladungssicherungs- seminar
3	Missachtung Fahrverbot für Kfz mit gefährlichen Gütern gem § 52 lit a Z 7e StVO in Tunnelanlagen	Ladungssicherungs- seminar
4	Befahren des Pannenstreifens mit mehrspurigen Kfz auf Autobahnen und Behinderung von Einsatzfz gem § 46/4 lit d StVO	Nachschulung gem FSG-NV

§ 31
Mopedausweis

Allgemeines:

Ausländische Mopedlenker, die jedenfalls das 16. Lebensjahr vollendet haben, dürfen daher in Österreich ein Moped auch ohne Mopedausweis lenken.

Unter diesen "ausländischen Mopedlenkern" sind nicht solche ohne österreichische Staatsbürgerschaft, sondern solche **ohne Hauptwohnsitz** im Bundesgebiet zu verstehen.

Weiters darf darauf aufmerksam gemacht werden, dass seit 1. Juli 2004 auch in Italien die Mopedausspflicht für Mopeds und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge eingeführt wurde. Ob die österreichischen Mopedausweise in Italien anerkannt werden, muss noch mit den italienischen Behörden geklärt werden. Vorerst sollte jedoch davon ausgegangen werden, dass eine solche Anerkennung nicht gegeben ist.

Zu Abs. 1: Theoretische Ausbildung für den Erwerb des Mopedausweises

Durch die 5. FSG-Novelle wird in § 31 Abs. 1 Z 2 FSG als Voraussetzung für den Erwerb eines Mopedausweises die Absolvierung einer theoretischen Ausbildung im Ausmaß von acht Unterrichtseinheiten normiert. Gleichzeitig entfällt das Erfordernis der verkehrspsychologischen Untersuchung gemäß § 31 Abs. 3 Z 1 FSG für jene Personen, die bereits vor der Vollendung des 16. Lebensjahres einen Mopedausweis erwerben wollen. Diese Regelung tritt mit 1. Oktober 2002 in Kraft.

Dazu wird Folgendes klargestellt:

- 1) Im Rahmen der theoretischen Ausbildung im Ausmaß von acht Unterrichtseinheiten sind folgende Lehrinhalte zu vermitteln:

Minuten	Lehrinhalt
50	Einführungsphase, Verkehrsraum
50	Partnerkunde
50	Bewegen im Verkehrsraum
100	Verhaltensvorschriften in besonderen Verkehrsräumen (Vorrang,...)
50	Wahl der Fahrgeschwindigkeit
25	Verkehrsunfall
50	Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit
25	Personenbeförderung

- 2) Die gemäß § 12 FSG-Durchführungsverordnung iVm § 36 Abs. 1 Z. 1 lit. b FSG genannten Institutionen sind nach dem Wortlaut dieser Bestimmungen zur Ausstellung von Mopedausweisen ermächtigt. Da diese Ermächtigung auch die Überprüfung der dazu erforderlichen Voraussetzungen umfasst, waren die ermächtigten Institutionen bislang auch zur Abnahme der Mopedprüfungen zuständig. Mit 1. Oktober 2002 kommt als zusätzliche Voraussetzung nunmehr die Absolvierung einer acht Unterrichtseinheiten umfassenden theoretischen Ausbildung hinzu. Diese Ausbildung ist ebenfalls von den im § 12 der FSG-Durchführungsverordnung genannten Institutionen durchzuführen. § 108 Abs. 1 KFG 1967 ist auf diesen Fall nicht anzuwenden, da diese Bestimmung ausschließlich auf die Erteilung von Lenkberechtigungen beschränkt ist. Außerdem bestehen auch keine fachlichen Bedenken, da sich die detailliert durch die Fahrprüfungsverordnung vorgegebenen Inhalte für die Fahrprüfung (die sich auf Anhang II der Richtlinie 91/439/EWG des Rates stützen) ebenfalls nur auf Lenkberechtigungen beziehen. Die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben hinsichtlich der Anforderungen an die Fahrprüfung (und damit in weiterer Folge an die Ausbildung) beziehen sich nicht auf das Lenken von Motorfahrrädern. Diese sind vom Gemeinschaftsrecht generell ausgenommen.
- 3) Sofern die Ausbildung für den Erwerb des Mopedausweises von Fahrschulen durchgeführt wird, ist nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie nichts dagegen einzuwenden, wenn diese Kandidaten an demselben Theoriekurs teilnehmen wie Kandidaten, die für den Erwerb einer Lenkberechtigung ausgebildet werden, sofern es sich um jene Kursteile handelt, in denen die unter 1) genannten Ausbildungsinhalte vermittelt werden.

- 4) Gemäß § 31 Abs. 1 Z 2 sowie gemäß § 31 Abs. 3a Z 1 FSG wird eine theoretische Schulung im Ausmaß von acht Unterrichtseinheiten sowohl für den Erwerb eines Mopedausweises für das Lenken von Mopeds als auch für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge vorgeschrieben. Da inhaltlich zwischen diesen beiden Ausbildungen keine gravierenden Unterschiede bestehen, ist bei Personen, die die theoretische Ausbildung bereits im Rahmen des Erwerbs des Mopedausweises für Mopeds absolviert haben, von einer nochmaligen Absolvierung dieser Ausbildung abzusehen, wenn sie in weiterer Folge einen Mopedausweis für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge erwerben wollen.
- 5) Mit Erlass GZ. 179.619/39-I/7/92 vom 4. November 1992 wurde die Ablegung der Mopedprüfung bereits frühestens sechs Monate vor Vollendung des 16. Lebensjahres für zulässig erklärt; darüber hinaus können Bewerber, die an der unverbindlichen Übung „Vorbereitung zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr“ teilgenommen haben, die Prüfung am Ende des Schuljahres in der Schule bei einem zur Abnahme der Prüfung befugten Lehrer ablegen, unabhängig davon, wann sie das 16. Lebensjahr vollenden werden. Die Ausfolgung des Mopedausweises darf unabhängig davon jedenfalls erst mit dem 16. Geburtstag erfolgen. Diese Regelung ist durch das Inkrafttreten des Führerscheingesetzes unberührt geblieben und gilt auch für die Fälle des § 31 Abs. 2 und 3 FSG (Mopedausweis ab dem vollendeten 15. Lebensjahr). Diesfalls darf die Prüfung frühestens sechs Monate vor Vollendung des 15. Lebensjahres absolviert werden.

Zu Abs. 2 und 3 (7. FSG-Novelle):

Mit der 7. FSG-Novelle zum FSG wurde für Moped 15 eine praktische Schulung von sechs Unterrichtseinheiten eingeführt. Die Novelle wurde am 1. April 2005 im Bundesgesetzblatt kundgemacht (Teil I Nr. 15/2005) und ist am 2. April 2005, in Kraft getreten.

Hinsichtlich dieser Änderungen werden folgende Klarstellungen getroffen:

1. Für die Ausstellung eines **Mopedausweises ab 15 für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge** wäre streng nach dem Wortlaut des FSG (Verweis in § 1 Abs. 6 Z 3 in Verbindung mit § 31 Abs. 3a) eine praktische Schulung im Ausmaß von **sechs Unterrichtseinheiten zweimal** erforderlich (einmal für Mopeds und einmal für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge – jeweils auf dem betreffenden Fahrzeug). Dies wäre in Zusammenhang mit § 1 Abs. 6 zweiter Satz, wonach ein Mopedausweis für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge auch zum Lenken von Mopeds berechtigt, zwar konsequent, jedoch ist festzuhalten, dass die letztgenannte Bestimmung ihren Anwendungsbereich für die rechtliche Situation nach den neuen Bestimmungen fast vollständig verloren hat, da die Anforderungen an die Lenkerausbildung nunmehr gleich sind.

1.1. Wenn ein Jugendlicher nun beabsichtigt, ausschließlich vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge zu lenken, ist nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie insofern eine sachgerechte Lösung anzustreben, als § 1 Abs. 6 zweiter Satz FSG im Hinblick auf die oa. geänderten Verhältnisse anders interpretiert werden sollte, da davon auszugehen ist, dass diese Bestimmung nur mehr für Mopedausweise von Bedeutung ist, die vor dem 2. April 2005 ausgestellt wurden. Entsprechend der nunmehr geltenden Regelung ist es zu ermöglichen, den Mopedausweis ausschließlich auf das Lenken von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen einzuschränken. **Diese Personen sind demnach zur Absolvierung von nur einer Schulung auf einem vierrädrigen Leichtkraftfahrzeug verpflichtet, der mit dem Hinweis „vierrädriges Leichtkraftfahrzeug“ gekennzeichnete Mopedausweis soll zusätzlich auf Seite 1 den Vermerk „gilt bis 16 nicht für Mopeds“ enthalten.**

1.2. Es gibt somit im Hinblick auf die praktische Ausbildung von 15-jährigen drei verschiedene Möglichkeiten:

1.2.1. Mopedausweis für einspurige Fahrzeuge (Moped): 6 Unterrichtseinheiten auf einem Moped (Mopedausweis ohne zusätzliche Vermerke).

1.2.2. Mopedausweis für einspurige Fahrzeuge (Moped) und für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge: 6 Unterrichtseinheiten auf einem Moped und 6 Unterrichtseinheiten auf einem vierrädrigen Leichtkraftfahrzeug (darunter fallen auch kleine Quads) (Mopedausweis mit Vermerk „vierrädriges Leichtkraftfahrzeug“).

