

FSG – Gesamtdurchführungserlass

Version 19

NEU:

GZ: 2023-0.099.818

§ 10 Allgemein

§ 19 Allgemein (Verweis zu § 10)

§ 23

§ 33

Seite 199 (Erlässe FSG-DV zu § 11 Abs. 2)

Stand: Februar 2023

§ 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, 91/439/EWG oder 2006/126/EG, 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 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.

II. 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.

III. 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.

Die obigen Anordnungen gelten sinngemäß auch für Rumänien und Bulgarien, da diese Staaten mit 1.1.2007 der Europäischen Union beigetreten sind.

171.304/0006-IV/ST4/2013

Ebenso gelten diese Anordnungen für Kroatien, ab dessen Beitritt zur Europäischen Union mit 1.7.2013.

§ 2

Umfang der Lenkberechtigung

zu Abs. 1:

171.304/0006-IV/ST4/2013

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 Krafräder 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
 1. 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 Krafräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm und nicht mehr als 11 kW (Leichtkrafträder) lenken zu dürfen, in
 - Spanien (nach mindestens 3-jährigem Besitz der Lenkberechtigung der Klasse B),
 - Portugal (ab einem Mindestalter von 25 Jahren),
 - der Tschechischen Republik (nur mit Fahrzeugen mit Automatikgetriebe)
 - Italien und
 - Lettland
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	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
LAT	x					

+) wenn im jeweiligen Staat nicht ansässig

++) unter bestimmten Bedingungen – siehe Text zu Abs. 1

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

Von 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.

171.304/0002-IV/ST4/2013

In **Deutschland** gibt es das Modell des „**Begleitenden Fahrens**“ **ab 17**, bei dem der Kandidat zwar alle Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung und Ausstellung eines Führerscheines erbringen muss (d.h. inklusive theoretischer und praktischer Fahrprüfung) aber anstatt eines regulären Führerscheines nur eine sog. „Prüfbescheinigung“ erhält. Mit dieser darf bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres nur in Begleitung gefahren werden. Ab diesem Zeitpunkt kann der reguläre Führerschein beantragt werden, die Prüfbescheinigung gilt noch für weitere drei Monate. In Österreich ist diese Prüfbescheinigung bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres anzuerkennen, das heißt dass unter den gleichen Voraussetzungen wie in Deutschland (d.h. in Begleitung) gefahren werden darf. Ab der Vollendung des 18. Lebensjahres muss der Lenker im Besitz des regulären Führerscheines sein, die „Nachfrist“ von drei Monaten für die Umschreibung wird in Österreich nicht anerkannt.

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 aus allen der genannten Staaten das Erfordernis der Kennzeichnungspflicht der Fahrzeuge.

171.304/0002-IV/ST1/2016

Zu Abs. 1 Z 1

Berechtigungsumfang für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge - Klasse AM:

Gemäß § 2 Abs. 1 Z 4b KFG 1967 ist ein vierrädriges Leichtkraftfahrzeug ua. mit einer Leermasse von nicht mehr als 350 kg und einer maximalen Nennleistung von nicht mehr als 4 kW definiert. Genau diese Werte sind auch in der Richtlinie 2002/24/EG enthalten, auf die auch die Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG in Art. 4 Abs. 2 am Ende des ersten Anstriches als Definition für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge verweist. Die Richtlinie 2002/24/EG wurde aber mittlerweile von der Verordnung 168/2013 abgelöst, die in Anhang 1 die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge (L6e) mit geringfügig höheren technischen Werten, nämlich mit einer **Masse in fahrbereiten Zustand von nicht mehr als 425 kg und einer maximalen Nenndauerleistung von 6 kW definiert**. Gemäß Art. 81 Abs. 2 der Verordnung 168/2013 gelten Verweise auf die Richtlinie 2002/24/EG als Verweise auf die Verordnung 168/2013, weshalb der Berechtigungsumfang der Klasse AM hinsichtlich der vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge nunmehr für solche Fahrzeuge mit einer Leermasse von höchstens 425 kg und einer Nennleistung von nicht mehr als 6 kW gilt. Die sonstigen Definitionsmerkmale, insbesondere die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und der Hubraum von 50 ccm für Fremdzündungsmotoren, bleiben unverändert. Die EU-Kommission hat diese Rechtsansicht ebenfalls bestätigt. § 2 Abs. 1 Z 4b KFG 1967 wird mit der nächsten KFG-Novelle entsprechend modifiziert, die genannten neuen technischen Werte sind trotz derzeit anderslautender Definition im KFG 1967 ab sofort anzuwenden.

Zu Abs. 1 Z 3:**Definition der Klasse A2 - Drosselungsregelung**

171.304/0001-IV/ST4/2014

Von der EU-Kommission wurde eine Rechtsansicht zur Auslegung der Drosselungsregelung der Klasse A2 übermittelt, die von der bisherigen österreichischen Auslegung (und jener von zahlreichen anderen Mitgliedstaaten) abweicht:

Die in § 2 Abs. 1 Z 3 genannte Wendung „die nicht von einem Fahrzeug mit mehr als der doppelten Motorleistung abgeleitet sind“ bedeutet im Hinblick auf die höchstzulässige Motorleistung von 35 kW, dass das Motorrad im ungedrosselten Zustand niemals mehr als eine Motorleistung von 70 kW haben darf.

Darüberhinausgehende Einschränkungen sind in dieser Bestimmung nicht enthalten, etwa dahingehend, wenn das Motorrad im gedrosselten Zustand weniger als 35 kW Motorleistung aufweist. Würde man die genannte Wendung „Drosselung über die Hälfte“ in jedem individuellen Fall anwenden, so würde dies beispielsweise bei einem Motorrad mit einer ungedrosselten Leistung von 65 kW dazu führen, dass dieses Motorrad - gedrosselt auf 30 kW - mit Klasse A2 nicht gelenkt werden dürfte, wenn es aber auf 35 kW gedrosselt wäre, mit der Klasse A2 sehr wohl gelenkt werden dürfte.

Da ein solches Ergebnis nicht mit den von dieser Bestimmung verfolgten Intentionen der Verkehrssicherheit vereinbar ist, ist die Bestimmung dahingehend zu verstehen, dass **sämtliche unter die Klasse A2 zu subsumierende Motorräder (mit einer Motorleistung von bis zu 35 kW) nicht von einem Fahrzeug mit einer Motorleistung von mehr 70 kW abgeleitet sein dürfen.**

Im Sinne einer EU-konformen Vorgangsweise ist diese (im Vergleich zur bisherigen Auslegung) extensive Interpretation ab sofort anzuwenden.

171.304/0002-IV/ST4/2013

zu Abs. 1 Z 5 lit.c:

Eintragung des Codes 111 bei Wiedererteilung der Lenkberechtigung

Wird die Lenkberechtigung für die Klasse B nach Erlöschen derselben wiedererteilt, so ist ein vorher vorhandener Code 111 ebenfalls ohne weitere Voraussetzungen formlos wiedereinzutragen. Insbesondere ist keine 5-jährige Wartezeit und auch keine praktische Ausbildung zu absolvieren. Diese Regelung ist bei Wiedererteilung nach jeglichem Erlöschen anzuwenden, egal ob die Lenkberechtigung durch Fristablauf oder durch einen mehr als 18-monatigen Entzug erloschen ist.

Selbst wenn aufgrund einer systematischen Betrachtungsweise auch eine andere Vorgangsweise denkmöglich wäre, so sprechen pragmatische und rechtliche Überlegungen für die oa. Lösungsvariante. Die Schulung für Code 111 hat „keine Ablauffrist“, d.h. dass die 18-monatige Verfallsfrist des § 64b Abs. 7a der KDV 1967 in diesem Fall nicht gilt. Somit gibt es keinen Grund eine neuerliche Schulung zu fordern. Noch problematischer wäre aber die Konsequenz, dass der Betroffene noch einmal die 5-jährige Wartezeit abwarten müsste, ehe der Code 111 erneut eingetragen werden dürfte. Das ist unbillig und sachlich nicht zu rechtfertigen vor allem deshalb, weil der Betroffene bereits einmal all die genannten Voraussetzungen erfüllt hat. Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass in Art. 6 Abs. 3 lit. b der Richtlinie 2006/126 vorgesehen ist, dass die Mitgliedstaaten A1-Motorräder in Klasse B einreihen können und zwar ohne dass weitere Bedingungen erfüllt werden. Die oa. Voraussetzungen für die Eintragung des Codes 111 entspringen somit einer rein nationalen Regelung, womit nichts gegen die eingangs dargestellte Handhabung dieser Problematik spricht.

171.304/0001-IV/ST1/2016

zu Abs. 1 Z. 9 lit. c:

unbesetzte Omnibusse:

HINWEIS: Da § 2 Abs. 1 Z 9 lit. c im Rahmen der 17. FSG-Novelle entfallen ist, beziehen sich die folgenden Ausführungen nur mehr auf die Fälle, die unter die Übergangsbestimmung gemäß § 41a Abs. 15 fallen!!

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 9.1 lit c FSG ergibt sich diese Berechtigung ebenfalls direkt aus dem Gesetz. Eine Eintragung dieser Berechtigung erfolgt seit dem Entfall des Codes 105 seit dem 1.11.2008 nicht mehr.

Der Zeitpunkt des tatsächlichen Entstehens der gegenständlichen Berechtigung ist 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 auch wenn sie in § 2 Abs. 4 nicht genannt ist. Die Regelung bezieht sich, soweit sie die Lenkerberechtigung für die Gruppe C betrifft, nur auf in Österreich erteilte Lenkerberechtigungen, im Übrigen berechtigen auch EU-Lenkberechtigungen zum Ausüben dieser besonderen Berechtigung.

171.304/0002-IV/ST1/2015

Zu Abs. 1 Z 11:

Wohnmobile –Klasse C1

Im Zuge der 16. FSG-Novelle wurde Z 11 zwecks korrekter Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG neu gefasst. Dabei kommt es nunmehr hinsichtlich der Unterscheidung zwischen den Klassen C1 und D1 nicht mehr auf die Zahl der Plätze für beförderte Personen an, sondern auf die Bauweise und Ausrüstung und den grundsätzlichen Zweck, für den das Fahrzeug bestimmt ist. Für Fahrzeuge, die auf Personenbeförderung ausgelegt sind, ist eine Lenkberechtigung für die Klasse D1 und für jene, die auf Güterbeförderung ausgelegt sind, ist Klasse C1 gefordert.

Seitens der EU-Kommission wurde für einige Fälle von Fahrzeugen, die im Grenzbereich zwischen diesen beiden Lenkberechtigungsklassen liegen, die korrekte Zuordnung festgelegt. So wird hinsichtlich der Wohnmobile davon ausgegangen, dass bei diesen der Zweck in erster Linie im Transport der besonderen „Wohn“-Ausrüstung anzusehen ist, selbst wenn sie diese im Fahrzeug eingebaut ist. Somit ist für Wohnmobile mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 3500 kg die Klasse C1 zu fordern. Ein Wahlrecht, wonach Wohnmobile auch mit der Klasse D1 gelenkt werden dürfen, besteht nicht!

Der Originaltext aus dem Schreiben der EU-Kommission lautet wie folgt:

Motorhomes: Although type approved as category M-vehicles the overall purpose is not primarily to transport passengers, but to transport special "home"-equipment. This is even if this equipment is mounted to the vehicle, and thus not considered as part of the loading capacity with regards to type approval. Thus these vehicles should require licence in category C1.

Zu Abs. 1a: Anerkennung des deutschen Codes 192 (Ausnahme von der 3500kg-Grenze für Klasse B für bestimmte Elektrofahrzeuge)

In Deutschland gibt es praktisch eine idente Regelung zum § 2 Abs. 1a FSG – Code 120. In Deutschland wird dafür der Code 192 im Führerschein eingetragen. Deutsche Führerscheine, in denen Code 192 eingetragen ist, berechtigen ab dem 1.10.2017 auch in Österreich zum Lenken von Kraftwagen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 4250 kg, sofern beim Lenken die Kriterien des § 2 Abs. 1a Z 1 bis 3 eingehalten werden.

zu Abs. 3:**I. Erleichterter Zugang zur Lenkberechtigung BE:**

1. Die in § 2 Abs. 3 Z 9 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 zweiter Satz 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 BE auf die vereinfachte Art erwerben.
2. Der vereinfachte Erwerb der Klasse BE 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 9 lit. a (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 9 lit. a 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 9 lit. a 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 9 als ausreichend zu qualifizieren.
4. Zu Z 9 lit. b (keine Bedenken hinsichtlich der gesundheitlichen Eignung):
Gemäß § 2 Abs. 3 Z 9 lit. b 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 9 lit. c (Praktische Fahrprüfung):
 - 5.1 Die gemäß Z 9 lit. c 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. 4 dritter Satz 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. 4 dritter Satz der Fahrprüfungsverordnung nicht anzuwenden ist, dh. dass die Fahrprüfung auch allein in Gegenwart eines Fahrprüfers abgenommen werden kann.

6. Zu Abs. 3 Z 9 lit. c letzter Halbsatz 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 ist jedenfalls auch die Lenkberechtigung für die Klassen F auf Seite 2 des Führerscheines einzutragen, wobei zu beachten ist, dass die Befristung für die Klasse C nicht auch für die Lenkberechtigung für die Klasse F gilt.

§ 3

Allgemeine Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung

zu Abs. 1:

Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen:

Aufgrund verschiedener Fragestellungen wird die Vorgangsweise und Anerkennung wie folgt klargestellt:

1. Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen und Erste Hilfe Kurse (Klasse D) haben keine begrenzte Gültigkeitsdauer!

Bei Fällen der Ausdehnung oder Wiedererteilung der Lenkberechtigung kann sich aber die Frage stellen, wie weit bereits absolvierte Kurse anzuerkennen sind. Wird die Ausdehnung oder Wiedererteilung einer Lenkberechtigung beantragt, die vor dem 1.1.1973 erteilt wurde, so ist nunmehr die Vorlage eines Kurses über die lebensrettenden Sofortmaßnahmen zu verlangen. Bis zu diesem Zeitpunkt war nämlich die Absolvierung eines solchen Kurses überhaupt nicht vorgeschrieben.

2. Zwischen 1.1.1973 und 1.10.1990 war ein vierstündiger Kurs verpflichtend vorgeschrieben. Wurde ein solcher bei der Erteilung der seinerzeitigen Lenkberechtigung absolviert, so ist bei einer Ausdehnung oder Wiedererteilung kein neuerlicher Kurs und auch keine zweistündige Ergänzung (auf die zur Zeit geforderten sechs Stunden) erforderlich. Solche Kurse sind vollständig anzuerkennen.

zu Abs. 2:

Es wird klargestellt, dass trotz der Erlöschensbestimmung 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 VfGH 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. Diversion (siehe auch § 4 und §§ 30a und 30b)

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. 5:

Die Anzahl der Probezeitverlängerungen ist mit drei begrenzt. Eine Eintragungsmöglichkeit von mehr als drei Probezeitverlängerungen ist mangels vorhandener Zahlencodes nicht gegeben.

Eine Entziehung der Lenkberechtigung ist jedoch nur dann vorzunehmen, wenn diese Maßnahme ausreichend begründet werden kann (d.h. das Zusammentreffen der Delikte insgesamt so schwer wiegt, dass die Verkehrsunzuverlässigkeit anzunehmen ist), da die Einzeldelikte für sich allein genommen in der Regel die Entziehung der Lenkberechtigung nicht ermöglichen.

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.

§ 4b

Zweite Ausbildungsphase – Konkrete Inhalte

zu Abs. 1:

Ziel der Mehrphasenausbildung ist es, eine möglichst große Zahl von Führerscheinneulingen der Absolvierung der vorgeschriebenen Ausbildungsstufen zuzuführen. Eine lückenlose Vollziehung dieses Gesetzes wird aufgrund von tatsächlichen oder rechtlichen Unmöglichkeiten (Begründung des Wohnsitzes im Ausland nach Erwerb der Lenkberechtigung, bzw. Erwerb einer ausländischen Lenkberechtigung und danach Verlegung des Wohnsitzes nach Österreich) nicht möglich sein!!

Aus diesem Grund sind auch Ausbildungsstufen, die außerhalb der in § 4b genannten Fristen absolviert werden, grundsätzlich anzuerkennen, d.h. es darf der Betreffende nicht durch Hinweis auf die Nichteinhaltung der Frist dazu angehalten werden, einzelne oder alle Stufen ein weiteres Mal absolvieren zu müssen.

Immer wieder kommt es auch vor, dass die Stufen nicht in der vorgesehenen Reihenfolge absolviert werden. Diesfalls ist die betreffende Einrichtung zur Einhaltung der vorgegebenen Reihenfolge anzuhalten. In gravierenden Fällen, d.h. wenn die Reihenfolge trotz entsprechender behördlicher Information mehrfach immer wieder ignoriert wird, kann auch gemäß § 36 Abs. 4 FSG vorgegangen und die Bewilligung widerrufen werden. Die Absolvierung der Stufen ist aber dennoch (ebenso wie bei der Nichteinhaltung der Fristen) zu akzeptieren. Die Eintragung im Führerscheinregister kann dann aber nicht mehr von der Fahrschule (dem Autofahrerclub) vorgenommen werden, sondern hat von der Behörde zu erfolgen.

§ 4c

Zweite Ausbildungsphase - Verfahren

zu Abs. 2:

Die in § 4c Abs. 2 vorletzter Satz FSG genannte Möglichkeit zum Absehen von der Entziehung der Lenkberechtigung beim Nachweis von berücksichtigungswürdigen Gründen lässt der Behörde gewissen Spielraum offen. Dies ist im Sinne einer sachgerechten Beurteilung der vorgebrachten Gründe im Einzelfall erforderlich. Die Wertung der Gründe hat unabhängig vom Zeitpunkt ihres Entstehens zu erfolgen, die Wendung „innerhalb der festgesetzten Frist“ in § 4c Abs. 2 vorletzter Satz darf nicht dahingehend verstanden werden, dass nur solche Gründe akzeptiert werden, die vor Beginn der ersten Nachfrist aufgetreten sind.

Beim Vorliegen von berücksichtigungswürdigen Gründen kann jedenfalls ausschließlich von der Entziehung der Lenkberechtigung abgesehen werden, ein Absehen bereits von der Anordnung der fehlenden Stufen ist nicht möglich.

zu Abs. 3:

Die Bestimmung des § 4c Abs. 3 FSG ist nur auf jene Fälle anzuwenden, in denen der Besitzer der Lenkberechtigung bei der Erserteilung 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 Erserteilung 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 Erserteilung der Lenkberechtigung absolviert wurde.“ von einer Verpflichtung zur Absolvierung der Mehrphasenausbildung im Rahmen der Erserteilung 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 FSG

Verfahren bei der Erteilung einer Lenkberechtigung

Allgemeines:

171.304/0001-IV/ST1/2016

Identitätsnachweise:**I. Asylkarten**

Aufgrund einer Anfrage beim BMI wurde die Frage, inwiefern Bundesasylkarten im Lenkberechtigungserteilungsverfahren anzuerkennen sind, wie folgt geklärt:

Es gibt nicht nur eine Asylkarte schlechthin, sondern es ist nach dem Stand des jeweiligen Asylverfahrens zu unterscheiden und demnach werden auch unterschiedliche Karten ausgestellt, die in ihrer Rechtsqualität durchaus unterschiedlich zu bewerten sind.

In diesem Sinn werden die so genannte „**Verfahrenskarte**“ (**grüne oder rote Karte**) und die „**Aufenthaltsberechtigungskarte**“ (**weiße Karte**) am Anfang des Asylverfahrens ausgestellt. Diese beiden Karten reichen nach Auskunft des Bundesministeriums für Inneres für einen Identitätsnachweis im Führerscheilverfahren nicht aus.

Anders verhält es sich hingegen bei der „**Karte für subsidiär Schutzberechtigte**“ (**graue Karte**), da diese Karte in einem fortgeschrittenen Verfahrensstadium ausgestellt wird, in dem dem Antragsteller schon eine mehr gesicherte Position zukommt und er in das österreichische Rechtsleben einzubinden ist. Diese Karte ist von den Behörden als Identitätsnachweis im Führerscheinerteilungsverfahren anzuerkennen. Um welche Karte es sich im Einzelfall handelt, ist aus der Karte direkt zu ersehen.

Durch eine Änderung des Asylgesetzes (BGBl I Nr. 24/2016) wurde mit 1.6.2016 in § 51a Asylgesetz eine „**Karte für Asylberechtigte**“ (**blaue Karte**) eingeführt. Da in § 51a Abs.1 Asylgesetz ausdrücklich klargestellt wird, dass diese Karte als Nachweis der Identität gilt, ist sie auch im Lenkberechtigungserteilungsverfahren als ausreichender Identitätsnachweis anzuerkennen.

Ergänzung dieses Erlasses:

1.1. Mit diesem Erlass wurde lediglich die Rechtsansicht des Bundesministeriums für Inneres hinsichtlich der Rechtsqualität der Bundesasylkarten wiedergegeben, es wurde aber keine eindeutige, in allen Fällen verbindliche Vorgangsweise betreffend die Frage getroffen, ob eine Person zur Fahrprüfung zugelassen (bzw. ein Führerschein ausgestellt) werden soll oder nicht. Zur Beantwortung dieser Frage ist auf die Umstände des Einzelfalles abzustellen und zu beurteilen, ob die Informationen, die über die betreffende Person vorliegen, als Identitätsnachweis ausreichen oder nicht. So ist es beispielsweise als ausreichend anzusehen, wenn die Identität des Antragstellers aufgrund anderer Dokumente außer Zweifel steht. Allein der Besitz einer im Asylverfahren ausgestellten „Verfahrenskarte“ oder „Aufenthaltsberechtigungskarte“ rechtfertigt somit nicht automatisch die Verweigerung der Zulassung zur Fahrprüfung (Ausstellung eines Führerscheines), sondern nur dann, wenn außer dieser Karte überhaupt kein weiterer Nachweis über die Identität dieser Person gegeben ist.

1.2. Im Übrigen sind die Fälle von Personen, deren Asylkarten im bisherigen Führerscheilverfahren anerkannt wurden, zur Vermeidung von Härtefällen großzügig zu behandeln. Ihnen soll die Ausstellung

eines Führerscheines nicht mit Hinweis auf diesen Erlass verweigert werden, da diese Personen bereits beträchtliche Aufwendungen zwecks Erlangung einer Lenkberechtigung getätigt haben.

1.3. Künftig soll aber die Frage des Identitätsnachweises bereits bei der Antragstellung genau geprüft werden. Insbesondere sind die Fahrschulen davon in Kenntnis zu setzen, dass die „Verfahrenskarte“ oder „Aufenthaltsberechtigungskarte“ allein nicht als ausreichender Identitätsnachweis anzusehen ist und ein Führerschein allein aufgrund dieses Ausweises nicht ausgestellt werden kann. In Hinkunft hat daher die Fahrschule bereits am Beginn des Verfahrens das Vorhandensein eines ausreichenden Identitätsnachweises zu prüfen und aufklärend auf die Führerscheinwerber einzuwirken, die über keinen ausreichenden Identitätsnachweis verfügen. Damit soll vermieden werden, dass solche Personen eine Fahrschulausbildung beginnen, letztendlich aber wegen ungeklärter Identität keine Lenkberechtigung erhalten können.

II. Führerscheine ohne Namensänderung

Die Frage, ob ein Führerschein, in den eine erfolgte Änderung des Namens nicht eingetragen wurde, als Identitätsnachweis anzusehen ist, kann nicht generell einheitlich beantwortet werden. Vielmehr ist zu differenzieren und auf den Einzelfall abzustellen.

Grundsätzlich ist die Anerkennung solcher Dokumente als Identitätsnachweis nicht ausgeschlossen und daher anzuerkennen, es kommt jedoch sehr wesentlich auf den Hintergrund an, weswegen der Nachweis der Identität gefordert wird. So werden solche Dokumente jedenfalls dann ausreichend sein, wenn es darum geht, etwa das Mindestalter einer Person zu belegen. In solchen Fällen ist der tatsächlich richtige Name von untergeordneter Bedeutung.

Wenn jedoch der tatsächliche Name wesentlich ist, könnte ein Identitätsnachweis mit einem solchen Dokument problematisch sein.

In behördlichen Verfahren wird jedoch eher davon auszugehen sein, dass solche Dokumente anzuerkennen sind, da behördlicherseits eine Nachprüfbarkeit unter Angabe der Dokumentennummer mittels Anfrage bei verschiedenen Datenbanken (z.B Führerscheinregister) recht einfach möglich ist. Nur in Zweifelsfällen sollte daher ein anderer Identitätsnachweis gefordert werden.

Private Organisationen können für ihren Bereich eigene Regelungen treffen, ob sie solche nicht eindeutigen Fälle eines Identitätsnachweises anerkennen oder nicht.

171.304/0001-IV/ST1/2016

171.304/0002-IV/ST4/2013

zu Abs. 2:**I. Wohnsitzbegriff im Sinne der Führerscheinrichtlinie und des FSG**

Der führerscheinrechtliche „Wohnsitz“ orientiert sich nicht nur an einem 185-Tage dauernden Aufenthalt im Bundesgebiet, sondern unterscheidet primär zwischen beruflichen und privaten Bindungen:

1. Wenn (wie im Standardfall) berufliche und private Arten von Bindungen in einem Mitgliedstaat liegen, dann ist zusätzlich noch das (beabsichtigte) Vorliegen des 185-tägigen Aufenthaltes zu prüfen.
2. Bei einem Auseinanderfallen der persönlichen und privaten Bindungen (d.h. wenn diese in verschiedenen Mitgliedstaaten liegen), liegt der Wohnsitz in dem Staat mit den persönlichen Bindungen vorliegt (und zwar unabhängig vom Vorliegen einer 185-tägigen Aufenthaltsdauer!), sofern man man regelmäßig dorthin zurückkehrt.
3. Auch wenn man nicht regelmäßig dorthin zurückkehrt, ist der Ort der persönlichen Bindungen als Wohnsitz anzusehen, wenn man sich im anderen Staat nur zur Ausführung eines bestimmten Auftrages aufhält.
4. Der Besuch einer Schule oder Universität begründet nicht den Wohnsitz, dennoch ist die Beantragung, d.h. die Erteilung oder Ausdehnung einer Lenkberechtigung zulässig (nicht jedoch die Ausstellung eines Duplikates!).

Anhand welcher Kriterien ist das Vorliegen der persönlichen Bindungen zu prüfen?

Das Bestehen einer polizeilichen Meldung eines Hauptwohnsitzes ist lediglich ein Indiz für das Vorliegen eines führerscheinrechtlichen Wohnsitzes, die Überprüfung des „Wohnsitzes“ darf sich aber keinesfalls ausschließlich darauf beschränken, das Vorliegen eines melderechtlichen Hauptwohnsitzes abzuklären. Vielmehr sind weitere Kriterien heranzuziehen, wie etwa ein gemeinsamer Haushalt mit einem(r) Partner(in), der Wohnort oder Schulort der Kinder etc. Im Protokoll der EU-Kommission zur Sitzung des Führerscheinkomitees findet sich zu dem Thema folgende Textpassage, die die Ansicht der Kommission sehr deutlich zum Ausdruck bringt und bei künftigen Überprüfungen des Vorliegen eines Wohnsitzes anzuwenden ist:

„In numerous cases the ECJ (EuGH: Anm) has underlined the responsibility of the issuing authorities in the Member State to investigate whether the minimum conditions, that are laid down by the Directive related to residence and fitness to drive, have been satisfied and whether the issuing of a driving licence is justified.

The Commission reminded that normal residence is not only a matter of registering in a Member State. Article 12 of the Directive defines normal residence and several court rulings in the area of taxation have further specified this principle. According to the court rulings, normal residence is not only the place where a person usually lives for at least 185 days a year but where a person has established his permanent centre of interest.

The rulings confirmed that all relevant factors must be taken into consideration in determining normal residence namely, in particular, the actual presence of the person concerned and of the members of his family, the availability of accommodation, the place where the children actually attend school, the place where business is conducted, the place where property interests are situated, that of administrative links to public services and social services, but also those factors expressing the intention of that person to confer a certain stability on the place of connection, by reason of the continuity arising from a way of life and the development of normal social and occupational relationships.

As a consequence the Commission is reminding Member States of their obligation to carefully establish whether the applicant is indeed a normal resident. In case of doubts Member States should mutually assist one another, in order to prevent situations that driving licenses are issued to persons whose normal residence is in another Member State.“

Lässt sich eine Klärung über das Bestehen eines Wohnsitzes aufgrund der oa. Kriterien nicht herstellen, ist es erforderlich, eine direkte Klärung mit dem in Frage kommenden Staat herbeizuführen, welcher Staat dem Antragsteller eine Lenkberechtigung erteilt.

II. Führerscheinrechtlicher Wohnsitzbegriff mit fremdenrechtlichen Bezug

Bei der Beurteilung des führerscheinrechtlichen Wohnsitzes gibt es keine Verweise auf fremdenrechtliche Bestimmungen oder diesbezügliche Einschränkungen. Die Beurteilung des Wohnsitzes hat daher nach den oa. Kriterien **unabhängig vom fremdenrechtlichen Status des Bewerbers** um eine Lenkberechtigung **zu erfolgen**. Das bedeutet, dass bei Vorliegen der Voraussetzungen für das Vorhandensein eines führerscheinrechtlichen Wohnsitzes gemäß § 5 Abs. 2 Österreich für die Erteilung einer Lenkberechtigung zuständig ist, selbst wenn der Betreffende über keinen Aufenthaltstitel verfügt, sein Asylantrag abgewiesen wurde, kein Heimreisezertifikat erlangt werden kann oder er aus sonstigen Gründen nicht in Schubhaft genommen oder abgeschoben werden kann.

