

I. Führerscheingesetz

Bundesgesetz über den Führerschein

(Führerscheingesetz – FSG)

BGBI I 1997/120 idF BGBI I 1998/2 (1. Nov), I 1998/94 (2. Nov), 1999/134, I 2001/25, I 2001/112 (VfGH), I 2002/32 (Euro-UmstellungsG – EUGVIT), I 2002/65 (VerwaltungsreformG), I 2002/81 (5. Nov), I 2002/129, I 2004/151 (SPG-Nov 2005), I 2005/15 (7. Nov), I 2005/19 (K-Berichtigung), I 2005/152 (8. Nov), I 2006/32 (9. Nov), I 2006/153 (10. Nov), I 2008/31 (11. Nov), I 2009/93 (12. Nov), I 2010/117 (13. Nov), I 2011/61 (14. Nov), I 2012/50 (SNG), I 2013/43 (15. Nov), I 2013/96 (Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz – BMVIT), I 2014/52, I 2015/74 (16. Nov), I 2016/68 (17. Nov), I 2017/15 (18. Nov), I 2018/37 (2. Materien-Datenschutz-Anpassungsgesetz 2018), I 2019/76 (19. Nov), I 2020/24 (4. COVID-19-Gesetz), I 2020/169 (Änderung des E Government-Gesetzes, des Passgesetzes 1992, des Führerscheingesetzes und des Kraftfahrgesetzes 1967), I 2021/48 (Änderung des Gesundheits- und Krankenpflegegesetzes, des MTD-Gesetzes, des Bundespflegegeldgesetzes, des Kraftfahrgesetzes 1967, des Führerscheingesetzes und des 2. COVID-19-Justiz-Begleitgesetzes); I 2021/153 (20. Nov), I 2021/154 (21. Nov) und I 2022/121 (22. Nov)

Allgemeine Literatur zum Führerscheinrecht: *Grundtner*, Verkehrspaket 1997, Teil 1, Bundespolizei 1997, Nr 11/12, 44 ff; *Grundtner*, Verkehrspaket 1997, Teil 2, Bundespolizei 1998/1, 38 ff; *Grundtner*, Verkehrspaket 1997, Teil 3, Bundespolizei 1998/2, 41 ff; *Kaltenegger*, 10 Jahre Führerscheingesetz, ZVR 2007/226; *Kaltenegger*, Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie, ZVR 2008/143; *Nedbal-Bures*, 15 Jahre FSG – ein geschichtlicher Rückblick, ZVR 2012/189; *Kaltenegger*, Das Führerscheingesetz (FSG) – Gesetze und ihre Geschichte, ZVR 2014/148; *Kaltenegger*, 20 Jahre Führerscheingesetz, ZVR 2017/197; *Nedbal-Bures*, Die gesundheitliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen (2023).

Erläuterungen zur Regierungsvorlage 714 BlgNR 20. GP

Problem: Die RL des Rates 91/439/EWG verpflichtet die Mitgliedstaaten, bis zum 1. 7. 1996 einen EU-einheitlichen FS zu schaffen und sich gegenseitig Auskünfte in Führerscheinbelangen zu geben.

Ziel: Vereinheitlichung der Fahrzeugklassen sowie der Voraussetzungen zur Erteilung einer LB, gegenseitige Anerkennung der FS, Anwendung des innerstaatlichen Rechts auf alle Ausländer, die in Ö ihren Hauptwohnsitz haben, Schaffung eines FSZR.

Durch die Zusammenfassung des Führerscheinrechts in einem neuen FSG soll das Führerscheinrecht für den Bürger leichter zugänglich und verständlicher gemacht werden.

Alternativen: Keine.

Kosten: Ein zusätzlicher Aufwand wird durch die Errichtung des **FSZR** [jetzt: FSR] in der Anfangsphase (Anschaffung der Hard- und Software) zu erwarten sein.

Nach einer genauen Wirtschaftlichkeitsanalyse seitens der Bundesrechnungszentrum GmbH setzen sich diese Kosten wie folgt zusammen:

Personalkosten:

Projektleiter	1,5 Personenjahre	1.740.000 S	
Analytiker	2 Personenjahre	1.780.000 S	
Programmierer	2 Personenjahre	1.460.000 S	
	insgesamt		4.980.000 S

Sachkosten:

Entwicklungsplattform		2.720.000 S	
Releaseanpassung		500.000 S	
	insgesamt		3.220.000 S

Das ergibt **Gesamtkosten** von 8.200.000 S

Für den laufenden Betrieb werden etwa 7 Millionen Schilling jährlich zu veranschlagen sein, der sich aber nach etwa zwei Jahren Betrieb verringern wird, weil der Personalkostenanteil für Programmierer nach der Anfangsphase erheblich reduziert werden kann.