1.2.3. Mopedausweis nur für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge: 6 Unterrichtseinheiten auf einem vierrädrigen Leichtkraftfahrzeug (darunter fallen auch kleine Quads) (Mopedausweis mit Vermerk „vierrädriges Leichtkraftfahrzeug“ und Zusatz: „gilt bis 16 nicht für Mopeds“).

2. Ermächtigung zur Ausstellung von Mopedausweisen:

Der neue § 31 Abs. 3 enthält für die Fahrschulen und Autofahrerclubs eine gesetzliche Verpflichtung, Mopedausweise ab dem vollendeten 15. Lebensjahr auszustellen. Diese Bestimmung ist im Hinblick auf die Notwendigkeit von Ermächtigungen für die ausstellenden Stellen gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 als ausreichend anzusehen. Da die Fahrschulen und Autofahrerclubs für die Ausstellung von Mopedausweisen für die betreffenden Fahrzeugarten bereits ermächtigt sind, ist eine neuerliche Ermächtigung (oder eine Ausdehnung der bestehenden Ermächtigung) nicht erforderlich.

3. Zu Abs. 3 Z 3 „der Erziehungsberechtigten“:

Die Bestätigung **eines** Erziehungsberechtigten ist - wie auch bisher - als ausreichend anzusehen.

4. Von einigen Fahrschulen wurden bereits vor Inkrafttreten der 7. FSG-Novelle diverse verkehrssicherheitsrelevante Veranstaltungen für junge Mopedlenker (zB „Moped Day“ etc.) abgehalten. Sofern solche Veranstaltung unter der Leitung eines Fahrlehrers vorgenommen wurden und die Inhalte jenen einer praktischen Ausbildung entsprochen haben, spricht nichts dagegen, die entsprechende Stundenzahl auf die mit der 7. FSG-Novelle vorgeschriebene Ausbildung anzurechnen, sodass nur mehr die auf sechs Unterrichtseinheiten fehlenden Stunden zu absolvieren sind.

5. Die Durchführung der praktischen Schulung für Moped 15 kann auch in Gruppen von mehreren Personen abgehalten werden, sofern für jeden Kandidaten ein eigenes Moped zur Verfügung steht. Es spricht nichts dagegen, wenn Kandidaten ihr Privatfahrzeug verwenden. Die Größe der Gruppe sollte aber pro Fahrlehrer bzw. Instruktor acht Personen nicht übersteigen. Die Fahrschulen sind berechtigt, die Ausbildung auch auf Straßen mit öffentlichem Verkehr durchzuführen. Derartige Ausfahrten dürfen allerdings nicht in der Gruppe stattfinden, sondern der Fahrlehrer darf die Kandidaten nur einzeln ausbilden. Dabei sind die Vorschriften betreffend Schulfahrten zu beachten.

Die Ausführungen des Punkt 5 gelten auch für die praktische Ausbildung auf vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen, wobei der Fahrlehrer auf einem beliebigen Fahrzeug begleiten kann.

6. Für den in Abs. 3 Z 2 genannten Nachweis der Fahrzeugbeherrschung ist auch eine Bestätigung zu erbringen, aus der nachvollzogen werden kann, dass die Fahrzeugbeherrschung gegenüber dem Fahrlehrer bzw. dem Instruktor (und vor allem welchen!) nachgewiesen wurde. Diese Bestätigung über die ausreichende Fahrzeugbeherrschung sollte sowohl vom Fahrlehrer/Instruktor als auch vom Kandidaten unterschrieben werden.

7. Für die Durchführung der praktischen Ausbildung bei Moped 15 an einem Außenkursort ist keine eigene Bewilligung erforderlich, da es sich dabei um keine Ausbildung zur Erlangung einer Lenkberechtigung handelt und somit nicht unter den Begriff „Fahrschulkurs“ zu subsumieren ist. Auch gelten die Vorgaben der KDV für Fahrschulkurse (zB. an einem Tag nicht mehr als 4 Unterrichtseinheiten Theorie und nicht mehr als 4 Unterrichtseinheiten Praxis) für diese Ausbildungen nicht.

zu Abs. 3a: Ausbildung für Lenker von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen

Die besondere Mopedausweispflicht in Verbindung mit einer obligatorischen theoretischen und praktischen Ausbildung für Lenker von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen wurde durch die Änderungen in § 1 Abs. 6, § 31 Abs. 3a und Abs. 6 Z 1, § 32 Abs. 2, § 36 Abs. 1, § 38 Abs. 1, § 40 Abs. 5a und § 43 Abs. 9 FSG im BGBl. I Nr. 25/2001 vom 30. März 2001 eingeführt und ist seit 1. Juli 2001 in Kraft.

Hinsichtlich dieser Änderungen werden folgende Klarstellungen getroffen:

1. In Punkt 7a (§ 36 Abs. 1 Z 1 lit. b) ist für die Ausstellung von Mopedausweise für die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge eine eigene Ermächtigung für geeignete Einrichtungen vorgesehen. Für die Ausstellung **dieser** Mopedausweise können die Ermächtigungen für die Ausstellung von Mopedausweisen für Mopeds nicht herangezogen werden, da es grundlegende Unterschiede für die Voraussetzungen beim Erwerb dieser beiden Arten von Mopedausweisen gibt. Insbesondere ist eine praktische Schulung durchzuführen, die von einigen derzeit für die Ausstellung von Mopedausweisen ermächtigten Institutionen nicht durchgeführt werden kann (z.B dem Jugendrotkreuz oder von Schulen). **Für die Ausstellung von Mopedausweisen für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge ist daher eine gesonderte Ermächtigung des Landeshauptmannes erforderlich.** Aus diesem Grund ist es auch nicht möglich, dass Mopedausweise für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, die gemäß der Übergangsbestimmung des § 40 Abs. 5a ausgestellt werden, von den bereits für die Ausstellung von Mopedausweisen für Mopeds ermächtigten Einrichtungen ausgestellt werden, auch wenn dies diesfalls keine praktische Ausbildung erforderlich ist und es sich rein um einen "Formalakt" handelt.
2. Bei der Ausstellung eines Mopedausweises für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge gemäß der Übergangsbestimmung des § 40 Abs. 5a sind an das "Glaubhaft machen" keine besonders hohen Anforderungen zu stellen, bestimmte Nachweise werden nicht gefordert. Als ausreichend ist jedenfalls anzuerkennen, wenn der Betreffende den Besitz eines derartigen Fahrzeuges mittels Zulassungsscheines nachweisen kann, oder wenn ein anderer Besitzer eines derartigen Leichtkraftfahrzeuges bestätigt, dass der Antragsteller dieses Fahrzeug gelenkt hat.

§ 32

**Verbot des Lenkens von Motorfahrrädern,
vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen oder
Invalidenkraftfahrzeugen**

zu Abs. 1:

Zwingende Anordnung eines Lenkverbotes bei Entziehung einer Lenkberechtigung aufgrund eines Alkoholdeliktes

Verkehrskontrollen haben ergeben, dass alkoholisierte Lenker in weit höherem Maße beim Lenken von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen anzutreffen sind, als bei sonstigen Kraftfahrzeugen. Aus diesem Grund werden die Bestimmungen des § 32 FSG über die Verhängung eines Lenkverbotes in Erinnerung gerufen und soll künftig eine konsequent strengere Vollziehung vorgenommen werden.

Bei Vorliegen einer bestimmten Tatsache gemäß § 7 Abs. 3 Z 1 FSG (Alkoholdelikte ab 0,8 Promille) ist daher jedenfalls mit der Entziehung einer Lenkberechtigung gleichzeitig auch ein Lenkverbot gemäß § 32 Abs 1 Z 1 FSG für Motorfahrräder, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge und Invalidenkraftfahrzeuge auszusprechen.

In allen anderen Fällen einer Entziehung der Lenkberechtigung aufgrund mangelnder Verkehrszuverlässigkeit ist zu beurteilen, ob und inwieweit die der Bestrafung zugrunde liegende Übertretung auch eine Verkehrsunzuverlässigkeit hinsichtlich des Lenkens eines Motorfahrrades, eines vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuges oder eines Invalidenfahrzeuges nach sich zieht. Erforderlichenfalls ist ebenfalls ein Lenkverbot gemäß § 32 Abs. 1 Z 1 FSG auszusprechen.

Hiervon unabhängig ist die allfällige Verhängung eines Lenkverbotes oder die Erteilung von Auflagen aufgrund mangelnder gesundheitlicher Eignung.

Anordnung von Nachschulung gegenüber Personen ohne Wohnsitz in Österreich

Es darf auf das Erkenntnis 2006/11/0259 des Verwaltungsgerichtshofes vom 15.5.2007 hingewiesen werden. Darin wurde ausgesprochen, dass im Falle der Verhängung eines Lenkverbotes gegenüber einer Person ohne Wohnsitz in Österreich gemäß § 30 Abs. 1 FSG bloß diese Maßnahme, nicht aber weitere in § 24 FSG genannte Maßnahmen zulässig sind. Insbesondere die Anordnung einer Nachschulung ist unzulässig. Damit wird die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits im Protokollerlass der FSG-Tagung vom 3.5.2007 vertretene Ansicht, nämlich solche Nachschulungsanordnungen restriktiv handzuhaben, noch verstärkt und derartige Anordnungen gänzlich für unzulässig erklärt. Es wird daher ersucht, künftig im Sinne dieser Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes vorzugehen und von der Anordnung einer Nachschulung (oder einer anderen Maßnahme) bei Verhängung eines Lenkverbotes für eine nicht in Österreich wohnhafte Person gänzlich abzusehen.