§ 6 FSG

Mindestalter

zu Abs. 1:

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. 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.

§ 7

Verkehrszuverlässigkeit

zu Abs. 3: Annahme der Verkehrszuverlässigkeit:

I.

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 zugrunde zu legen, 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 1600 Euro aufrecht.

II.

Die immer wieder auftretende Forderung nach Vereinheitlichung der behördlichen Vorgangsweise bei der Entziehung der Lenkberechtigung anlässlich strafgerichtlicher Verurteilungen ist nicht erfüllbar, da eine entsprechende Bedachtnahme auf die Umstände des Einzelfalles erforderlich ist. Je nach dem ist die Entziehung der Lenkberechtigung sofort mit Erlangen der behördlichen Kenntnis (Anzeige) auszusprechen oder bis zur gerichtlichen Verurteilung zuzuwarten.

Außerdem gibt es Probleme mit der sehr liberalen Rechtsprechung des VwGH bei Verstößen gegen das Suchtmittelgesetz. Es liegen bereits zahlreiche aufhebende Erkenntnisse dieses Gerichtshofes vor, bei denen die Entziehung der Lenkberechtigung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit und/oder wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung aus behördlicher Sicht als geboten erschienen. Die künftige Vollziehung sollte sich daher an diesen Erkenntnissen orientieren. Dies gilt ebenso für die sogenannten Aufforderungsbescheide gemäß § 24 Abs. 4 FSG!

zu Abs. 3 (Gerichtsdelikte): Entziehung der Lenkberechtigung bei Diversion: (siehe auch § 4 und §§ 30a und 30b)

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. 3 des Führerscheinggesetzes (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. 3 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. 6: 10-Jahres Frist

Die 10-jährige Frist gemäß § 7 Abs. 6 bezieht sich ausschließlich auf jene bestimmten Tatsachen des Abs. 3 in denen eine wiederholte Begehung des entsprechenden Deliktes zur Annahme der Verkehrsunzuverlässigkeit gefordert ist (Abs. 3 Z 6 lit. b, Z 7, Z 9 letzter Fall und Z 13). Die in Abs. 5 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. 5 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.

§ 8 FSG

Gesundheitliche Eignung

Allgemeines:**I.**

Aus gegebenem Anlass teilt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die einzuhaltende Vorgangsweise bei der Weitergabe von sensiblen gesundheitlichen Daten (insbesondere Anzeigen nach dem Suchtmittelgesetz) mit. Hierzu ist schon vor einigen Jahren eine entsprechende Stellungnahme des Bundeskanzleramtes-Datenschutzkommission ergangen:

Danach ist die Übermittlung von sensiblen Daten an andere Behörden als die Gesundheitsbehörden nur zulässig, wenn

- die Zustimmung des Betroffenen vorliegt,
- die Übermittlung im lebenswichtigen Interesse des Betroffenen liegt oder
- es zur Wahrung eines überwiegenden berechtigten Interesses eines Anderen erfolgt, wobei in diesem Fall eine eigene gesetzliche Grundlage erforderlich ist.

Sind die genannten Voraussetzungen nicht gegeben, ist eine Weitergabe von sensiblen Daten nicht zulässig.

II.

Durch das in § 5 FSG seit 1.10.2006 festgelegte Wahlrecht von Fahrschule und damit der örtlich zuständigen Behörde wird die Zuständigkeit für das **gesamte** Erteilungsverfahren übertragen. Somit ist auch der Amtsarzt dieser Behörde zuständig (nicht jener der Wohnsitzbehörde!) und selbstverständlich kann die das Verfahren führende Behörde den Antragsteller (auch wenn er nicht im Sprengel dieser Behörde wohnhaft ist) zu Amtshandlungen laden. Ein Verstoß gegen das AVG liegt hier insofern nicht vor, als durch das Materiengesetz (FSG) eine vom AVG abweichende Regelung getroffen wurde, die Vorrang genießt.

171.304/0002-IV/ST4/2013

III.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) möchte sein Schreiben vom 2.4.2007, Zl. 170.606/0007-II/ST4/2007, betreffend das Projekt SICHER MOBIL MIT HANDICAP des CLUB MOBIL (<http://www.clubmobil.at/>) von Frau Grünseis-Pacher in 4770, Arndorf, Oberösterreich in Erinnerung bringen.

Der CLUB MOBIL beschäftigt sich seit Jahren mit Untersuchungen der Fahrtauglichkeit von Personen mit körperlichen Einschränkungen. Im Vorfeld des behördlichen Verfahrens werden betroffene Personen über die Möglichkeiten, wie sie eine Lenkberechtigung erlangen oder behalten können, beraten und beim Verfahren unterstützt. Der CLUB MOBIL besitzt und vermietet ein Ausgleichsfahrzeug, berät bei Fahrzeugadaptierungen, bietet Schulungen an und führt auch Verkehrstauglichkeitstests durch. Diese Tests können den Ergebnissen eines behördlichen Verfahrens selbstverständlich nicht vorgreifen.

Vor Allem soll darauf hingewiesen werden, dass das Projekt SICHER MOBIL MIT HANDICAP, die vertrauliche Fahreignungsprüfung im Vorfeld des behördlichen Verfahrens, nunmehr in leicht modifizierter

Form (http://www.clubmobil.at/fileadmin/clubmobil/Fahreignung/Studie_2.pdf) durchführt und dass die daraus resultierenden Ergebnisse wie bisher behandelt werden können.

Da der Club zur Zufriedenheit der Kunden tätig ist und über gute Erfahrung im Umgang mit Menschen mit körperlichen Einschränkungen verfügt, soll es den betroffenen Personen ermöglicht werden, bei Interesse mit dem CLUB MOBIL Kontakt aufzunehmen.

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:**171.304/0003-IV/ST4/2014**

1. Sämtliche militärärztlichen Untersuchungen erfüllen alle Anforderungen der FSG-Gesundheitsverordnung und daher sind diese auch im zivilen Bereich als ärztliche Gutachten gemäß § 8 Abs. 1 FSG anzuerkennen. Die Regelung des § 8 Abs. 1 letzter Satz ist umfassend und daher gilt dies sowohl für die Untersuchungen der Stellungskommissionen als auch für militärärztliche Untersuchungen zur Erteilung einer Heereslenkberechtigung als auch für Wiederholungsuntersuchungen. Das BMLVS hat einen Erlass zu der Regelung des § 8 Abs. 1 letzter Satz ausgearbeitet, der in der Beilage übermittelt wird. Dieser Erlass enthält auch das Muster des neu gestalteten militärärztlichen Gutachtens, das dem Gutachten der FSG-GV nachempfunden wurde. NUR die militärärztlichen Gutachten nach diesem Muster sind von den zivilen Behörden anzuerkennen, andere nicht.

In den militärärztlichen Untersuchungen ist der Untersuchungsumfang mit Gruppe 1 angegeben. Die militärische Gruppe 1 ist jedoch nicht mit der zivilen Gruppe 1 ident, insbesondere fällt die Klasse A im militärischen Bereich nicht unter Gruppe 1. Nach Mitteilung des BMLVS spricht jedoch dennoch nichts dagegen, die militärärztlichen Gutachten für die Gruppe 1 auch im zivilen Bereich für Gruppe 1 (d.h. insbesondere für die Klassen A, A2 , A1) zu verwenden.

2. 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.
3. 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. Verkehrspsychologische Untersuchungen und Nachschulungen - Datenschutz

An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist die Frage herangetragen worden, ob einer Übermittlung von verkehrspsychologischen 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 verkehrspsychologische 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 verfügten 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 Sachverständigengutachten 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 künftighin 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**:

Zien: 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 Führerscheingesetzes 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.

zu Abs. 3:**Bedingte Eignung im Rahmen von verkehrspsychologischen 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 verkehrspsychologischen Stellungnahmen gleichermaßen gelten. Dies ergibt sich alleine schon daraus, dass fachärztliche Befunde wie auch verkehrspsychologische Stellungnahmen die faktischen Grundlagen für die amtsärztliche Abschlussbeurteilung zu liefern haben.

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. Karst

1.6.02

A-1010 Wien, Ballhausplatz 1
Tel: ++43-1-531 15/0
Fax: ++43-1-531 15/2690
e-mail: v3post@bka.gv.at
DVR: 0000019

5

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

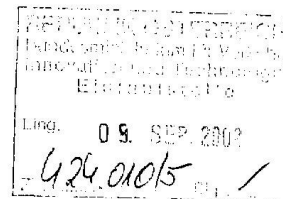
Betreff: Verschwiegenheitspflicht (§ 14 Psychologengesetz) Übermittlung von
verkehrspsychologischen Stellungnahmen an die Bezirkshauptmannschaft Weiz

Ihre an die Datenschutzkommission gerichtete Anfrage (do. GZ 424010/3-II/B/7/02) wurde
zuständigkeithalber 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).

ml.



- 2 -

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

Allgemeines:**I. Anrechnung von Ausbildungsteilen und theoretischer Fahrprüfung von Klassen A und B bei Erwerb der Klasse AM**

Immer wieder kommt es vor, dass Kandidaten die den Erwerb der Klasse A und/oder B beantragt und begonnen haben, diese Ausbildung abbrechen und nur die Klasse AM erwerben wollen. In solchen Fällen stellt sich die Frage, **welche der bereits absolvierten Ausbildungs- und/oder Prüfungsteile für den Erwerb der Klasse AM angerechnet werden können**. Die Beurteilung dieser Fälle erfolgte bislang mangels genereller Regelung nach den Gegebenheiten des Einzelfalles, weshalb es erforderlich ist, eine allgemeine Regelung vorzusehen:

Absolviert		Anrechenbar für AM	Anrechenbar für AM
A	B	79.01 (Moped)	79.02 (4-rädrig)
zumindest Theorie Basiskurs (20 UE) oder theoretische Mindestschulung (8 UE)		für die 6 UE Theorie anrechenbar	
Vor- und Grundschulung (zusammen 4 UE) + zumindest 4 UE Hauptschulung	-----	für 6 UE (Übungsplatz) + 2 UE (Verkehr) anrechenbar	-----
-----	Bei Normal- und dualer Ausbildung: Vor- und Grundschulung (6UE)	-----	für 6 UE (Übungsplatz) anrechenbar
-----	-Normalausbildung: mindestens 4 UE Hauptschulung - duale Ausbildung: Fahrtenprotokoll von 1000 km	-----	für 2 UE (Verkehr) anrechenbar
-----	Bei Ausbildung L17: Praktische Schulung nach § 2 Abs. 1 Z 2 VBV (12 UE)	-----	für 6 UE (Übungsplatz) + 2 UE (Verkehr) anrechenbar
-----	Bei § 122-Ausbildung: gesamte praktische Mindestschulung	-----	für 6 UE (Übungsplatz) + 2 UE (Verkehr) anrechenbar
		wechselweise Anrechnung von Praxisausbildung A für 79.02 und B für 79.01 ist NICHT möglich, es ist immer die volle Praxisausbildung zu absolvieren	
-----	-----	Nachweis der Fahrzeugbeherrschung in ALLEN Fällen erforderlich (§ 18 Abs. 1 Z 6 FSG)	
Theorieprüfung Modul GW (wenn noch gültig gemäß § 11 Abs. 6 FSG)		als Theorieprüfung gemäß § 18 Abs. 1 Z 3 FSG anrechenbar	
Theorieprüfung Modul A und/oder B absolviert (ohne Modul GW – egal ob zu GW nicht angetreten oder nicht bestanden)		nicht als Theorieprüfung gemäß § 18 Abs. 1 Z 3 FSG anrechenbar	

2023-0.099.818

II. Anrechnung der L17 Ausbildung auf andere Ausbildungsmodelle

In letzter Zeit wurde vermehrt wahrgenommen, dass Fahrschüler:innen die eine L17-Ausbildung begonnen haben, noch vor deren Abschluss auf eine andere Ausbildungsvariante (Mindestschulung + Übungsfahrten

gem. § 122 KFG, duale Ausbildung, Vollausbildung mit oder ohne Übungsfahrten) umsteigen möchten, sei es um eine einfachere (kürzere) Ausbildungsform zu wählen oder um weiterhin Privatfahrten absolvieren zu dürfen (wegen Ablauf der 18-monatigen Frist des Ausbildungsfahrtenbescheides). In solchen Fällen stellt sich die Frage, welche der bereits absolvierten L17-Ausbildungsteile, auf die andere Ausbildungsvariante, angerechnet werden können. Bisher erfolgte die Beurteilung dieser Fälle, nach den Umständen des Einzelfalles. Diese Vorgehensweise führt jedoch zu unterschiedlichen Beurteilungen und Anrechnungen in den Ländern, weshalb es erforderlich ist, eine allgemeine Regelung zur einheitlichen Vollziehung vorzusehen.

1. Allgemein:

Da gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 FSG-VBV vor Erteilung einer Ausbildungsfahrtenberechtigung jedenfalls eine volle theoretische Ausbildung (Grundwissen und Spezialwissen B mit insgesamt 32 UE) zu absolvieren ist, stellt sich in dem Bereich die Frage der Anrechnung nicht, diese ist somit (sofern sie noch gültig ist) jedenfalls anzuerkennen. Gleiches gilt auch für eine abgelegte Theorieprüfung bzw. einzelne Module derselben. Nachfolgende Grundsätze beziehen sich somit primär auf den praktischen Ausbildungsteil:

1. Es muss eine andere Ausbildungsvariante gewählt werden, die vollständig nach den jeweiligen Vorschriften zu absolvieren ist. In Frage kommen die Vollausbildung gemäß § 64b Abs. 6 KDV (ggf. freiwillige Übungsfahrten), die duale Ausbildung (gemäß § 64b Abs. 6 letzter Satz KDV) oder die Mindestschulung gemäß § 65b Abs. 3 KDV + Übungsfahrten gemäß § 122 KFG.
2. § 64b Abs. 7a KDV ist bei einem Wechsel der Ausbildungsform jedenfalls zu beachten. D.h. eine Anrechnung ist nur möglich, wenn zwischen den einzelnen Ausbildungsteilen nicht mehr als 18 Monate liegen, ohne dass eine weitere Ausbildungseinheit theoretischer oder praktischer Ausbildung in der Fahrschule absolviert worden ist.
3. Ein Wechsel der Ausbildungsform ist grundsätzlich nicht verboten. Aufgrund der Besonderheit der L17-Ausbildung können Fahrschüler:innen dieser Ausbildungsform bereits früher, nämlich mit 15 ½ Jahren, mit ihrer Führerscheinausbildung beginnen. Dieses frühe Mindestalter ist bei den anderen Ausbildungsformen nicht vorgesehen. Daher ist bei einem Wechsel der Ausbildungsform darauf zu achten, dass das Mindestalter der jeweiligen Ausbildungsform eingehalten wird und damit ist ein Beginn erst mit 17 ½ Jahren möglich. Ausbildungsteile, die vor dem Erreichen des Mindestalters absolviert wurden und nach § 64b Abs. 7a KDV noch gültig sind, können jedoch angerechnet werden.
4. L17-Ausbildungsfahrten können nicht als Übungsfahrten angerechnet werden. Dh. dass die gefahrenen km laut Fahrtenprotokoll in jenen Fällen, in denen Übungsfahrten ein obligatorischer Teil der Fahrausbildung sind, erneut als Übungsfahrten absolviert werden müssen. Die Anrechnung bereits absolvierter Beobachtungsfahrten (=begleitende Schulungen) gemäß § 4 FSG-VBV ist ebenfalls nicht möglich.
5. Wurde die Perfektionsschulung gemäß § 5 FSG-VBV (3 UE) vollständig absolviert, ist eine Anrechnung, unter sinngemäßer Anwendung des § 64b Abs. 6 Z 2 lit. d KDV bzw. § 65b Abs. 3 KDV, im Ausmaß von 2 UE möglich.
6. Die theoretische Einweisung im Zuge der L17-Ausbildung ist vor Beginn der Ausbildungsfahrten zu absolvieren. Diese ist gem. § 122 Abs. 2 Z 1 lit. d KFG ebenfalls für die Bewilligung von Übungsfahrten erforderlich. Wurde die theoretische Einweisung daher absolviert,

kann sie auch im Falle eines Wechsels der Ausbildungsform angerechnet werden, wenn zumindest einer der zuvor gemeldeten Begleiter unverändert geblieben ist.

2. Fallvarianten

Bei einem Wechsel von L17 auf eine andere Ausbildungsform sind drei Fallvarianten denkbar. In jedem Einzelfall ist jedoch zu prüfen, zu welchem Zeitpunkt und bei welchem Ausbildungsstand ein:e Fahr Schüler:in die Ausbildungsform wechselt und ist individuell zu entscheiden, welche Ausbildungsinhalte angerechnet werden können.

1. Fall: Umstieg L17-Ausbildung auf duale Ausbildung gem. § 64b Abs. 6 letzter Satz KDV

- Eine vollständige Anrechnung der absolvierten praktischen UE für die Vor- und Grundschulung (insgesamt 6 UE) ist möglich. Die theoretische Einweisung kann gemäß dem 6. Grundsatz ebenfalls angerechnet werden.
- Anstelle der Hauptschulung werden Übungsfahrten gem. § 122 KFG absolviert. Eine Anrechnung der L-17 Ausbildungsfahrten sowie die dazugehörigen Beobachtungsfahrten auf die neue Ausbildungsvariante sind nicht möglich. Demnach sind die erforderlichen 1.000 km und eine Beobachtungsfahrt gemäß § 122 KFG zu absolvieren.
- Die Perfektionsschulung (5 UE) gemäß § 64b Abs. 6 Z 2 lit d KDV ist zu absolvieren. Eine Anrechnung entsprechend dem 5. Grundsatz ist möglich, womit in diesem Fall die Perfektionsschulung nur mehr 3 UE umfasst. Ebenso ist die Prüfungsvorbereitung (1 UE) gemäß § 64b Abs. 6 Z 2 lit e KDV zu absolvieren.

2. Fall: Umstieg L17-Ausbildung auf Vollausbildung gem. § 64b Abs. 6 KDV

- Für die Vollausbildung ist grundsätzlich eine praktische Ausbildung im Ausmaß von 18 UE gemäß § 64b Abs. 6 Z 2 KDV 1967 zu absolvieren.
- Nach § 2 Abs. 1 Z 2 FSG-VBV muss für die Bewilligung von Ausbildungsfahrten eine praktische Schulung im Ausmaß von 12 UE (umfasst Vorbereitung, Vor-, Grund- und Hauptschulung) absolviert worden sein. Da sich diese 12 UE mit den Anforderungen gemäß § 64b Abs. 6 Z 2 lit. a bis c KDV inhaltlich decken, können diese angerechnet werden. Die insgesamt noch fehlenden 6 UE, bestehend aus der Perfektionsschulung (5 UE) und Prüfungsvorbereitung (1 UE), sind zu absolvieren. Eine Anrechnung entsprechend dem 5. Grundsatz ist möglich, womit in diesem Fall die Perfektionsschulung nur mehr 3 UE umfasst.
- Freiwillige Übungsfahrten gem. § 122 KFG sind zulässig. Es besteht keine Verpflichtung eine bestimmte Anzahl an km zu fahren. Die theoretische Einweisung kann gemäß dem 6. Grundsatz angerechnet werden.

3. Fall: Umstieg L17-Ausbildung auf Mindestschulung + Übungsfahrten gem. § 122 KFG

- Eine vollständige Anrechnung der absolvierten praktischen UE für die Vor- und Grundschulung (insgesamt 6 UE) ist möglich. Die theoretische Einweisung kann gemäß dem 6. Grundsatz ebenfalls angerechnet werden.
- L17-Ausbildungsfahrten sind nicht anzurechnen. Demnach sind die Übungsfahrten nach § 122 KFG im Ausmaß von insgesamt 1.000 km zu fahren, unabhängig davon wie viele km bereits im Zuge der Ausbildungsfahrten gefahren wurden (inklusive Fahrtenprotokoll).
- Allfällige bereits absolvierte Beobachtungsfahrten können nicht als praktische Ausbildungsteile

angerechnet werden.

- Die Perfektionsschulung (4 UE) gemäß § 65b Abs. 3 Z 4 KDV ist zu absolvieren. Eine Anrechnung entsprechend dem 5. Grundsatz ist möglich, womit in diesem Fall die Perfektionsschulung nur mehr 2 UE umfasst. Ebenso ist die Prüfungsvorbereitung (1 UE) gemäß § 65b Abs. 3 Z 5 KDV zu absolvieren.

Übersichtstabelle:

Absolvierte L-17 Ausbildungsteile	Anrechenbar für		
	<i>Mindestschulung + § 122 KFG</i>	<i>Duale Ausbildung (§ 64b Abs. 6 letzter Satz KDV)</i>	<i>Vollausbildung (mit und ohne Übungsfahrten)</i>
Theoretische Schulung 32 UE	Für theoretische Schulung voll anrechenbar		
Vor - und Grundschulung 6 UE	Für Vor - und Grundschulung 6 UE anrechenbar		
Hauptschulung 6 UE	----	----	Für Hauptschulung 6 UE anrechenbar
Theoretische Einweisung 1 UE	Für TE anrechenbar, wenn zumindest ein Begleiter gleich		
L17- Ausbildungsfahrten	----	----	----
Beobachtungsfahrten	----	----	----
Perfektionsschulung 3 UE	ev. Anrechnung von 2 UE (sinngemäß § 64b Abs. 6 Z 2 bzw. § 65b Abs. 3 KDV)		
---	Prüfungsvorbereitung 1 UE ist zu absolvieren		

zu Abs. 2:

Durch die 55. KDV-Novelle (BGBl. Nr. II Nr. 124/2010) wurden im Bereich der Fahrschul Ausbildung in § 64b Abs. 8 bis Abs. 8b KDV zwei verschiedene von der Fahrschule zu führende Nachweise eingeführt nämlich der Ausbildungsnachweis für die Fahrschüler gemäß Anlage 1h und der Tagesnachweis der Fahrlehrer gemäß Anlage 1i . Die Kombination dieser beiden Nachweise stellt eine ausreichende und detaillierte Dokumentation der erfolgten Ausbildung für den Kandidaten im Sinne des § 10 Abs. 2 FSG dar. Damit kann dieser Nachweis die bisherige wenig aussagekräftige Bestätigung des Nachweises gemäß § 10 Abs. 2, bei der sich zusätzlich stets die Problematik der Übermittlung dieses Nachweises an die Behörde gestellt hat, ersetzen.

Somit ist es ab sofort als ausreichend anzusehen, wenn die Fahrschule bei ordnungsgemäßer Führung der Nachweise im Sinne der Anlage 10h und 10i gemäß der 55. KDV-Novelle die Absolvierung der Ausbildung im Führerscheinregister vermerkt und die Nachweise für etwaige Nachfragen oder Überprüfungen durch die Behörde bereithält. Eine gesonderte Übermittlung jedes Ausbildungsnachweises an die Behörde muss nicht mehr erfolgen.

Die gleiche Vorgangsweise kann im Übrigen auch für den Nachweis der Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen getroffen werden. Auch in diesem Fall ist eine bloße Eintragung im Führerscheinregister durch die Fahrschule nach Vorlage des Nachweises ausreichend.

171.304/0002-IV/ST4/2013

zu Abs 4:**I. Theorieprüfung bei Wiedererteilung der Lenkberechtigung**

Aus gegebenem Anlass wird klargestellt, dass bei der Wiedererteilung der Lenkberechtigung grundsätzlich (d.h. im Normalfall) keine Theorieprüfung vorzuschreiben ist. Insbesondere entsprechen Überlegungen beispielsweise Kurztests, mündliche Befragungen bei der praktischen Prüfung oder sonstige Überprüfungen der theoretischen Kenntnisse vorzunehmen, nicht der Intentionen des Gesetzes. Ebenso sind eventuelle Praktiken, bei länger zurückliegendem Erlöschen (etwa nach 5, 10 oder 15 Jahren) generell eine Theorieprüfung zu verlangen, nicht gesetzlich vorgesehen und daher zu unterlassen. Der letzte Satzteil des Abs. 4 soll lediglich der Behörde die Möglichkeit geben, in wirklichen Ausnahmefällen, wenn der Betreffende zu erkennen gibt oder der Behörde aus anderen Umständen bekannt ist, dass beim Bewerber die elementarsten theoretischen Kenntnisse nicht mehr vorhanden sind, eine Theorieprüfung vorzuschreiben.

II. Wiedererteilung der Klasse AM nach mehr als 18-monatigem Entzug

171.304/0006-IV/ST4/2013

Es wird klargestellt, dass bei einem Entzug der Lenkberechtigung (auch lediglich für die für die Klasse AM oder AK) für mehr als 18 Monate die Wiedererteilung der Klasse AM gemäß § 10 Abs. 4 FSG möglich ist. Da § 10 Abs. 4 jedoch grundsätzlich nur die Ablegung einer praktischen Fahrprüfung verlangt, diese bei Klasse AM aber nicht vorgesehen ist, kann die Wiederteilung ohne praktische Fahrprüfung erfolgen.

171.304/0001-IV/ST1/2017

III: Freiwillige Übungsfahrten bei Wiedererteilung der Lenkberechtigung:

Immer wieder kommt es vor, dass Bewerber um die Wiedererteilung der Lenkberechtigung zwecks Vorbereitung auf die praktische Fahrprüfung auf freiwilliger Basis Übungsfahrten absolvieren wollen. Gemäß § 10 Abs. 4 ist für die Wiedererteilung der Lenkberechtigung nur eine praktische Fahrprüfung vorgeschrieben jedoch ist keine obligatorische Schulung zu absolvieren! Eine Regelung von freiwilligen Übungsfahrten findet sich in § 122 Abs. 4 KFG nur für die Umschreibung von Nicht-EWR-Lenkberechtigungen gemäß § 23, nicht jedoch für den Fall der Wiedererteilung. Da der Antragsteller im Fall der Wiedererteilung aktuell nicht im Besitz einer Lenkberechtigung, kann § 122 Abs. 4 KFG nicht analog angewendet werden und somit ist lediglich die theoretische Einweisung nicht als ausreichend anzusehen. Daher sind für den Erwerb der Übungsfahrtenbewilligung die in § 122 Abs. 2 Z 1 lit. a bis d KFG genannten Voraussetzungen zu erbringen. Konkret bedeutet dies, dass die theoretische Schulung (8 UE), die praktische Vor- und Grundschulung (insgesamt 6 UE) und die theoretische Einweisung zu absolvieren sind. Es ist jedoch zu betonen, dass der Antragsteller jederzeit zur praktischen Prüfung antreten darf (da ja überhaupt keine Ausbildung erforderlich ist und somit die gesamten Ausbildungsschritte freiwillig erfolgen), was bedeutet, dass auch nicht die 1000km gefahren werden müssen und auch die restlichen im Regime der § 122-Ausbildung vorgesehenen Schritte (Beobachtungsfahrt, Perfektionsschulung, Prüfungsvorbereitung) nicht erforderlich sind.

§ 11 FSG
Fahrprüfung

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.

Wird die Prüfung mittels Handysignatur (E-ID) gestartet, ist die zusätzliche Beaufsichtigung des PrüfungsverwaltungsPC während des Prüfungsablaufes nicht erforderlich. Aus Sicherheitsgründen wird jedoch empfohlen, während dieser Zeit den Bildschirm des PrüfungsverwaltungsPC zu sperren.

zu Abs. 4: praktische Prüfung

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:

171.304/0003-IV/ST4/2014

I. Die Missachtung der Vorschriften über die Grundqualifikation (dh. gewerbliches Lenken von Omnibussen oder von LKW) ohne Erwerb derselben, 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 jedoch aus § 103 Abs. 1 Z 3 lit.a KFG. 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.

II. Fristberechnung bei der Eintragung des Codes 95:

171.304/0003-IV/ST4/2013

Bei der derzeit gehandhabten Praxis, dass die Eintragung bzw. Fristberechnung des Codes 95 vom Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung erfolgt, ist zu befürchten, dass mit September 2013 (für Klasse D) und noch mehr im September 2014 (für Klasse C) ein nicht zu bewältigender Ansturm auf die Behörden erfolgen wird, da sehr viele Lenker mit der Eintragung des Codes 95 bis knapp vor Fristende zuwarten, um die Verkürzung der Frist möglichst gering zu halten. Aus diesem Grund ist bei der Eintragung des Codes 95 folgende flexiblere Vorgangsweise erforderlich:

Es ist zulässig, dass die Absolvierung der Weiterbildung über den fünfjährigen Zeitraum verteilt wird. Es gibt somit keine Regelung, nach der die Weiterbildung erst knapp vor Fristablauf absolviert oder zumindest abgeschlossen werden müsste. Demnach ist es möglich, dass die Weiterbildung schon mehrere Monate vor dem Ablauf der Frist abgeschlossen wird. Die bei Code 95 einzutragende fünfjährige Frist ist jedoch stets vom Fristende der derzeit eingetragenen Frist zu berechnen, sofern der Antrag nicht länger als 18 Monate vor diesem Fristende gestellt wird. Wird der Antrag früher gestellt, so ist die Frist ab dem Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung zu berechnen. Bei Führerscheinbesitzern, die die Lenkberechtigung für die Klasse D vor dem 10.9.2008 oder die Klasse C(C1) vor dem 10.9.2009 erworben haben, ist die Frist (bei Einhaltung der oa. 18-monatigen Frist) jeweils vom 10.9.2013 bzw. 10.9.2014 zu berechnen. Da sicherzustellen ist, dass ein und dieselbe Weiterbildungsbestätigung nicht für die Eintragung des Codes 95 für zwei aufeinanderfolgende Fünfjahreszeiträume herangezogen werden kann, ist darauf zu achten, dass alle Module der Weiterbildung **nach** dem Zeitpunkt absolviert wurden, zu dem der letzte (bereits abgelaufene) fünfjährige Zeitraum geendet hat. Bei Führerscheinbesitzern, denen der Code 95 abgelaufen ist und die nunmehr nach Absolvierung der Weiterbildung wieder die Eintragung des Codes 95 beantragen, ist die 5-jährige Frist ab dem Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung zu berechnen.