Dem stehen außerdem die derzeitigen laufenden Betriebskosten des Zentralnachweises für LB bei der BPD Wien in der Höhe von etwa 5,050.000 S jährlich gegenüber, die nach Abschluss der Datennacherfassung zur Gänze eingespart werden können.

Für die Errichtung der EDV-unterstützten **Örtlichen FSR** werden folgende Kosten zu veranschlagen sein:

Bund:

Softwareentwicklung	3.000.000 S
Anschaffung von Hardware	2.000.000 S
insgesamt	5.000.000 S

Länder: Die Länder verfügen alle über die erforderliche Hardware sowie die EDV-Verbindungen nach Wien. Die meisten Länder verwalten die FS bereits EDV-unterstützt.

Die durch das FSG erforderlichen Software-Anpassungen können mit Unterstützung des Bundesrechenzentrums um 500.000 S bis 800.000 S je Land durchgeführt werden, je nachdem, wie viele Länder sich an dem Projekt beteiligen, wobei bei den laufenden Gesprächen bisher alle Länder sich für eine enge Kooperation mit dem Bundesrechenzentrum ausgesprochen haben, da die Übernahme der vom Bundesrechenzentrum entwickelten Software für die Örtlichen FSR im Bereich des Bundes (BPD) die kostengünstigste Lösung darstellt und va in Zukunft die Länder von der Wartung und Anpassung der Software der Örtlichen FSR entlastet und somit die derzeit anfallenden Betriebskosten erheblich gesenkt werden.

Nach der **Nacherfassungsphase** ist durch die **Automatisierung** bei den Beh, die noch nicht EDV-unterstützt die FS-Angelegenheiten verwalten, mit dauerhaften Einsparungen auf dem Personalsektor zu rechnen. Die Nacherfassung selbst der Führerscheindaten ist durch die vorgesehene Legisvakanz ohne Mehraufwand zu bewältigen; die Erfahrungen aus zwei Bundesländern, die bereits die Nacherfassung der Führerscheindaten in EDV durchgeführt haben, zeigen, dass die Nacherfassung eines FS in durchschnittlich zwei Minuten zu bewerkstelligen ist. Da die Nacherfassung hauptsächlich anlassbezogen stattfinden soll, sollten daraus keine Mehrkosten entstehen.

Nicht zuletzt werden Einsparungen im Bereich des **ÖSTAT** von zirka **vier Personenjahren** bewirkt, da das FSR auch die statistische Erfassung der Führerscheinangelegenheiten übernimmt.

EU-Konformität: Es handelt sich um die Umsetzung einer EU-RL, die dem **Konsultationsverfahren** unterliegt; daher kann das G EU-konform nur mit Zustimmung der Kommission beschlossen werden.

Die Zust des Bundes zur Erlassung dieses BG gründet sich auf Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG („Kraftfahrwesen“).

Allgemeiner Teil

1. Die RL des Rates **91/439/EWG**, ABl L 237 vom 24. 8. 1991, über den FS schafft einen einheitlichen FS für alle EU-Mitgliedstaaten. Damit diese RL möglichst einheitlich umgesetzt wird, unterliegt die Umsetzung einem Konsultationsverfahren. Dh, dass der Kommission ein Entwurf über die beabsichtigte Umsetzung übermittelt werden muss und die Kommission dem Entwurf zustimmen muss, bevor das nationale Normsetzungsverfahren beginnt.

1.2. Sollten daher im Rahmen der parlamentarischen Behandlung Änderungen beschlossen werden, die in die Umsetzung der RL eingreifen, sind diese Änderungen neuerlich der Kommission zu unterbreiten.

2. Die dafür erforderliche Anpassung des österr Führerscheinsrechts wird zum Anlass genommen, die entsprechenden Best aus dem KFG herauszulösen und ein eigenes FSG zu schaffen. Ebenso werden die auf Grund dieses BG zu erlassenden V aus der DurchführungsV zum KFG (KDV) herausgenommen, und es werden **DurchführungsV zum FSG** erlassen. Durch diese Vereinheitlichung und Systematisierung werden die Best über die LB und den FS für den Bürger auch verständlicher und übersichtlicher.