§ 33
Internationale
Führerscheine

Allgemeines:

Von der Österreichischen Staatsdruckerei wurden zusätzlich zu den derzeit verwendeten Internationalen Führerscheinen gemäß dem Pariser Abkommen aus dem Jahr 1930 nunmehr Modelle aufgelegt, die den Bestimmungen des Genfer Abkommens aus dem Jahr 1949 und des Wiener Übereinkommens aus dem Jahr 1968 entsprechen.

Damit soll sichergestellt werden, dass jeweils jener Internationale Führerschein ausgestellt wird, der dem Abkommen entspricht, das zwischen Österreich und dem vom Antragsteller bereisten Staat in Geltung steht.

In der Beilage wird eine Aufstellung übermittelt, aus der zu entnehmen ist, welches Abkommen zwischen Österreich und den dort genannten Staaten jeweils in Geltung steht. Dabei handelt es sich ausschließlich um eine Liste der anzuwendenden Abkommen und besagt nicht, dass für jeden genannten Staat auch ein Internationaler Führerschein auszustellen ist. Der Vollständigkeit halber sind auch alle EWR-Staaten genannt, obwohl in diesen Fällen kein Internationaler Führerschein erforderlich ist. Aus diesem Grund wurden diese Staaten in Klammern () gesetzt.

Es darf überdies darauf hingewiesen werden, dass Staaten, die keine Vertragsparteien einer der genannten Abkommen sind, die Modelle des Internationalen Führerscheines nicht anerkennen müssen. Für das Lenken von Kraftfahrzeugen in diesen Staaten gelten ausschließlich die innerstaatlichen Vorschriften dieses Staates.

Beabsichtigt ein Lenker mehrere Staaten zu bereisen, die Vertragsparteien von verschiedenen Abkommen sind, ist jeweils nur ein Internationaler Führerschein auszustellen und zwar jener gemäß dem jüngsten der in Frage kommenden Abkommen (z.B. USA - Genfer Abkommen und Bahamas - Wiener Übereinkommen; diesfalls ist ein Internationaler Führerschein gemäß Wiener Übereinkommen auszustellen oder: Mexico - Pariser Übereinkommen und USA - Genfer Abkommen diesfalls ist das Genfer Abkommen maßgeblich). Ernsthafte Probleme sind bei dieser Vorgangsweise nicht zu befürchten, da der bislang ausgestellte Internationale Führerschein gemäß dem Pariser Übereinkommen im Großen und Ganzen akzeptiert wurde, obwohl er von den Modellen des Wiener Übereinkommens oder Genfer Abkommens erheblich abweicht. Hingegen sind die Modelle gemäß den beiden zuletzt genannten Abkommen inhaltlich und vom Aussehen her weitgehend ident.

Die neuen Modelle der Internationalen Führerscheine können direkt bei der Österreichischen Staatsdruckerei unter der LagerNr. 97 (Wiener Übereinkommen) sowie 96 (Genfer Abkommen) bezogen werden.

PARISER ÜBEREINKOMMEN 1930	GENFER ÜBEREINKOMMEN 1949	WIENER ÜBEREINKOMMEN 1968
	Albanien	
	Algerien	
	Argentinien	
	Australien	
	Ägypten	
	Bangladesch	
		Bahamas
		Bahrain
	Barbados	
		(Belgien)
	Benin	
		Bosnien Herzegowina
	Botswana	
		Brasilien
		Bulgarien
	Chile	
	China	
		Côte d' Ivoire
		(Deutschland)
		(Dänemark)
	Dominicanische Republik	
	Ecuador	
		Estland
	Fiji	
		(Finnland)
		(Frankreich)
		Georgien
	Ghana	
		(Griechenland)
		(Großbritannien)
	Guatemala	
		Guyana
	Haiti	
	Island	
	Indien	
Indonesien		
		Iran
		(Irland)
		Israel
		(Italien)
	Jamaica	
	Japan	
	Jordanien	
		Jugoslawien
	Kambodscha	

Kolumbien	Kanada Kongo Korea	Kasachstan Kongo Demokr. Rep. Kroatien Kuba Kuwait
-----------	------------------------------	--

PARISER ÜBEREINKOMMEN 1930	GENFER ÜBEREINKOMMEN 1949	WIENER ÜBEREINKOMMEN 1968
(Liechtenstein)	Kirgistan Laos Lesotho Libanon	Lettland
Mexico	Madagaskar Malawi Mali Malaysia Malta	Litauen (Luxemburg)
Panama	Namibia (Niederlande) Neuseeland Papua Neu Guinea Paraguay Peru (Portugal) Rwanda Sierra Leone Singapur (Spanien) Sri Lanka	Marokko Mazedonien Monaco Moldawien (Moldau) Mongolei Niger (Norwegen) Pakistan Philippinen Polen Rumänien Russische Föderation San Marino (Schweden) Schweiz Senegal Seychellen Slowakei Slowenien

	Syrien Arab.Republik Thailand Togo Trinidad und Tobago	Südafrika Tadschikistan
PARISER ÜBEREINKOMMEN 1930	GENFER ABKOMMEN 1949	WIENER ÜBEREINKOMMEN 1968
	Tunesien Türkei Uganda USA Vatikan Venezuela Zypern	Tschechische Republik Turkmenistan Ukraine Ungarn Uruguay Uzbekistan Weissrussland Zentralafrikanische Republik Zimbabwe

II. zu Abs. 1:

Zur Frage, ob auch Besitzern eines ausländischen Führerscheines aufgrund dieses Dokumentes ein internationaler Führerschein auszustellen ist, wird festgestellt, dass § 33 Abs. 1 keine Einschränkung auf österreichische Führerscheine enthält.

Besitzern von ausländischen EWR-Führerscheinen ist daher, aufgrund des Entfalls der Umschreibeverpflichtung, ein internationaler Führerschein auszustellen, unabhängig davon, ob der Betreffende seinen Hauptwohnsitz in Österreich hat oder nicht.

Besitzern von ausländischen Nicht-EWR-Führerscheinen, die keinen Hauptwohnsitz in Österreich haben, ist ebenfalls ein internationaler Führerschein auszustellen, sofern der betreffende Staat Vertragspartei des Wiener Abkommens, des Genfer Übereinkommens oder des Pariser Abkommens ist. Hat der Besitzer des ausländischen Nicht-EWR-Führerscheines in Österreich einen Hauptwohnsitz begründet, ist ein internationaler Führerschein auszustellen, solange der zugrundeliegende nationale Führerschein gemäß § 23 Abs. 1 Gültigkeit besitzt (sechs Monate nach Begründung des Hauptwohnsitzes bzw. bis zu ein Jahr bei Verlängerung aus beruflichen Gründen oder zu Ausbildungszwecken). Auch in diesem Fall muss der betreffende Staat Vertragspartei eines der genannten internationalen Abkommen sein.

zu Abs. 2.: Ermächtigung zur Ausstellung internationaler Führerscheine:

In letzter Zeit gibt es Berichte, dass dubiose Einzelpersonen oder Organisationen einen internationalen Führerschein via Internet zu hohen Preisen anbieten, ohne zur Ausstellung berechtigt zu sein. Um eine eventuelle Überprüfung von in Österreich verwendeten internationalen Führerscheinen zu erleichtern, wird in der Beilage eine vom ECE-Büro der Vereinten Nationen zusammengestellte Liste jener ausländischen Institutionen, die berechtigt sind, internationale Führerscheine auszustellen, zur gefälligen Kenntnis angeschlossen.

§ 34

Sachverständige

zu Abs. 1:

Verkehrsmedizinische Schulung durch BM für Landesverteidigung:

Verkehrsmedizinische Schulungen gemäß § 22 Abs. 2 FSG-GV werden auch vom Bundesministerium für Landesverteidigung durchgeführt. In der Anlage wird ein Muster der Bestätigung, die Ärzten, die diese Schulung besucht haben, ausgestellt wird, angeschlossen. Auf Grund einer solchen Bestätigung sind Ärzte berechtigt, bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen, gemäß § 34 FSG die Bestellung zum sachverständigen Arzt zu beantragen.

Des Weiteren ist ein Muster der Bestätigung über den Besitz einer Heereslenkberechtigung angeschlossen. Jedem Besitzer einer Lenkberechtigung für die Klasse C sind in den Führerschein sowohl die Unterkasse C1 als auch die nationalen Klassen F und G einzutragen sind. (siehe auch Anordnung zu §§ 8, 22 und 40 und Anlage)

Die Bestellung eines Amtsarztes zum sachverständigen Arzt gemäß § 34 FSG an der Stelle, an dem der Arzt in seiner Funktion als Amtsarzt tätig wird (Dienststelle), ist nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie nur mit Zustimmung der Dienstbehörde zulässig.

Nach Mitteilung des Bundesministeriums für Landesverteidigung dürfen militärische Einrichtungen nicht für Sachverständigentätigkeiten in anderen Führerscheinangelegenheiten als solchen für Heereslenkberechtigungen verwendet werden. Eine Bestellung von sachverständigen Ärzten an einem Dienstort oder Berufssitz, der eine militärische Einrichtung darstellt, ist daher nicht vorzunehmen.

§ 35

Behörden und Organe

zu Abs. 1:

Der Bestimmung des § 123 Abs. 1 KFG 1967, wonach bei Bescheiden, in denen für die Dauer von mindestens fünf Jahren eine Lenkberechtigung entzogen wird, oder das Recht von einem ausländischen Führerschein Gebrauch zu machen, aberkannt wird, über Berufungen in zweiter Instanz die unabhängigen Verwaltungssenate entscheiden, ist durch § 35 FSG materiell derogiert worden und daher ist diese Bestimmung nicht mehr anzuwenden.