Mit diesem Erlass wird die bisherige Vorgangsweise geändert, weshalb alle bisherigen, zu dieser Frage ergangenen Erlässe (ua. 167.533/0062-IV/ST5/2012 vom 24.10.2012 oder 167.533/0050/II/ST5/2009 hinsichtlich des Punktes 1 der Frage A vom 14.9.2009) aufgehoben werden.

III. 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.

IV. Mit der 7. Novelle zur FSG-Durchführungsverordnung wurden 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 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.

V. Reprobationsfrist FSG-GWB:

In § 9 der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer (GWB) ist eine Reprobationsfrist von sechs Wochen vorgesehen, die erheblich von der zweiwöchigen Frist des § 11 Abs. 6 FSG abweicht.

Dazu wird klargestellt, dass in allen Fällen, in denen eine praktische Prüfung aufgrund des § 11 Abs. 4a FSG im Wege des Führerscheinregisters abgewickelt wird, die zweiwöchige Reprobationsfrist des Führerscheingesetzes zur Anwendung zu kommen hat.

Diese Fälle bewegen sich im Regime des Führerscheingesetzes und es sind daher auch die FSG-Fristen maßgeblich. Solche gemäß § 11 Abs. 4a FSG abgelegte Prüfungen werden gemäß § 11 Abs. 5 der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung-Berufskraftfahrer (GWB) angerechnet bzw. ersetzen die praktische Fahrprüfung gemäß § 7 Abs. 3 GWB.

Wird die praktische Fahrprüfung aber nach § 7 Abs. 3 GWB abgelegt, so gelten im Falle des Nichtbestehens die längeren Fristen gemäß § 9 GWB.

Version 16:

Zu Abs. 6:

Gültigkeit der Module der theoretischen Fahrprüfung im Hinblick auf die 18-monatige Frist des § 11

Abs. 6 zweiter Satz:

Beim Modul Grundwissen (GW) gilt die 18-Monatsfrist, wenn kein weiteres (klassenspezifisches) Theorie-Modul absolviert wird. Wenn also das Modul GW allein absolviert wird, dann läuft die Frist von 18 Monaten auch für sich allein (ab). Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer des GW-Moduls gilt aber dann, wenn nach dem GW-Modul (innerhalb der 18 Monate) anschließend ein klassenspezifisches Modul positiv absolviert wird. Das GW-Modul erhält dann ein neues (späteres „gültig bis“) Datum und seine Gültigkeit - gerechnet auf das Bestehen der praktischen Prüfung - läuft zeitgleich mit dem klassenspezifischen Modul ab. Die Gültigkeitsdauer des Moduls GW richtet sich immer nach dem zuletzt gemachten klassenspezifischen Modul (mehrere Verlängerungen sind möglich).

Jedes klassenspezifische Modul hat hingegen in jedem Fall seine eigene 18-monatige-Gültigkeitsfrist (unabhängig von anderen Modulen). Wenn das klassenspezifische Modul zeitlich vor dem GW-Modul absolviert wird, läuft es auch vor dem GW-Modul ab. Es gibt keine Verkürzung der 18-monatigen Gültigkeit des Moduls GW, dafür gilt eine eigene 18-monatige Gültigkeitsdauer.

§ 12 FSG

Prüfungsfahrzeuge

Zu Abs. 2:

170.600/0007-IV/ST1/2017

Der BMWi3 (bei dem die Türen für die hintere Sitzreihe nur dann zu öffnen sind, wenn die vordere Türe ebenfalls offen ist) ist als Prüfungsfahrzeug von den Fahrprüfern zu akzeptieren, wenn es sich um ein mit Doppelpedalerie ausgestattetes Schulfahrzeug handelt. Verfügen derartige Fahrzeuge nicht über eine Doppelpedalerie, so kann vom Fahrprüfer die Abnahme der Fahrprüfung mit diesem Fahrzeug verweigert werden.

§ 13 FSG

**Ausstellung des vorläufigen Führerscheines sowie
des Führerscheines**

Allgemeines:**Nichtabholen des Führerscheines nach bestandener Fahrprüfung:**

Diesfalls sollte der Führerschein einfach ausgefolgt werden, auch wenn das Bestehen der Fahrprüfung bereits länger als 18 Monate zurückliegt. Auch wenn diese Konstellation wegen der Zusendung des Führerscheines an die Privatadresse an Bedeutung verloren hat, ist dies etwa bei Behördenzustellung nach Ausdehnung oder Umtausch ausländischer Führerscheine nach wie vor denkbar.

Anbringen von Aufklebern am Führerschein von privater Seite

Immer wieder gibt es Anfrage, ob das Anbringen von Aufklebern (Microchips) am Führerschein in Österreich (wie etwa auch in Deutschland) zulässig ist. Das Aussehen und die Inhalte des Führerscheines sind in der Anlage 1 der FSG-Durchführungsverordnung festgelegt. Das Anbringen von Aufklebern oder Microchips auf dem Führerschein ist dort nicht vorgesehen. In der Gestaltung des Führerscheines ist Österreich nicht frei, sondern hat sich an den Vorgaben der Führerscheinrichtlinie zu orientieren, die auch relativ genau das

Aussehen des Führerscheines und die einzutragenden Daten vorgibt. Dem möglichen Einwand, dass die 3. Führerscheinrichtlinie in Artikel 1 sogar die optionale Aufnahme eines Microchips ermöglicht, wäre insofern zu begegnen, als es sich dabei um einen in den Führerschein integrierten Chip handeln muss und auch die darauf gespeicherten Daten im Voraus feststehen müssen. Wenn sich überdies ein Mitgliedstaat dazu entschließt, einen Microchip auf den Führerschein zu integrieren, so kann dies nur für alle Führerscheine in gleicher Art und Weise gelten und nicht auf gewisse Führerscheine beschränkt sein. Das Anbringen von Aufklebern (Microchips) auf Führerscheinen von privater Seite ist daher nicht zulässig. Auch die EU-Kommission hat in einer Auslegung diese Ansicht vertreten.

zu Abs. 2:

Im Fall des Lenkens eines Kraftfahrzeuges mit abgelaufenem vorläufigem Führerschein ist keine Bestrafung gemäß § 1 Abs. 3 FSG vorzunehmen, sondern bloß gemäß § 14 Abs. 1 FSG. Durch das Ablaufen des vorläufigen Führerscheines bleibt die Lenkberechtigung aufrecht!

§ 14 FSG

Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers

zu § 14 Abs. 4

I. Aufgrund einer Missstandsfeststellung 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 § 50 Abs. 5a VStG (Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beanstandeten gering zweifelsohne gegeben sind, ist im Fall einer erstmaligen derartigen Übertretung von der Verhängung einer Verwaltungsstrafe gemäß dieser Bestimmung abzusehen.

171.304/0001-IV/ST1/2017

II. Hologramm:

Es wurden verschiedene Einzelfälle bekannt, in denen bei den ab 2006 ausgegebenen Scheckkartenführerscheinen das oben in der Mitte zwischen dem EU-Emblem und den Worten „FÜHRERSCHEIN/REPUBLIK ÖSTERREICH“ befindliche Hologramm verblasst oder ganz verschwindet. Dies kann insbesondere durch Druck und Reibung infolge unsachgemäßer Behandlung (etwa durch Aufbewahrung im Portemonnaie) entstehen, es handelt sich dabei jedoch nicht um einen Produktionsfehler. Das alleinige Fehlen dieses Hologramms am Führerschein ist – bei sonstigem guten und aktuellen Zustand des Dokumentes – kein ausreichendes Kriterium für die Ungültigkeit des Führerscheines, weswegen in solchen Fällen keine Beanstandung gemäß § 14 Abs. 4 zu erfolgen hat.

§ 15

Ausstellung eines neuen Führerscheines (Duplikat)

Allgemeines:

Gegen die Ausfolgung des Führerscheines als Erinnerungsstück bei Ausstellung eines Duplikatführerscheines bestehen bei entsprechender Entwertung des Führerscheines keine Bedenken.

zu Abs. 2:

Aberkennung der Lenkberechtigung im Ausland – Duplikat in Österreich?

Es gibt viele Fälle, bei denen österreichischen Führerscheinbesitzern im Ausland die Lenkberechtigung aberkannt wird und sie aufgefordert werden, ihren FS bei der ausländischen Behörde abzugeben.

Es spricht nichts gegen die Ausstellung eines Duplikatführerscheines (arg. „Abhandenkommen“ in § 15 Abs. 2 Z 1 FSG). In vielen Fällen wird jedoch schon die Ausstellung eines vorläufigen Führerscheines mit seiner vierwöchigen Gültigkeit genügen (allerdings auf das österreichische Staatsgebiet beschränkt).

Diesfalls erspart sich der Betreffende die Entrichtung der Kosten für den Duplikatführerschein.

Zu Abs. 3:**I. Duplikate für EWR-Führerscheine – ärztliche Gutachten**

171.304/0001-IV/ST4/2014

1. Grundsätzliches:

Die Führerscheinrichtlinie bietet die optionale Möglichkeit, dass Mitgliedstaaten anlässlich der Verlängerung eines Führerscheines vom Antragsteller ein ärztliches Gutachten verlangen. Einige Mitgliedstaaten wie Italien oder Ungarn haben offenbar von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Bei den nach § 15 Abs. 3 im Herkunftsstaat vorzunehmenden Anfragen wird verschiedentlich auf die Notwendigkeit dieses ärztlichen Gutachtens hingewiesen.

Da eine Verlängerung des Führerscheines bzw. Duplikatausstellung in Österreich aber nach den österreichischen Vorschriften zu erfolgen hat, ist ein solches ärztliches Gutachten nicht erforderlich, selbst wenn die Mitteilung aus dem Ausland darauf hinweist. Dies gilt auch für den Fall, dass die Frist des ausländischen Führerscheines bereits abgelaufen ist. Diesfalls ist genauso zu verfahren, wie wenn die 15-jährige Frist des § 17a Abs. 1 von einem österreichischen Führerschein abgelaufen wäre.

2. Konkrete Vorgangsweise:

a. Die oa. Vorgangsweise ist insbesondere dann einzuhalten, wenn die Eintragung im ausländischen Führerschein genauso vorgenommen wird wie im österreichischen Führerschein (10- oder 15-jährige Dokumentenfrist auf Seite 1 unter Punkt 4b und Spalte 11 auf Seite 2 leer) oder wenn die Frist in Punkt 4b die gleiche ist, wie in Spalte 11 des Führerscheines. Bei der Prüfung ist insofern darauf zu achten, ob die ausstellende Behörde in Spalte 11 eine ca. 10-15-jährige oder noch längere Frist (etwa eine Befristung bis zu einem bestimmten Lebensalter) eingetragen hat, was als Indiz dafür anzusehen ist, dass nur das Führerscheindokument befristet ist.

b. Ist im ausländischen Führerschein ein harmonisierter Zahlencode eingetragen, der auf relevante Umstände hinsichtlich der gesundheitlichen Eignung schließen lässt, aber die etwaige Frist in Spalte 11 ident mit jener in Punkt 4b genannten ist, so kann (sofern nicht aufgrund von darüberhinausgehenden Umstände Zweifel vorliegen) angenommen werden, dass der Zahlencode lediglich eine Ausgleichmaßnahme darstellt und eine darüber hinausgehende Befristung nicht erforderlich ist. Diesfalls kann der harmonisierte Zahlencode aus dem ausländischen Führerschein übernommen werden und auf die Einholung eines amtsärztlichen Gutachtens verzichtet werden.

c. Ist die Frist in Spalte 11 wesentlich kürzer als jene unter Punkt 4b (mit oder ohne zusätzlichen gesundheitlichen Zahlencode) und ist anzunehmen, dass dieser kürzeren Frist eine Befristung aus medizinischen Gründen zugrundeliegt, so ist ein amtsärztliches Gutachten einzuholen.

d. § 24 Abs. 4 bleibt jedoch jedenfalls unberührt, d.h. amtsärztliche Gutachten dürfen in den unter a. und b. genannten Fällen trotzdem verlangt werden, wenn im Einzelfall begründete Bedenken an der gesundheitlichen Eignung bestehen.

e. Die obigen Ausführungen sind nicht als taxative Aufzählung zu verstehen, sondern vielmehr als Interpretationshilfe anzusehen. Es ist durchaus möglich, dass in der Praxis andere, von den oa. Fällen abweichende Fallkonstellationen auftreten und zu entscheiden sind. Diese sind dann im Einzelfall nach den genannten Grundsätzen zu beurteilen.

II. Umschreibung von EWR-Führerscheinen, die aufgrund einer Nicht-EWR-Lenkberechtigung erteilt wurden

Wenn in Österreich ein EWR-Führerschein umgeschrieben werden soll, der wegen der Eintragung des Codes 70 erkennbar aufgrund einer Nicht-EWR-Lenkberechtigung ausgestellt wurde, so ist gemäß § 15 Abs. 3 letzter Satz FSG die österreichische Lenkberechtigung nach Maßgabe des § 23 zu erteilen. Das bedeutet, dass in jenen Fällen von Nicht-EWR-Staaten, in denen keine Gleichwertigkeit gemäß § 9 Abs. 1 der FSG-DV besteht, eine praktische Fahrprüfung zu absolvieren ist.

Wenn nun nachgewiesen wurde, dass der Antragsteller in jenem EWR-Staat, dessen Führerschein nun umgeschrieben werden soll, bereits eine praktische Fahrprüfung für den Erwerb des dortigen Führerscheines abgelegt hat, so kann aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie diese EWR-Lenkberechtigung als solche anerkannt werden und ist die Ablegung einer neuerlichen praktischen Fahrprüfung nicht notwendig.

Die Eintragung des Codes 70 in einen derart ausgestellten Führerschein ist allerdings schon vorzunehmen, da es sich nach wie vor um die Erteilung einer österreichischen Lenkberechtigung aufgrund einer Nicht-EWR-Lenkberechtigung handelt, die von anderen EWR-Staaten nicht anerkannt werden muss. Dieser Umstand sollte auch für andere EWR-Staaten transparent gemacht werden.

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

Das Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten hat im Schreiben vom 16.7.2014 GZ. BMEIA-AT.4.15.02/0003-IV.1/2014, hinsichtlich der Frage der Rückübermittlung von ausländischen Führerscheinen folgende Änderung bekanntgegeben:

Ausländische Lenkberechtigungen aus **EWR-Staaten** sind von den österreichischen Behörden nicht im Wege des BMEIA, sondern im direkten Weg an die Zentralbehörden der jeweiligen EWR-Mitgliedstaaten zu übermitteln (siehe dazu die Tabelle im Anhang mit den Zustelladressen).

Die Weiterleitung ausländischer Lenkberechtigungen aus **Nicht-EWR-Staaten** erfolgt weiterhin im Wege des BMEIA.

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

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf den Beschluss 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über die Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen, ABI. L 302/62 vom 9.11.2016, der in der Beilage übermittelt wird und der die Entscheidung der Kommission aus dem Jahr 2014 ersetzt. Damit 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 der Führerscheinmodelle vorzugehen.

§ 16a

Führerscheinregister – Gespeicherte Daten

Allgemeines:

Zwecks Ermöglichung von aussagekräftigen statistischen Auswertungen ist es erforderlich, dass alle Behörden gewisse Standardverfahren auf die gleiche Art und Weise abspeichern. Besonders bei Fristverlängerungen und Duplikatführerscheinen kommt es häufig zu unterschiedlichen Vorgangsweisen. Es wird ersucht, künftig wie folgt vorzugehen:

1. Verlängerungen von befristeten Lenkberechtigungen für die Klasse B sind unter „**sonstiger Verlängerung**“ zu speichern, sofern die Befristung noch nicht abgelaufen ist.

Ist die Befristung abgelaufen ist der Antrag auf „**Wiedererteilung aufgrund Fristablauf**“ zu stellen.

2. Anträge Duplikat:

Duplikat/Ungültigkeit meines Führerscheines: unter diese Antragsart fallen alle Fälle von alten Fotos oder desolaten Führerscheinen.

Unter **Duplikat/sonstiges** ist beispielsweise der reine Umtausch von PapierFS auf Scheckkartenführerscheinen zu verstehen.

Die übrigen Antragsarten sollten selbsterklärend und daher nicht erläuterungsbedürftig sein.

3. Zusammentreffen mehrerer Verfahrensarten:

In solchen Fällen entsteht ein gewisser Graubereich, da eine Speicherung verschiedenartig möglich ist. Es ist diesfalls nach der Bedeutung der Anträge vorzugehen. Trifft z.B. die Ungültigkeit des Führerscheines mit einem Fall der Namensänderung oder Fristverlängerung zusammen, so sollte die Ungültigkeit des Führerscheines in den Hintergrund treten.

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 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.

§ 16b

Verwendung der Daten des Führerscheinregisters

Allgemeines:

Aufgrund der immer wiederkehrenden Anfragen von ausländischen Strafbehörden um Übersendung von Lichtbildern von Führerscheinbesitzern aus dem Führerscheinregister zwecks Identifizierung eines Lenkers wurde die Rechtslage zu dieser Problematik zwischen Bundeskanzleramt, BMI und bmvit geklärt. Seitens des Bundeskanzleramtes wurde die rechtlich korrekte Vorgangsweise bei der Übermittlung von Lichtbildern an ausländische Behörden wie folgt zusammengefasst:

1. Österreich ist gemäß Art. 3 des Übereinkommens über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union samt Erklärungen (im Folgenden: EU-Rechtshilfeübereinkommen 2000 – EU-RHÜ 2000), BGBl. III Nr. 65/2005, gegenüber den Vertragsparteien dieses Übereinkommens zur Leistung von Rechtshilfe (auch) in Verwaltungsstrafsachen verpflichtet.

Vertragsparteien des EU-RHÜ 2000 sind derzeit alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit Ausnahme von Griechenland, Italien und Irland.

Der aktuelle Geltungsbereich des EU-RHÜ 2000 kann auf der Homepage des Rates

([http://www.consilium.europa.eu/policies/agreements/search-the-agreementsdatabase?](http://www.consilium.europa.eu/policies/agreements/search-the-agreementsdatabase?lang=en&command=details&id=297&lang=de&aid=2000023&doclang=en)

[lang=en&command=details&id=297&lang=de&aid=2000023&doclang=en](http://www.consilium.europa.eu/policies/agreements/search-the-agreementsdatabase?lang=en&command=details&id=297&lang=de&aid=2000023&doclang=en)) und auf der Homepage des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst

(http://www.bundeskanzleramt.at/site/Cob__33903/6670/Default.aspx) abgefragt werden.

2. Die Leistung von Rechtshilfe in Verwaltungsstrafsachen durch die Übermittlung von Lichtbildern ist auf Grund des § 16 Abs. 3 FSG zulässig, wobei folgende Vorgangsweise einzuhalten ist:

2.1. Rechtshilfeersuchen ausländischer Strafbehörden von Vertragsparteien des EURHÜ 2000 um Übermittlung eines Lichtbildes sind an die zuständige Verwaltungsstrafbehörde (§ 26 VStG) zu richten. Wird eine unzuständige österreichische Behörde um die Leistung von Rechtshilfe ersucht, so hat sie das Rechtshilfeersuchen an die Verwaltungsstrafbehörde weiterzuleiten.

2.2. Die Verwaltungsstrafbehörde hat die Zulässigkeit des Rechtshilfeersuchens zu prüfen und ein zulässiges Rechtshilfeersuchen in der Form zu erledigen, dass sie die zuständige Führerscheinbehörde im Wege der Amtshilfe (Art. 22 B-VG) um Übermittlung des Lichtbildes ersucht und das Lichtbild in weiterer Folge der ausländischen Strafbehörde übermittelt.

2.3. Einer solchen Übermittlung von Lichtbildern durch die Führerscheinbehörde an die Verwaltungsstrafbehörde und von dieser an die ausländische Strafbehörde stehen keine datenschutzrechtlichen Bestimmungen entgegen.

3. Für die Leistung von Amts- und Rechtshilfe auf Grund des Art. 5 des Vertrages zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über Amts- und Rechtshilfe in Verwaltungssachen, BGBl. Nr. 526/1990, gelten die vorstehenden Ausführungen sinngemäß.

§ 17

Führerscheinregister – Löschung der Daten

Allgemeines:

In der nachfolgenden Tabelle werden die in den Führerscheilverfahren auftretenden Sachverhalte übersichtsweise zusammengefasst und mit den einzuhaltenden Tilgungsfristen versehen. Es darf darauf hingewiesen werden, dass im Zuge der Tilgung die betreffenden Daten vollständig gelöscht werden müssen d.h. darauf zu achten ist, dass die zu löschenden Daten nicht in anderen Feldern oder Bereichen des FSR (etwa im Feld „Anmerkungen/Notizen“) vorhanden bleiben. Sollten sich im FSR noch Eintragungen befinden, die nach den ua. Löschungsbestimmungen zu löschen gewesen wären, sind diese in laufenden Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen und sofort zu tilgen.

<u>Sachverhalt</u>	<u>Tilgungsfristen</u>				
	Keine Tilgung	Sofort-tilgung	1 Jahr	5 Jahre	100 Jahre
Bestrafungen				X (gem. § 55 VStG 5 J. ab RK des Verwaltungsstrafbescheides bzw. bei gerichtlichen Delikten ab Begehung)	
E.-Verfahren eingestellt (Tat nicht begangen bzw. Sachverhalt betrifft nicht diese Person) - sofern diese Information bekannt sind -		X			
➤ E.-Verfahren eingestellt (aus formellen Gründen, Gerichtsdelikte-Diversion, Wertung der verstrichenen Zeit usw.) ➤ Überprüfung der ges. Eignung				X (ab Begehung bzw. Sachverhalt)	
E.-Verfahren – Bescheid rechtskräftig (E-Zeit ≤18 Monate)				X	
E.-Verfahren – Bescheid rechtskräftig (ges. Nichteignung, E-Zeit > 18 Monate)	X (keine Tilgung, es sei denn, sämtliche betreffende Klassen wurden wiedererteilt, dann Tilgung nach dem Grundsachverhalt)				
➤ Erteilungsanträge (+ Führerscheinduplikate) ➤ Befristungsakte					X
Übungs- und Ausbildungsfahrten			X Ab Beendigung der Tätigkeit des Begleiters		

§ 17a

Gültigkeitsdauer von Führerscheinen und Lenkberechtigungen

I. zu Abs. 2: Befristung der Lenkberechtigung für die Klassen C(C1), D(D1) ab Vollendung des 60. Lebensjahres:

Wird anlässlich einer Verlängerung einer Lenkberechtigung für die Klasse C oder D 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.

Der nachfolgende Erlass ist aufgrund der in der 14. FSG-Novelle eingeführten 5-jährigen Befristung der Klasse C1 weitestgehend obsolet und insofern er der geltenden Rechtslage widerspricht nicht mehr anzuwenden. Da es sich bei der alten Rechtslage um eine sehr komplexe rechtliche Konstruktion gehandelt hat, wird der Erlass aus Informationsgründen vorerst noch nicht entfernt!!!

[II. Zu Abs. 2: Befristung der Lenkberechtigung für die Unterklasse C1

Mit BGBl. I Nr. 25/2001 vom 30. März 2001 wurde die Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse C1 vorgenommen wird. Anlässlich der 5-jährigen Verlängerung für die Klasse C ist damit jeweils auch gleichzeitig die Unterklasse C1 neu auf 10 Jahre (d.h. für die Unterklasse C1 auf weitere 5 Jahre) zu befristen und der Führerscheinbesitzer erspart sich somit eine Neuausstellung des Führerscheines anlässlich des Ablaufes der Frist der Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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 Lenkerberechtigung für die Gruppe C zwischen dem 1. November 2000 und dem 30. März 2001 erloschen ist und nur mehr als Lenkberechtigung für die Unterklasse 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 gegenständlichen 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 Unterklasse C1 waren, ist anlässlich der nächsten Wiederholungsuntersuchung auch eine (10-jährige) Befristung der Unterklasse C1 in den Führerschein einzutragen.
5. Vollendet der Führerscheinbesitzer während des nächsten 10-jährigen Gültigkeitszeitraumes der Unterklasse C1 das 60. Lebensjahr, ist analog dem bereits zu § 20 Abs. 4 FSG ergangenen Erlass betreffend Klasse C wie folgt vorzugehen:

Da eine Lenkberechtigung für die Unterklasse C1 ab dem vollendeten 60. Lebensjahr nur mehr auf fünf Jahre erteilt werden kann, kann auch eine früher vorgenommene Verlängerung der Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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 Unterklasse 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).]

§ 18

Lenkberechtigung für die Klasse AM

171.304/0002-IV/ST4/2013

Allgemeines:**I. Vorgangsweise bei der Umschreibung bzw. Ausdehnung von Mopedausweisen bzw. Klasse AM**

Möchte der Besitzer eines Mopedausweises die Klasse A1, A2 oder eine andere Lenkberechtigungsklasse erwerben, so handelt es sich verfahrensmäßig um eine Erserteilung, da erstmals ein Führerschein entsteht. Besitzt der Betreffende bereits einen Scheckkartenführerschein mit Klasse AM und möchte er eine andere Lenkberechtigungsklasse erwerben, so handelt es sich um eine Ausdehnung. Danach richtet sich auch die gemäß Gebührengesetz zu entrichtende Gebühr. Möchte der Besitzer eines Mopedausweises diesen auf einen Führerschein mit der Lenkberechtigung für die Klasse AM umschreiben, ist für diese Fälle im Führerscheinregister das Austauschverfahren anzuwenden und - obwohl in diesen Fällen erstmals ein Führerschein für diese Person entsteht - ist die „kleine“ Gebühr von derzeit 49,50 Euro einzuheben.

171.304/0002-IV/ST4/2013

II. Ablieferung von Mopedausweisformularen

Die Fahrschulen wurden angewiesen, die bei ihnen noch vorrätigen Mopedausweisdokumente, nach dem 19.1.2013 an ihre Führerscheinbehörde abzuliefern, da diese Dokumente ab dem 19.1.2013 nicht mehr verwendet werden dürfen. Ein Kostenersatz ist dafür nicht vorgesehen. Da es sich um streng verrechenbare Drucksorten handelt, sind diese Dokumente entweder aufzubewahren oder nachweislich und nachvollziehbar (mit Protokoll) zu vernichten.

171.304/0003-IV/ST4/2013

III. Einziehen von Mopedausweisen bei Ausdehnung der Klasse AM auf andere Klassen

Besitzern von Mopedausweisen, die die Erteilung einer anderen Lenkberechtigungsklasse außer AM beantragen, müssen bei Erteilung dieser Klasse den vorhandenen Mopedausweis mangels ausdrücklicher gesetzlicher Regelung nicht abliefern. Eine Einziehung des Mopedausweises durch den Fahrprüfer, die Fahrschule oder die Behörde ist daher nicht erforderlich. Es ist jedoch sicherzustellen, dass im Fall einer Entziehung der Lenkberechtigung für die Klasse AM (eventuell neben anderen Klassen), dieser Umstand bei Anfragen der Behörden und der Exekutive im Führerscheinregister zuverlässig beauskunftet wird.

Wird jedoch ein Mopedausweis lediglich auf einen Führerschein der Klasse AM umgeschrieben (d.h. Duplikat ohne Ausdehnung), so ist gemäß § 15 Abs. 4 FSG der Mopedausweis abzuliefern. Es spricht jedoch wie bei den Führerscheinen nichts dagegen, den Mopedausweis im entwerteten Zustand dem Besitzer als Erinnerungsstück wieder auszufolgen.