2.1. Um die Verständlichkeit zu verstärken und den Normadressaten die Schwere gewisser Verkehrsdelikte besser bewusst zu machen, wurde bei der Nennung der Delikte, deren Begehung zu Nachschulungen oder Entziehungen der LB führt, als Orientierungshilfe zusätzlich zum gegenständlichen Paragraphen eine Kurzbezeichnung des Inhalts beigefügt; diese Kurzbezeichnung kann keine Einschränkung der in den entsprechenden Gesetzesstellen bezeichneten Delikte bedeuten, da die besagten Rechtsfolgen nicht aus der im FSG gewählten Bezeichnung entstehen, sondern aus rk Bestrafungen wegen der in den jeweiligen **Materiengesetzen** (StVO, KFG, StGB und SPG) enthaltenen Strafbest, die eindeutig auf dem Wortlaut des Normtextes beruhen.

2.2. Den legistischen Richtlinien gemäß wird auch Bedacht darauf genommen, die sprachliche Gleichbehandlung von Frau und Mann zu berücksichtigen; deswegen wurde auch der Ausdruck „**Lenkerberechtigung**“ in „**Lenkberechtigung**“ umgewandelt, da es sich ja überdies nicht um eine Berechtigung, ein „Lenker“ zu sein, handelt, sondern – grammatikalisch – um die Berechtigung, ein Fz lenken zu dürfen.

3. Die von der EU vorgegebenen FSklassen entsprechen größtenteils den derzeit in Ö geltenden Gruppen; zusätzlich gibt es die Möglichkeit, Unterklassen zu schaffen, die aber nicht zwingend von jedem Mitgliedstaat angenommen werden müssen. Die wesentlichen Neuerungen sind:

3.1. **Entfall der Gruppe AK** (Kleinmotorräder bis 50 ccm, Höchstleistung 5 kW):

die Gruppe AK unterliegt von der Bauart (zulässige Höchstgeschwindigkeit) her der RL, die aber ein derartiges Fz nicht vorsieht; eine Einschränkung der LB für die Klasse A auf AK (50 ccm) ist mit der RL nicht vereinbar;

3.2. Einführung der **vorgezogenen LB für die Klasse B**:

unter besonderen Ausbildungsvorschriften können 17-Jährige die LB für die Klasse B erlangen;

3.3. Entfall der **Gruppe DL** (Omnibusse beschränkt auf den Ortslinienverkehr):

da das Lenken von Omnibussen in den ausschließlichen Regelungsbereich der EU fällt, kann hier lt Mitteilung der Kommission keine Sonderregelung für Ö aufrecht bleiben.

3.4. Einführung der **Unterklasse C 1** (Lkw bis 7,5t):

die FS der Klasse C dienen hauptsächlich dem Berufsverkehr, müssen aber derzeit teilweise von Privatpersonen erworben werden, um gewisse private Beförderungen durchführen zu können; deshalb wird die Unterklasse C 1 zusätzlich als Alternative geschaffen, um zB privat **Wohnmobile** lenken oder schwere **Caravans** oder **Bootsanhänger¹⁾** ziehen zu können.

3.5. Schaffung der Möglichkeit für Besitzer einer **LB für die Klasse B**, unter best Voraussetzungen ohne weitere Fahrprüfung Motorräder **bis 125 ccm** lenken zu dürfen.

4. Des Weiteren stellt die EU strenge Anforderungen sowohl an die gesundheitliche Eignung der FSbesitzer als auch an die **praktische Fahrprüfung**; daher wurden folgende Best geschaffen:

4.1. **Befristung auch der Klasse C auf fünf Jahre:** die EU verlangt für die Klasse C so wie für die Klasse D besondere gesundheitliche Voraussetzungen, die regelmäßig geprüft werden müssen.

4.2. **Längere praktische Fahrprüfung:** die Prüfungsfahrt muss für die Klassen A, B und B + E mindestens 25 Minuten, für die Klassen C (C 1), D, C + E (C 1 + E) und D + E mindestens 45 Minuten betragen. Bei der Prüfung ist ein Protokoll auszufüllen, das im Falle des Nichtbestehens der Prüfung dem Kandidaten auszuhändigen ist.

