

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Mit dieser Novelle werden mehrere Maßnahmen im Rahmen des Maßnahmenpaketes Verkehrssicherheit umgesetzt:

1. Verbesserungen beim Probeführerschein. Zum einen wird die allgemeine Probezeit von zwei auf drei Jahre angehoben. Der Katalog der Probeführerscheindelikte wird um das Delikt Benützung von Mobiltelefonen am Steuer erweitert.

2. Mopedausbildung: Der Bereich Mopedausbildung und –prüfung wurde im Rahmen des Maßnahmenpaketes Verkehrssicherheit überarbeitet und bedarf nicht zuletzt aufgrund der besorgniserregenden Entwicklung der Unfallzahlen diverser Änderungen. Einerseits findet die Risikokompetenz Eingang in die Mopedausbildung und -prüfung (was erforderlich macht, dass auch die Fahrlehrer eine diesbezügliche Schulung erhalten), es wird die Mopedprüfung ausschließlich auf eine Computerprüfung umgestellt, der Ablauf der einzelnen Ausbildungsschritte wird festgelegt und das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung wird angepasst. Diese den Bereich Moped betreffenden Änderungen finden sich zum Teil in dieser Novelle und zum anderen Teil in der 14. Novelle zur FSG-Durchführungsverordnung, die insofern als Einheit anzusehen sind.

3. Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für das System der Alkoholwegfahrsperrn auf Verordnungsebene im Rahmen eines wissenschaftlichen Versuchs. Es handelt sich lediglich um eine Verordnungsermächtigung, die inhaltlichen Regelungen werden gesammelt in einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie getroffen. Diese Vorgangsweise wurde aus zwei Gründen gewählt: Zum Einen handelt es sich beim Alternativen Bewährungssystem um ein umfangreiches Regelwerk, das eine Fülle von Änderungen im FSG benötigen würde. Es wäre einerseits mit einem enormen legislatischen Aufwand verbunden, diese Regelungen in das FSG punktuell einzufügen und zum anderen wäre diese Form der Novellierung für den Rechtsanwender sehr unübersichtlich, was zu Problemen in der Vollziehung aber auch bei den Bürgern zur Folge gehabt hätte. Außerdem ist ein eventueller „contrarius actus“ – für den Fall, dass dieser Versuch sich nicht bewährt und das Alkolocksystem in der vorgeschlagenen Form wieder aufgehoben wird – bei dieser Vorgangsweise ohne großen legislatischen Aufwand möglich.

Darüber hinausgehend wird zur Förderung der Elektromobilität die 3500kg-Grenze der Klasse B für elektrische Fahrzeuge des Gütertransportes auf 4250 kg angehoben. Allerdings ist dafür die Zustimmung der EU-Kommission erforderlich.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1a):

Zur Förderung der Elektromobilität soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass Elektrofahrzeuge, die im Güterverkehr eingesetzt werden, mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 4250 kg unter gewissen Voraussetzungen mit Klasse B gelenkt werden dürfen. Art. 4 Z 5 der Richtlinie 2006/126/EG gewährt die Möglichkeit, für gewisse Spezialfahrzeuge Ausnahmen von dem Artikel 4 nach Zustimmung der Kommission vorzunehmen. Um diese Zustimmung wurde bereits angesucht und seitens der Kommission auch grundsätzlich befürwortet, das formelle Verfahren sollte bis etwa Jahresende abgeschlossen sein. In die FSG-DV ist ein eigener Zahlencode 120 einzufügen. Nach fünf Jahren muss diese Regelung wieder außer Kraft treten.

Zu den Z 2 und 17 (§ 4 Abs. 1 und 2 und § 41 Abs. 12):

In § 4 wird die Dauer der Probezeit angehoben und beträgt statt bisher zwei Jahre künftig drei Jahre. Die sonstigen Rahmenbedingungen des Probeführerscheinregimes bleiben unverändert. In Ergänzung damit ist aber eine Übergangsbestimmung notwendig, in der klargestellt werden, dass hinsichtlich der Anwendbarkeit der neuen Frist auf den Zeitpunkt der Erteilung der Lenkberechtigung abzustellen ist. Für alle Lenkberechtigungen, die vor dem Inkrafttreten der neuen Frist erteilt wurden, gilt die bisherige zweijährige Frist inklusive der Probezeitverlängerungen weiter.

Zu Z 3 (§ 4 Abs. 3 zweiter Satz):

Klarstellung in Zusammenhang mit dem neuen Probeführerscheindelikt Handyverbot. Die Anordnung einer Nachschulung soll auch möglich sein, wenn ein Organmandat ausgestellt wurde.