IV. Wiedererteilung der Klasse AM nach mehr als 18-monatigem Entzug siehe Anordnung zu § 10**Abs. 4**

Zu den Abs. 1 und 3: Voraussetzungen für den Erwerb des Mopedausweises

1. Die theoretische Ausbildung umfasst nun nur mehr sechs Unterrichtseinheiten, die folgende Ausbildungsinhalte ausweisen müssen:

Lehrinhalt
<u>Einführungsphase, Verkehrsraum</u>
<u>Partnerkunde</u>
<u>Bewegen im Verkehrsraum</u>
<u>Verhaltensvorschriften in besonderen Verkehrsräumen (Vorrang,...)</u>
<u>Wahl der Fahrgeschwindigkeit</u>
<u>Verkehrsunfall</u>
<u>Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit</u>
<u>Personenbeförderung</u>

2. Sofern die Ausbildung für den Erwerb der Klasse AM 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 anderen Lenkberechtigungsklasse ausgebildet werden, sofern es sich um jene Kursteile handelt, in denen die unter 1) genannten Ausbildungsinhalte vermittelt werden.
3. Wird die Klasse AM für beide Fahrzeugkategorien beantragt (Moped, vierrädriges Leichtkraftfahrzeug), so ist die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung insgesamt nur ein Mal zu absolvieren. Die Absolvierung der praktischen Ausbildung ist ausdrücklich in § 18 Abs. 3 geregelt.
4. Gemäß § 18 Abs. 1 dritter Satz darf mit der Mopedausbildung und –prüfung frühestens zwei Monate vor Vollendung des 15. Lebensjahres begonnen werden. Die Ausfolgung des Führerscheines darf unabhängig davon jedenfalls erst mit dem 15. Geburtstag erfolgen.
5. Aus gegebenem Anlass wird überdies klargestellt, dass die theoretische Prüfung für die Klasse AM gemäß § 18 Abs. 1 Z 3 FSG tatsächlich in Form einer **Prüfung jedes einzelnen Kandidaten** abzuhalten ist. Gruppenarbeiten von Kandidaten, Zuhilfenahme von Lehrbehelfen sowie Unterstützung durch Lehrpersonal der Fahrschule ist unzulässig!

171.304/0002-IV/ST4/2013

zu Abs. 2:

Hinsichtlich des in dieser Bestimmung festgelegten Nachweises der Identität wird festgelegt, dass auch abgelaufene Reisepässe oder Personalausweise als ausreichender Identitätsnachweis anzusehen sind, sofern deren Gültigkeitsdauer abgelaufen ist.

zu Abs. 4:

1. Die in § 18 Abs. 4 geforderte Ergänzungsausbildung für Instruktoren hat 16 Unterrichtseinheiten zu umfassen wobei sich der Inhalt und der Umfang entsprechend der beiliegenden Aufstellung verteilen.

2. Die Durchführung der praktischen Schulung am Übungsplatz kann auch in Gruppen von mehreren Personen abgehalten werden, sofern für jeden Kandidaten ein eigenes Fahrzeug 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.

Bei der praktischen Ausbildung im öffentlichen Verkehr für Mopeds hat der Fahrlehrer zwecks Sicherstellung eines entsprechenden Lernerfolges (Spurgestaltung etc...) den oder die Kandidaten auf einem einspurigen Kraftfahrzeug zu begleiten. Bei der praktischen Ausbildung im öffentlichen Verkehr für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge kann der Fahrlehrer den oder die Kandidaten hingegen auf einem beliebigen Fahrzeug begleiten.

3. Für den in Abs. 1 Z 6 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.

Umfang und Inhalte der Ergänzungsausbildung gem. § 18 Abs. 4 FSG für Instruktoressen gem. § 4a Abs. 6 FSG beim Fachverband der Fahrschulen bzw. ermächtigten Ausbildungsstätten gem. § 116 Abs. 6a KFG

Umfang: 16 Unterrichtseinheiten á 50 Minuten, 1. Tag: 8 UE Theorieunterricht, 2. Tag: 8 UE Praxisunterricht

Inhalte Theorieteil:

Themenbereich	Lehrinhalte	Anzahl der UE
Rechte und Pflichten des Ausbildners	geeigneter körperlicher Zustand des Lehrenden, Verantwortung für die genaue Einhaltung der Verkehrsvorschriften und der Verwendung des Sturzhelms durch die Mopedsschüler, rechtzeitige Einflussnahme auf die Fahrweise der Schüler, Fertigkeiten der Schüler für die Fahrt im Verkehr müssen gegeben sein, etc.	2
Verkehrsrechtliche Vorschriften	Allgemeine Fahrordnung sowie Sonderbestimmungen für Mopeds, Personenbeförderung, Beladungsprobleme, Schutzkleidung, etc.	2
Gefahrenlehre	Hintereinanderfahren, Vorbeifahren, Überholen, Einbiegen, Einfahren, Ausfahren, Fahrstreifenwechsel, Einordnen, Schutzwege, etc.	2
Partnerkunde	Partner im Verkehr, Vertrauensgrundsatz, verkehrspsychologische Grundlagen, etc.	2

Inhalte Praxisteil:

Themenbereich	Lehrinhalte	Anzahl der UE
Vorgespräch vor Antritt der gemeinsamen Ausfahrt	Festlegen der Spielregeln für die Ausfahrt, Verhalten bei Abreißen eines Mopedschülers, Verhalten bei Unfall, Kandidat muss der Fahrt im Verkehr gewachsen sein, Informationen zu Fahren in der Gruppe, etc.	1
Übungen im Verkehr	Stadtverkehr, Spurgestaltung, Umkehren, Vorbeifahren, Fahrstreifenwechsel, Einordnen, Einbiegen, Verhalten bei Kreuzungen, Befahren von Kurven, etc. Training der Gruppenfahrt bei dichtem Verkehr und Kreuzungen	3
	Freilandstraße, richtige Tempowahl, Hintereinanderfahren, Überholen (auch gegenseitig, richtige Kurvenlinie, leistungsbezogene Tempowahl, Straßenverhältnisse in Fahrlinie einbeziehen, richtiges Verwenden des Beschleunigungsstreifen, Grundregeln bei Gruppenfahrten	

§ 18a

Lenkberechtigung für die Klassen A1, A2 und A

Allgemeines:

171.304/0006-IV/ST4/2013

I. Umstieg von Klasse AK auf eine der Motorradklassen A1, A2 und A

Die Klasse AK (bis 50 ccm) umfasst eine isoliert dastehende Berechtigung, die nicht in den Stufenzugang integriert ist. Bereits mit Erlass vom 7.12.1993 wurde festgelegt, dass bei einer Ausdehnung von AK auf AL bzw. A die Ablegung einer theoretischen und praktischen Fahrprüfung sowie ein Schulungsnachweis erforderlich ist. Dies wurde mit dem Inkrafttreten des FSG beibehalten, nunmehr wird aber zwecks Vereinheitlichung mit den zu Abs. 3 gemachten Ausführungen festgelegt, dass von der theoretischen Ausbildung abgesehen werden kann. Hingegen sind die Praxisausbildung (gemäß § 64b Abs. 6 KDV), die Theorieprüfung (jedoch nur das klassenspezifische Modul A) und die praktische Fahrprüfung zu absolvieren. Ebenso ist die Mehrphasenausbildung zu absolvieren.

Zu Abs. 3:

171.304/0006-IV/ST4/2013

Erwerb der Lenkberechtigung der Klasse A (A2): Umstieg vom Stufenzugang auf Direktzugang

Genauso wie nach der Rechtslage vor dem 19.1.2013, so ist es auch nunmehr möglich, bei Erreichen des erforderlichen Mindestalters die nächsthöhere Motorradlenkberechtigungsklasse zu erwerben, auch wenn der zweijährige Besitz der niedrigeren Klasse noch nicht zurückgelegt wurde. Das heißt, es ist möglich, den Stufenzugang aufzugeben und in den Direktzugang zu wechseln. Dies ist möglich auch wenn die Mehrphasenausbildung für die niedrigere Klasse noch nicht absolviert wurde und

- mit Vollendung des 18. Lebensjahres hinsichtlich Klasse A2 sowie
- mit Vollendung des 24. Lebensjahres hinsichtlich Klasse A.

Für diesen (vorzeitigen) Erwerb der Klasse A2 bzw. A gilt:

- Von der **Theorieausbildung** kann jedenfalls abgesehen werden (diese kann angerechnet werden).
- Eine **Praxisausbildung** ist jedenfalls in dem in § 64b Abs.6 KDV festgelegtem Ausmaß zu absolvieren.
- Die **Theorieprüfung** ist nach § 11 Abs. 6 FSG innerhalb von 18 Monaten anzurechnen. Ist diese Frist verstrichen, ist die Theorieprüfung neuerlich abzulegen, wobei jedoch nur das klassenspezifische Modul der Klasse A zu prüfen ist.
- Die **praktische Fahrprüfung** ist jedenfalls erforderlich.

Mehrphasenausbildung:

Gemäß § 4a Abs. 1 zweiter Satz FSG ist die Mehrphasenausbildung nur ein Mal beim erstmaligen Erwerb einer der Klassen A1, A2 oder A zu absolvieren; das gilt auch in der gegenständlichen Konstellation. Das bedeutet, dass eine noch nicht absolvierte Mehrphasenausbildung vollständig zu absolvieren ist, bei einer bereits vollständig absolvierten Mehrphasenausbildung nichts mehr zu absolvieren ist und bei einer teilweise absolvierten Mehrphasenausbildung die fehlenden Schritte zu absolvieren sind.

zu Abs. 6:

171.304/0002-IV/ST4/2013

Anrechnung der „Code 111-Ausbildung“ bei Erwerb der Klasse A1

Im Fall einer Ausdehnung einer Lenkberechtigung für die Klasse B mit Code 111 auf eine Lenkberechtigung für die Klasse A1 hat die in dieser Bestimmung vorgesehene Anrechnung der praktischen Ausbildung auf 4 UE am Übungsplatz und 2 UE im öffentlichen Verkehr zu erfolgen. Der Bewerber hat somit in diesen Fällen noch 8 UE (ab Vollendung des 39. Lebensjahres: 10) im öffentlichen Verkehr zu absolvieren.

Weiters wird klargestellt, dass der mindestens zweijährige ununterbrochene Code 111-Besitz direkt vor dem Erwerb (Antragstellung) von Klasse A1 liegen muss. Länger zurückliegende zweijährige Zeiträume (mit Unterbrechung) sind unbeachtlich (arg. „seit“).

§ 19

Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B

Allgemeines:**I. Berechnung der Gebühren bei Ausbildungs- und Übungsfahrten (gültig ab 1.3.2013!!)**

171.304/0001-IV/ST4/2014

Die Berechnung der Gebühren für die Bewilligung von Ausbildungs- und Übungsfahrten setzt sich wie folgt zusammen und ist künftig einheitlich festzusetzen:

<u>Vorgezogene Lenkberechtigung</u>		
Antragsgebühr	§ 14 TP 6 (1)	14,30 Euro
Zeugnisgebühr	§ 14 TP 14 (1)	14,30 Euro
Bundesverwaltungsabgabe (allgemeiner Teil)	Tarif 2	6,50 Euro
GESAMT		35,10 Euro

<u>Übungsfahrten</u>		
Antragsgebühr	§ 14 TP 6 (1)	14,30 Euro
Zeugnisgebühr	§ 14 TP 14 (1)	14,30 Euro
Bundesverwaltungsabgabe (besonderer Teil)	Tarif 355	13,- Euro
GESAMT		41,60 Euro

Lediglich die nicht genannte Beilagengebühr (3,90 Euro) stellt eine Variable dar, die je nach Anzahl der Beilagen ein oder mehrmals eingehoben werden kann und dann zu den oa. Beträgen zu addieren ist. Um eine einheitliche Gebührenberechnung bei diesen Verfahren zu erleichtern, wurden die entsprechenden Verfahrensarten im Führerscheinregister mit den oa. Gesamtbeträgen hinterlegt, wobei jedoch anlassbezogene Änderungen aufgrund der Beilagengebühr möglich sind.

II. Änderung von Bescheiden nach der vor 1.3.2013 geltenden Rechtslage, Übergangsbestimmung

171.304/0005-IV/ST4/2013

Durch die grundlegenden verfahrensrechtlichen Änderungen seit 1.3.2013 stellt sich die Frage, wie die Änderung von Bescheiden für die Bewilligung von Übungs- und Ausbildungsfahrten, die vor dem 1.3.2013 erteilt worden sind, vorzunehmen ist. Gemäß § 132 Abs. 29 Z 8 KFG und § 41 Abs. 11 FSG sind die vor 1.3.2013 eingebrachten Anträge auf Übungs- und Ausbildungsfahrten nach der alten Rechtslage zu Ende zu führen. Das bedeutet, dass Änderungsbescheide (etwa wegen Verlängerung der Übungsfahrten auf 18 Monate oder wegen Begleiterwechsel) für diese bestehenden Bewilligungen noch an den oder die Begleiter adressiert sein müssen. Soll lediglich das für Übungsfahrten verwendete Kraftfahrzeug aus dem Bescheid gestrichen werden, ist ein Änderungsbescheid nicht erforderlich; diesfalls genügt eine formlose Streichung.

III. Theoretische Einweisung bei Begleiterwechsel:

Aufgrund des Wortlautes des § 122 Abs. 2 lit. d KFG („gemeinsam mit einem Begleiter“) ist es als ausreichend anzusehen, wenn bei Vorhandensein von zwei im Bewilligungsbescheid genannten Begleitern nur **einer** an der theoretischen Einweisung teilnimmt. Ein Wechsel von Begleitern oder eine Aufstockung von einem auf zwei Begleiter ist zulässig. Diesfalls ist ein Änderungsbescheid erforderlich. Von einer nochmaligen Absolvierung der theoretischen Einweisung ist abzusehen, selbst wenn keiner der nunmehr tätig werdenden Begleiter eine theoretische Einweisung mit dem Bewerber absolviert hat.

IV. Absolvierung von Ausbildungsfahrten und Übungsfahrten hintereinander:

171.304/0005-IV/ST4/2013

Aufgrund der nunmehr vorgeschriebenen Höchstdauer von Übungs- und Ausbildungsfahrten von 18 Monaten stellt sich die Frage, ob es zulässig ist, im Anschluss nach dem Ablauf von Ausbildungsfahrten für den selben Bewerber noch Übungsfahrten zu bewilligen (bzw. umgekehrt). Da es keine Regelung gibt, die diese Vorgangsweise untersagt, spricht nichts dagegen, wobei jedoch darauf zu achten ist, dass für die Zulassung zur Fahrprüfung von einer der gewählten Ausbildungsschienen alle der im Gesetz genannten Voraussetzungen erbracht sein muss.

2023-0.099.818

V. Anrechnung der L17 Ausbildung auf andere Ausbildungsmodelle

Die Vorgehensweise und Anrechnungsbeispiele sind in § 10 Allgemein FSG-Gesamterlass zu finden.

171.304/0003-IV/ST4/2013

Zu Abs. 2:

Behördenzuständigkeit bei Entziehung der Ausbildungs- und Übungsfahrtenbewilligung

In § 122 Abs. 1 KFG 1967 wird für die Erteilung einer Übungsfahrtenbewilligung eine vom AVG abweichende Sonderregelung getroffen, wonach diejenige Behörde dafür zuständig ist, in deren Sprengel die vom Antragsteller besuchte Fahrschule ihren Sitz hat. § 122 Abs. 8 trifft hinsichtlich der Entziehung dieser Berechtigung keine ausdrückliche Sonderregelung, lässt aber im letzten Satz erkennen (Ablieferungspflicht des Bescheides an die Behörde), dass dieselbe Behörde wie in Abs. 1 gemeint ist. Die Regelung ist daher nach dem Zweck der Bestimmung und dem Willen des Gesetzgebers zu interpretieren, d.h. dass auch für die Entziehung der Übungsfahrtenbewilligung diejenige Behörde zuständig ist, in deren Sprengel die vom Antragsteller besuchte Fahrschule ihren Sitz hat. Gemäß § 19 Abs. 2 FSG ist § 122 Abs. 8 KFG auch für die Ausbildungsfahrten anzuwenden.

§ 20

**Lenkberechtigung für die Klassen C(C1), D(D1),
CE(D1E) und DE(D1E)**

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.

zu Abs. 2:

In Zusammenhang mit Einführung der Berufskraftfahrerausbildung für die Klasse C (C1) ab 10.9.2009 bedarf es einer klaren Regelung, wie mit jenen Lenkern zu verfahren ist, die bereits vor dem 10.9.2009 im Besitz einer Lenkberechtigung der Klasse C sind, aber das 21. Lebensjahr erst nach diesem Stichtag vollenden.

Im Zuge der 11. FSG-Novelle wurde in § 6 klargestellt, dass eine Lenkberechtigung für die Klasse C bereits ab dem vollendeten 18. Lebensjahr erworben werden kann. Die Lenkberechtigung darf aber bis zum vollendeten 21. Lebensjahr noch nicht (voll) ausgeübt werden (in diesem Sinne ist auch der Einleitungssatz und die Z 1 in § 20 Abs. 2 zu verstehen).

Damit fallen diese Führerscheinbesitzer in die Übergangsbestimmung, wonach es ausreicht, die Weiterbildung zu absolvieren, weshalb es nicht unbedingt notwendig (jedoch zulässig) ist, die Grundqualifikation (mit Ablegung der Prüfung) zu erwerben.

Da von der Lenkberechtigung für die Klasse C aber erst ab dem 21. Lebensjahr Gebrauch gemacht werden darf, ist die Übergangsbestimmung der Berufskraftfahrerausbildung **nicht** dahingehend zu verstehen, dass es ausreicht, die Weiterbildung bis zum 10.9.2014 zu absolvieren. Vielmehr sind diese Führerscheinbesitzer gemäß § 20 Abs. 2 Z 2 FSG nur dann vor Vollendung des 21. Lebensjahres zum gewerblichen Lenken von C-Fahrzeugen berechtigt, wenn sie im Besitz eines Fahrerqualifizierungsnachweises sind. Da sie - wie gesagt - unter die Übergangsbestimmung fallen, genügt aber die Absolvierung der Weiterbildung und Eintragung des Codes 95 im Führerschein.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die gegenständlichen Führerscheinbesitzer vor Vollendung des 21. Lebensjahres nicht zum Lenken von C-Fahrzeugen im gewerblichen Bereich berechtigt sind, es sei denn sie haben (zumindest) die Weiterbildung absolviert und den Code 95 im Führerschein eingetragen.

171.304/0001-IV/ST1/2017

Zu Abs. 2 Z 4:

In Übereinstimmung mit Art. 4 Abs. 6 zweiter Satz der Richtlinie 2006/126/EG hat Deutschland im Jahr 2014 eine dem österreichischen § 20 Abs. 2 Z 4 FSG vergleichbare Regelung geschaffen. Demnach darf in Deutschland eine Lenkberechtigung für die Klasse C ab Vollendung des 18. Lebensjahres und eine Klasse D ab Vollendung des 21. Lebensjahres für das Lenken von Feuerwehrfahrzeugen, Rettungsfahrzeugen und anderen Fahrzeugen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung erteilt werden. Aufgrund der Gleichartigkeit der Regelungen spricht nichts dagegen, wenn diese in Deutschland für die Klassen C und D erteilten Lenkberechtigungen in gleicher Weise anerkannt werden.

171.304/0003-IV/ST4/2013

zu Abs. 5:

Durch die 14. FSG-Novelle wurde (infolge der generellen Vereinheitlichung der Gültigkeitsdauer für die Klasse C1 mit jener für Klasse C) die Gültigkeitsdauer einer ausländischen EWR-Lenkberechtigung für die Klassen C1 von zehn auf fünf Jahre verkürzt. Zahlreichen Betroffenen wurde in der Vergangenheit die frühere Rechtslage mit der 10-jährigen Frist beauskunftet. Aus Gründen des Vertrauensschutzes ist die Bestimmung – ähnlich wie die Anordnungen zu § 40 Abs. 5 (Punkt III. dieses Erlasses) - so zu interpretieren, dass die fünfjährige Frist für die Klasse C1 nur dann anzuwenden ist, wenn der Wohnsitz in Österreich **nach dem 19.1.2013 begründet** worden ist. In den Fällen der Wohnsitzbegründung vor dem 19.1.2013 kann die Klasse C1 entsprechend der früheren Rechtslage mit einer Gültigkeitsdauer von 10 Jahren eingetragen werden. Betroffen von dieser Regelung sind insbesondere die Besitzer der alten deutschen Lenkberechtigungsklasse 3.

§ 22

Heereslenkberechtigung

zu Abs. 7:

I. zivile Lenkberechtigung

Ärztliche Gutachten bei Umschreibung einer Heereslenkberechtigung in eine zivile Lenkberechtigung (siehe Anordnungen II zu § 8 Abs. 1)

171.304/0003-IV/ST4/2013

II. Umschreibung der Heereslenkberechtigung in eine zivile Lenkberechtigung

In Absprache mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung wurden die Äquivalenzen zwischen Heereslenkberechtigungsklassen und zivilen Lenkberechtigungsklassen festgelegt. Diese sind aus den folgenden Tabellen ersichtlich und Umschreibungen von Heereslenkberechtigungen in zivile Lenkberechtigungen zugrunde zu legen. Bei der neuen, ab 1.1.2013 geltenden Klasseneinteilung der Heereslenkberechtigungen ist ausdrücklich die Heereslenkberechtigungsklasse B1 zu erwähnen, die nicht mit der in der Richtlinie 2006/126/EG enthaltenen optionalen (und in Österreich nicht existenten) Lenkberechtigungsklasse B1 zu verwechseln oder gleichzusetzen ist. Für die militärische Klasse B1 ist – wie aus der Tabelle ersichtlich - die zivile Klasse B zu erteilen.

Bestehende zivile Lenkberechtigungen, bei denen nach der bisherigen Vorgangsweise die eingeschränkten Anhängerberechtigungen erteilt wurden, bleiben jedoch unberührt. Nicht ausdrücklich geregelt ist der Fall, dass ein Führerscheinbesitzer mit einer auf 2 300 kg beschränkten Lenkberechtigung für die Klasse CE, diese auf eine unbeschränkte zivile Lenkberechtigung für die Klasse CE (oder C1E oder BE) erweitern möchte. Da der Betreffende ja bereits im Besitz einer (eingeschränkten) Lenkberechtigung für die Klasse CE ist, ist es nicht sachgerecht, für diese Ausdehnung eine Fahrschulausbildung sowie die theoretische und praktische Fahrprüfung zu fordern. Da die rechtliche Situation viel eher mit der Wiedererteilung gemäß § 10 Abs. 4 FSG zu vergleichen ist, ist es sachgerecht, in solchen Fällen die Lenkberechtigung für die zivile Klasse CE (oder C1E oder BE) nach Ablegung einer praktischen Fahrprüfung zu erteilen.

**Umschreibung Heereslenkberechtigung
HLBV 1997 (BGBl. II. Nr. 336/1997)**

Heereslenkberechtigungsklassen bis 31.12.2012

Klassen Heereslenkberechtigung (§ 13 HLBV)	Klasse(n) nach FSG
Fahrzeugklasse „A“ Motorräder, Motorräder mit Beiwagen sowie Kraftfahrzeuge mit drei Rädern und einer Eigenmasse von nicht mehr als 400 kg sowie als	Klasse: A Einzutragen in der Vorstufe und in A
„Vorstufe A/AL“ Leichtmotorräder mit einer Motorleistung von nicht mehr als 25 kW und einem Verhältnis von Leistung/Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg,	Klasse: A Vorstufe Nach 2 Jahren: A, Datum gleich eintragen
Fahrzeugunterklasse „B1“ handelsübliche, nicht oder nur eingeschränkt geländegängige Personen- und Kombinationskraftwagen 4 x 2 und 4 x 4 mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger von nicht mehr als 750 kg höchstzulässiger Gesamtmasse oder ein Anhänger gezogen wird, dessen höchstzulässige Gesamtmasse die Eigenmasse des Zugfahrzeuges nicht übersteigt, sofern die Summe der höchstzulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge 3 500 kg nicht übersteigt	Klasse: B
Fahrzeugunterklasse „B2“ geländegängige Kraftwagen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, auch wenn mit ihnen in Anhänger gezogen wird, dessen höchstzulässige Gesamtmasse 1500 kg und die Summe der höchstzulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge 5 000 kg nicht übersteigt,	Klassen: B
Fahrzeugunterklasse „CM“ *) Kraftwagen einschließlich Mannschaftstransportfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 12 000 kg, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen wird,	Klassen: C C1 F
Fahrzeugunterklasse „CS“ *) Kraftwagen einschließlich Mannschaftstransportfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 000 kg, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen wird,	Klassen: C C1 F
Fahrzeugunterklasse „CT“ *) Tankkraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter,	Klassen: C C1 F
Fahrzeugklasse „D“ Kraftwagen, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von mehr als acht Personen, außer dem Lenker, bestimmt sind (Omnibus),	Klasse D
Fahrzeugklasse „E“ Kraftwagen, mit denen Anhänger oder militärische Anhängelasten mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 300 kg gezogen werden,	Klasse (nur in Verbindung mit dem Zugfahrzeug): BE C1E CE DE
Fahrzeugunterklasse „F1“ Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40	Klasse: F

km/h und Motorkarren, auch wenn mit ihnen Anhänger gezogen werden,	
Fahrzeugunterklasse „F2“ selbstfahrende Pionier- und Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h oder landwirtschaftliche, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, auch wenn mit ihnen ein Anhänger gezogen wird,	Klasse: F
Fahrzeugunterklasse „G1“ Sonderkraftfahrzeuge, die in keine der angeführten Klassen fallen, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg gezogen wird,	Klasse: F
Fahrzeugunterklasse „G2“ selbstfahrende Pionier- und Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, auch wenn mit Ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg gezogen wird,	Klasse: F
Fahrzeugunterklasse „G3a“ gepanzerte Radfahrzeuge.	Klasse: F
Fahrzeugunterklasse „G3b“ gepanzerte Vollkettenfahrzeuge.	Klasse: F

171.304/0003-IV/ST4/2013

Umschreibung Heereslenkberechtigung**HLBV 2013 (BGBl. II. Nr. 422/2012)****Heereslenkberechtigungsklassen ab 1.1.2013**

Klassen Heereslenkberechtigung (§ 14 HLBV 2013)	Klasse(n) nach FSG
Klasse AM: a) Motorfahräder, b) vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge,	Klasse AM
Klasse A: Motorräder mit oder ohne Beiwagen sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Eigenmasse von nicht mehr als 400 kg;	Klassen A, A1, A2, AM
Klasse A1: Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW;	Klassen A1, AM
Klasse A2: Motorräder und Motorräder mit Beiwagen mit einer Motorleistung von nicht mehr als 25 kW und einem Verhältnis von Leistung zu Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg;	Klassen A1, A2, AM
Klasse B: Geländegängige Kraftwagen einschließlich Mannschafts-transportfahrzeuge, mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, auch wenn mit ihnen ein Anhänger gezogen wird, dessen höchstzulässige Gesamtmasse 1 500 kg und die Summe der höchstzulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge 5 000 kg nicht übersteigt;	Klasse B
Klasse B1: handelsübliche, nicht oder nur eingeschränkt geländegängige Personen- und Kombinationskraftwagen 4 x 2 und 4 x 4 mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger von nicht mehr als 750 kg höchstzulässiger Gesamtmasse oder ein Anhänger gezogen wird, dessen höchstzulässige Gesamtmasse die Eigenmasse des Zugfahrzeuges nicht übersteigt, sofern die Summe der höchstzulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge 3 500 kg nicht übersteigt;	Klasse B
Klasse C: Kraftwagen einschließlich Mannschafts-transportfahrzeuge, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 7 500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D oder D1 fallen, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen wird;	Klassen: C, C1, F
Klasse C1: Kraftwagen einschließlich Mannschafts-transportfahrzeuge, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg aber nicht mehr als 7 500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D oder D1 fallen auch wenn mit ihnen ein Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen wird;	Klassen: C1, F
Klasse D:	Klassen:

Kraftwagen mit mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkplatz;	D, D1
Klasse D1: Kraftwagen mit nicht mehr als 16 Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einer höchsten Gesamtlänge von acht Metern;	Klasse D1
Klasse F: Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h, landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Motorkarren, auch wenn mit ihnen Anhänger gezogen werden;	Klasse F
Klasse M1*): Geschützte oder gepanzerte Kampf- oder Gefechtsfahrzeuge als Radfahrzeuge, auch wenn mit ihnen ein Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen werden;	Keine Umschreibung auf eine zivile LB
Klasse M2*): Geschützte oder gepanzerte Kampf- oder Gefechtsfahrzeuge als Kettenfahrzeuge;	Keine Umschreibung auf eine zivile LB
Klasse M3*): Selbstfahrende Pionier- und Arbeitsmaschinen auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg gezogen wird;	Keine Umschreibung auf eine zivile LB
Klasse M4*): Sonderkraftfahrzeuge, die in keine der angeführten Klassen fallen, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg gezogen wird.	Keine Umschreibung auf eine zivile LB
Klasse BE: Anhänger, die nicht unter Abs. 1 Z 5 fallen	Klasse BE
Klasse CE Alle Anhänger	Klassen BE, CE, C1E sowie DE / D1E wenn Lenker D / D1 besitzt
Klasse C1E: Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 300 kg, sofern die höchste zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Eigenmasse des Zugfahrzeuges nicht übersteigt, wobei die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen 12 000 kg nicht übersteigen darf;	Klassen BE, C1E
Klasse DE: Alle Anhänger;	Klassen BE, DE, D1E
Klasse D1E: Alle Anhänger;	Klassen BE, D1E
Klasse M1E*): Alle Anhänger;	Keine Umschreibung auf eine zivile LB.
Klasse M2E*): Alle Anhänger;	Keine Umschreibung auf eine zivile LB.
Klasse M3E*): Alle Anhänger;	Keine Umschreibung auf eine zivile LB.
Klasse M4E*): Alle Anhänger;	Keine Umschreibung auf eine zivile LB.

*) Die mit *) gekennzeichneten Fahrzeugklassen/-unterklassen werden in einer speziellen militärischen Ausbildung erworben, deren Inhalte keinen zivilen Klassen entsprechen.