§ 36

Sonstige Zuständigkeiten

zu Abs. 1:

1. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stellt aus gegebenem Anlass klar, dass jede Fahrschule, die gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a FSG als Prüfungsstelle ermächtigt ist, alle Voraussetzungen - insbesondere in edv-mäßiger Hinsicht - erfüllen muss, um eine reibungslose Abhaltung der theoretischen Computerprüfung zu Gewähr leisten.
2. Die Prüfungssoftware inklusive Verwaltungsprogramm wurde in Zusammenarbeit des Fachverbandes der Fahrschulen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erarbeitet und den Behörden sowie den Prüfungsstellen zur Verfügung gestellt. Die Funktionalität dieser Software ist einwandfrei Gewähr leistet, wie der bisherige Einsatz gezeigt hat. Um eine korrekte Bedienung des Programmes bzw. des Gerätes zu ermöglichen, wurde auch ein Benutzerhandbuch erarbeitet und den Prüfstellen und Behörden zur Verfügung gestellt.
3. Hilfeleistungen durch die Entwicklungsfirma (telefonisch oder vor Ort) waren bislang nicht auf Programmfehler, sondern auf Handlingfehler (des Fahrschulpersonals oder der Aufsichtsperson) zurückzuführen. Kosten, die durch Arbeiten auf Grund von Fehlern beim Handling des Prüfprogrammes oder des Prüfcomputers bedingt sind, können jedoch nicht dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angelastet werden und auch nicht vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie getragen werden. Auch können diese Leistungen von der Entwicklungsfirma nicht kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Diese Kosten sind von der jeweiligen Prüfungsstelle im Rahmen ihrer Verpflichtung, eine ausreichende edv-mäßige Ausstattung zur Abhaltung von theoretischen Fahrprüfungen zu Gewähr leisten, zu tragen.
4. Wurden die Kosten (Ersatz für das Einschreiten der Entwicklungsfirma) durch ein Fehlverhalten der Aufsichtsperson bei der Prüfung verursacht, so ist dies der Behörde zuzurechnen, die erforderlichenfalls diese Kosten zu ersetzen hat.
5. Wird daher in Zukunft auf die Hilfe der Entwicklungsfirma zurückgegriffen, so ist hiermit klargestellt, dass diese Leistung vom Verursacher auch zu bezahlen ist.
6. Wie anlässlich der Fahrschultagung 2000 in Bad St. Leonhard erörtert, dürfte es äußerst zweckmäßig sein, wenn – so wie bereits in einigen Ländern der Fall – in jedem Land eine „Hotline“ eingerichtet wird, damit die Aufsichtspersonen vor Ort von edv-kundigen Experten des Landes, die auch mit dem Benutzerhandbuch vertraut sind, Auskünfte einholen können. Eine Befassung der Entwicklungsfirma sollte nur das äußerste Mittel darstellen.
7. Weiters wird angeregt, Schulungen für die Aufsichtspersonen anzubieten und sicherzustellen, dass diese über ihre Aufgaben ausreichend informiert sind und auch ausreichende Kenntnisse über das Benutzerhandbuch besitzen, damit in Zukunft Handlingfehler, die zu Problemen im Prüfungsablauf führen können, weitestgehend vermieden werden können.

§ 39

Vorläufige Abnahme
des Führerscheines

zu Abs. 1: Alkoholgehalt

Gem. § 39 Abs. 1 FSG ist einem Lenker mit einem Alkoholgehalt von 0,8 Promille oder mehr der Führerschein auf jeden Fall abzunehmen ist (arg.: „wenn er ein Kraftfahrzeug gelenkt **hat**“). Die frühere Judikatur des VwGH, wonach bei Vorliegen eines Alkoholdeliktes der Führerschein nicht abzunehmen ist, wenn sichergestellt ist, dass der betreffende Lenker kein Kraftfahrzeug mehr lenken wird, ist daher auf Grund der Formulierung des § 39 Abs. 1 FSG obsolet geworden.

§ 40

Bisher erworbene Rechte und Umtausch von Führerscheinen in Führerscheine nach dem FSG

zu Abs. 2: Ausdehnung von der Lenkerberechtigung der Gruppe AL auf die Lenkberechtigung der Klasse A:

Eine uneingeschränkte Lenkberechtigung für die Klasse A ist entweder zwei Jahre nach Erteilung der Lenkberechtigung für die Vorstufe der Klasse A oder zwei Jahre nach Erteilung der Lenkerberechtigung für die Untergruppe AL nur nach Ablegung einer praktischen Fahrprüfung für die Klasse A zu erteilen.

Konkret bedeutet das, dass man entweder den Führerschein AL auf die Vorstufe A umschreiben lässt, zwei Jahre wartet und dann ohne praktische Fahrprüfung die Lenkberechtigung für die Klasse A erhält oder eben zwei Jahre nach Erteilung der Lenkberechtigung für die Untergruppe AL eine praktische Fahrprüfung ablegt und daraufhin eine uneingeschränkte Lenkberechtigung für die Klasse A erhält.

Es ist auf Grund dieser Rechtslage ausgeschlossen, dass jemand zwei Jahre nach Erteilung der Lenkerberechtigung für die Untergruppe AL (alt) automatisch die Lenkberechtigung für die Klasse A (neu) erlangt. Der Grund dafür ist, dass die seinerzeit abgelegte Lenkerprüfung für die Gruppe AL nicht der von der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein normierten Fahrprüfung für die Klasse A entspricht (früher keine Mindestfahrzeit sowie keine exakte Festlegung der Fahrübungen - nach FSG der Richtlinie entsprechend Mindestfahrzeit 25 Minuten, Festlegung bestimmter Fahrübungen).

zu Abs. 5:

I. Lenkberechtigung Gruppe C, ärztliche Untersuchung:

Die in § 40 Abs. 5 FSG genannte Wortfolge „Besitzer einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C“ bezieht sich auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des FSG (1. November 1997). § 40 Abs. 5 erster Satz FSG ist daher generell auf alle Personen anzuwenden, die sich zu diesem Zeitpunkt im Besitz einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C befunden haben und speziell auch auf jene, denen auf Grund der Lenkerberechtigung für die Gruppe C nunmehr ein Führerschein nach FSG ausgestellt wurde. Diesen Personen muss daher ebenfalls eine Frist von 36 Monaten ab Vollendung des 45. Lebensjahres zur Durchführung der ärztlichen Untersuchung offen stehen. Im Führerschein ist daher die Befristung mit dem 48. Geburtstag einzutragen.

II. 36-monatige Frist:

Durch die 2. FSG- Novelle wurde die Frist für die Durchführung der ersten Wiederholungs-untersuchung für Besitzer der Lenkberechtigung für die Klasse C von 12 auf 36 Monate verlängert, d.h. dass die Frist vor der Novellierung mit 31. Oktober 1998 abgelaufen wäre, nunmehr aber erst mit 31. Oktober 2000 abläuft. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist die 36-monatige Frist ab 1. November 1997 zu berechnen, da durch die 2. FSG-Novelle die Wortfolge „nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes“ unverändert beibehalten wurde und sich daher gleichermaßen vor und nach der Novelle auf das Inkrafttreten der Stammfassung bezieht.

Der gegenteiligen Ansicht, wonach durch die Änderung von Teilen des § 40 Abs. 5 FSG der gesamte § 40 Abs. 5 FSG als novelliert gilt und daher die Frist von 36 Monaten erst ab Inkrafttreten der 2. FSG-Novelle (mit 22. Juli 1998) zu berechnen ist, ist bei gesetzeskonformer Interpretation des Gesetzes nicht zu folgen. Dem Willen des Gesetzgebers entsprechend soll nur die Frist von 12 auf 36 Monate erstreckt werden, der Rest der Bestimmung hingegen unverändert bleiben. Hätte der Gesetzgeber anderes gewollt, hätte er dies klarstellen müssen. Darüberhinaus hätte die Wortfolge „nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes“ entfallen oder zumindest abgeändert werden müssen.

Zu Abs. 8: Antrag auf Erteilung einer Lenkberechtigung

Bei den Behörden häufen sich Anträge auf Erteilung einer Lenkberechtigung von Personen, die das für die Erteilung erforderliche Mindestalter noch nicht erreicht haben mit der Absicht, durch die Antragstellung vor dem 1.Jänner 2003 die Mehrphasenausbildung zu umgehen.

Die Ausbildung in der Fahrschule darf jedoch gemäß § 108 Abs. 2 zweiter Satz KFG 1967 frühestens sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters begonnen werden. Es besteht daher auch kein Grund, den Antrag auf Erteilung der Lenkberechtigung zu einem Zeitpunkt zu stellen, zu dem eine Fahrschulausbildung noch gar nicht zulässig ist. Anträge auf Erteilung der Lenkberechtigung gemäß § 40 Abs. 8 FSG dürfen daher frühestens sechs Monate vor Erreichen des für die Erteilung der Lenkberechtigung erforderlichen Mindestalters eingebracht werden. Früher eingebrachte Anträge sind zurückzuweisen.

§ 41 FSG
Übergangsbestimmungen

zu Abs. 2: Ermächtigung

An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde die Frage herangetragen, wie Einrichtungen, die auf Grund der früher geltenden Bestimmungen des KFG für die Ausübung bestimmter Tätigkeiten ermächtigt worden sind (wie z.B. Ermächtigung zur Ausstellung von Mopedausweisen, Ermächtigung zur Ausstellung von internationalen Führerscheinen, Ermächtigung zur Durchführung von Nachschulungskursen für Probeführerscheinbesitzer) nunmehr im Lichte der Übergangsbestimmung des § 41 Abs. 2 FSG vorzugehen hätten. Es wurde die Ansicht vertreten, dass diese Einrichtungen bis spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten des FSG einen Antrag auf Erteilung einer Ermächtigung gemäß § 36 FSG einbringen müssten und diese würden dann bis längstens 1. November 1999 als ermächtigte Einrichtungen im Sinne des FSG gelten.