Zu Z 4 (§ 4 Abs. 3 dritter Satz):

Redaktionelle Änderung

Zu Z 5 (§ 4 Abs. 6):

Ablenkung ist eine der Hauptunfallursachen und gerade bei Fahranfängern mit wenig Fahrroutine besonders gefährlich. Deshalb ist es sachgerecht, die Missachtung des Handyverbotes in den Deliktskatalog des Probeführerscheines zu integrieren.

Zu Z 6 (§ 6 Abs. 2):

Redaktionelle Anpassung in Verbindung mit der Änderung des § 18 Abs. 1. Es handelt sich um die Ausnahme von der Bestimmung, dass sechs Monate vor Vollendung des für die angestrebte Lenkberechtigung erforderlichen Mindestalters mit der Ausbildung begonnen werden darf.

Zu Z 7 (§ 15 Abs. 5):

Redaktionelle Änderung, Anpassung an die 3. Führerscheinrichtlinie.

Zu den Z 8 und 9 (§ 16b Abs. 3a und 4a):

Redaktionelle Änderungen

Zu Z 10 (§ 18 Abs. 1):

Der Ausbildungsteil Risikokompetenz vom Lehrplan der Klasse A soll auch für die theoretische und praktische Ausbildung der Klasse AM Anwendung finden. Vom didaktischen Standpunkt erscheint es nicht sinnvoll, wenn die Jugendlichen bereits mit 14 ½ Jahren die Mopedausbildung samt Prüfung absolvieren und erst mit 15 Jahren, (d.h. fast ein halbes Jahr später!) tatsächlich die Lenkberechtigung erhalten und fahren dürfen. Da die Ausbildung für die Klasse AM zudem wesentlich kürzer als eine Ausbildung für andere Lenkberechtigungsklassen ist, ist es sinnvoll den Zeitpunkt des Beginns der Ausbildung und Prüfung für Klasse AM näher zum 15. Geburtstag zu verschieben und soll daher erst zwei Monate vor Erreichen dieses Alters möglich sein. Zudem wird klargestellt, dass in den sechs Unterrichtseinheiten theoretische Schulung nicht die theoretische Prüfung integriert sein darf. Diese hat zusätzlich zu den sechs Unterrichtseinheiten zu erfolgen. Die sonstigen Änderungen im Mopedbereich finden sich in der 14. FSG-DV-Novelle.

Zu Z 11 (§ 18 Abs. 3):

Redaktionelle Änderung – es ist mittlerweile daraus ein harmonisierter Gemeinschaftscode geworden.

Zu Z 12 (§ 18 Abs. 4):

Es ist zulässig, dass auch Fahrlehrer für die Klasse B Ausbildungen für Klasse AM durchführen, sie müssen jedoch die Zusatzausbildung für Risikokompetenz besitzen. Fahrlehrer und Instruktoren für Klasse A haben diese Zusatzausbildung ohnehin.

Zu Z 13 (§ 18 Abs. 6):

Die Verordnungsermächtigung in § 18 Abs. 6 enthält derzeit nur die Möglichkeit der näheren Regelungen hinsichtlich der Prüfung für Klasse AM und ist auf die Ausbildung auszudehnen.

Zu Z 14 (§ 18a Abs. 5 und § 19 Abs. 2):

Infolge der Verlängerung der Probezeit auf drei Jahre (die somit im Fall des „normalen“ Erwerbs der Klasse B bis zum 21. Geburtstag dauert) ist auch bei der Regelung betreffend der Klasse A1 und bei L17 entsprechend nachzuziehen und die Probezeit bis zum 21. Geburtstag zu verlängern.

Zu Z 15 (§ 19 Abs. 3):

Die in diesem Satz genannte Bestätigung ist bereits im Jahr 2013 in der Verordnung für die vorgezogene Lenkberechtigung entfallen. Nun wird diesbezüglich auch die gesetzliche Grundlage bereinigt.

Zu Z 16 (§ 26 Abs. 6):

Es wird die Verordnungsgrundlage für die Einführung des Alternativen Bewährungssystems eingefügt. Um eine ausreichende gesetzliche Determiniertheit sicherzustellen, werden Eckpunkte für die zu erlassende Verordnung ausformuliert. Weiters wird die Geltung dieses wissenschaftlichen Versuches auf fünf Jahre festgelegt.

Zu Z 18 (§ 43 Abs. 25):

Aufgrund der verschiedenen Regelungsbereiche sind verschiedene Inkrafttretensregelungen notwendig. Die Ausnahme für Elektrofahrzeuge wird von der EU-Kommission nur für fünf Jahre gewährt und muss daher am 1.3.2022 wieder außer Kraft treten.