§ 23

Ausländische Lenkberechtigung

Zu Abs. 1:

171.304/0001-IV/ST1/2019

BREXIT: Übergangsregelung

Der BREXIT stellt für das Unionsrecht eine neue und außergewöhnliche Situation dar, die eine flexible und sachgerechte Handhabung der Rechtsnormen erfordert. Bis zum Datum des Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union sind VK-Lenkberechtigungen vollwertige EWR-Lenkberechtigungen ohne Pflicht zur Umschreibung derselben. Da Personen, die ihren Wohnsitz bereits zu einem früheren Zeitpunkt nach Österreich verlegt haben, im Besitz einer EWR-Lenkberechtigung waren, ist für sie die in § 23 Abs. 1 genannte sechsmonatige Frist ab dem Zeitpunkt der Wohnsitzverlegung nicht anwendbar, sondern läuft erst ab dem Datum des Austritts des VK aus der Europäischen Union.

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.

171.304/0001-IV/ST1/2016

IV. Berechtigungsumfang von ausländischen Lenkberechtigung im Umschreibeverfahren

Immer wieder treten anlässlich von Umschreibeverfahren gemäß § 23 Abs. 3 FSG Fragen auf, welche österreichische Lenkberechtigungsklasse (bzw. welche Einschränkungen) erteilt werden soll, wenn der Berechtigungsumfang (d.h. die Klasseneinteilung) der ausländischen Lenkberechtigung nicht jenem des FSG entspricht. Es spricht nichts dagegen, bei diesen Fragen bei der Einzelfallbeurteilung in gewissen Grenzen großzügig zu verfahren. Wenn beispielsweise dem ausländischen Führerschein eine Gewichtsbeschränkung für die PKW-Klasse von 2800 kg zu entnehmen ist, so spricht nichts dagegen, dafür eine uneingeschränkte Klasse B zu erteilen. Dies gilt insbesondere für jene Nicht-EWR-Lenkberechtigungen, in denen der Antragsteller eine praktische Fahrprüfung in Österreich ablegen muss, in diesem Fall besteht kein Grund zusätzlich Einschränkungen der österreichischen Lenkberechtigung vorzunehmen.

Diese Ausführungen gelten gleichermaßen für nationale EWR-Lenkberechtigungsklassen, wie etwa der Traktorklassen. Wenn beispielsweise die ausländische Traktorlenkberechtigung eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h enthält oder gewisse ausgefallene von der österreichischen Klasse F mitumfasste Fahrzeugtypen nicht enthält, spricht nichts dagegen trotzdem eine unbeschränkte Klasse F zu erteilen.

V. Führerscheine aus Somalia:

1. Vom Bundeskriminalamt ist die Mitteilung ergangen, dass zur Zeit Führerscheine aus Somalia zur „Umschreibung“ (§ 23 Abs. 3 FSG) vorgelegt werden, deren Echtheit einerseits fraglich erscheint und andererseits zu dieser Führerscheinart kein gesichertes Informations- oder Vergleichsmaterial vorliegt.
2. Vom bmvit wurde daraufhin eine Stellungnahme der für Somalia zuständigen ÖB Nairobi eingeholt. Die Antwort enthielt auszugsweise folgende wesentlichen Aussagen:
„Die Echtheit oder inhaltliche Richtigkeit von Urkunden aus Somalia kann nicht gewährleistet werden, es kann auch mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass vorgelegte Dokumente aus dieser geographischen Zone zum größten Teil „Auftragsarbeiten“ sind (auch Führerscheine).“
3. Somalia gehört zu jenen Ländern, die bei keinem der drei Internationalen Straßenverkehrsabkommen Vertragspartei sind. Eine auch nur vorübergehende Verwendung somalischer Führerscheine ist somit in Österreich nicht möglich, selbst wenn der Besitzer zusätzlich einen internationalen Führerschein mitführen würde.
4. Aufgrund der geschilderten besonderen Situation in Somalia erscheinen Bedenken hinsichtlich der Echtheit der in einem Verfahren gemäß § 23 Abs. 3 FSG vorgelegten Führerscheine aus Somalia generell gerechtfertigt.
Seitens des bmvit erscheint es daher vertretbar, dass generell Führerscheine aus diesem Staat in zweifelhaften Fällen bis auf weiteres nicht einem Verfahren gemäß § 23 Abs. 3 FSG zugrunde gelegt werden können (somit nicht umgeschrieben werden können).

171.304/0001-IV/ST1/2019

VI. Anerkennung von Führerscheinen aus dem Kosovo

Kosovo ist laut Auskunft des BMEIA bei keinem der drei internationalen Straßenverkehrsabkommen (Paris, Genf, Wien) Vertragspartei. Somit sind kosovarische Führerscheine zum vorübergehenden Lenken in Österreich nicht anerkannt. Eine Umschreibung bei Wohnsitznahme gemäß § 23 Abs. 3 FSG ist jedoch aufgrund einer Lenkberechtigung aus dem Kosovo möglich – dabei ist eine praktische Fahrprüfung abzulegen.

171.304/0001-IV/ST1/2019

VII. Identitätsnachweis durch Dokumente aus Afghanistan

Die Botschaft der Islamischen Republik Afghanistan hat mitgeteilt, dass bei der Ausstellung afghanischer Dokumente zumeist nur der Vorname angeführt wird, Darüber hinaus kommt es aufgrund unterschiedlicher Transkription in das deutsche und andere lateinische Alphabete und bedingt durch abweichende Herangehensweisen in der Verwendung von Familien- und Hausnamen regelmäßig zu ungleichen Schreibweisen von Namen afghanischer Staatsangehöriger in der deutschen Sprache. Daher stattet die afghanische Botschaft nach eingehender Prüfung Antragsteller mit Geburtsurkunden aus, wo jeweils der in Österreich zu verwendende vollständige Name in der entsprechenden Schreibweise angeführt ist. Wenn also Personen sowohl einen afghanischen Führerschein als auch eine von der Botschaft ausgestellte Geburtsurkunde vorlegen und das Geburtsdatum übereinstimmt, handelt es sich trotz unterschiedlicher Schreibweise des Namens um ein und dieselbe Person.

Entziehung der Lenkberechtigung bzw. Lenkverbot bei Wohnsitzverlegung siehe zu § 30

2023-0.099.818

VIII. Anerkennung serbischer Probeführerscheine

Aus gegebenem Anlass wurde die serbische Botschaft um Auskunft ersucht, ob zur Erlangung eines serbischen Probeführerscheins eine theoretische und praktische Fahrprüfung erforderlich ist, sodass es sich um eine vollwertige Lenkberechtigung handelt. Die Botschaft der Republik Serbien hat mitgeteilt, dass ein Probeführerschein ausgestellt wird, wenn eine Person die Fahrprüfung für das Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen A1, A2, A, B1 und B zum ersten Mal erfolgreich absolviert. Die Gültigkeitsdauer des Probeführerscheins beträgt 2 Jahre, wenn die Fahrprüfung ab dem vollendeten 19. Lebensjahr absolviert wurde. Wird die Fahrprüfung vor dem 19. Lebensjahr abgenommen, ist der Probeführerschein bis zum vollendeten 21. Lebensjahr gültig. Nach Ablauf der Gültigkeit ist ein Antrag auf Ausstellung eines regulären Führerscheins zu stellen. Eine zusätzliche Fahrprüfung ist nicht mehr erforderlich.

Aufgrund dieser Informationen kann davon ausgegangen werden, dass es sich um eine vollwertige Lenkberechtigung handelt. Bis zum 18. Lebensjahr besteht jedoch die Verpflichtung, dass bei Probeführerscheinbesitzern eine Aufsichtsperson mitfahren muss.

Seitens des BMK bestehen somit keine Bedenken, wenn ein serbischer Probeführerschein, ab dem vollendeten 18. Lebensjahr, zum Lenken eines Kraftfahrzeuges sowie als Basis für die Umschreibung in einen österreichischen Führerschein, anerkannt wird. Die Beschränkung auf das 18. Lebensjahr ist insofern gerechtfertigt, da 18 Jahre das übliche Regelalter darstellt und ab diesem Zeitpunkt serbische Probeführerscheinbesitzer ohne Aufsichtsperson ein Kraftfahrzeug lenken dürfen.

2023-0.099.818

IX. Änderung der Lenkberechtigung im Vereinigten Königreich (seit November/Dezember 2021)

Der Austritt des Vereinigten Königreiches aus der EU hat es möglich gemacht, die dortige Rechtslage (gültig für England, Schottland und Wales) hinsichtlich der Lenkberechtigungsklasse B zu ändern. Die Lenkberechtigung der Klasse BE wird seit 16.12.2021 gemeinsam mit dem Erwerb der Klasse B erteilt. Zudem wird Besitzern einer „alten“ Lenkberechtigung der Klasse B (Fahrprüfung nach dem 01.01.1997 absolviert) automatisch, ohne Ablegung einer zusätzlichen Prüfung, die Klasse BE dazugegeben und diese im Fall einer Duplikatausstellung des Führerscheines eingetragen. In Anhang 6 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 289/1982 idgF., wird die Klasse BE als eigenständige Klasse, mit separater theoretischer und praktischer Fahrprüfung, geführt und haben die Vertragsparteien jenen nationalen Führerschein, der dem Anhang 6, entspricht als gültig anzuerkennen. Das Vereinigte Königreich ist zwar Vertragspartei des Wiener Übereinkommens, jedoch entspricht die neue Rechtslage nicht mehr den Vorgaben des Übereinkommens, weshalb sich die Frage der Anerkennung dieser erweiterten Klasse BE in Österreich stellt.

Aus Sicht des BMK ist wie folgt vorzugehen:

- Grundsätzlich ist die Lenkberechtigungsklasse BE in dieser Form sowohl für das vorübergehende Fahren im Bundesgebiet als auch im Falle einer Umschreibung anzuerkennen, sofern diese bereits im britischen Führerschein eingetragen ist.

- Für den Fall, dass die Klasse BE (noch) nicht eingetragen wurde, ist das vorübergehende Ziehen eines schweren Anhängers (für den eine Klasse BE erforderlich ist) mit einer britischen Lenkberechtigung für die Klasse B, entsprechend der obigen Ausführungen, in Österreich unzulässig und ist wie ein Fahren ohne gültigen Führerschein zu behandeln (Strafbarkeit nach § 37 Abs. 1 FSG – mindestens 36 Euro). Wird ein Antrag auf Umschreibung (d.h. Erteilung einer österreichischen Lenkberechtigung aufgrund der UK-Lenkberechtigung) gestellt, kann die Klasse BE anerkannt und erteilt werden, jedoch nur, wenn ein Nachweis (z.B. Führerscheinregisterauszug, andere geeignete Unterlagen) erbracht wird, dass der Antragsteller berechtigt ist die Klasse BE zu lenken. Dies ist erforderlich, da die geänderte UK-Rechtslage einerseits nicht den Vorgaben des Wiener Übereinkommens entspricht und andererseits mangels Eintragung im Führerschein nicht nachvollzogen werden kann, ob der Antragsteller tatsächlich im Besitz der Klasse BE ist. Eine vollumfängliche Anerkennung ohne zusätzlichen Nachweis ist daher nicht möglich. Diese Auffassung wird auch durch die einschlägige Judikatur des VwGH (vgl. VwGH Ra 2018/11/0198) gestützt.

Darüber hinaus ist es im Vereinigten Königreich seit 15.11.2021 gestattet die Klasse CE zeitgleich mit der Klasse C (selbiges gilt für die Klassen D + DE) zu erwerben. Es ist nicht mehr erforderlich vor Ablegung der Klasse CE bzw. DE bereits im Besitz der Klasse C bzw. D zu sein. Sind die Lenkberechtigungsklassen C+CE bzw. D+DE im Führerschein eingetragen, können diese sowohl für das vorübergehende Fahren im Bundesgebiet als auch im Falle einer Umschreibung anerkannt werden.

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.

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.

171.304/0003-IV/ST4/2013

Zu Abs. 6

II. Nicht EWR-Führerscheine:

Von einigen Nicht-EWR-Staaten (z.B. Serbien) werden Führerscheine ausgestellt, die dem Anhang I der 3. EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG entsprechen.

§ 23 Abs. 6 FSG wurde in dieser Hinsicht (noch) nicht angepasst, d.h. dass ein Absehen von der Notwendigkeit einen Internationalen Führerschein zusätzlich mitführen zu müssen nach dem derzeitigen Wortlaut nur dann möglich wäre, wenn das Formular (abgesehen von der Übereinstimmung mit dem Genfer Abkommen oder Wiener Übereinkommen) den Vorgaben der Richtlinie 91/439/EWG entspricht.

Es bestehen jedoch keine Bedenken, wenn Führerscheinformulare von Nicht-EWR-Staaten, die der Richtlinie 2006/126/EG in Verbindung mit der Richtlinie 2011/94/EU entsprechen, als ausreichender Nachweis über die Lenkberechtigung anerkannt werden, da sie als solche den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht bekannt sind. Von Inhabern solcher Führerscheine muss daher nicht zusätzlich auch noch ein Internationaler Führerschein mitgeführt werden.

§ 24

Allgemeines

zu Abs. 1.:**I.**

siehe auch § 3 Abs. 2

II.

Verkehrskontrollen haben ergeben, dass alkoholisierte Lenker in weit höherem Maße beim Lenken von Motorfahrrädern und vierrädigen Leichtkraftfahrzeugen anzutreffen sind, als bei sonstigen Kraftfahrzeugen. Aus diesem Grund ist selbst beim Vorliegen von besonders berücksichtigungswürdigen Gründen gemäß § 24 Abs. 1 letzter Satz jedenfalls mit der Entziehung der Lenkberechtigung (auch der Klasse AM) vorzugehen, wenn beim Lenken eines Motorfahrrades oder vierrädigen Leichtkraftfahrzeuges ein mit dem Entzug der Lenkberechtigung bedrohtes Alkoholdelikt begangen wird.

III. Anordnung von Nachschulung gegenüber Personen ohne Wohnsitz in Österreich siehe § 30**IV. Vorgangsweise bei der Festsetzung von Entziehungszeiten bei gleichzeitiger Verbüßung von Freiheitsstrafe (Haft)**

Seitens der Behörden werden bei der Festsetzung der Entziehungszeiten bei gleichzeitiger Verbüßung einer Straftat unterschiedliche Vorgangsweisen angewendet. Üblicherweise wird der Spruch des Entziehungsbescheides dahingehend formuliert, dass eine Entziehungszeit „*ohne Einrechnung der Haftzeiten*“ verfügt wird. Die Entziehungszeit beginnt somit nach der Haftentlassung und ist immer gleich lang, unabhängig davon wann der Betroffene aus der Haft entlassen wird.

Teilweise wird von Behörden aber auch die Entziehungszeit ab der *Rechtskraft des Entziehungsbescheides* (d.h. „*mit Einrechnung der Haftzeiten*“) berechnet. Dies führt im Fall von bedingten Entlassungen jedoch zu einer Ungleichbehandlung des Betroffenen, da die „de facto-Entziehungszeit“ (d.h. die für den Betroffenen spürbare Entziehungszeit nach der Haftentlassung) umso länger wird, je früher die bedingte Entlassung ausgesprochen wird. Mit anderen Worten: Je günstiger die Prognose für den Häftling im Justizbereich ausfällt, umso länger läuft die Entziehung der Lenkberechtigung. Um diese sachlich schwer zu rechtfertigende Konsequenz zu vermeiden, und immer gleich lange Lenkberechtigungsentzüge zu erreichen, sollte in solchen Fällen die Berechnung der Entziehungszeit „*ohne Einrechnung von Haftzeiten*“ erfolgen.

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 Betroffenen die Absolvierung einer Nachschulung anzuordnen. Durch die folgenden Klarstellungen 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:

Wurden mit einem Alkoholdelikt, für das gemäß § 24 Abs. 3 eine Nachschulung anzuordnen ist, 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. 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 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 unterrichtsfreien Zeit die Anordnung einer Nachschulung nicht rechtfertigt.

II. Verlängerung der Entziehungszeit wegen Nichtbefolgung der Nachschulung:

1. Es darf auf das 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 Entziehungsdauer wegen Nichtbefolgung der Anordnung belastet wird.

Somit ist in derart gelagerten Fällen wie folgt vorzugehen:

Der Führerschein ist nach Ablauf der Entziehungsdauer 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 Entziehungsdauer den Nachschulungskurs zum Teil absolviert hat.

Aus § 24 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 unverschuldetermaßen 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.

2. Für das Verkehrscoaching wurde in § 24 Abs. 3 vorletzter und letzter Satz aufgrund der mit einem Monat recht knappen Entziehungsfrist für die Absolvierung dieser Maßnahme eine Sonderregelung getroffen. Die Behörden haben dafür Sorge zu tragen, dass sie bereits im Bescheid mit dem das Verkehrscoaching angeordnet wird, dem Betreffenden eine angemessene Frist (unabhängig von der Entziehungsdauer der Lenkberechtigung) setzen, innerhalb derer es möglich und zumutbar ist, das Verkehrscoaching zu absolvieren. Der Führerschein ist aber nach Ablauf der Entzugsdauer jedenfalls wieder auszufolgen und der Betreffende ist zum Lenken berechtigt. Erst wenn die Maßnahme bis zum

Ablauf der für die Absolvierung des Verkehrscoachings gesondert festgesetzten Frist nicht absolviert wurde, ist die Lenkberechtigung zu entziehen. Diese Frist soll vorerst zwecks Erlangung von Erfahrungswerten mit mindestens drei Monaten festgesetzt werden.

III. Nachschulungen bei mehreren Delikten in kurzen Abständen:

Jemand hat einen Entzug für drei Monate inkl. Nachschulung und setzt nach Erlassung des Bescheides ein neuerliches Delikt (über 1,6 Promille). Für dieses wäre neuerlich eine Nachschulung und ein amtsärztliches Gutachten vorzuschreiben und die Entzugsdauer zu verlängern. Da es aber nicht sinnvoll ist, praktisch zeitgleich mehrere gleichartige Nachschulungen anzuordnen (und zu absolvieren) ist in solchen Fällen die Absolvierung einer einmaligen Nachschulung als ausreichend zu betrachten. Dies gilt jedoch nur für den Fall, dass es sich um Nachschulungen desselben Kurstyps handelt, Nachschulungen verschiedener Kurstypen (z.B für alkoholauffällige und verkehrsauffällige Lenker) sind sehr wohl anzuordnen.

IV. Anschlussentzug:

Jemand hat einen Entzug für drei Monate inkl. Nachschulung und lenkt gegen Ende der Entzugsdauer ein Kfz (trotz entzogener Lenkberechtigung), wobei die Nachschulung noch nicht absolviert wurde. In solchen Fällen ist wie folgt vorzugehen:

Es sollte von der Behörde mit dem zweiten Entzug (Anschlussentzug) nicht solange zugewartet werden bis die Nachschulung absolviert ist. Einerseits steht dieser Zeitpunkt nicht fest, andererseits kann dieser Entzug so weit in der Zukunft liegen, dass gemäß der Judikatur des VwGH ein Entziehungsbescheid wegen dem zweiten Delikt nicht mehr in Frage kommt. Vielmehr ist bereits nach der Begehung des zweiten Deliktes der Entziehungsbescheid zu erlassen, wobei die Entzugszeit (für das zweite Delikt) mit dem Ablauf der eigentlichen Entzugszeit für das erste Delikt beginnt. Sollte nach Ablauf der beiden Entzugszeiten die Nachschulung noch immer nicht absolviert sein, so verlängert sich die Entzugszeit dementsprechend bis zur Befolgung der Maßnahme.

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 Betroffenen noch gegeben ist. Stellt sich (etwa durch Befragen nach einzelnen Straßenverkehrsvorschriften) heraus, dass der Betroffene 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.

§ 26

Sonderfälle der Entziehung

Allgemeines:

Zur Frage, ob auch Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich die Absolvierung einer Nachschulung anzuordnen ist, siehe Anordnungen zu § 30.

zu Abs. 2:

Zur Vermeidung von Missverständnissen wird klargestellt, dass sich der letzte Satz in Abs. 2 („§ 25 Abs. 3 zweiter Satz ist sinngemäß anzuwenden.“) aufgrund eines Irrtums im Layout des Bundesgesetzblattes in die Z 7 eingefügt wurde. Dieser Satz ist selbstverständlich auch auf alle anderen Ziffern des Abs. 2 anzuwenden.

zu Abs. 3:

Verlängerung der Entziehungsdauer wegen Vormerkungen:

Bei der Entziehung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit ist für jede im Zeitpunkt der Entziehung bereits eingetragene Vormerkung die Entziehungsdauer um 2 Wochen zu verlängern (§ 25 Abs. 3, zweiter Satz, FSG). Da in § 26 Abs. 3 FSG ein Verweis auf den § 25 Abs. 3 zweiter Satz fehlt (im Unterschied zu den § 26 Abs. 1 und 2), hat eine solche Entzugsverlängerung im Fall der Geschwindigkeits-Kurzentzüge nicht stattzufinden.

§ 30

Folgen des Entziehungsverfahrens für Besitzer von ausländischen Lenkberechtigungen und Führerscheinen

Allgemeines:**I. Anordnung von Nachschulung gegenüber Personen ohne Wohnsitz in Österreich**

Bezieht sich auf die Rechtslage vor dem 19.1.2013 und ist daher zumindest teilweise obsolet, wird aber zwecks Information beibehalten – siehe unten unter II. !!!

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.

II. Entziehung bzw. Lenkverbot bei Wohnsitzverlegung mit oder ohne Umschreibung - diverse Fallkonstellationen

171.304/0001-IV/ST4/2014

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass durch die Umschreibung einer österreichischen Lenkberechtigung im Ausland die österreichische Lenkberechtigung bestehen bleibt, auch wenn der österreichische Führerschein vom Ausland an die österreichische Behörde zurückgesendet wird. Es liegt diesfalls kein in § 27 Abs. 1 genannter Grund des Erlöschens der Lenkberechtigung vor.

An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurden einige Fallkonstellationen herangetragen, die von praktischer Bedeutung sein können und nachfolgend geklärt werden:

1. Fall:

Ein österreichischer Führerscheinbesitzer verlegt den Wohnsitz in die Schweiz, der österreichische Führerschein wird in einen schweizerischen Führerschein umgeschrieben. Der österreichische Führerschein wird von der schweizerischen Ausstellungsbehörde nach Österreich retourniert und dort hinterlegt. Diese Person setzt danach **in Österreich** ein Alkoholdelikt. Bei der Übertretung wird der schweizerische Führerschein von den Exekutivbeamten abgenommen und der österreichischen Behörde übermittelt.

Lösung:

Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte in diesen Fällen beide behördlichen Schritte gesetzt werden, das Lenkverbot gemäß § 30 Abs. 1 hinsichtlich des ausländischen Führerscheines und zusätzlich die Entziehung der österreichischen Lenkberechtigung. Dies sollte sinnvollerweise zum gleichen Zeitpunkt geschehen, wobei insbesondere darauf zu achten ist, dass die beiden Fristen zum gleichen Zeitpunkt enden. Dies ist nicht nur aus praktischen Überlegungen für den Betroffenen von Bedeutung, sondern ist auch dem System der Verkehrszuverlässigkeit immanent, da die in § 7 Abs. 1 genannten Gründe aufgrund eines begangenen Deliktes nicht unterschiedlich lange laufen können, je nachdem ob es sich um eine österreichische oder um eine ausländische Lenkberechtigung handelt („die Verkehrszuverlässigkeit ist nicht teilbar“).

Hinsichtlich der begleitenden Maßnahmen ist nochmals auf das Erkenntnis 2006/11/0259 des Verwaltungsgerichtshofes vom 15.5.2007 hinzuweisen, das bereits oben unter I. erläutert wurde. Dieses Erkenntnis kommt zum Schluss, dass die Anordnung von begleitenden Maßnahmen bei der Aberkennung gemäß § 30 Abs. 1 nicht zulässig ist. Da sich diese Bestimmung am 19.1.2013 maßgeblich geändert hat und nun – im Gegensatz zur alten Rechtslage – auf den Wohnsitz abgestellt wird, kann dieses Erkenntnis nicht mehr vollinhaltlich angewendet werden. Jedoch ist der Wortlaut des § 30 Abs. 1 (neu) insofern eindeutig, als im zweiten Satz auf die „§§ 24 Abs. 1, 25, 26 und 29“ verwiesen wird. Ein Verweis auf die für die begleitenden Maßnahmen relevante Norm des § 24 Abs. 3 fehlt, weshalb auch weiterhin davon auszugehen ist, dass bei Lenkverboten gemäß § 30 Abs. 1 keine begleitende Maßnahme zu setzen ist.

Wenn, wie oben angedeutet, gleichzeitig der Entzug der österreichischen Lenkberechtigung ausgesprochen wird, könnte man auf diesem Weg, d.h. über die direkte Anwendung des § 24 zur Anordnung einer begleitenden Maßnahme gelangen. Da es sich dabei aber lediglich um eine zusätzliche, der Rechtssicherheit dienende Entziehung handelt, der Betreffende aber aufgrund des fehlenden Wohnsitzes in Österreich primär nach den Regelungen für „Ausländer ohne österreichischen Führerschein“ - eben § 30 Abs. 1 – behandelt werden sollte, wäre es systemwidrig und auch unpraktikabel, diesfalls aus rein formalen Gründen eine begleitende Maßnahme anzuordnen.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass Fall 1 dahingehend behandelt werden sollte, dass sowohl ein Lenkverbot nach § 30 Abs. 1 als auch eine Entziehung der österreichischen Lenkberechtigung ausgesprochen wird, jedoch keine begleitende Maßnahme angeordnet wird.

2. Fall:

Ein österreichischer Führerscheinbesitzer verlegt einen Wohnsitz in die Schweiz und hat seinen österreichischen Führerschein noch nicht in einen schweizerischen Führerschein umschreiben lassen. Diese Person setzt in Österreich ein Alkoholdelikt.

Lösung:

Eine Aberkennung im Sinne des § 30 Abs 1 ist nicht möglich, weil der Betroffene keinen schweizerischen Führerschein besitzt. Die Entziehung der österreichischen Lenkberechtigung wäre aber auszusprechen, jedoch wie in Fall 1 ohne Anordnung von begleitenden Maßnahmen.

3. Fall:

Ein österreichischer Führerschein wurde in der Schweiz in einen schweizerischen Führerschein umgeschrieben. Der Wohnsitz wurde wieder nach Österreich zurückverlegt.

Lösung:

Der Betreffende müsste den schweizerischen Führerschein gegen den österreichischen Führerschein rüchtauschen. Dies wäre bei der Behörde zu beantragen, aber es sind keine weiteren Schritte (insbesondere keine Umschreibung nach § 23) zu verlangen, da die österreichische Lenkberechtigung aufrecht ist. Ein ärztliches Gutachten könnte auch nur ganz allgemein unter den Voraussetzungen des § 24 Abs. 4 verlangt werden. Wird diese Antragstellung vom Betroffenen unterlassen, fährt er trotzdem mit gültiger Lenkberechtigung und wäre lediglich wegen nicht Mitführen des Führerscheines gemäß § 14 Abs. 1 Z 1 zu bestrafen.

4. Fall:

Ein österreichischer Führerscheinbesitzer hat seinen Wohnsitz in der Schweiz begründet. Die Umschreibung in einen schweizerischen Führerschein erfolgte nicht. Der österreichischen Behörde wird zugetragen, dass bei der betreffenden Person die gesundheitliche Eignung in Frage gestellt ist.

Lösung:

Dieser Fall wird wohl nur in seltenen Ausnahmefällen auftreten. Da der Betreffende nach wie vor im Besitz einer österreichischen Lenkberechtigung ist, kann auch § 24 Abs. 4 weiterhin angewendet werden. In diesem Sinne ist allerdings nur dann vorzugehen, wenn die Anordnung des amtsärztlichen Gutachtens einen vertretbaren Aufwand darstellt d.h. vor allem der Aufenthaltsort des Betreffenden (im weiteren Sinn) bekannt ist, was Voraussetzung für die Vornahme einer Zustellung ist. Die Vornahme umfangreicher Erhebungen, um diesen zu ermitteln, ist jedoch nicht erforderlich.

5. Fall:

Ein österreichischer Staatsangehöriger hat seinen Wohnsitz in der Schweiz begründet und hat seinen österreichischen Führerschein in einen schweizerischen Führerschein umschreiben lassen. Er setzt ein Delikt, das nach Schweizer Recht einen Entzug der Schweizer Lenkberechtigung zur Folge hat. Wie ist vorzugehen, wenn die betreffende Person während des Entzugs der schweizerischen Lenkberechtigung ihren Wohnsitz nach Österreich zurückverlegt?

Lösung:

Nach § 7 Abs. 2 ist unter Beachtung der Judikatur des VwGH zu prüfen, ob auch in Österreich ein Entzug der Lenkberechtigung auszusprechen ist und demnach ist zu entziehen oder der Führerschein wiederauszufragen. Generell ist festzuhalten, dass § 7 Abs. 2 unabhängig davon anzuwenden ist, wo der Betreffende seinen Wohnsitz hat.