Dazu wird folgende Klarstellung getroffen:

Gemäß § 41 Abs. 2 FSG dürfen jene Einrichtungen, die vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes Aufgaben erfüllt haben, für die nunmehr eine Ermächtigung nach § 36 erforderlich ist, diese nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes während längstens 24 Monaten weiter ausüben. Sie gelten bis längstens 1. November 1999 als ermächtigte Einrichtungen im Sinne dieses Bundesgesetzes, wenn sie binnen zwölf Monaten nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes einen Antrag auf Erteilung einer Ermächtigung gemäß § 36 bei der zuständigen Behörde eingebracht haben.

Aus dem Wortlaut dieser Bestimmungen - „Aufgaben erfüllt haben, für die nunmehr eine Ermächtigung nach FSG erforderlich“ - folgt, dass diese Übergangsbestimmung nicht auf alle Einrichtungen abzielt, für die gemäß § 36 FSG eine Ermächtigung erforderlich ist, sondern lediglich auf diejenigen Einrichtungen, die bestimmte Aufgaben erfüllt haben, für die gemäß den Bestimmungen des KFG 1967 keine Ermächtigung vorgesehen war. Insbesondere aus dem Wort „nunmehr“ ergibt sich, dass eben laut FSG die Erfüllung bestimmter Aufgaben nur nach erteilter Ermächtigung möglich ist. Bisher (gemäß KFG) waren für diese bestimmten Aufgaben keine Ermächtigungen vorgesehen, nunmehr (gemäß FSG) sind aber Ermächtigungen erforderlich.

Diese Ansicht wird auch durch die Erläuterungen zu dieser Bestimmung gestützt, wo ausgeführt ist, dass § 41 Abs. 2 FSG die Übergangsbestimmung für diejenigen Einrichtungen enthält, die bisher schon bestimmte Aufgaben erfüllt haben und nunmehr dafür eine Ermächtigung gemäß dem FSG benötigen.

Hätte man mit dieser Bestimmung auch andere Einrichtungen erfassen wollen, die bereits nach KFG für bestimmte Tätigkeiten ermächtigt sind, so wäre wohl eine andere Formulierung gewählt worden.

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist somit die Übergangsbestimmung des § 41 Abs. 2 FSG auf Einrichtungen, die bereits nach den Bestimmungen des KFG vom Landeshauptmann oder vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermächtigt worden sind, nicht anwendbar. Diese ermächtigten Stellen dürfen daher ihre Ermächtigung auch weiterhin ausüben. Zwar fehlt eine ausdrückliche Übergangsvorschrift für diese Stellen, jedoch ist davon auszugehen, dass diese KFG-Ermächtigungen voll in das Regime des FSG übernommen worden sind.

Dafür spricht auch, dass die Anforderungen z.B. für die Ausstellung von Mopedausweisen oder Ausstellung von internationalen Führerscheinen sowie von Nachschulungskursen für Probeführerscheinbesitzer inhaltlich unverändert geblieben sind. Es wurden keinerlei Änderungen im Bereich der Ermächtigungsvoraussetzungen vorgenommen. So wurden z.B. die Bestimmungen über den Mopedausweis inhaltlich unverändert aus der KDV in die §§ 10-13 der FSG-DV übernommen.

Daraus ergibt sich folgende Vorgangsweise:

Jene Einrichtungen, die bereits auf Grund einer Ermächtigung gemäß KFG 1967 tätig waren, dürfen von dieser Ermächtigung weiter Gebrauch machen. Diese Einrichtungen müssen nicht binnen 12 Monaten nach Inkrafttreten des FSG einen Antrag auf Erteilung der Ermächtigung gemäß § 36 FSG einbringen.

Haben solche Einrichtungen, die bereits nach KFG ermächtigt sind, dennoch einen Antrag gemäß § 36 FSG eingebracht, so kann über diesen entschieden und eine entsprechende Ermächtigung gemäß § 36 FSG erteilt werden, wobei auf diese neue Ermächtigung aber die Befristung des § 41 Abs. 2 2. Satz FSG (bis längstens 1. November 1999) nicht anzuwenden ist.

Streben die Einrichtungen, die bereits nach KFG ermächtigt sind, eine Änderung oder Ausdehnung der Ermächtigung an, so ist ein solcher Antrag gemäß § 36 FSG zu behandeln.

ANHANG

Durchführungserlass zur FSG-VBV

I. Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr darf zu der am 19. Februar 1999 im Bundesgesetzblatt (BGBI. II Nr. 54/1999) kundgemachten Verordnung über die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (FSG-VBV) Folgendes mitteilen:

- 1.1 Ziel dieses neuen Modells ist es, das Risiko und die Gefährdung, die von Fahranfängern ausgeht, besser in den Griff zu bekommen. Das vorliegende Modell der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B beinhaltet eine länger dauernde, intensivere Ausbildung, bei der der Schwerpunkt auf der praktischen Ausbildung liegt. Dadurch soll erreicht werden, dass sich derart ausgebildete Jugendliche am Beginn ihrer Fahrerkarriere sicherer im Verkehr bewegen, als herkömmlich ausgebildete Lenker. Als Anreiz für den Führerscheinwerber, sich dieser Ausbildung zu unterziehen, ist es möglich eine Lenkberechtigung für die Klasse B schon ab dem vollendeten 17. Lebensjahr zu erwerben. Diese ist allerdings nur innerhalb Österreichs gültig.
- 1.2 Die Umfang der Ausbildung ist mit 60 Unterrichtseinheiten ident wie bei der herkömmlichen Ausbildung, nur wurde durch eine andere Verteilung auf die Besonderheiten der Ausbildung für die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B Bedacht genommen. Gibt es bei der herkömmlichen Ausbildung 40 Unterrichtseinheiten Theorie und 20 praktische Fahrstunden, so sind bei diesem Modell 43 theoretische und 17 praktische Unterrichtseinheiten zu absolvieren, wobei die vorgeschriebenen 6 Unterrichtseinheiten für das individuelle Gespräch nach Absolvierung einer begleitenden Schulung zur theoretischen Ausbildung zugezählt werden. Dass die praktischen Fahrstunden anstatt bisher mit 20 Unterrichtseinheiten nunmehr mit bloß 17 Unterrichtseinheiten festgesetzt sind, ist sachlich gerechtfertigt, da durch die Durchführung von Ausbildungsfahrten von mindestens 3000km eine ausreichende Fahrpraxis erworben werden sollte.
- 1.3 Die in der FSG-VBV vorgeschriebene Ausbildung stellt ein abgeschlossenes System dar, eine Anrechnung von anderen absolvierten Ausbildungen für diese Ausbildung ist daher grundsätzlich nicht möglich. Hat jedoch ein Führerscheinwerber die Ausbildung gemäß § 122b KFG 1965 begonnen und bereits die Vollausbildung in der Fahrschule absolviert, so ist ihm diese im Fall eines Umstieges auf das vorliegende Modell als Schulung gemäß § 2 FSG-VBV anzuerkennen und von der Fahrschule auf dem Formular gemäß Anlage 2 zu bestätigen, wenn die Absolvierung nicht länger als 18 Monate zurückliegt. Die beiden begleitenden Schulungen, die Ausbildungsfahrten von mindestens 3000km sowie die Perfektionsschulung sind aber jedenfalls durchzuführen.
Weiters wird festgestellt, dass bei Bewerbern um eine vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B, die bereits im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse F sind, die im Rahmen des Erwerbes dieser Lenkberechtigung absolvierte Ausbildung als Schulung gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 FSG-VBV angerechnet werden kann. Die praktische Schulung in der Dauer von zwölf Unterrichtseinheiten gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 FSG-VBV ist jedoch erforderlich.
- 1.4 Im FSG wird für den Beginn der Ausbildung und den Erwerb der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B nur ein Mindestalter normiert. Ein zeitliches Limit, wann diese Ausbildung abgeschlossen sein muss, bzw. wann spätestens zur Fahrprüfung angetreten werden muss, ist nicht vorgesehen, kann also auch nach dem vollendeten 18. Lebensjahr sein. Auch ein Beginn dieser Ausbildung nach dem vollendeten 18. Lebensjahr ist vom Gesetz oder der Verordnung nicht ausgeschlossen.

- 1.5 Wird die Ausbildung für die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B von einem zur Ausbildung für die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B berechtigten Fahr(schul)lehrer als privater Begleiter durchgeführt, ist bei der Durchführung der begleitenden Schulungen nicht noch zusätzlich ein weiterer Fahr(schul)lehrer erforderlich. Die erste theoretische Schulung sowie die theoretische Perfektionsschulung sind aber jedenfalls zu absolvieren. Sinnvoll ist es auch, im Rahmen der Perfektionsschulung gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 FSG-VBV den kompletten Prüfungsablauf in der Dauer von 25 Minuten zu simulieren. Die Bestätigung der Fahrschule über die absolvierten Schulungen (Anlage 2 zur FSG-VBV) ist aber jedenfalls erforderlich.
- 1.6 Nach Gesprächen mit der Europäischen Kommission betreffend richtige Eintragung der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B in den Führerschein darf Folgendes mitgeteilt werden:
Die Lenkberechtigung für die Klasse B ist unabhängig davon, ob es sich um eine vorgezogene Lenkberechtigung oder nicht handelt, gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 FSG-DV jedenfalls auf Seite 3 des Führerscheines in der Rubrik für die Klasse B einzutragen. Bei der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B handelt es sich um keine eigene Lenkberechtigungsklasse, sondern um eine Lenkberechtigung für die Klasse B, die lediglich früher erteilt wird; gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 FSG-DV wird auf Seite 6 des Führerscheines vermerkt, dass es sich bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres um eine vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B handelt.