4.3. Auf Grund der daraus entstehenden zeitlichen Ausweitung des Fahrprüfungsverfahrens und dem daraus resultierenden Engpass bei verfügbaren Fahrprüfern werden die Best über die Fahrprüfer (**Sachverständige**) neu gefasst. Die besonderen Anforderungen an Prüfer werden durch V festgelegt.

5. Da der FS in allen **EW-Staaten** gilt, ohne dass bei Begründung eines neuen Hauptwohnsitzes innerhalb des EWR dieser umzuschreiben ist, beinhaltet die RL auch folgende Regeln für die Ausstellung des FS:

5.1. **jeder EWR-Angehörige** darf nur einen einzigen FS besitzen: dazu ist es notwendig, alle FS von Personen mit Hauptwohnsitz in Ö zu registrieren; bei im Ausland erteilten LB soll die Registrierung anlässlich der ersten Anmeldung in Ö mit Hilfe der Meldebeh erfolgen;

5.2. **jeder EU-Bürger** kann seinen FS nur in dem EU-Staat, in dem er länger als 185 Tage im Jahr ansässig ist, erlangen oder umschreiben lassen. Dazu muss der österr Begriff „Hauptwohnsitz“ iSd Begriffes „ordentlicher Wohnsitz“ gem der RL definiert werden;

5.3. Ausländer können nicht mehr so wie bisher in Ö eine **LB** erlangen, ohne hier ihren **Hauptwohnsitz** zu haben; daher sollen auch Diplomaten ihren FS nicht mehr in einen österr EU-FS umschreiben müssen, sondern

diese dürfen nunmehr auf die Dauer ihrer Akkreditierung in Ö mit dem FS ihres Herkunftslandes fahren.

5.4. Um die Möglichkeit der **Umschreibung einer HeeresLB** in einen (österr) EU-FS aufrechterhalten zu können, wird sichergestellt, dass die HeeresLB ebenfalls nach den Vorschriften dieses Gesetzes zu erteilen sind.

5.5. Die den FS ausstellenden **Beh** müssen ihre Aufzeichnungen EDV-mäßig erfassen und **mittels Datenträgern an das FSZR** melden.

5.5.1. Die **Schaffung eines FSZR** ist notwendig, um eine raschere Behandlung von Anfragen aus anderen EWR-Staaten gewährleisten zu können.

6. Die **Entziehung der LB** wird neu gestaltet:

6.1. Es besteht in der Systematik kein Unterschied mehr zw vorübergehender und endgültiger Entziehung. Die Beh hat nunmehr nur auszusprechen, ob die Wiederausfolgung des FS an die Beibringung eines GA oder einer Fahrprüfung gebunden sein soll, wenn die Entziehungsdauer mit weniger als 18 Monaten festgesetzt wurde.

6.2. Ausdrückliche Möglichkeit des **Verzichts auf die LB**.

7. Die Best über den **ProbeFS** werden auf alle Besitzer einer LB mit Hauptwohnsitz in Ö angewendet, unabhängig davon, wo die LB erteilt wurde.

8. **Alle bisherigen FS** bleiben auch nach Inkrafttreten dieses BG weiterhin gültig; FS, die **verlängert oder umgetauscht** werden müssen, müssen jedoch den **neuen Best** entsprechen.

8.1. Es sind daher bei jenen LB, die befristet sind, im Zuge der **ärztlichen Kontrolluntersuchung** FS nach diesem BG auszustellen. Somit müssen alle FS der Gruppe D spätestens **fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses BG umgetauscht sein**. Für die **Gruppe C** wird eine **stufenweise Befristung ab dem 45. Lebensjahr²⁾ eingeführt**. Das Gleiche gilt für FS, die auf Grund einer Inhaltsänderung oder wegen **Ungültigkeitsmerkmalen** (wie etwa nicht mehr erkennbares Foto) umgetauscht werden müssen; somit können auch die „**grauen**“ **FS nicht mehr weiter ausgestellt** werden. Um beim freiwilligen Umtausch in neue FS Kapazitätsprobleme zu vermeiden, kann jede Ausstellungsbeh bei Bedarf durch V den Ablauf der Umschreibung innerhalb ihres örtlichen Wirkungsbereiches bestimmen.

1) Anhänger haben nichts mit der Klasse C zu tun, sondern mit den Klassen C + E bzw B + E.

2) Wohl richtig: ab Vollendung des 45. Lebensjahres.