Version 16

zu Abs. 2 letzter Satz:

Entziehung bei Erwerb der Lenkberechtigung im Ausland ohne Vorliegen eines Wohnsitzes

Gemäß § 30 Abs. 2 letzter Satz ist die Entziehung der Lenkberechtigung (auf Dauer!!) vorgesehen, wenn der Betreffende eine Lenkberechtigung im Ausland erworben hat, ohne im Ausstellungsstaat einen Wohnsitz gehabt zu haben. Dabei handelt es sich um eine sehr rigorose Bestimmung mit weitreichenden Konsequenzen, die im Lichte der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes zu interpretieren ist: In den Erkenntnissen Wiedemann&Funk (26.6.2008; C-329/06 sowie C-343/06) hat der Gerichtshof erkannt, dass eine Lenkberechtigung die von einem Mitgliedstaat außerhalb der von einem anderen Mitgliedstaat verhängten Entzugsdauer (gemeint: die eigentliche Entzugsdauer und keine Formalentzüge!) erteilt worden ist, anzuerkennen ist.

Eine Nichtanerkennung der Lenkberechtigung wegen Nichterfüllung des Wohnsitzerfordernisses in dem Erteilungsstaat ist nur zulässig, **wenn auf der Grundlage von Angaben in diesem Führerschein oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaats hatte.**

§ 30a und 30b

Vormerkssystem/ Besondere Maßnahmen

I. Einführungserlass zum 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 „Sperrung“ 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 Vormerkdelikt es 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 des zweijährigen Beobachtungszeitraumes ein zweites Vormerkdelikt begangen werden, so verlängert sich der Beobachtungszeitraum auf drei Jahre. Sollte innerhalb dieses Zeitraumes ein drittes Vormerkdelikt begangen werden 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	DELIKT	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 § 20/4 FSG	Nachschulung gem FSG-NV
1	Lenken Kfz der Klasse D mit $> 0,1\%$ gem § 20/4 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	Missachtung Kindersicherung gem § 106/ 5 und 6 KFG	Kindersicherungskurs gem § 13e Abs. 4 FSG-DV
3	Vorrangverletzung durch Nichtbeachtung „HALT“ bei Nötigung anderer Lenker gem § 19/7 iVm /4 StVO	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
3	Rotlichtverstoß bei Nötigung anderer Lenker gem § 38/5 StVO	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
3	Gefährdung von Fußgängern gem § 9/2 od 38/4 3.S StVO	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
3	Übersetzung der Eisenbahnkreuzung wenn Anhalten auf dieser erforderlich werden könnte; Schranken unbefugt zu umfahren; Missachtung Lichtzeichen vor Kreuzungen gem § 96 Abs. 1 Z 5 und 6 und § 99 Abs. 1 Z 1 bis 5 EisenbahnkreuzungsVO 2012	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder
4	Lenken eines Kfz bei Vorliegen technischer Mängel, sofern dies auffallen hätte müssen gem § 102/1 KFG oder § 13/2 GGBG	Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV
4	Lenken eines Kfz bei nicht entsprechend gesicherter Beladung, sofern dies auffallen hätte müssen gem § 102/1 KFG oder § 13/2 GGBG	Ladungssicherungs- seminar
4	Missachtung Beschränkungen für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern in Tunnel gem VO, BGBl II 395/2001	Ladungssicherungs- seminar
4	Missachtung Fahrverbot für Kfz mit gefährlichen Gütern gem § 52 lit a Z 7e StVO in Tunnelanlagen	Ladungssicherungs- seminar
5	Befahren des Pannestreifens mit mehrspurigen Kfz auf Autobahnen und Behinderung von Einsatzfz gem § 46/4 lit d StVO	Nachschulung gem FSG-NV
5	Befahren der Rettungsgasse mit mehrspurigen Kfz oder, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen etc. verbunden ist, mit einspurigen Kfz - § 46 Abs. 6 StVO	Nachschulung gem FSG-NV

II. Diversion:

Seitens des Bundesministeriums für Justiz wurde eindeutig klargestellt, dass die diversionelle Erledigung im gerichtlichen Strafverfahren nicht mit einer rechtskräftigen Verurteilung gleichzusetzen ist und somit auch die Diversion nicht für die Vornahme von Vormerkungen ausreichend ist. Im Falle der diversionellen Erledigung ist daher eine Vormerkung nicht vorzunehmen und kann auch legislativ nicht vorgesehen werden.

III. Vorgehensweise bei Vormerkdelikten in kurzen Abständen:

Aufgrund von Vormerkdelikten, die in sehr kurzen Abständen hintereinander gesetzt wurden oder durch die Dauer von Berufungsverfahren kann es vorkommen, dass bereits die dritte Vormerkung vorliegt, bevor noch die begleitende Maßnahme für die zweite Vormerkung angeordnet worden ist. In solchen Fällen darf die zweite Stufe (Anordnung der besonderen Maßnahme) nicht übersprungen werden. Im Sinne einer chronologischen Abfolge der Delikte sind auch alle im Vormerksystem genannten Anordnungen zu setzen. Gemäß § 30a Abs. 1 dritter Satz FSG ist die Eintragung mit Rechtskraft des Strafverfahrens vorzunehmen. Auf den Tatzeitpunkt kommt es somit nicht an. Wenn der Fall nun so gelegen ist, dass sofort die zweite und die dritte Vormerkung aufscheinen, so muss doch eine dieser Vormerkungen zuerst erfolgt sein und diese gilt daher als zweite Vormerkung und ist dann ausschlaggebend für die Anordnung der besonderen Maßnahme. Es ist somit geboten, eine besondere Maßnahme auch dann anzuordnen, wenn zum Zeitpunkt der Anordnung bereits eine dritte Vormerkung vorliegt. § 30b Abs. 2 Z 1 FSG (wonach bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 7 Abs. 3 Z 14 und 15 von der Anordnung einer besonderen Maßnahme Abstand zu nehmen ist) ist in diesem Zusammenhang nicht sofort anwendbar, da – wie erwähnt – zuerst die zweite Vormerkung abzuarbeiten ist und erst dann die entsprechenden behördlichen Schritte für die dritte Vormerkung zu setzen sind. § 30b Abs. 2 Z 1 soll vielmehr klarstellen, dass bei der Entziehung der Lenkberechtigung wegen drei Vormerkungen nicht noch einmal eine besondere Maßnahme angeordnet wird.

IV. Fahrsicherheitstraining für Mopedlenker:

Ergibt die Anwendung des Vormerksystems bei Mopedlenkern die Notwendigkeit der Anordnung eines Fahrsicherheitstrainings, so ist ein solches auch tatsächlich anzuordnen und durchzuführen. Die Inhalte sind nicht explizit geregelt, haben sich aber an jenen für die Klasse A anzulehnen und zu orientieren. Es gibt bereits in der Steiermark ausgearbeitete Überlegungen bzw. Modelle für die Absolvierung dieses Fahrsicherheitstrainings, die als Orientierungshilfe dienen können.

zu Abs. 2:

I. Gerichtliche Strafverfahren:

Wenn ein Lenker einen Fußgänger am Schutzweg nicht nur gefährdet (§ 9 Abs. 2 oder § 38 Abs. 4 StVO) sondern sogar verletzt (§ 88 StGB), so ist dennoch eine Vormerkung vorzunehmen. Eine entsprechende Regelung findet sich in § 30a Abs. 1 zweiter Satz FSG. Die Vormerkung ist auch dann einzutragen, wenn das in Abs. 2 genannte Delikt den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung verwirklicht.

II. Klärung von Auslegungsproblemen:

Da es hinsichtlich der Anwendung einiger Vormerkdelikte bei den Behörden zu unterschiedlichen Auslegungen kommt und daher die Vornahme von Vormerkungen unterschiedlich gehandhabt wird, wird Folgendes klargestellt:

1. Sinn und Zweck des Vormerksystems ist es, solche Delikte zu erfassen, die eine massive bzw. konkrete Gefährdung der Verkehrssicherheit in sich tragen. Einige der Delikte (Übertretung der Vorschriften betreffend Rotlicht, Stopp, Schutzweg, Sicherheitsabstand, technischer Fahrzeugzustand oder Ladungssicherheit) umfassen daher je nach Schwere des Deliktes einen verschiedenen Unrechtsgehalt und sind dementsprechend unterschiedlich zu behandeln (entweder nur Verwaltungsstrafe oder zusätzlich auch Vormerkung). Hintergrund für die Strafbarkeit der genannten Delikte ist in **allen** Fällen deren Gefährlichkeit und damit die Sicherheit des Straßenverkehrs. Da es aber einen Bereich geben muss, bei dem mit der Strafbarkeit allein das Auslangen zu finden ist, dürfen Vormerkungen gemäß § 30a FSG bei solchen Delikten nur dann vorgenommen werden, wenn sich die **Gefährlichkeit konkret ausgewirkt** hat, d.h. ein Unfall gerade noch vermieden worden ist.

2. Besondere Unsicherheiten hat es hinsichtlich des Deliktes gemäß § 30a Abs. 2 Z 12, erster Fall FSG (**technische Mängel**), gegeben.

2.1. „Übertretungen des § 102 Abs. 1 KFG 1967, wenn ein Fahrzeug gelenkt wird, dessen technischer Zustandeine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt, sofern die technischen Mängel dem Lenker vor Fahrtantritt hätten auffallen müssen.“

2.2. Dazu wird klargestellt, dass eine Vormerkung nur dann vorzunehmen ist, wenn bei einem Fahrzeug ein Mangel mit „**Gefahr im Verzug**“ vorliegt. Ein schwerer Mangel hingegen ist **nicht ausreichend** für eine Vormerkung!

2.3. Ein Mangel mit „Gefahr im Verzug“ ist gemäß § 10 Abs. 2 Z 4 der PBStV dann gegeben, wenn „Mängel [vorliegen], die zu einer **direkten und unmittelbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit** führen oder mit denen **eine unzumutbare Belästigung** durch Lärm, Rauch, üblem Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden. Der Lenker des Fahrzeuges ist darauf hinzuweisen, dass das Fahrzeug auf Grund des festgestellten Mangels nicht verkehrs- und betriebssicher ist. Solche Mängel sind umgehend zu beheben“.

In der Anlage 6 zur PBStV erfolgt die Zuordnung der festgestellten Mängel in die einzelnen Mängelgruppen. Zur Verwirklichung des Tatbestandes des § 30a Abs. 2 Z 12 erster Fall FSG müssen aber noch folgende Tatbestandselemente zum festgestellten Mangel mit Gefahr im Verzug hinzutreten:

- der technische Zustand des Fahrzeuges muss eine **Gefährdung der Verkehrssicherheit** darstellen (daraus folgt, dass die Verursachung von **unzumutbarer Belästigung** durch Lärm, Rauch, üblem Geruch oder schädlicher Luftverunreinigungen, die auch als Mangel mit Gefahr im Verzug eingestuft werden kann, nicht als Vormerkdelikt anzusehen ist)
- der technische Mangel hätte dem Lenker **vor Fahrtantritt auffallen müssen**.

2.4. Folgende technische Mängel kommen beispielsweise für eine Vormerkung in Frage:

- Gravierende erkennbare Mängel an der Bereifung:
 1. Schäden an der Seitenwand bis auf Gewebe
 2. Schäden an der Reifenlauffläche bis auf Stahlgewebe,.....
 3. Massive Streifung der Räder im Radhaus aufgrund einer Tieferlegung
 4. Unterschreitung der Mindestprofiltiefe sämtlicher Reifen unter 1 mm
- Sichtfeld:
 1. In Windschutzscheibe Verdunkelungsfolie angebracht
 2. Zerborstene Windschutzscheibe - wenn feststeht, dass dieser Mangel nicht unmittelbar vor der Anhaltung eingetreten ist
- Beleuchtung:
 1. Schlussleuchten mit schwarzem Spray lackiert (wirkungslos)- Anhaltung erfolgt bei Dunkelheit.
 2. Blinker (vorne oder hinten) mit schwarzem Spray lackiert (wirkungslos)
 3. Reflektoren beider Scheinwerfer völlig verrostet - Abplattung des Reflektors
 4. Beleuchtung kpl. ausgefallen (bei Fahrten bei Dunkelheit)
- Fahrwerk:

Extremumbauten (zu wenig Bodenfreiheit, vorstehende Reifen, keine ausreichende Freigängigkeit = an festen Bauteilen streifende Räder)
- Bremsanlage:
 1. Komplettausfall der Betriebsbremse
 2. Nachweislicher Komplettausfall der Bremsanlage an der Vorderachse auf der linken oder rechten Seite (starkes Verziehen der Lenkung)

§ 32a

Feuerwehrführerschein

Allgemeines:

Anerkennung von Lenkberechtigungen für die Klasse C1 des Fürstentums Liechtenstein mit Code 118

Aufgrund wechselseitiger Vereinbarung mit den liechtensteinischen Behörden wird künftig die nationale Sonderberechtigung zum Lenken von Feuerwehrfahrzeugen gegenseitig anerkannt. Im Unterschied zu § 1 Abs. 3 FSG ist im Fürstentum Liechtenstein für das Lenken von Feuerwehrfahrzeugen der Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse C1 (bis 7500 kg) erforderlich. Nach Ablegung einer theoretischen und praktischen Fahrprüfung kann der Code 118 erworben werden, der zum Lenken von allen Feuerwehrfahrzeugen (vergleichbar mit der Regelung im FSG) berechtigt. Die Gültigkeit des Codes 118 endet gleichzeitig mit dem Fristablauf der Klasse C1.

Da die liechtensteinische Regelung inhaltlich im Wesentlichen dem österreichischen Feuerwehrführerschein entspricht (die Anforderungen sind sogar höher, da Klasse C1 gefordert wird) spricht nichts dagegen, die liechtensteinische Regelung - somit den Code 118 - anzuerkennen. Ab sofort dürfen daher Besitzer von liechtensteinischen Lenkberechtigungen für die Klasse C1, in die der Code 118 eingetragen ist, in Österreich alle Feuerwehrfahrzeuge lenken. Umgekehrt dürfen Besitzer von österreichischen Feuerwehrführerscheinen (mit Klasse B) in Liechtenstein alle Feuerwehrfahrzeuge lenken.

§ 32b

Sonderregelungen für Feuerwehrfahrzeuge und Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge

171.304/0003-IV/ST4/2013

Allgemeines:

In Deutschland werden vergleichbar zur Regelung des § 32b ebenfalls besondere Fahrberechtigungen für die Freiwilligen Feuerwehren, Rettungsorganisationen etc. erteilt. Es besteht ein zweistufiges System, nämlich Berechtigungen zum Lenken von (Einsatz-)Fahrzeugen der jeweiligen Organisation mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 4.750 kg oder (mit mehr und entsprechend intensiverer Ausbildung) bis 7.500 kg. Auch das Ziehen von Anhängern ist bis zu den genannten Gewichtsgrenzen, die diesfalls für die Fahrzeugkombination gelten, zulässig. Es ist jeweils die Lenkberechtigungskategorie B und zusätzlich ein Nachweis der Fahrberechtigung zum Lenken dieser Fahrzeuge mitzuführen. Die Detailregelungen hinsichtlich Ausbildung, Prüfung und Ausstellung des Nachweises werden in Deutschland auf Landesebene geregelt und sind demnach nicht in ganz Deutschland einheitlich. Aufgrund der praktischen Notwendigkeit wird festgelegt, dass Besitzer dieser deutschen Nachweise in Verbindung mit einem Führerschein für die Klasse B von dieser Fahrberechtigung in Österreich im gleichen Umfang wie in Deutschland Gebrauch machen dürfen.

171.304/0001-IV/ST1/2019

Seitens des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren wurde mitgeteilt, dass die in § 1 Abs. 3 vierter und fortfolgende Sätze des FSG enthaltene Sonderregelung für Feuerwehr- sowie Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge (höchstzulässige Gesamtmasse bis 5,5 t mit Klasse B) im Sinne einer rechtssicheren nachbarschaftlichen Hilfe in Bayern anerkannt wird.

Version 16

Seitens der Regierung des Fürstentums Liechtenstein wurde mitgeteilt, dass die in § 1 Abs. 3 vierter und fortfolgende Sätze des FSG enthaltene Sonderregelung für Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge (höchstzulässige Gesamtmasse bis 5,5 t mit Klasse B) im Sinne einer rechtssicheren nachbarschaftlichen Hilfe in Liechtenstein anerkannt wird.

§ 33

Internationale

Führerscheine

Allgemeines:

I. Von der Österreichischen Staatsdruckerei wurden zusätzlich zu den derzeit verwendeten Internationalen Führerscheinen gemäß dem Pariser Abkommen aus dem Jahr 1930 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. Es wurden in Klammer auch Norwegen und Liechtenstein der Vollständigkeit halber angeführt, obwohl es sich bei diesen beiden um EWR-Staaten handelt und ein internationaler Führerschein nicht erforderlich ist.

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.

171.304/0001-IV/ST1/2019, 171.304/0003-IV/ST1/2017; 171.304/0002-IV/ST1/2016; 171.304/0001-IV/ST1/2016;
171.304/0006-IV/ST4/2013

PARISER ÜBEREINKOMMEN 1926	GENFER ABKOMMEN 1949	WIENER ÜBEREINKOMMEN 1968
Mexico	Algerien Argentinien Australien Ägypten Bangladesch Barbados Botswana Brunei Darussalam Burkina Faso Chile Dominikanische Republik Ecuador Fiji Ghana (GB und Nordirland) Guatemala Haiti Heiliger Stuhl Hong Kong** Island Indien Jamaica Japan Jordanien Kambodscha Kanada Kongo Korea (Süd) Laos Lesotho Libanon Madagaskar Macao** Malawi Malaysia Mali Namibia Neuseeland Papua Neu Guinea Paraguay Ruanda Sierra Leone Singapur Sri Lanka Syrien Togo Trinidad und Tobago Uganda USA Venezuela	Äthiopien Albanien Armenien Aserbajdschan Bahamas Bahrain Belarus Benin Bosnien-Herzegowina Brasilien Côte d' Ivoire Georgien (GB und Nordirland) Guyana Honduras Irak Iran Israel (Jugoslawien) Kap Verde Kasachstan Kenya Kirgistan Kongo Demokr. Rep. Kuba Kuwait (Liechtenstein) Liberia Malediven Marokko Monaco Moldawien (Moldau) Mongolei Montenegro Myanmar Niger Nigeria Nordmazedonien (Norwegen) Oman Pakistan Palästina* Peru Philippinen Qatar Russische Föderation San Marino Saudi Arabien Schweiz Senegal Serbien Seychellen Südafrika Tadschikistan Thailand Tunesien Türkei Turkmenistan Ukraine Uruguay Uzbekistan Vereinigte Arabische Emirate Vietnam Zentralafrikanische Republik Zimbabwe
	** Weitergeltung des Genfer Abkommens für diese Sonderverwaltungsregionen wurde erklärt	* Hat den Status eines Völkerrechtssubjektes, wird aber von Österreich nicht als Staat i.S. des Völkerrechtes anerkannt

II. Neue Vorgangsweise hinsichtlich der Ausstellung von Internationalen Führerscheinen ab 1.8.2014

Aufgrund einer Änderung des Wiener Übereinkommens ist es notwendig, das Formular des Internationalen Führerscheines (IFS) zu ändern; insbesondere werden die Texte der Führerscheinklassen ähnlich wie beim EU-Führerschein durch Piktogramme ersetzt. Des weiteren wurde im geänderten Wiener Übereinkommen unmissverständlich klargestellt, dass nur der Wohnsitzstaat einen IFS ausstellen darf. Die bisherige Vorgangsweise, wonach auch Personen ohne Wohnsitz in Österreich ein IFS ausgestellt wurde (Touristen, oder Personen auf der Durchreise) kann daher bei Anwendung dieses Übereinkommens nicht mehr aufrechterhalten werden, jedoch schon im Rahmen des Genfer und Pariser Abkommens.

Diese Änderungen wurden zum Anlass genommen, mit den Autofahrerclubs einige grundsätzliche und konkrete Punkte rund um das Thema der Ausstellung von IFS abzuklären. Die Ergebnisse wurden in einem Protokollerlass zusammengefasst, der gemeinsam mit der Abbildung des neuen Formulars des IFS als Anhang zu diesem Erlass übermittelt wird und als Teil des Gesamterlasses anzusehen ist.

Das neue Formular wird ab 1.8.2014 bei der ÖSD erhältlich sein. Es ist aber nichts dagegen einzuwenden wenn von den Autofahrerclubs die bisherigen Formulare auch nach dem 1.8.2014 aufgebraucht werden.

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 (171.304/9-II/B/7/01 vom 10.9.2001).

§ 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 Klasse C1 als auch die nationale Klassen F einzutragen. (siehe auch Anordnung zu §§ 8 und 22)

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.

§ 36

Sonstige Zuständigkeiten

zu Abs. 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.

§ 39

Vorläufige Abnahme des Führerscheines

zu Abs. 1:

I. 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 Alkoholdelikt des Führerscheins 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.

II. Vorläufige Abnahme des Führerscheines bei Geschwindigkeitsübertretungen

Die Formulierung des § 39 Abs. 1 vorletzter Satz FSG stellt klar, dass der Zweck der vorläufigen Abnahme des Führerscheines den (Kurz-)Entzug der Lenkberechtigung bei Geschwindigkeitsdelikten sicherstellen soll und daher auch dann möglich ist, wenn keine sonstigen Umstände wie im ersten Satz genannt dazukommen.

Da die Judikatur des VwGH jedoch seit neuestem darauf abstellt, dass Feststellungen seitens des einschreitenden Organes dahingehend zu treffen sind, ob der Lenker sein Verhalten fortsetzen und dadurch sich selbst und vor allem andere Verkehrsteilnehmer **gefährden** werde, sollten vorläufige Abnahmen aus den genannten Gründen nur dann vorgenommen werden, wenn diese Vorgaben erfüllt sind. Derartige Gründe werden im Wesentlichen die ausdrückliche Nennung eines Zeitdruckes sein, wobei jedoch auch andere Gründe ausreichen können. Eine explizite Aufzählung dieser Gründe ist jedoch nicht möglich.

Generell erhebt sich bei vorläufigen Führerscheinsabnahmen wegen Geschwindigkeitsdelikten die Frage der Zumutbarkeit für den Betroffenen. Diesbezügliche Amtshandlungen auf Pannestreifen von Autobahnen sollten aufgrund der Problematik der Verwahrung des Fahrzeugen (wenn kein Beifahrer dabei ist) nur äußerst zurückhaltend zur Anwendung kommen.

Der vorläufig abgenommene Führerschein ist jedenfalls dann wiederauszufragen, wenn der Zeitraum, der als längstmögliche Entziehungsdauer vom Gesetz vorgesehen ist, abgelaufen ist und zwar auch dann, wenn der Entzugsbescheid noch nicht erlassen ist. Gemäß § 29 Abs. 4 FSG ist nämlich die Entziehungsdauer ab dem Tag der vorläufigen Abnahme zu berechnen.

§ 40

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

zu Abs. 5:**I. Lenkberechtigung Gruppe C, ärztliche Untersuchung:**

Die in § 40 Abs. 5 FSG genannte Wortfolge „Besitzer einer Lenkberechtigung 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 Lenkberechtigung für die Gruppe C befunden haben und speziell auch auf jene, denen auf Grund der Lenkberechtigung 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 offenstehen. Im Führerschein ist daher die Befristung mit dem 48. Geburtstag einzutragen.

Version 16

II. Wiedererteilung der Klasse CE:

Ein Führerscheinbesitzer war im Besitz der Gruppen oder B, C und E (nach KFG 1967) oder Klasse B, C und CE (vor dem 19.1.2013 erteilt oder verlängert). Wenn die Klasse C aufgrund des Alters des Führerscheinbesitzers oder aufgrund Fristablaufes verfallen ist, und nunmehr (nach Ablauf der 18-monatigen Frist gemäß § 10 Abs. 4) ein Antrag auf Wiedererteilung der Lenkberechtigung für die Klassen C und CE gestellt wird, so ist NUR eine praktische Fahrprüfung für die Klasse C zu absolvieren. Die Gruppe E bzw. Klasse CE war bis zum 19.1.2013 nicht befristet und lebt daher mit Wiedererlangung der Klasse C ebenfalls wieder auf.

Wenn die Lenkberechtigung für die Klasse C und CE, die ab dem 19.1.2013 erteilt oder verlängert wurde, aufgrund Fristablaufes verfallen ist und nunmehr (nach Ablauf der 18-monatigen Frist gemäß § 10 Abs. 4) ein Antrag auf Wiedererteilung der Lenkberechtigung für die Klassen C und CE gestellt wird, so sind zwei praktische Fahrprüfungen zu absolvieren und zwar für die Klasse C und für die Klasse CE, da die abgelaufene Klasse CE ebenfalls bereits befristet war.

171.304/0002-IV/ST4/2013

III. Entfall der 10-jährigen Frist für C1 mit der 3. Führerscheinrichtlinie (Siehe dazu auch die Anordnungen zu § 20 Abs. 5.)

Ab 19.1.2013 gilt auch für die Klasse C1 anstatt der bisherigen 10-jährigen Frist nur mehr eine 5-jährige Frist. Konsequenterweise entfällt damit auch die Regelung, dass beim Verfall der Klasse C die Lenkberechtigung für weitere 5 Jahre als Lenkberechtigung für die Klasse C1 gilt. Es sind folgende Übergangsszenarien denkbar:

- 1. a.** Verfällt die Lenkberechtigung für die Gruppe C (nach KFG!) erst nach dem 19.1.2013 (wegen der Vollendung des 48. Lebensjahres), so ist § 40 Abs. 5 idF der 14. FSG-Novelle anzuwenden, d.h. gleichzeitig mit Klasse C verfällt auch Klasse C1, sodass der Lenker keine dieser Klassen mehr besitzt.
- b.** Ist die Lenkberechtigung für die Gruppe C (nach KFG!) bereits verfallen, ohne dass eine Verlängerung vorgenommen wurde, die 5-jährige C1-Nachfrist aber noch nicht verstrichen, so verfällt die C1-Lenkberechtigung nicht. Das bedeutet, dass anlässlich einer etwaigen Ausstellung eines Duplikatführerscheines **die restliche Frist für die Klasse C1 nicht zu verkürzen/streichen ist**, sondern wieder einzutragen ist.

- 2.** Im Fall von Lenkberechtigungen für die Klasse C, die vor dem 19.1.2013 entweder aufgrund einer Lenkberechtigung der Gruppe C (nach KFG!) oder originär nach dem FSG (d.h. nach dem 1.11.1997) erteilt wurden und bei denen die verlängerte Klasse C1 im Führerschein auch eingetragen (d.h. diese Lenkberechtigung erteilt) ist, verfällt die Klasse C1 nicht. Das bedeutet, dass anlässlich einer etwaigen Ausstellung eines Duplikatführerscheines **die restliche Frist für die Klasse C1 nicht zu verkürzen/streichen ist**, sondern wieder einzutragen ist. Erst nach Ablauf dieser ursprünglich erteilten C1-Frist sind verlängerte Lenkberechtigungen für die Klasse C1 nur mehr auf 5 Jahre zu erteilen.
- 3.** Im Fall von Verlängerungen für die Klasse C oder Wiedererteilungen für die Klasse C(C1) nach dem 19.1.2013 ist die 5-jährige Frist für die Klasse C1 anzuwenden.

§ 41 FSG

Übergangsbestimmungen

zu Abs. 9 Z 3: Übergangsbestimmung für anhängige Entziehungsverfahren:

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist ein Verfahren dann als anhängig zu betrachten, wenn seitens der Behörde eine erste Aktivität in diesem Verfahren gesetzt wird. Trotzdem wird zwecks Sicherstellung einer einheitlichen Vollziehung der unter diese Übergangsbestimmung fallenden Fälle klargestellt, dass es bei der Beurteilung, ob die bisherige oder die neue (gemäß 12. FSG-Novelle geltenden) Rechtslage anzuwenden ist, auf den Tatzeitpunkt abzustellen ist. Dies ist nicht nur eine einfache und für den Bürger transparente Lösung, sondern vermeidet auch eine Einflußnahmemöglichkeit der Behörden auf die anzuwendende Rechtslage, je nachdem ob eine Behördenaktivität in diesem Verfahren rasch oder weniger rasch gesetzt wird.

§ 41a FSG

**Übergangsbestimmungen und bisher erworbene
Rechte im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie**

2006/126/EG

171.304/0002-IV/ST4/2013

zu Abs. 1:

I. Zum Berechtigungsumfang der Vorstufe A ab 19.1.2013 siehe zu Abs. 3

II. Gültigkeit des erweiterten Geltungsbereiches der Vorstufe A im Ausland ab 19.1.2013

In der Anordnungen zu Abs. 3 wurde klargestellt, dass der Geltungsbereich für Vorstufe A ab 19.1.2013 ex lege erweitert wird. Da es sich bei der Gleichstellung der Vorstufe A mit Klasse A2 um eine nationale Regelung handelt, kann nicht davon ausgegangen werden, dass der erweiterte Geltungsumfang jedenfalls auch in anderen EWR-Staaten gilt!

171.304/0002-IV/ST4/2013

zu Abs. 2:**I. Vorgangsweise bei der Eintragung der Klasse AM im Führerschein:**

Bei der Umschreibung von Führerscheinen ist die Klasse AM immer miteinzutragen. Dabei ist für die Klasse AM das Datum der am frühesten erteilten Lenkberechtigungsklasse zu wählen. Werden Mopedausweise auf einen Führerschein der Klasse AM umgeschrieben, so ist das Ausstellungsdatum des (zuletzt gültigen) nunmehr umgeschriebenen Mopedausweises zu wählen. Wurden einem Besitzer eines Mopedausweises einer oder mehrere Duplikatmopedausweise ausgestellt, so sind die Ausstellungsdaten der früher ausgestellten Mopedausweise unbeachtlich. Ebenso sind Daten nicht zu beachten, zu denen Personen zum Lenken von Mopeds oder vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen ohne Mopedausweis berechtigt waren.