1.7 Gebühren:

- a. Mit dem Antragsformular gemäß Anlage 1 werden gleichzeitig 2 (bzw. bei 2 Begleitern 3) Anträge gestellt. Folglich ist auch die Antragsgebühr in der Höhe von 2x (bzw. 3x) €13 in Form von Bundesstempelmarken einzuheben.
- b. Für die Bewilligung von Ausbildungsfahrten ist mangels einer besonderen Tarifpost eine Bundesverwaltungsabgabe in der Höhe von €6,50 gemäß der allgemeinen Tarifpost 1 der Bundesverwaltungsabgabenverordnung einzuheben. Eine analoge Anwendung der Tarifpost 355 (Bewilligung von Übungsfahrten) ist nicht möglich.
- c. Vergebührungs des Fahrtenprotokolls: Gemäß § 3 Abs. 2 FSG-VBV ist das Fahrtenprotokoll nach Durchführung der gesamten Ausbildung der Behörde vorzulegen. Dieses ist mit der Beilagengebühr in der Höhe von €3,60 pro Bogen (= 2 DIN A4 Blätter beidseitig beschrieben oder 4 Din A4 Seiten einseitig beschrieben) zu vergebühren.

II. *Zu den einzelnen Bestimmungen darf Folgendes bemerkt werden:*

Zu § 1:

Auf Grund der zahlreichen Besonderheiten dieses neuen Modells ist für den Antrag ein eigenes Formblatt erforderlich. Zu beachten ist, dass der Antrag auf die Bewilligung von Ausbildungsfahrten vom Begleiter zu stellen ist, während der Antrag auf Erteilung einer vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B vom Bewerber zu stellen ist. Eine gesonderte Bewilligung der Ausbildung für den Bewerber ist nicht erforderlich.

Dieses Formblatt gemäß Anlage 1 wird nicht als Drucksorte von der österreichischen Staatsdruckerei aufgelegt, sondern es können Kopien aus dem Bundesgesetzblatt bzw. dem Vorausexemplar verwendet werden. Über den Fachverband der Fahrschulen wird den einzelnen Fahrschulen ein Formblatt auf EDV-

Basis zur Verfügung gestellt. Auch ein Ausdruck eines solchen Formblattes kann zur Antragstellung verwendet werden.

Gemäß § 19 Abs. 3 Z 3 FSG müssen der oder die Begleiter in einem besonderen Naheverhältnis zum Bewerber stehen. Der Bewerber soll Vertrauen zum Begleiter haben und dieser soll positiven Einfluss auf ihn haben, da Jugendliche in diesem Alter erfahrungsgemäß sehr sensibel auf Erwachsene reagieren können. Deshalb wurde auch davon abgesehen, die Begleitung ausschließlich durch die Eltern durchführen zu lassen. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr ist es durchaus denkbar, dass ein Lehrherr mit seinem Lehrling Ausbildungsfahrten auf dem Weg vom Unternehmen zur jeweiligen Arbeitsstätte (Montage, etc....) durchführt.

Zu § 2:

Die theoretische und praktische Schulung orientiert sich weitgehend an der derzeit bereits in Anlage 10a und 10c zur KDV 1967 enthaltenen Ausbildung. Vor der Bewilligung zur Durchführung von Ausbildungsfahrten muss der Bewerber eine theoretische Schulung für jene Bereiche durchführen die zum Lenken von Kraftfahrzeugen unerlässlich sind. Die Anzahl der in Anlage 10a vorgesehenen Minuten für die einzelnen Abschnitte der Lehrinhalte sind nicht völlig ident mit der Dauer von 28 Unterrichtseinheiten. Diese sind von der ausbildenden Fahrschule auszugleichen. Im Zuge der praktischen Schulung in der Dauer von 12 Unterrichtseinheiten sollen dem Bewerber die grundsätzlichen Fähigkeiten zum Lenken von Kraftfahrzeugen vermittelt werden. Die Fahrlehrer oder Fahrschullehrer, die diese Schulung durchführen, müssen nicht gemäß § 7 geschult sein.

Abs. 3:

Mit dem gemäß Anlage 2 ausgefüllten Formular über die Absolvierung der Fahrschulausbildung kann die Bewilligung zur Durchführung von Ausbildungsfahrten von dem oder den Begleiter(n) beantragt werden.

Das Formular gemäß Anlage 2 ist darauf ausgerichtet, dass alle vier erforderlichen Bestätigungen auf einem Formblatt vorgenommen werden, es ist jedoch auch zulässig, die Bestätigungen auf mehreren Formblättern vorzunehmen.

Zu § 3:

Jede Durchführung von Ausbildungsfahrten ist in einem Protokoll gemäß Anlage 3 einzutragen. Dieses Protokoll ist bei der begleitenden Schulung dem Fahrlehrer vorzulegen, der anlässlich der Durchführung der Schulfahrt ein grobes Missverhältnis zwischen den im Protokoll eingetragenen Kilometern und dem Fahrkönnen des Bewerbers feststellen und darauf reagieren kann.

Dieses Protokoll ist überdies auch der Behörde vorzulegen um ihr die Möglichkeit zu geben, bei Bedarf nachzuprüfen, ob die durchgeführte Ausbildung annähernd den Vorgaben der Verordnung entspricht. Diese Vorlageverpflichtung soll bewirken, dass auch die Fahrschulen auf eine ordnungsgemäße Führung des Protokolls hinwirken.

Im Zuge der Durchführung von Ausbildungsfahrten sollte jedenfalls zumindest auch eine Nachfahrt durchgeführt werden. Der Bewerber oder der (die) Begleiter müssten von der Fahrschule darauf aufmerksam gemacht werden.

Zu § 4:

Nachdem der Bewerber mindestens 1000 bzw. 2000 Kilometer im Zuge von Ausbildungsfahrten zurückgelegt hat, ist eine begleitende Schulung durchzuführen, bei der sich der Fahrlehrer ein Bild von dem erlangten Fahrkönnen des Bewerbers machen kann.

Im darauf folgenden individuellen Gespräch, welches auch von diesem speziell ausgebildeten Fahrlehrer durchgeführt wird, sollen eventuell aufgetretene Fehler im Fahrstil analysiert und besprochen werden sowie einzelne für das Lenken von Kraftfahrzeugen besonders wichtige Themen näher diskutiert werden.

Hat ein Bewerber zwei Begleiter namhaft gemacht, so müssen auch beide an der begleitenden Schulung (auch an der dabei durchzuführenden Ausbildungsfahrt) teilnehmen. Eventuell eingelernte Fehler im Rahmen der Ausbildungsfahrten können sinnvollerweise nur im Beisein aller Beteiligten ausgemerzt werden. Darauf ist der Bewerber oder der (die) Begleiter bei der Antragstellung allenfalls aufmerksam zu machen. Ausnahmsweise genügt die Anwesenheit nur eines von zwei namhaft gemachten Begleitern, wenn aus dem Fahrtenprotokoll ersichtlich ist, dass alle Ausbildungsfahrten nur mit diesem Begleiter absolviert worden sind.

Durch den Verordnungstext ist hinreichend klargestellt, dass die begleitenden Schulungen und die Perfektionsschulung nicht zusammengezogen und beispielsweise die 3000 km auf einmal zurückgelegt werden können. Die Durchführung von Privatfahrten muss durch begleitende Schulungen unterbrochen sein, um eine Betreuung des Führerscheinwerbers durch die Fahrschule zu ermöglichen. Selbst wenn beispielsweise zu Beginn der Ausbildung 3000 km im Zuge von Ausbildungsfahrten auf einmal gefahren wurden, sind nach der ersten begleitenden Schulung danach zumindest je zweimal weitere 1000 km zu fahren.

Ausbildungsfahrten dürfen auch mit Kraftfahrzeugen durchgeführt werden, die hinter dem Fahrer- und Beifahrersitz keine Plätze zur Beförderung von Personen aufweisen. In diesem Fall muss für die Durchführung der begleitenden Schulungen ein zweites Fahrzeug zur Verfügung stehen, dass es dem Fahrlehrer ermöglicht, hinter dem Bewerber und Begleiter Platz zu nehmen. Die Durchführung von Schulfahrten an Stelle den bei den begleitenden Schulungen vorgesehenen Ausbildungsfahrten ist nicht möglich.

Gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 und Abs. 2 Z 2 FSG-VBV ist nach jeweils 1000 gefahrenen Kilometern im Zuge von Ausbildungsfahrten im Rahmen der begleitenden Schulung ein individuelles Gespräch zu führen, in dem die Erkenntnisse aus den Ausbildungsfahrten zu analysieren sind. Sinn dieses Gesprächs ist es, möglicherweise aufgetretene Fehler im Rahmen dieser Privatausbildung aufzuarbeiten und für den weiteren Verlauf dieser Ausbildung zu vermeiden, sowie das Bewusstsein für die Gefahren des Straßenverkehrs zu fördern.

An das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr wurde nun die Frage herangetragen, ob ein Teil der für dieses individuelle Gespräch vorgesehenen Zeit für eine Vorbesprechung vor Beginn der Ausbildungsfahrten verwendet werden könnte, um einige Hinweise und Tipps zur erfolgreichereren Durchführung dieser Privatausbildung erteilen zu können.