1. Abschnitt Allgemeiner Teil

Geltungsbereich

§ 1. (1)¹⁾ [Straße mit öffentlichem Verkehr] Dieses Bundesgesetz gilt für das Lenken von Kraftfahrzeugen und das Ziehen von Anhängern entsprechend den Begriffsbestimmungen²⁾ des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, auf Straßen mit öffentlichem Verkehr.

(1a)^{2a)} [Ausnahmen] Von der Anwendung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sind ausgenommen:

1. Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den Bestimmungen des Abs. 5 sowie § 37 Abs. 1 und § 37a;

2. Transportkarren (§ 2 Abs. 1 Z 19 KFG 1967), selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 2 Abs. 1 Z 21 KFG 1967), Anhänger-Arbeitsmaschinen (§ 2 Abs. 1 Z 22 KFG 1967) und Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Abs. 1 Z 23 KFG 1967), mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken oder gemäß § 50 Z 9 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159, als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden, und mit Transportkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen oder Sonderkraftfahrzeugen auf solchen Fahrten gezogene Anhänger;

3. Kraftfahrzeuge, die bei einer kraftfahrtsportlichen Veranstaltung und ihren Trainingsfahrten auf einer für den übrigen Verkehr gesperrten Straße verwendet werden, für die Dauer einer solchen Veranstaltung;

4.^{2b)} nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger (§ 104 Abs. 5 dritter und vierter Satz sowie Abs. 7 KFG 1967);

5. elektrisch angetriebene Fahrräder gemäß § 1 Abs. 2a KFG 1967;

6. Heeresfahrzeuge (§ 2 Z 38 KFG 1967), diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den Bestimmungen der §§ 22, 37 und 38.

(2) [Geschlecht] Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen sowohl weiblichen als auch männlichen Geschlechts.

(3)⁴⁾ [LB] Das Lenken eines Kraftfahrzeuges und das Ziehen eines Anhängers ist, ausgenommen in den Fällen des Abs. 5, nur zulässig mit einer von der Behörde erteilten gültigen⁵⁾ Lenkberechtigung für die Klasse (§ 2), in die das Kraftfahrzeug fällt. Das Lenken von Feuerwehrfahrzeugen gemäß § 2 Abs. 1 Z 28 KFG 1967 ist jedoch außerdem mit

einer Lenkberechtigung für die Klasse B in Verbindung mit einem Feuerwehrführerschein (§ 32a) zulässig. Weiters ist das Ziehen von anderen als leichten Anhängern, die gemäß § 2 Abs. 1 Z 28 KFG 1967 Feuerwehrfahrzeuge sind, mit Zugfahrzeugen für die Klassen C(C1) oder D(D1) zulässig, wenn der Besitzer einer Lenkberechtigung für die Klasse BE einen Feuerwehrführerschein (§ 32a) besitzt. Feuerwehrfahrzeuge sowie Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge gesetzlich anerkannter Rettungsorganisationen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 5500 kg dürfen überdies mit einer Lenkberechtigung für die Klasse B gelenkt werden, wenn der Lenker

1. nicht mehr in der Probezeit ist,^{4b)}
2. eine interne theoretische und praktische Ausbildung sowie eine interne theoretische und praktische Fahrprüfung erfolgreich abgelegt hat und
3. im Besitz einer Bestätigung^{4a)} des Landesfeuerwehrkommandanten oder der Rettungsorganisation ist, dass er zum Lenken dieser Fahrzeuge besonders geeignet ist.

In diesem Fall darf jedenfalls ein leichter Anhänger gezogen werden.^{5a)} Ein anderer als leichter Anhänger darf gezogen werden, sofern die höchste zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 5 500 kg nicht übersteigt. Besitzt der Inhaber der Bestätigung nach Z 3 auch die Klasse BE, darf mit einem Zugfahrzeug mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5 500 kg ein Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg gezogen werden. Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 5 500 kg dürfen überdies mit einer Lenkberechtigung für die Klasse B gelenkt werden, wenn dies in der besonderen Art und Aufgabenstellung der zu lenkenden Fahrzeuge begründet ist und wenn der Lenker zusätzlich im Besitz einer Bestätigung des Bundesministeriums für Inneres ist, dass er zum Lenken dieser Fahrzeuge besonders geeignet ist.