171.304/0003-IV/ST4/2013

II. Eintragung der Klasse AM bei der Ausstellung eines Führerscheines für andere Klassen (siehe auch § 3 Abs. 2 FSG-DV):

Gemäß § 2 Abs. 3 Z 7 FSG umfasst jede Lenkberechtigung ex lege auch die Klasse AM. Das ergibt sich auch aus Art. 6 Abs. 2 lit. d der 3. Führerscheinrichtlinie, wonach Führerscheine aller Klassen auch für Fahrzeuge der Klasse AM gelten. Somit ist bei jeder Ausstellung eines Führerscheines automatisch immer die Klasse AM mit einzutragen und es ist kein amtsärztliches Gutachten darüber einzuholen, ob die betreffende Person zum Lenken von einspurigen Fahrzeugen gesundheitlich geeignet ist. Lediglich dann, wenn der Behörde im Zusammenhang mit der Erteilung oder Verlängerung der Lenkberechtigung oder Neuausstellung des Führerscheines bereits ein (amts-)ärztliches Gutachten vorliegt, das die Nichteignung für einspurige Kraftfahrzeuge ausspricht, so ist dieses Gutachten zu berücksichtigen und die Lenkberechtigung entsprechend einzuschränken. Dies gilt sinngemäß auch in vergleichbaren Fällen wie etwa der Eintragung von Code 79.03 und 79.04 bei der Ausstellung eines Duplikates für Klasse B.

Wird jedoch lediglich die Umschreibung eines Mopedausweises in einen Führerschein der Klasse AM beantragt (oder auch im Fall von Duplikaten lediglich der Klasse AM), so ist wie bei der Ausstellung von Führerscheinduplikaten für andere Klassen vorzugehen. Somit kann in diesen Fällen gemäß § 24 Abs. 4 FSG bei begründeten Bedenken eine amtsärztliche Untersuchung angeordnet werden.

171.304/0002-IV/ST4/2013; 171.304/0006-IV/ST4/2013

zu Abs. 3:

Vorgangsweise bei der Umschreibung von (Lenk-)berechtigungen die vor dem 19.1.2013 bestanden haben und Verwendung der Codes

Allgemein ist festzuhalten, dass es aufgrund der späten Kundmachung der harmonisierten EU-Codes (79.01 ff) in der Richtlinie 2012/36/EU nachfolgend in der 10. Novelle der FSG-DV zu einigen Doppelgleisigkeiten kommt, d.h. für das gleiche Übergangsszenario sowohl ein nationaler Code konzipiert wurde als auch ein harmonisierter Code eingeführt wurde. Diesfalls ist aus Gründen der Geltung im Ausland dem harmonisierten Code der Vorrang zu geben.

Erläuterungen zu einzelnen Codes:

1. Mopedcodes – Codes 79.01, 79.02, 117, 118

Obwohl in Art. 7 Abs. 1 lit. b der Richtlinie 2006/126/EG ausdrücklich erwähnt ist, dass die Mopedberechtigung gegebenenfalls mittels **nationalem** Code eingeschränkt werden kann, wurden die beiden harmonisierten Codes 79.01 und 79.02 geschaffen. Die für den gleichen Zweck geschaffenen nationalen Codes 117 und 118 sind daher obsolet. Auch wenn in § 3 Abs. 2 ausdrücklich die Eintragung dieser beiden Codes geregelt ist, sind in richtlinienkonformer Vorgangsweise an deren Stelle die Codes 79.01 und 79.02 zu verwenden. Code 117 entspricht 79.01 und Code 118 entspricht 79.02. Bei diesen Codes handelt es sich um einschränkende Codes, d.h. die Klasse AM umfasst an sich die Berechtigung für beide Fahrzeugkategorien. Besitzt oder erwirbt jemand die Berechtigung für beide Fahrzeugkategorien, ist KEIN Code einzutragen. Die Codes 79.01 und 79.02 sind sowohl bei Ersterteilungen der Klasse AM als auch bei Umschreibungen von Mopedaussweisen zu verwenden.

Zu den dreirädrigen Kraftfahrzeugen, die in Klasse AM fallen:

Code 79.01 entspricht im Wesentlichen den Motorfahrrädern und Code 79.02 den vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen. Dreirädrige Kraftfahrzeuge, die in die Klasse AM fallen, sind nach österreichischem KFG unter die Kategorie Motorfahrrad zu subsumieren, fallen jedoch nach dem Wortlaut des Codes 79.02 in die andere Fahrzeugkategorie. Da gemäß § 41a Abs. 3 die bestehenden Rechte unberührt bleiben, ist Code 79.01 – INNERSTAATLICH – dahingehend auszulegen, dass mit diesem Code Motorfahrräder gelenkt werden dürfen und diese Fahrzeugkategorie gemäß der Definition des § 2 Abs. 1 Z 14 KFG auch dreirädrige Kraftfahrzeuge umfasst. Es ist jedoch zu beachten, dass diese Auslegung im Ausland nicht gilt, d.h. dass im Ausland tatsächlich zum Lenken von dreirädrigen Kraftfahrzeugen die Klasse AM ohne Code bzw. mit Code 79.02 erforderlich ist.

2. dreirädrige Kraftfahrzeuge - Codes 79.03, 79.04 und 114

ANTRAGSVERFAHREN, BEI DENEN DIESE CODES EINGEGEBEN WERDEN MÜSSEN, SIND AUFGRUND VON UMSTELLUNGSARBEITEN AM FSR ERST GEGEN ENDE DER 4. WOCHEN DES JAHRES 2013 MÖGLICH. DER GENAUE ZEITPUNKT WIRD AUF DER STARTSEITE DES FSR MITGETEILT. VORLÄUFIGE FÜHRERSCHEINE OHNE DIESE CODES KÖNNEN BEI BEDARF JEDOCH AUSGEGEBEN WERDEN.

Im Zuge der 3. Führerscheinrichtlinie wurde die Berechtigung zum Lenken von dreirädrigen Kraftfahrzeugen von der Klasse B zur Klasse A übertragen. Die Regelung des § 2 Abs. 1 Z 5 lit. b FSG, wonach dreirädrige Kraftfahrzeuge ab Vollendung des 21. Lebensjahres nach wie vor mit Klasse B gelenkt werden dürfen, hat nur nationalen Charakter und muss von anderen Mitgliedstaaten nicht in der Form übernommen worden sein und auch nicht anerkannt werden. Um die Berechtigung zum Lenken dreirädriger Kraftfahrzeuge für Lenkberechtigungen der Klasse B (vor dem 19.1.2013 erteilt) beibehalten zu können, ist die Verwendung der EU-Codes 79.03 und 79.04 erforderlich. Code 114 ist daher obsolet, da dessen Bedeutung vollkommen von Code 79.03 umfasst ist. Da es sich jedoch um einschränkende Codes handelt, dürfen diese nicht bei Klasse B eingetragen werden, sondern müssen bei Klasse A eingetragen werden.

Es ist daher bei jeder Neuausstellung eines Führerscheines der Klasse B (ohne Besitz von Motorradklassen), wenn die Lenkberechtigung vor dem 19.1.2013 erteilt wurde, zusätzlich zur Klasse B auch die Klasse A mit den Codes 79.03 und 79.04 einzutragen. Die Klassen A1 und A2 sind dabei am Führerschein nicht zu befüllen! Da es sich bei dieser Eintragung nicht um die Erteilung einer Klasse A handelt, sondern lediglich um die Eintragung einer Besitzstandswahrung, besteht auch kein Widerspruch zu § 3 Abs. 2 zweiter Satz der FSG-DV, wonach bei Erteilung der Klasse A auch die Klassen A1 und A2 einzutragen wären.

Bei folgenden im FSR vorhandenen Verfahren ist die oa. Eintragung vorzunehmen:

- Ausdehnung
- Duplikat
- Austausch
- Behördenverfahren (z.B Eintragung von Code 110 bei Probezeitverlängerung)

In folgenden Fällen ist die Eintragung der Codes 79.03 und 79.04 bei Klasse A NICHT vorzunehmen:

- Ersterteilung von Klasse B
- Wiederteilung von Klasse B
- wenn der Betreffende Klasse A besitzt

Besitzt der Betreffende bereits Lenkberechtigungen zum Lenken von Motorrädern, ist wie folgt vorzugehen: Die Eintragung der Codes 79.03 und 79.04 bei Klasse A ist auch dann vorzunehmen, wenn der Betreffende bereits eine Klasse A1 oder A2 (nach dem 19.1.2013) erworben hat. Einen Sonderfall stellt die Vorstufe A dar, die noch nicht zur Klasse A geworden ist (d.h innerhalb der zweijährigen Stufenfrist). In diesen Fällen sollte der Antragsteller gefragt werden, ob er auf die Berechtigung zum Lenken von dreirädrigen Kraftfahrzeugen Wert legt. Ist dies nicht der Fall, dann kann eine „normale“ Eintragung der Klasse A mit Datum zwei Jahre nach Erteilung der Vorstufe A erfolgen. Wird die Beibehaltung der Berechtigung für dreirädrige Kraftfahrzeuge gewünscht, so sind die Codes 79.03 und 79.04 bei Klasse A einzutragen. Dabei geht die Eintragung der A-Lenkberechtigung (2 Jahre nach Vorstufe A) verloren, da das Erteilungsdatum B (mit den genannten Codes) in der Zeile der Klasse A einzutragen ist. Wenn die zweijährige Frist zu Ende geht und die Klasse A aktiv wird, ist somit die Ausstellung eines neuen Führerscheines notwendig, um die Berechtigung zum Lenken von Motorrädern zu ermöglichen. Da eine weitere Ausstellung eines

Führerscheines notwendig ist, sollte diese Möglichkeit nur dann gewählt werden wenn der Betreffende ernsthaft in Erwägung zieht, mit dreirädrigen Kraftfahrzeugen zu fahren.

Da für viele Führerscheinbesitzer der Grund und die Bedeutung der Eintragung der Klasse A mit den genannten Codes nicht verständlich und aufklärungsbedürftig sein wird, soll bereits bei der Antragstellung eine entsprechende Information mit folgendem Textbaustein an den Antragsteller abgegeben werden.

„Bei der Ihnen erteilten Lenkberechtigung für die Klasse B war auch die Berechtigung zum Lenken von dreirädrigen Kraftfahrzeugen enthalten. Die ab 19.1.2013 geltende Rechtslage umfasst diese Berechtigung nicht mehr. Um diese Berechtigung auch im EWR-Ausland beibehalten zu können, ist es erforderlich, bei der Umschreibung des Führerscheines die Codes 79.03 und 79.04 bei Klasse A einzutragen.“

3. Codes 79.05, 80 und 81:

Diese Codes sind für österreichische Lenkberechtigungen nicht zu verwenden, Code 79.05 kann aber anlässlich der Umschreibung eines ausländischen EWR-Führerscheines, in dem dieser Code eingetragen ist, erneut eingetragen werden.

In der folgenden Tabelle wird festgelegt, in welcher Form die Umschreibung von (Lenk-)berechtigungen zu erfolgen hat, die vor dem 19.1.2013 erteilt wurden und bei der aufgrund der inhaltlichen Umgestaltung von Lenkberechtigungsklassen Anpassungen mit Codes erforderlich sind.

Klasse oder Berechtigung vor dem 19.1.2013 erteilt	Umschreibung nach dem 19.1.2013
Moped, vierrädriges Leichtkraftfahrzeug (Mopedausweis)	AM Code 79.01 und 79.02 nur eintragen, wenn nur eine Berechtigung im Besitz ist, wenn beide Berechtigungen im Besitz sind: KEIN CODE Code 79.01 und 79.02 sind einschränkende Codes!
AK	A1 mit Code 79 (≤ 50 ccm) bei A1
AJ	A
AL	Klasse A1 und A2 – beide mit Erteildatum AL A – Datum der Umschreibung
Vorstufe A	-- noch nicht im Besitz von A: Wahlrecht des Antragstellers! <u>1. keine Berechtigung für dreirädrige Kraftfahrzeuge im Ausland:</u> A1, A2 mit Code 115, A mit Datum 2 Jahre nach Erteilung und Code 116 ODER <u>2. Berechtigung für dreirädrige Kraftfahrzeuge im Ausland:</u> A1, A2 mit Code 115, A mit Datum der Erteilung Klasse B und Codes 79.03 und 79.04; nach zwei Jahren Besitz von Vorstufe A muss ein neuer Führerschein ausgestellt werden mit Eintragung wie unter 1. -- schon im Besitz von A: A1, A2 und A (letztere mit Code 116, wenn der Führerscheinbesitzer nicht auch Klasse B besitzt)
A	A mit Code 116 (wenn der Führerscheinbesitzer nicht auch Klasse B besitzt)
B	B und A (letztere mit Datum der Erteilung von Klasse B und den Codes 79.03 und 79.04)
BE	BE mit Code 79.06
a(125 ccm)	A1, A2 - letztere mit Code 79 (≤ 125 ccm)
a(250 ccm)	A1, A2 - letztere mit Code 79 (≤ 250 ccm)

Führerscheine, die vor dem 19.1.2013 ausgestellt wurden, umfassen die früheren Berechtigungen auch in der ursprünglichen Form, d.h. auch dann, wenn die jeweiligen Codes nicht eingetragen sind!

Hinsichtlich Vorstufe A wird klargestellt, dass aufgrund der Bestimmung des Abs. 1 für diese Lenkberechtigungsklasse ab 19.1.2013 ohne weitere Maßnahme der größere Berechtigungsumfang für Klasse A2 (35 kW) gilt. Gleichzeitig bleiben gemäß Abs. 3 erster Satz die bisherigen Berechtigungen in der ursprünglichen Form aufrecht, was bedeutet, dass ab 19.1.2013 zusätzlich auch jene Motorräder gelenkt

werden dürfen, die zwar unter die Vorstufe A fallen, jedoch nicht mehr von Klasse A2 umfasst sind (betrifft die Drosselungsregelung der Klasse A2: z.B. Motorräder mit 53 kW ungedrosselt und 25 kW gedrosselt).

171.304/0002-IV/ST4/2013

zu Abs. 8:

Mehrphasenausbildung Klasse A

Die Übergangsbestimmung bei der Mehrphasenausbildung bezieht sich nur auf die neu eingeführten Perfektionsfahrten. Diese sind nicht zu absolvieren, wenn eine Lenkberechtigung für die Klasse A (Vorstufe A) vor dem 19.1.2013 erteilt wurde. Das im Fahrsicherheitstraining neu eingeführte Gefahrenwahrnehmungstraining wird allerdings ab 19.1.2013 in allen Fahrsicherheitstrainings enthalten sein. In dem Bereich erfolgt keine Aufteilung auf Fahrsicherheitstrainings mit und ohne Gefahrenwahrnehmungstraining.

Zu Abs. 15:

Zu der Übergangsbestimmung betreffend das Lenken von unbesetzten Omnibussen mit Klasse C wird erklärend klargestellt, dass alle jene Personen diese Berechtigung ausüben dürfen, deren Lenkberechtigung für die Klasse C vor dem 19.1.2011 erteilt worden ist.

Formulare

171.304/0003-IV/ST4/2013

Nachfolgend finden sich Formulare, die für die Bestätigungen von (Zusatz-)Ausbildungen von Fahrschulen und/oder Autofahrerclubs verwendet werden können. Es handelt sich um folgende

Ausbildungsbestätigungen:

- Aufstiegsausbildung A1 auf A2
- Aufstiegsausbildung A2 auf A
- praktische Ausbildung für Code 96
- praktische Ausbildung für Code 111

Aus Rechtssicherheitsgründen wäre es wünschenswert, dass nach Möglichkeit bundesweit einheitliche Formulare verwendet werden. Für die Ausbildung von Klasse AM wurde kein Formular geschaffen, da dafür im Führerscheinregister die direkte Eintragungsmöglichkeit für Fahrschulen und Autofahrerclubs geschaffen wird, womit eigene Papierbestätigungen nicht erforderlich sind.

.....
Adresse Fahrschule mit
Nennung des Inhabers/Leiters

A1 → A2

Bestätigung §18a Abs. 1 FSG

Die oben genannte Fahrschule bestätigt, dass

Herr/Frau

geb. am

wohnhaft in

eine praktische Ausbildung auf einem Motorrad der Klasse A2 im Ausmaß von 7
Unterrichtseinheiten absolviert hat.

Schaltgetriebe

Automatik

.....
Datum

.....
Stempel und Unterschrift
der Fahrschule

.....
Adresse Fahrschule mit
Nennung des Inhabers/Leiters

A2 → A

Bestätigung §18a Abs. 2 FSG

Die oben genannte Fahrschule bestätigt, dass

Herr/Frau

geb. am

wohnhaf in

eine praktische Ausbildung auf einem Motorrad der Klasse A im Ausmaß von 7
Unterrichtseinheiten absolviert hat.

.....
Datum

.....
Stempel und Unterschrift
der Fahrschule

.....
Adresse Fahrschule mit
Nennung des Inhabers/Leiters

CODE 96

Bestätigung §2 Abs. 2 Z 2 lit. c FSG

Die oben genannte Fahrschule bestätigt, dass

Herr/Frau

geb. am

wohnhaft in

eine theoretische und praktische Ausbildung im Ausmaß von insgesamt 7
Unterrichtseinheiten absolviert hat (Ziehen eines anderen als leichten Anhängers, sofern die
höchste zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombinationen mehr als 3500 kg aber nicht
mehr als 4250 kg beträgt)

.....
Datum

.....
Stempel und Unterschrift
der Fahrschule

.....
Adresse Fahrschule mit
Nennung des Inhabers/Leiters

CODE 111

Bestätigung § 2 Abs. 1 Z 5 lit. c sub lit. c FSG iVm §7 Abs. 1 FSG-DV

Die oben genannte Fahrschule bestätigt, dass

Herr/Frau

geb. am

wohnhaft in

6 praktische Unterrichtseinheiten auf einem Kraftrad der Klasse A1 durchgeführt hat.

.....
Datum

.....
Stempel und Unterschrift
der Fahrschule

ANHANG

**Erlässe in Zusammenhang mit der Einführung des
Scheckkartenführerscheines und
Verwaltungsreform 2006**

I. 171.304/0001-II/ST4/2006 vom 9.2.2006

Einführungserlass zum Scheckkartenführerschein

1. Antragsformulare:

a. Mit der Einführung des Scheckkartenführerscheines wurde eine Neufassung des Führerschein-Antragsformulars vorgenommen. Die beiden in der Durchführungsverordnung aufgenommenen Formulare unterscheiden sich von dem bisherigen im Wesentlichen durch das Unterschriftsfeld für den Führerschein im oberen Teil. Die Unterschrift in diesem Feld wird von der Behörde gescannt und auf den Führerschein übertragen. Da dem Führerscheinwerber der Weg zur Behörde erspart werden soll, ist diese Unterschriftsleistung auch zur Identitätskontrolle zu verwenden. Daher **soll die Unterschrift in diesem Feld erst in Gegenwart der Aufsichtsperson im Rahmen der theoretischen Fahrprüfung gesetzt werden**. Die Aufsichtspersonen und Fahrschulen sind von dieser ab 1.3.2006 anzuwendenden Vorgangsweise in Kenntnis zu setzen.

b. Die Antragsformulare wurden aus Gründen der Einfachheit geteilt und zwar enthält das in Anlage 2 der FSG-DV enthaltene Formular jene Antragsmöglichkeiten, die bei der Fahrschule vorzunehmen sind und das in Anlage 3 enthaltene Formular jene Antragsarten, die bei der Behörde zu stellen sind. Dies schließt aber nicht aus, dass beispielsweise das **Behördenformular auch von der Fahrschule verwendet** wird, etwa weil ein Antragsteller im Fall der Umschreibung einer ausländischen Lenkberechtigung (§ 23 FSG) aus freien Stücken einige Fahrstunden in einer Fahrschule wünscht und die betreffende Fahrschule die Antragstellung bei der Behörde für den Antragsteller als Serviceleistung übernimmt.

c. Das in der FSG-VBV enthaltene Antragsformular für die „L17-Ausbildung“ enthält neben der Antragstellung für die Ausbildungsfahrten auch die Antragstellung für die Erteilung der Lenkberechtigung. Das **„L17-Formular“ ist weiterzuverwenden** was die Ausbildungsfahrten betrifft, die Antragstellung für die Erteilung der Lenkberechtigung hat (wegen der unter b. erwähnten notwendigen Unterschriftsleistung) aber jedenfalls auf dem neuen Formular zu erfolgen.

d. **Kostenblatt:** Dieses Formblatt wird im Zuge der 8. FSG-Novelle neu eingeführt und enthält einen Zahlschein. Ab 1.3.2006 ist das Kostenblatt von der Behörde vorzubereiten, ab 1.10.2006 geht diese Aufgabe auf die Fahrschule über. Die Blanko-Drucksorten sind vom Land oder der Behörde zu besorgen und **der Fahrschule gratis zu Verfügung zu stellen**.

2. Delegierungen:

Mit der Einführung des neuen Erteilungsverfahrens mit 1.10.2006 werden Delegierungen gemäß § 5 Abs. 2 zweiter Satz als auch gemäß § 5 Abs. 2 letzter Satz FSG hinfällig. Durch die Umgestaltungen des Führerscheinregisters hinsichtlich des Scheckkartenführerscheines (1.3.2006) ist es jedoch erforderlich, die **„Delegierung“ gemäß § 5 Abs. 2 letzter Satz FSG wie die normale Delegierung zu behandeln**. Dies bedeutet, dass *die* Behörde den Führerschein auszustellen hat, die die Fahrprüfung abnimmt. Die Wohnsitzbehörde hat diesbezüglich den Akt zu übermitteln. Bei der eigentlichen Delegierung gemäß § 5 Abs. 2 zweiter Satz FSG ändert sich mit 1.3.2006 nichts, außer dass die Sachbearbeiter der nunmehr zuständigen Behörde aktiv auf den Akt im Führerscheinregister zugreifen müssen. Die bislang gehandhabte elektronische Verständigung über die Delegierungsfälle entfällt.

3. Wahlrecht gemäß § 13 Abs. 6 FSG:

Im Hinblick auf die im ersten Satz genannte Formulierung „Änderung der Eintragungen im Führerschein“ wird klargestellt, dass diese Formulierung umfassend zu verstehen ist. Das bedeutet, dass das in den Z 1 und 2 genannte Wahlrecht generell für alle Fälle anzuwenden ist, in denen ein neuer Führerschein für eine Person ausgestellt wird, die noch im Besitz eines anderen Führerscheines ist. Dies ist etwa der Fall bei der Ausstellung eines Duplikates, der Ausdehnung der Lenkberechtigung auf andere Klassen oder der Umschreibung gemäß § 23 FSG (siehe auch § 6 Abs. 10 Fahrprüfungsverordnung).

4. Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen, Erste Hilfe

Gemäß § 10 Abs. 2 Z 3 FSG ist ein Kandidat für die Fahrprüfung nur zuzulassen wenn er den Nachweis über die Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen bzw. Erste Hilfe erbracht hat. Es ist nichts dagegen einzuwenden, dass der Kandidat den genannten Nachweis nach der theoretischen Fahrprüfung, aber noch vor der Zulassung zur praktischen Prüfung erbringt. Die derzeit verschiedentlich gehandhabte Praxis, wonach der gegenständliche Nachweis erst bei Abholung des Führerscheines erbracht wird, ist ab 1.3.2006 einzustellen. Auch wenn die Antragstellung bzw. die Fahrschulausbildung bereits vor dem 1.3.2006 erfolgt sind, ist der oa. Nachweis vor der Zulassung zur praktischen Prüfung zu erbringen.

5. Auslastung der Fahrprüfer:

§ 6 Abs. 1a der Fahrprüfungsverordnung enthält eine ausdrückliche Definition des Begriffes „Auslastung des Fahrprüfers“ was die Voraussetzung für die Anforderung eines Fahrprüfers durch die Fahrschule ist. Diese Regelung stellt einen Richtwert dar und hat grundsätzlichen Empfehlungscharakter; andere Vereinbarungen oder Vorgangsweisen in Absprache zwischen Behörde und Fahrschule sind zulässig.

6. Entziehung der Lenkberechtigung für einzelne Klassen:

§ 24 Abs. 2 FSG bleibt in seiner bisherigen Fassung aufrecht, d.h. der Entzug für einzelne Klassen ist weiterhin möglich. Da Streichungen einzelner Klassen auf dem Führerschein nicht mehr möglich sind, bedingt ein derartiger Klassenentzug die zweimalige Neuausstellung des Führerscheines (statt bisher einmal). Sollte der Führerscheinbesitzer in solchen Fällen aus Kostengründen den Wunsch äußern, den Führerschein insgesamt abzugeben, so spricht nichts dagegen, diesem Wunsch nachzukommen. Dadurch geht der Führerscheinbesitzer der nicht entzogenen Klasse(n) nicht verlustig (insbesondere handelt es sich nicht um einen Verzicht auf die Lenkberechtigung), der Betreffende ist bloß vorübergehend nicht im Besitz des Führerscheines.

7. Expressproduktion/zustellung des Führerscheines:

Bei der Produktion des Scheckkartenführerscheines gibt es die Möglichkeit auf bevorzugte Herstellung und Expressversendung. Gemäß § 13 Abs. 4 zweiter Satz FSG sind die dafür anfallenden zusätzlichen Kosten vom Führerscheinwerber/-besitzer zu entrichten. Eine diesbezügliche Änderung des Gebührengesetzes wird nicht erfolgen, die Mehrkosten sind von den Behörden direkt aufgrund des § 13 Abs. 4 zweiter Satz FSG einzuheben und fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für die jeweilige Behörde zu tragen hat (Land oder Bundesministerium für Inneres).

8. Umschreibung von Papierführerscheinen:

Eine Umschreibung von Papierführerscheinen auf Scheckkartenführerscheine ist auf Antrag jedenfalls (d.h. auch in anderen als den in § 15 Abs. 2 FSG explizit genannten Fällen) vorzunehmen. § 15 Abs. 1 FSG erster Satz ist insofern nicht als abschließende Regelung zu verstehen, die die Ausstellung eines Duplikates aus anderen Gründen (weil etwa lediglich ein Austausch des Dokumentes gewünscht wird) untersagen würde. Eine andere Betrachtungsweise wäre wenig bürgerfreundlich und würde wohl zu einer starken Zunahme von ungültigen Dokumenten oder verlorenen Führerscheinen führen, was wiederum mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand verbunden wäre.

9. entfällt

10. Zuständigkeit bei Fristverlängerung:

Auch für sämtliche Formen der Verlängerung von befristeten Lenkberechtigungen (Klassen C/D als auch sonstige) gibt es ein freies Wahlrecht einer Führerscheinbehörde im Bundesgebiet. In diesem Sinne ist § 15 Abs. 1 erster Satz FSG extensiv zu verstehen, wonach ein neuer Führerschein von jeder Behörde unabhängig vom Wohnsitz des Antragstellers auszustellen ist.

11. Übergangsregelungen:

a. Mit 1.10.2006 werden die Gültigkeitsfristen für alle im Führerscheinverfahren vorhandenen Nachweise vereinheitlicht und deren Gültigkeit mit **18 Monaten** festgesetzt (neu ist dies für die Verkehrszuverlässigkeit, das ärztliche Gutachten und die theoretische Fahrprüfung). Zu diesem Zeitpunkt werden die diesbezüglichen Änderungen in der Software des Führerscheinregisters vorgenommen. Die mit Stichtag 1.10.2006 gerade im Lauf befindlichen Fristen verlängern sich somit ex lege um sechs Monate. Diese Fristverlängerung kann jedoch vom Führerscheinregister automatisch nicht vollzogen werden, weshalb es in diesen Fällen erforderlich ist, dass die Fristverlängerungen vom Sachbearbeiter der Behörde im Register (anlassbezogen!!) vorgenommen werden.

b. Weiters ist eine Übergangsbestimmung für jene Fälle zu treffen, in denen der Führerscheinwerber **vor dem 1.3.2006 die praktische Fahrprüfung** erfolgreich ablegt, es aber zu keiner Ausstellung eines Führerscheines kommt. Diese Fälle sind nach der bisherigen Rechtslage zu behandeln, es hat eine Erteilung bei der Behörde (mündlicher Bescheid) zu erfolgen. Soll in diesen Fällen ein Scheckkartenführerschein ausgestellt werden, so ist das Verfahren in das neue edv-System des Führerscheinregisters zu übernehmen. Auch ein vorläufiger Führerschein ist in solchen Fällen auszustellen, was ebenfalls erst ab Übernahme in das neue System möglich ist.

II. 170.656/0016-II/ST4/2006 vom 20.9.2006

Der im Februar 2006 ergangene Einführungserlass zum Scheckkartenführerschein, Zl. BMVIT-171.304/0001-II/ST4/2006 bleibt **vollinhaltlich in Geltung**, soweit nicht ausdrücklich abweichende Regelungen getroffen werden.