Im Hinblick auf den oa. Zweck dieses individuellen Gesprächs ist gegen eine derartige Vorgangsweise nichts einzuwenden, insbesondere wenn schon vor Beginn der Ausbildungsfahrten Hinweise gegeben werden, die bestimmte Fehler oder Unsicherheiten gar nicht erst aufkommen lassen und daher nachher nicht bereinigt werden müssen. Eine derartige „Vorbesprechung“ sollte jedoch nicht länger als 1 Unterrichtseinheit dauern und die individuellen Gespräche im Rahmen der begleitenden Schulung sind dementsprechend zu verkürzen.

Im Zuge einer Novelle wird dies auch ausdrücklich in der FSG-VBV vorgesehen werden.

Zu § 5:

Zu Abs. 1:

Anlässlich der Absolvierung der vorgeschriebenen 3000 Kilometer im Zuge von Ausbildungsfahrten sind noch die restlichen Lehrinhalte von Anlage 10a der KDV 1967 in neun Unterrichtseinheiten dem Bewerber zu vermitteln. Diese theoretische Perfektionsschulung kann auch bereits vor Absolvierung der 3000 gefahrenen Kilometer durchgeführt werden. Ergänzend ist zu bemerken, dass diese theoretische Schulung nach dem Konzept der Ausbildung für die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B erst gegen Ende der gesamten Ausbildung durchgeführt werden soll. Die theoretische Perfektionsschulung kann daher frühestens nach Durchführung der 2. begleitenden Schulung stattfinden.

Die Durchführung der Schulfahrt(en) in der Dauer von 3 Unterrichtseinheiten kann eine Zielfahrt umfassen, bei der dem Bewerber nur ein Fahrziel vorgegeben wird und der gefahrene Weg vom Bewerber selbst gewählt wird. Jedenfalls ist eine komplette praktische Fahrprüfung zu simulieren. Im abschließenden individuellen Gespräch sollen noch etwaige bestehende Unsicherheiten im Fahrstil ausgeräumt werden, sowie das Thema Beeinträchtigung und Lenken von Kraftfahrzeugen besprochen werden.

Zu Abs. 2:

Die Bestätigung der Durchführung der Perfektionsschulung gilt als Bestätigung für den angestrebten Lernerfolg gemäß § 19 Abs. 8 FSG. Die Bestätigung über den angestrebten Lernerfolg sagt jedoch nichts über die tatsächlichen Kenntnisse und Fähigkeiten des Bewerbers aus, sondern bestätigt lediglich, dass der Bewerber die im Zuge dieses Modells geforderte Ausbildung absolviert hat. Der angestrebte Lernerfolg ist daher auch dann zu bestätigen, wenn das Fahrkönnen des Bewerbers für ein Bestehen der praktischen Fahrprüfung nicht ausreichen würde. Die tatsächlichen Kenntnisse und Fähigkeiten des Bewerbers sind erst im Rahmen der Fahrprüfung zu beurteilen.

Zu § 6:

Gemäß § 19 Abs. 4 FSG müssen das oder die für die Ausbildungsfahrten zu verwendenden Kraftfahrzeuge die Voraussetzungen des § 122 Abs. 2 Z 3 lit. a und b KFG 1967 erfüllen und sind bei Ausbildungsfahrten besonders zu kennzeichnen.

Gemäß § 122 Abs. 2 Z 3 lit a und b KFG 1967 müssen die Kraftwagen

- a) eine Bremsanlage aufweisen, mit der wenigstens die für die Hilfsbremsanlage

- vorgeschriebene Wirksamkeit erzielt werden kann und vom Platz neben dem Lenkerplatz aus leicht bedient werden kann, und
- b) eine Vorrichtung zum Abstellen des Motors aufweisen, die vom Platz neben dem Lenkerplatz aus leicht betätigt werden kann.

Weitere besondere Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge (etwa Sicherheitsgurte auf der hinteren Sitzbank), mit denen Ausbildungsfahrten durchgeführt werden, existieren nicht. Es wird darauf hingewiesen, dass ein Abstellen der Zündung bei älteren Fahrzeugen häufig zum sofortigen Einrasten der Lenkradsperrre führt, was während der Fahrt zu gefährlichen Situationen führen kann. Der Begleiter sollte sich dieses Umstandes bewusst sein.

Eine Absolvierung dieser Ausbildung mit einem Kraftwagen mit Automatikgetriebe ist grundsätzlich zulässig, allerdings ist zu beachten, dass für den Fall, dass die Fahrprüfung ebenfalls auf diesem Kraftwagen abgelegt wird, die Lenkberechtigung auf das Lenken von Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe einzuschränken ist.

Die Fahrzeuge, mit denen Ausbildungsfahrten durchgeführt werden, sind anders zu kennzeichnen als jene, mit denen Übungsfahrten durchgeführt werden, um eine Unterscheidbarkeit für Kontrollorgane zu ermöglichen, da für Ausbildungsfahrten teilweise besondere Verkehrsvorschriften gelten (insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkung 80/100). Für die Ausführung der Tafel gilt Anlage 10 lit b der KDV 1967 (Tafel für Schul- und Übungsfahrten) mit der Maßgabe, dass die Tafel mit der Aufschrift „L 17“ doppelt so lang ist, wie das Muster in der KDV, wobei der zusätzliche Platz auf der Tafel für die Zahl „17“ reserviert ist. Die Größe dieser Zahl muss ebenfalls den für das „L“ aus Anlage 10 lit b zur KDV 1967 geltenden Abmessungen entsprechen.

Zu Abs. 2:

Auch der Besitzer einer vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B hat sein Fahrzeug bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres zu kennzeichnen. Diese Kennzeichnung hat auf eine andere Art und Weise zu erfolgen, damit Kontrollorgane sofort erkennen können, dass der Lenker im Besitz einer vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B ist und nicht etwa zum Beispiel eine Schwarzfahrt unternimmt. Die Kennzeichnung ist notwendig, da auch für diese Lenker die Geschwindigkeitsbeschränkungen von 80/100 gelten. Da der Führerscheinbesitzer nach Erwerb der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B keine Ausbildungsfahrten mehr durchführt, darf er auch andere Fahrzeuge lenken, als jene(s), für das (die) die Ausbildungsfahrten bewilligt wurden.

Zu § 7:

Abs. 1:

Hier wird festgelegt, welche Personen die Ausbildung für die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B durchführen dürfen:

1. Fahrschullehrer, die zur Durchführung von Nachschulungskursen (gemäß § 29 a Abs. 5 KDV 1967) ausgebildet sind oder
2. sonstige Fahrlehrer (oder auch Fahrschullehrer), die eine mindestens 3-jährige praktische Tätigkeit als Fahrlehrer aufweisen können und eine besondere Schulung absolviert haben.

Abs. 2:

Bei der Ausbildung der Fahrlehrer ist insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, dass auch die Begleiter an den begleitenden Schulungen und der Perfektionsschulung teilnehmen und es sich dabei um Personen handelt, die oft schon jahrzehntelange Fahrerfahrung haben und ihren eigenen Fahrstil und Verhaltensweisen im Verkehrsgeschehen entwickelt haben. Die Fahrlehrer müssen nun dahingehend ausgebildet werden, etwaige Fehler im Fahrverhalten des Begleiters in einer Art und Weise zu besprechen und zu ändern, die auch von einem Führerscheinbesitzer, der schon viele Jahre im Besitz einer Lenkberechtigung ist, akzeptiert wird. Des Weiteren müssen die Fahrlehrer dahingehend geschult werden, zu erkennen, ob der Bewerber tatsächlich die jeweils 1000 Kilometer im Zuge von Ausbildungsfahrten zurückgelegt hat, d.h., ob sein Fahrkönnen dem geforderten Übungsumfang annähernd entspricht.

Dazu sind die mit ho. Schreiben Zl. 170.701/20-II/B/7/99 übermittelten Richtlinien zur Beurteilung des Fahrkönnens des Bewerbers heranzuziehen, die in dem zur Begutachtung versendeten Entwurf als Anlage 4 enthalten waren. Diese Richtlinien sind außerdem vom Ausbildner bei den begleitenden Schulungen und der Perfektionsschulung zu beachten.

Zu § 8:

Diese Verordnung tritt zeitgleich mit der Bestimmung des § 19 FSG in Kraft. Damit begleitende Schulungen und die Perfektionsschulung auch umgehend nach Inkrafttreten dieses neuen Modells durchgeführt werden können, ist es erforderlich, dass die Schulungen für die Fahr(schul)lehrer schon vor Inkrafttreten dieser Verordnung zur Ausbildung von Bewerbern für die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B durchgeführt werden können.

III. Fahrprüfung:

Gemäß § 6 Abs. 8 FSG-PV hat an der Prüfungsfahrt eine Lehrperson der Fahrschule, an der der Kandidat ausgebildet worden ist, teilzunehmen. Bei Kandidaten, die gemäß §§ 122 und 122a KFG 1967 oder § 19 FSG ausgebildet wurden, haben der Ausbildner oder ein Begleiter teilzunehmen. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr sollte es aus Zweckmäßigkeitsgründen dem Kandidaten überlassen werden, ob er als Prüfungsfahrzeug ein Schulfahrzeug oder das Fahrzeug, mit dem er die Ausbildungsfahrten durchgeführt hat, wählt. Wählt er das Schulfahrzeug muss er die praktische Fahrprüfung im Beisein eines Fahrlehrers, wählt er hingegen das Fahrzeug, mit dem die Ausbildungsfahrten durchgeführt hat, muss er die praktische Prüfung im Beisein des oder eines Begleiters absolvieren.