Folgende Punkte sind zu beachten:

1. Fristverlängerung – Übergangsbestimmung:

Mit 1.10.2006 werden die Gültigkeitsfristen für alle im Führerscheinverfahren vorhandenen Nachweise vereinheitlicht und deren Gültigkeitsdauer mit 18 Monaten festgesetzt (neu ist dies für die Verkehrszuverlässigkeit, das ärztliche Gutachten und die theoretische Fahrprüfung). Zu der Vorgangsweise betreffend die zum 1.10.2006 im Lauf befindlichen Fristen wurde bereits im Einführungserlass zum Scheckkartenführerschein eine Aussage getroffen. Ergänzend zu den dort getroffenen Anordnungen wird nunmehr nach Abwägung aller Argumente festgehalten, dass sich

1. einerseits alle am 1.10.2006 im Lauf befindlichen Fristen um sechs Monate verlängern und
2. andererseits auch jene der genannten zwölfmonatigen **Fristen, die am 1.10.2006 bereits abgelaufen sind, wiederaufleben, sofern deren Beginn nicht mehr als 18 Monate zurückliegt.** Diese enden somit erst 18 Monate nach deren Beginn.

Im Führerscheinregister werden alle Fristen automatisch verlängert, die bereits abgelaufenen Fristen werden für die Restzeit als offene Frist behandelt. Seitens der Sachbearbeiter ist (entgegen den Ausführungen im seinerzeitigen Einführungserlass vom Februar) keine Veränderung der Registerdaten im Einzelfall notwendig.

2. Zuständigkeit bei der Verlängerung der Lenkberechtigung:

Aufgrund einiger bestehender anders lautender Rechtsansichten wird noch einmal eindeutig klargestellt, dass auch im Fall der Verlängerung einer befristeten Lenkberechtigung für den Antragsteller ein freies Wahlrecht der örtlich zuständigen Behörde besteht. Dies ergibt sich aufgrund eines Größenschlusses, wenn nämlich sogar die Erteilung der Lenkberechtigung auf diese Weise behandelt wird, so muss das umso mehr auch für die Verlängerung von befristeten Lenkberechtigungen gelten.

Im Rahmen des neuen Verfahrens gilt also der Grundsatz dass das **Wahlrecht der örtlich zuständigen Behörde bei allen Positivverfahren** (Erteilung, Verlängerung, Ausdehnung, Duplikat Umschreibung ausländischer Führerscheine ...) zu gelten hat. Die Zuständigkeit der Wohnsitzbehörde bleibt somit mehr bei den Negativverfahren (Entziehung der Lenkberechtigung, Lenkverbote, Anordnung von Nachschulungen...) bestehen.

3. Festlegung der Fristen für Klassen C und D:

Bei der Festlegung der Fristen für die Klassen C und D ist die bisherige Vorgangsweise insofern beizubehalten, als die Behörden die Fristdauer der fünfjährigen Befristung für die Klasse C und D (bzw. die 10-jährige Befristung für die Unterklasse C1) manuell zu ergänzen haben. Eine Änderung dieser Vorgangsweise entsprechend praktischer Bedürfnisse erscheint in Zukunft jedoch nicht ausgeschlossen.

4. Umstellungsphase am 1.10.2006:

Ab 2.10. 2006 werden der vorläufige Führerschein und das Kostenblatt nicht mehr von der Behörde, sondern von der Fahrschule für den Fahrprüfer vorbereitet. Um sicherzustellen, dass alle erforderlichen Dokumente am Prüfungstag auch tatsächlich vorhanden sind und um organisatorische Probleme in dem Zusammenhang zu vermeiden, sollten nach Möglichkeit keine Termine für praktische Fahrprüfungen am 2. und 3. 10. 2006 angesetzt werden.

Generell sollte jedoch beachtet werden, dass für praktische Fahrprüfungen in der Woche vom 2. bis 6.10.2006 die bisher ausgefüllten Prüfungslisten verwendet werden sollten und diese bereits in der Woche zwischen 25. bis 29.9.2006 von der Fahrschule der Behörde übermittelt werden. Diese Vorlaufzeit ist erforderlich, um der Behörde die Möglichkeit zu geben, die entsprechenden Vorbereitungen im Führerscheinregister vorzunehmen, damit das Kostenblatt und der vorläufige Führerschein problemlos vorbereitet werden können.

Ganz allgemein wird festgehalten, dass die Fahrschule jene Fälle, die bereits vor dem 1.10.2006 bei der Behörde anhängig waren, aktiv aus dem Führerscheinregister übernehmen muss, um damit weiterarbeiten zu können. Im Detail wird dies im Rahmen der Schulungen vermittelt werden.

5. Eintragung der Prüfungsergebnisse in den Fahrschulen:

Ab 1. Oktober haben die Aufsichtsorgane die Ergebnisse der Theorieprüfung und die Fahrprüfer die Ergebnisse der praktischen Fahrprüfung in das Führerscheinregister einzutragen. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie geht in diesem Zusammenhang davon aus, dass die Fahrschulen den Prüfern und Aufsichtsorganen den Verwaltungs-PC zwecks Vornahme dieser Eintragung während der üblichen Bürozeiten zur Verfügung stellen. Die Fahrschule ist selbstverständlich nicht verpflichtet, zur Ermöglichung der Eintragung die Bürozeiten zu verlängern, sollte aber andererseits im Sinne eines

sinnvollen Zusammenspiels der Beteiligten im Rahmen des gesamten Verfahrens nicht prinzipiell die Eintragung auf ihren Computern verbieten.

6. Beschaffung von Drucksorten:

In diesem Zusammenhang werden die Fahrschulen darauf aufmerksam gemacht, sich rechtzeitig die **Vordrucke für das Kostenblatt** (mit integriertem Zahlschein) sowie das **Merkblatt** mit den Informationen über die Bedeutung der Zahlencodes von den Führerscheinbehörden zu besorgen. Beide Papiere sind von den Behörden bereitzustellen. Seitens des Fachverbandes der Fahrschulen sollte eine entsprechende Information an alle Fahrschulen ergehen.

7. Ermächtigungsbescheide; Zugang für die Fahrprüfer zum FSR

Weiters darf noch einmal auf die Bestimmung des § 36 Abs. 1 Z 1 lit. d FSG eindringlich hingewiesen werden. Vor dem 1.10.2006 sind vom Landeshauptmann **formale Ermächtigungsbescheide** für die neu an das Führerscheinregister angebotenen Stellen bzw. Personen zu erlassen. Dies ist erforderlich, um Lese- und Eintragsrechte in das Führerscheinregister in einer datenschutzrechtlich konformen Art und Weise zu übertragen. Solche Bescheide sind an Fahrschulen und Fahrprüfer aber auch an alle Aufsichtspersonen zu erlassen, d.h. auch dann wenn sie bereits als Behördenorgan im Führerscheinregister arbeiten und zugriffsberechtigt sind.

Als Aufsichtsperson werden diese Personen nämlich in einer anderen Rolle tätig, als dies als Behördenorgan der Fall ist. Auch der Zugang zum Register erfolgt mittels der „Rolle“ als Aufsichtsperson.

Diese Bescheide sind von Amts wegen zu erlassen, ein Antrag ist nicht erforderlich. Auch die Prüfung materiellrechtlicher Voraussetzungen ist gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. d FSG nicht erforderlich.

In diesem Zusammenhang ist ferner darauf hinzuweisen, dass die Länder für das **Anlegen der Fahrprüfer im Portal Austria** und damit für die Schaffung des Zugriffs der Prüfer auf das Führerscheinregister verantwortlich sind. Für Wien kommt diese Aufgabe dem Verkehrsamt der BPD Wien zu.

8. Datenschutz:

Es wird besonders darauf hingewiesen, dass ein Zugriff auf Daten des Führerscheinregisters nur aus Anlass eines konkreten Antrages oder eines Anlassfalles zulässig ist. Eine Abfrage ohne solchen sachlichen Hintergrund ist aus datenschutzrechtlichen Gründen unzulässig und unbedingt zu unterlassen. Seitens der Bundesrechenzentrum GmbH werden alle Zugriffe auf diese Daten protokolliert und sind im Nachhinein nachvollziehbar. Diesbezüglich sind insbesondere die Fahrschulen zu informieren um eine missbräuchliche Verwendung von Daten auszuschließen.

III. 170.656/0024-II/ST4/2006 vom 2.10.2006

In Ergänzung des Erlasses vom 20. September 2006, Zl. 170.656/0016-II/ST4/2006, werden noch folgende Punkte mitgeteilt bzw. klargestellt:

1. Beschaffung der Drucksorten:

Ergänzend zu Punkt 6 des Erlasses vom 20. September 2006 wird klargestellt, dass nicht nur Vordrucke für das Kostenblatt und das Merkblatt sondern auch die Prüfprotokolle seitens der Behörden den Fahrschulen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen sind.

2. Ärztliche Gutachten:

Die Ergebnisse der ärztlichen Untersuchung sind aus Datenschutzgründen von der Behörde in das Führerscheinregister einzutragen.

Aus diesem Grund sollten ärztliche Gutachten – insbesondere dann, wenn sie nicht auf geeignet lauten – nicht den Fahrschulen übergeben werden.

Weiters ist zu beachten, dass eine Zulassung zur Theorieprüfung nur dann möglich ist, wenn die gesundheitliche Eignung nachgewiesen ist. Das ärztliche Gutachten muss daher vor der Theorieprüfung der Behörde vorgelegt werden.

3. Eintragung der Prüfungsergebnisse:

Aus Gründen der Sicherheit der Applikation und des Datenschutzes sollten Prüfer und Aufsichtspersonen die Eintragung der Prüfungsergebnisse nur in einer geschützten Umgebung vornehmen. Diese Vorgabe ist im Wesentlichen bei den Behörden und Fahrschulen erfüllt, nicht aber bei der Eintragung an anderen Orten (beispielsweise am Heim-PC oder gar in einem Internet-Cafe).

Die zur Eintragung verpflichteten Personen haben daher die Eintragung jedenfalls nur entweder am PC der Fahrschule oder der Behörde vornehmen.

4. Ausbildung für die Lenkberechtigung durch „Nicht-Fahrschulen“:

Aufgrund verschiedener Anfragen wird klargestellt, dass am neuen System nur jene Fahrschulen teilnehmen, die im Besitz einer Fahrschulbewilligung gemäß § 108 Abs. 3 KFG 1967 sind.

Das Erteilungsverfahren im Falle einer Ausbildung durch andere Stellen (§§ 119, 120 KFG), zB Landwirtschaftsschulen, Polizeifahrschulen etc. bleibt unverändert, d.h. dass diese Stellen nicht an das Führerscheinregister angebunden werden und Anträge nach wie vor bei der Behörde zu stellen sind.

5. Fahrtenprotokoll bei L17 und § 122 KFG:

Das bei Übungs- und Ausbildungsfahrten geführte Fahrtenprotokoll ist auch nach dem 1. Oktober 2006 gemäß § 3 Abs. 2 FSG-VBV der Behörde vorzulegen. Zweckmäßigerweise sollte dies von der Fahrschule in den Führerscheinakt eingelegt und der Behörde bei der Fahrprüfung übermittelt werden. Die Behörde hat somit vor Ablegung der praktischen Fahrprüfung noch immer die Möglichkeit der Kontrolle dieser Dokumente.

6. Identitätsnachweise durch Asylkarten des Bundesministeriums für Inneres:

siehe Gesamterlass - § 5

IV. 170.656/0032-II/ST4/2006 vom 5.12.2006

In Ergänzung der beiden Erlässe vom 20.9.2006 und 2.10.2006 werden noch einige Punkte klargestellt. Einige Themen stehen nicht direkt mit der Verwaltungsreform in Zusammenhang, sondern betreffen das Vormerkssystem und die Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen:

1. Bundesasylkarten - Identitätsnachweis:

siehe Gesamterlass § 5

2. Sachverständige Ärzte – Sprengelbindung:

entfällt da obsolet

3. Fahrschulwechsel-Prüfungs Kooperation:

3.1. Fahrschulwechsel:

Ändert sich die vom Führerscheinwerber besuchte Fahrschule, so wird das Verfahren von der neuen Fahrschule (und gegebenenfalls von der neuen Standortbehörde, sofern ein Sprengelwechsel damit verbunden ist) fortgeführt. Dies gilt auch für den Fahrschulwechsel nach Absolvierung der theoretischen Fahrprüfung. Da das Kostenblatt eine Einheit darstellt und alle Kosten bzw. Gebühren enthält, fließt in diesem Fall die Gebühr für die theoretische Fahrprüfung einer anderen Behörde zu als jener, die diese Prüfung betreut hat. Der physische (Papier-) Akt muss in diesem Fall von der ursprünglichen Fahrschule/Standortbehörde an die neue Fahrschule/Standortbehörde übermittelt werden. Die neue Fahrschule/Standortbehörde hat das Verfahren aber sofort mittels der im Führerscheinregister zur Verfügung stehenden Daten fortzuführen, das **Eintreffen des Papieraktes ist nicht abzuwarten!** Ein Fahrschulwechsel ist im gesamten Bundesgebiet – also auch länderübergreifend - möglich und ist nicht gebührenpflichtig.

3.2. Prüfungs Kooperation:

Daneben gibt es noch verschiedentlich Prüfungs Kooperationen, bei denen aus praktischen Erwägungen (zwecks Koordinierung betreffend Termine oder Prüfungsfahrzeuge) lediglich die (theoretische und/oder praktische) Fahrprüfung in einer anderen Fahrschule, die gegebenenfalls auch in einem anderen Behördensprengel liegt, abgehalten wird. Ein Wechsel der Fahrschule (und gegebenenfalls der Standortbehörde) ist damit aber nicht verbunden. Solche Praktiken sollten möglichst restriktiv gehandhabt werden, da es auch im „neuen“ Verfahren (trotz Aufhebung der örtlichen Zuständigkeit der Wohnsitzbehörde) Regeln betreffend Zuständigkeiten zwischen Behörden gibt, die zu beachten sind.

Diesem Anliegen wurde aber insofern Rechnung getragen, als die Möglichkeit Prüflisten im Führerscheinregister aufzurufen und Prüfungsergebnisse einzutragen, die von einer Fahrschule eines anderen Behördensprengels innerhalb desselben Landes erstellt wurden, **auf Aufsichtspersonen erweitert** wurde. Bislang gab es diese Möglichkeit nur für Fahrprüfer. Es ist allerdings notwendig, dass jede Fahrschule eine Prüfliste für ihre Kandidaten vorbereitet und jener Fahrschule per Papier (z.B. mittels Fax) übermittelt, wo die Prüfung für diese Person tatsächlich abgenommen wird. Der physische (Papier-) Akt wird in solchen Fällen aber nicht an diese Fahrschule/Behörde übermittelt. Länderübergreifend kann es diese Möglichkeit nicht geben.

3.3. Darüber hinausgehende Änderungen in den Verwaltungsabläufen sind im Führerscheinregister stets mittels Fahrschulwechsel mit den bereits geschilderten Konsequenzen durchzuführen.

4. Vormerkssystem:

siehe Gesamterlass § 30a Abs. 2

5. Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen:

siehe Gesamterlass § 3 Abs. 1

Durchführungserlass zur FSG-VBV

I. Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr darf zu der am 19. Februar 1999 im Bundesgesetzblatt (BGBl. 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.
- 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.
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 vollendetem 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, jedenfalls auf Seite 2 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.

1.7 Gebühren:

siehe Ausführungen zu §19

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

zu § 1:

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 BMVIT 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. 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.

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 Nachtfahrt 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 darauffolgenden 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 ist es ausreichend, wenn einer der beiden Begleiter an der begleitenden Schulung (auch an der dabei durchzuführenden Ausbildungsfahrt) teilnimmt.

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, das es dem Fahrlehrer ermöglicht, hinter dem Bewerber und Begleiter Platz zu nehmen. Die Durchführung von Schulfahrten an Stelle der 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.

zu § 5:

zu Abs. 1:

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 § 6:

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.

zu § 7:

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.

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 Ausbilder oder ein Begleiter teilzunehmen. Nach Ansicht des BMVIT 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.

171.304/0001-IV/ST1/2019

Zu § 2 Abs. 4:

Die im Zuge von Übungsfahrten und Ausbildungsfahrten vom Bewerber und Begleiter zu absolvierende theoretische Einweisung (§ 122 Abs. 2 Z 1 lit. d KFG, § 65b Abs. 1 Z 2 KDV, § 2 Abs. 4 FSG-VBV) stellt einen Ausbildungsteil besonderer Art dar, der weder als Theorieausbildung noch als Praxisausbildung anzusehen ist. Somit ist es zulässig, dass die theoretische Einweisung **zusätzlich** zu höchstzulässigen Zahl von 4 Unterrichtseinheiten pro Tag (§ 64a Abs. 3 KDV für Theorie bzw. § 64b Abs. 5 KDV für Praxis) durchgeführt wird. Bereits ergangene anderslautende Rechtsauskünfte sind ab sofort nicht mehr beachtlich oder anzuwenden.

**Erlässe zur
FSG-Durchführungsverordnung (FSG-DV)**

Version 16:**Zu § 11 Abs. 2:**

Bei der theoretischen IT-unterstützten Mopedprüfung ist bei Kandidaten mit Lese- und Verständnisschwierigkeiten die Beistellung eines Fahrprüfers analog § 3 Abs. 6 der Fahrprüfungsverordnung nicht zulässig. Diese besondere Möglichkeit findet sich nur in der FSG-PV und ist damit auch nur für die dort geregelte Fahrprüfung anwendbar. ~~Im Rahmen der Mopedprüfung (die in der FSG-DV geregelt ist) wird dieser Problematik mit einer vom IT-System angebotenen „Laut Vorlesen“-Funktion begegnet.~~

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 Krafffahrtschulen 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 verkehrspsychologischen Einrichtungen durchgeführt wird.

Erlässe zur FSG-PV

Version16:Zu § 1 Abs. 3 FSG-PV:

Mit 1.6.2019 wurden im Rahmen der theoretischen Fahrprüfung die Module C1 und D1 aufgelassen (d.h. mit den Modulen C und D zusammengelegt). Kandidaten, die die Lenkberechtigung für die Klasse C1 bzw. D1 auf die Klasse C bzw. D ausdehnen, müssen das klassenspezifische Modul C bzw. D nicht (erneut) absolvieren, wenn das klassenspezifische Modul C1 bzw. D1 nach der Zusammenlegung der Module (d.h. nach dem 1.6.2019) absolviert wurde.

I. Zu § 7 Abs. 1 und 3 Prüfungsfahrzeuge für Klasse C:

171.304/0006-IV/ST4/2013

Mit der 10. Novelle der Fahrprüfungsverordnung wird § 7 Abs. 2 Z 3 hinsichtlich der Prüfungsfahrzeuge für Klasse C(CE) an die Vorgaben der 3. Führerscheinrichtlinie angepasst und liberaler gestaltet. Demnach ist nicht mehr verpflichtend ein Schaltgetriebe erforderlich, sondern auch ein Automatikgetriebe mit manueller Gangwahl. Gemäß § 7 Abs. 1 zweiter Satz wurde dies jedoch bereits bisher liberaler gehandhabt und jegliches Automatikgetriebe zugelassen, sofern die praktische Fahrprüfung für Klasse B auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe abgelegt wurde. Durch die Anpassung an die 3. Führerscheinrichtlinie ändert sich an der derzeitigen Situation nichts, § 7 Abs. 1 zweiter Satz der Fahrprüfungsverordnung ist weiterhin unverändert anzuwenden.

II. Zu § 15 Abs. 1a:

171.304/0003-IV/ST4/2013

Mit der 9. Novelle der Fahrprüfungsverordnung (BGBl. II Nr. 41/2013) wurde aufgrund der Einführung des Modulsystems bei der theoretischen Fahrprüfung auch der an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie abzuführende Gebührenanteil neu geregelt. Um die administrative Abwicklung möglichst einfach und effizient zu gestalten, sind folgende Punkte zu beachten und einzuhalten:

1. Es muss **schriftlich** mitgeteilt werden, **welcher Betrag** überwiesen werden wird (inkl. einer **Aufstellung** der auf die einzelnen Bezirkshauptmannschaften (Landespolizeidirektionen) anteilmäßig anfallenden Prüfungsgebühr).
2. Die Beträge sind zwei Mal jährlich gesammelt von den Landesregierungen (BMI) an das bmvit abzuführen:
für das 1. Halbjahr bis zum **15. Juli** und
für das 2. Halbjahr bis zum **15. Jänner**
3. Kontoverbindung: PSK, Kontonummer: 5040003, BLZ 60000
IBAN: AT58 6000 0000 0504 0003, BIC OPSKATWW
4. Angabe des Verwendungszwecks: „**Theoretische Fahrprüfung – Prüfungsgebühr**“
5. Es dürfen **keine anderen Gebühren mit gleicher Anweisung** bezahlt werden!

Es wird dringend darauf hingewiesen, die zuständigen Abteilungen bzw. Buchhaltungen hierüber in Kenntnis zu setzen!

III. entfällt Version 16

IV. 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. Das bezieht sich auf die Entrichtung der Autobahnmaut sowie auf die Ausstattung des Fahrzeuges mit einer „Go-Box“ für Fahrzeuge, für die diese vorgeschrieben ist. Der Fahrprüfer hat das Vorhandensein zu kontrollieren und für den Fall, dass diese Kriterien nicht erfüllt sind, die Prüfung nicht abzunehmen.

V. Beurteilung der theoretischen Fahrprüfung:

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

VI. 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

zu § 18 Abs. 4 FSG-GV: Gültigkeitsdauer des screenings bei Klasse D

Üblicherweise ist eine verkehrspsychologische Untersuchung ein Hilfsgutachten für das amtsärztliche Gutachten und hat in dieses einzufließen. Diesfalls gilt auch die sechsmonatige Gültigkeitsdauer des § 2 Abs. 4 der FSG-Gesundheitsverordnung.

Im Fall des Screenings für die Klasse D ist die Sache jedoch anders gelagert. Zum einen gibt es diesfalls normalerweise kein amtsärztliches Gutachten sondern nur ein solches vom sachverständigen Arzt. In dieses kann aber eine verkehrspsychologische Stellungnahme (oder ein Screening) nicht einfließen. Das Screening gemäß § 18 Abs. 4 FSG-Gesundheitsverordnung ist daher als eine selbstständige verkehrspsychologische Untersuchung anzusehen, die direkt (ohne Umweg über ein ärztliches Gutachten) in die behördliche Entscheidung einfließt. Somit ist auch die sechsmonatige Frist gemäß § 2 Abs. 4 der FSG-Gesundheitsverordnung nicht anzuwenden.

Richtigerweise ist das Screening gemäß § 18 Abs. 4 FSG-GV als eine Maßnahme anzusehen, die selbstständig neben dem ärztlichen Gutachten steht, wobei aber keine Regelung existiert, wie lange ein absolviertes Screening gültig ist. Es ist daher sachgerecht, für diesen Fall § 8 Abs. 1 letzter Satz FSG heranzuziehen, der für den völlig gleich gelagerten Fall des ärztlichen Gutachtens eine höchste Gültigkeitsdauer von 18 Monaten vorsieht.

zu § 19 FSG-GV:

Mit Erlass vom 25.7.2000 (GZ. 170.606/15-II/B/7/00) wurden in dessen Punkt 2 grundlegende Regelungen für die Erstellung von Listen der verkehrspsychologischen Untersuchungsstellen vorgegeben (nicht alphabetisch oder nach dem Zeitpunkt der Ermächtigung, sondern möglichst willkürliche Reihung, die in bestimmten Zeitabständen auch zu ändern ist). Grund dafür war der allgemeine Wunsch eine möglichst gerechte und gleichmäßige Behandlung aller Bewerber am Markt sicherzustellen und ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile weitgehend auszuschließen.

Wie die Erfahrung aber zeigt, hat sich die Situation in dieser Frage keineswegs beruhigt, sondern in letzter Zeit haben sich die damit verbundenen Probleme sogar stark verschärft.

In letzter Zeit haben verschiedene neu gegründete Einrichtungen um Ermächtigung angesucht. Bei diesen neu gegründeten Einrichtungen sind z.T. die Geschäftsführer, die eingesetzten Verkehrspsychologen und die verwendeten Handbücher ident mit denjenigen bereits ermächtigter Einrichtungen.

Dem Vernehmen nach soll dadurch eine stärkere Präsenz auf den „Listen“ erreicht werden, um sich dadurch Wettbewerbsvorteile zu verschaffen.

Um diesen Trend nicht noch zu unterstützen und im Hinblick darauf, dass die führerscheinrechtlichen Bestimmungen die Führung von Listen über die ermächtigten Einrichtungen nicht vorsehen, wird daher Punkt 2 des oben genannten Erlasses aufgehoben.

Es besteht für die Behörden somit keine Notwendigkeit mehr, Listen über die ermächtigten verkehrspsychologischen Einrichtungen zu führen.

zu § 23 Abs. 1 FSG-Gesundheitsverordnung:

I. 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.**

II. erforderliche Untersuchungen/Gutachten bei Kumulation von Behördenverfahren

171.304/0007-IV/ST4/2013

Wird gleichzeitig die Erteilung einer Lenkberechtigung für die Gruppe 1 und 2 beantragt, so ist in der Untersuchung für die Gruppe 2 auch die Untersuchung für Gruppe 1 enthalten und das Arzthonorar nur einmal in Rechnung zu stellen (50 Euro). Das ist ausdrücklich in § 23 Abs. 1 Z 2 der FSG-GV geregelt.

Nicht ausdrücklich geregelt ist hingegen der Fall, wenn der Antragsteller gleichzeitig eine Wiederholungsuntersuchung (zwecks Verlängerung einer Lenkberechtigung für die Gruppe 2) absolviert **und** eine Ausdehnung auf eine andere Lenkberechtigungsklasse beantragt. Nach Ansicht des bmvit ist der oben beschriebene Grundsatz, dass die Untersuchung für die (höherwertige) Gruppe 2 auch die Gruppe 1 umfasst, auch auf diese Fälle anzuwenden und das Arzthonorar nur einmal in Rechnung zu stellen.

1. Wird die Ausdehnung einer Lenkberechtigung der Gruppe 2 auf Gruppe 1 (d.h. im Wesentlichen auf Klasse A) beantragt, so ist die Wiederholungsuntersuchung (als Untersuchung für die höherwertige Lenkberechtigungsgruppe) auch für die Gruppe 1 als ausreichend anzusehen und das Gutachtenhonorar nur einmal in Rechnung zu stellen. Gemäß § 23 Abs. 1 Z 3 FSG-GV sind für Wiederholungsuntersuchungen 30 Euro zu bezahlen.

2. Wird die Ausdehnung auf die Gruppe 2 (zB von Klasse C auf D) zu einem Zeitpunkt beantragt, zu dem auch eine Wiederholungsuntersuchung fällig ist, so ist nur eine Untersuchung durchzuführen und nur ein Gutachten vorzulegen. Es wäre unverständlich und auf Basis der relevanten Bestimmung auch nicht korrekt, neben dem Gutachten über die Wiederholungsuntersuchung zusätzlich ein weiteres Gutachten für die Ausdehnung zu verlangen. Das ergibt sich aus einer Zusammenschau der relevanten gesetzlichen Bestimmungen:

- Gemäß § 5 Abs. 6 FSG ist im Fall der Ausdehnung einer Lenkberechtigung auf weitere Klassen ein neuerliches ärztliches Gutachten vom Antragsteller nur dann vorzulegen, wenn das letzte ärztliche Gutachten im Zeitpunkt der Entscheidung älter als 18 Monate ist.

- Gemäß § 17a Abs. 2 FSG ist für jede Verlängerung der Lenkberechtigungsklassen C(C1), CE(C1E), D(D1) und DE(D1E) ein ärztliches Gutachten gemäß § 8 FSG erforderlich.

Daraus folgt, dass ein Gutachten über eine Wiederholungsuntersuchung auch für eine Ausdehnung vorgelegt werden kann, sofern dieses nicht älter als 18 Monate ist. Sollte jedoch in diesem Fall in

umgekehrter Weise bereits ein ärztliches Gutachten für die Ausdehnung auf die Klasse 2 erstellt worden sein, so kann dieses auch für die Wiederholungsuntersuchung verwendet werden.

Erlässe zur FSG-Nachschulungsverordnung

171.304/0001-IV/ST1/2019

Zu § 5 Abs. 5 FSG-Nachschulungsverordnung:

Ist es einer Person, der die Absolvierung einer Nachschulung angeordnet wurde, aufgrund eines länger andauernden Aufenthaltes im Ausland (etwa aus beruflichen Gründen), nicht zumutbar, die zeitlichen Rahmenbedingungen einer regulären Nachschulung einzuhalten, so kann es sich um einen begründeten Einzelfall im Sinne des § 5 Abs. 5 FSG-NV handeln.

Die Prüfung, ob eine Auslandstätigkeit oder ein Auslandsaufenthalt die Teilnahme an einem Gruppenkurs unzumutbar macht und somit ein begründeter Einzelfall im Sinne des § 5 Abs. 5 FSG-NV vorliegt, hat durch die jeweilige Nachschulungsstelle zu erfolgen.

Die tatsächliche Unmöglichkeit der Teilnahme an einem regulären Nachschulungskurs ist vom jeweiligen Teilnehmer mit entsprechenden Unterlagen (z.B. Bestätigung des Arbeitgebers) glaubhaft zu machen und sind diese von der Nachschulungsstelle (in Kopie) zum Akt zu nehmen, um im Falle einer behördlichen Kontrolle nachweisen zu können, dass die Anwendung der Ausnahmeregelung des § 5 Abs. 5 FSG-NV gerechtfertigt war.