Erlässe zur
FSG-Durchführungsverordnung (FSG-DV)

Zu § 1: Eintragung von Sonderzeichen im Führerschein:

Das EDV-System des Führerscheinregisters beinhaltet keine sog. „Sonderzeichen“ (die vor allem bei tschechischen, kroatischen oder französischen Namen vorkommen) mit der Konsequenz, dass diese Sonderzeichen nicht in den Führerschein gedruckt werden können.

Dies ist insofern von Bedeutung, da betroffene Personen verschiedentlich auf die richtige Schreibweise ihres Namens und damit Eintragung von Sonderzeichen im Führerschein bestehen.

Die einzige Möglichkeit, diesen Wünschen nachzukommen, ist die Vornahme der *handschriftlichen Ergänzung des Sonderzeichens in schwarzer Farbe im Führerschein, nachdem der Führerschein ausgedruckt wurde und bevor die Folie aufgeklebt wurde.*

Gegen eine solche Vorgangsweise bestehen aus Gründen der Rechtssicherheit keine Bedenken. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Justiz kann durch eine derartige Vorgangsweise niemals das Delikt der Urkundenfälschung oder eines anderen „Beamtendeliktes“ verwirklicht werden, da die Urkunde vom jeweils zuständigen Aussteller stammt. Selbst den Anschein einer Verfälschung kann ein solcher Führerschein niemals erwecken, da die handschriftliche Ergänzung vor dem Aufkleben der Folie vorzunehmen ist und sich damit unter der Folie befindet. Da ein Ablösen der Folie ohne die gleichzeitige Zerstörung des Formulars nicht möglich ist, kann eine Verfälschung von unbefugten Personen unter der Folie niemals vorgenommen werden.

Bei künftigen Wünschen auf Eintragung von Sonderzeichen im Führerschein ist daher gemäß der oa. Vorgangsweise zu verfahren.

Zu § 13a Abs. 4:

Im Zuge der 4. Novelle der FSG-Durchführungsverordnung wurde in Z 2 dieser Bestimmung ein den Anforderungen entsprechender erleichterter Zugang zur Berechtigung zur Durchführung von Perfektionsfahrten im Sinne der Mehrphasenausbildung geschaffen. Eine einjährige praktische Tätigkeit als Fahrlehrer und zusätzlich eine Schulung von 8 Stunden werden als ausreichende Qualifikation für diese Tätigkeit erachtet.

Gemäß Z 1 des § 13a Abs. 4 berechtigt die (höherwertige) Ausbildung, die zur Durchführung von begleitenden Schulungen im Rahmen der „L17“-Ausbildung berechtigt (§ 7 Abs. 1 FSG-VBV), auch zur Durchführung von Perfektionsfahrten. Gemäß § 7 Abs. 1 Z 3 FSG-VBV ist zum Erwerb dieser Qualifikation für Fahrlehrer eine zwölfstündige Schulung und eine dreijährige praktische Erfahrung als Fahrlehrer erforderlich.

Es spricht nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Sinne einer systematischen Auslegung nichts dagegen, dass Fahrlehrer, die die zwölfstündige Ausbildung gemäß FSG-VBV absolviert haben, aber statt der dreijährigen Praxiszeit (für begleitende Schulungen erforderlich) nur die einjährige Praxiszeit nachweisen können, ebenfalls die Perfektionsfahrten der Mehrphasenausbildung durchführen, da dieser Zeitraum in § 13a Abs. 4 Z 2 lit. a FSG-DV ebenfalls als ausreichend erachtet wird.

Zu § 13c Abs. 4:

Gemäß Z 1 des § 13c Abs. 4 FSG-DV müssen Psychologen die Ausbildung gemäß § 13b Abs. 4 Z 6 lit. a FSG-DV absolviert haben. (16 Stunden allgemeine Ausbildung). Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wird durch diesen Verweis Umfang und Inhalt der für Psychologen erforderlichen Ausbildung aus § 13b Abs. 4 Z 6 lit. a FSG-DV übernommen, nicht aber auch die Regelung des 4. Satzes des § 13b Abs. 4 FSG-DV, wonach die Ausbildung (der Instruktoren) gemäß Z 6 in einer der in § 4a Abs. 6 Z 1 FSG genannten Institution (Autofahrerclubs) oder beim Fachverband der Kraftfahrschulen zu erfolgen hat. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bestehen daher keine Bedenken, wenn die Ausbildung der Psychologen im Sinne des § 13c Abs. 4 FSG-DV von den gemäß § 36 Abs. 2 FSG ermächtigten verkehrpsychologischen Einrichtungen durchgeführt wird.

Gebührengesetz

Gebührengesetz

Die Vergebührung u.a. der Erteilung einer Lenkberechtigung sowie die Ausstellung eines Führerscheines wurden durch eine Novelle zum Gebührengesetz (BGBl. I Nr. 92/1999) in den §§ 3 Abs. 2 Z 1, 3 und 4 sowie 14 Tarifpost 16 neu geregelt.

1. Gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 der genannten Novelle können ab 1. Juli 1999 gebührenpflichtige Schriften und Amtshandlungen, die bei einer Behörde anfallen, auch bar, mittels Eurochequekarte mit Bankomatfunktion oder Kreditkarte bezahlt werden. Die Verwendung von Stempelmarken bleibt aber bis Jahresende weiterhin zulässig.
2. Ab 1. Jänner 2000 entfällt (gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 der Novelle) die Möglichkeit der Entrichtung dieser Gebühren mittels Stempelmarken. Ab diesem Zeitpunkt sind die Gebühren ausschließlich bar, mittels Eurochequekarte mit Bankomatfunktion oder Kreditkarte zu entrichten.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass die genannten Neuerungen nur für Gebühren gelten, die bei der Behörde anfallen; Gebühren die bei ermächtigten Einrichtungen oder anderen Stellen anfallen, sind davon nicht betroffen, diese sind weiterhin mittels Stempelmarken zu entrichten.

Stempelmarken sind in Hinkunft zwar nurmehr bei bestimmten Trafikanten dafür aber auch bei allen Finanzämtern erhältlich.

Erlässe zu FSG-PV

2.1. Zu § 17 Abs. 3:

Hiezu wird klargestellt, dass nach Wortinterpretation des zugrundeliegenden Punktes 5.2 letzter Absatz des Anhangs II der Richtlinie 2000/56/EG der Kommission eine Weiterverwendung von Prüfungsfahrzeugen nur insoferne zulässig ist, als sie bereits vor dem Datum der Umsetzung der Richtlinie (30.9.2003) angeschafft worden sind. Alle nach diesem Datum angeschafften Fahrzeuge, die als Prüfungsfahrzeuge verwendet werden sollen, müssen den neuen Anforderungen gemäß der 4. Novelle zur Fahrprüfungsverordnung entsprechen. Seitens der EU-Kommission wird ebendiese Auslegung vertreten.

Um Härtefälle zu vermeiden, sollen jedoch auch noch solche Fahrzeuge als Prüfungsfahrzeuge Verwendung finden dürfen, die bis 1. September 2004 bestellt worden sind und den Vorschriften vor Inkrafttreten des BGBI. II Nr. 115/2004 entsprechen.

2.2. Ausrüstung der Prüfungsfahrzeuge:

Es wird klargestellt, dass die für die Fahrprüfung verwendeten Fahrzeuge derart ausgerüstet sein müssen, dass auch ein Befahren von Autobahnen möglich ist. Es ist somit nicht zulässig, dass ein Kandidat oder eine Fahrschule die Prüfungsfahrt auf der Autobahn mit dem Hinweis verhindert, dass für das Prüfungsfahrzeug keine Mautvignette vorhanden ist, oder das Fahrzeug nicht mit einer „Go-Box“ ausgerüstet ist.

2.3. Beurteilung der theoretischen Fahrprüfung:

Aufgrund von Anlassfällen wird grundsätzlich klargestellt, dass im Fall von falsch gewordenen Fragen (im Zuge von Gesetzes- oder Verordnungsänderungen) diese bei der Beurteilung der Fahrprüfung nicht zu berücksichtigen sind. Dies gilt auch für alle künftigen Gesetzes- oder Verordnungsänderungen.

3. Zu § 109 Abs. 1 lit. g KFG 1967:

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bestehen keine Bedenken, die im letzten Satz genannte Fahrpraxis auch vice versa anzuerkennen. In diesem Sinne ist es auch ausreichend, wenn für eine Fahrschulbewilligung für die Klasse C „nur“ eine Fahrpraxis der Klasse D nachgewiesen werden kann.

Erlässe zur FSG-Gesundheitsverordnung

4. § 23 Abs. 1 FSG-Gesundheitsverordnung; Umsatzsteuer für ärztliche Gutachten:

Seitens des Bundesministeriums für Finanzen wurde verfügt, dass seit 1. Juli 2004 die Erstellung von ärztlichen Gutachten der sachverständigen Ärzte für die gesundheitliche Eignung von Kraftfahrern einer Umsatzsteuerpflicht von 20% unterliegt. Es wird klargestellt, dass – auch entgegen möglicherweise anders lautender Informationen der Österreichischen Ärztekammern - die sachverständigen Ärzte bis zu einer eventuellen Änderung der in § 23 Abs. 1 FSG-GV genannten Beträge ausschließlich die in dieser Bestimmung derzeit genannten Beträge einheben dürfen. **Ein eigenmächtiges Aufschlagen der Umsatzsteuer durch den sachverständigen Arzt ist nicht zulässig.**