(4)⁶⁾ [EWR-Staat, Nicht-EWR-Staat] Eine von einer zuständigen Behörde eines EWR-Staates erteilte Lenkberechtigung ist einer Lenkberechtigung gemäß Abs. 3 gleichgestellt.⁷⁾ Das Lenken von Kraftfahrzeugen mit einer solchen Lenkberechtigung ist jedoch nur zulässig, wenn der Lenker das in § 6 Abs. 1 genannte Mindestalter erreicht hat. Für die Anerkennung der Klasse B ist die Vollendung des 17. Lebensjahres ausreichend. Eine von einem EWR-Staat erteilte Lenkberechtigung gilt als österreichische Lenkberechtigung, wenn der Besitzer dieser Lenkberechtigung seinen Wohnsitz (§ 5 Abs. 1 Z 1) nach Österreich verlegt oder solange er seinen Wohnsitz (§ 5 Abs. 1 Z 1) in Österreich hat. Das Lenken eines Kraftfahrzeuges mit einer in einem Nicht-EWR-Staat erteilten Lenkberechtigung ist nur im Rahmen der Bestimmungen des § 23 zulässig.

(5)⁸⁾ [LB – Ausnahme] Für das Lenken von Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h ist eine Lenkberechtigung nicht erforderlich. Der Lenker dieser Fahrzeuge muss allerdings das 16. Lebensjahr vollendet haben.

(6) [entfallen gem BGBl I 2011/61]

IdF BGBl I 2015/74 [Abs 1a idF BGBl I 2002/81 und I 2011/61; Abs 3 idF BGBl I 1998/94, I 2002/81, I 2010/117, I 2011/61 und I 2015/74; Abs 4 idF BGBl I 2002/81 und I 2011/61; Abs 5 idF BGBl I 2011/61].

Anmerkungen:

1) In Abs 1 wird der allgemeine **Geltungsbereich des FSG** statuiert und zugleich festgehalten, dass alle Begriffsbest betreffend die Kfz denen des KFG entsprechen (Erläut).

Zum **Geltungsbereich des KFG** s § 1 KFG.

2) Diese sind im § 2 KFG enthalten.

2a) Aus Gründen der Klarheit wird in das FSG eine dem § 1 Abs 2 KFG entsprechende Best aufgenommen. Bisher musste zur Feststellung der Kfz, die nicht unter das FSG fallen, § 1 Abs 2 KFG analog angewendet werden (Erläut 5).

2b) Damit gilt ab 1. 10. 2002 die Rechtslage wie zu Zeiten des KFG wieder: Für nicht zum Verkehr zugelassene Kfz gilt § 2 nicht. Es ist somit keine LB BE, C1E oder CE bei schweren, nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern mehr vorgeschrieben.

3) [entfallen]

4) Abs 3 enthält das **Verbot**, ein Kfz **ohne** entsprechende **gültige LB zu lenken** (Erläut). Ausnahme: § 8 Abs 5.

Siehe § 37 Abs 3 Z 1 (**Mindeststrafe** 363 Euro), § 38 Abs 1 Z 1 (**Zwangsmaßnahmen** zulässig).

Beim **Lenken in der Entziehungszeit: Mindeststrafe** 726 Euro (§ 37 Abs 4 Z 1). Siehe § 37 Abs 5 und die dortige Anm 11 a. Durch die nunmehrige Formulierung wird klargestellt, dass für den Fall, dass Feuerwehrrfz lediglich mit einer LB für die Klassen C, D oder die Unterklasse C 1 gelenkt werden, dies nur im Rahmen der Best des § 2 über den Umfang der LB zulässig ist, dh, dass beispielsweise mit einer LB für die Klasse C Feuerwehrrfz auch nur dann gelenkt werden dürfen, wenn sie höchstens 8 Plätze für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz aufweisen. Besitzt der Lenker von Feuerwehrrfz hingegen eine LB für die Klasse B und zusätzlich einen Feuerwehrrfz, darf er sämtliche Feuerwehrrfz lenken, unabhängig von den Grenzen der höchstzulässigen GM und unabhängig von den Plätzen für beförderte Personen.

Durch den Entfall der Wortfolge „über 3 500 kg“ wird nunmehr ermöglicht, dass auch Feuerwehrrfz mit einer höchstzulässigen GM unter 3.500 kg mit mehr als 8 Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenker mit einer LB für die Klasse B iVm einem Feuerwehrrfz gelenkt werden (Erläut 5).

4a) Bzgl Mitführen der Bestätigung s § 14 Abs 1 Z 5, bzgl Gültigkeit der Bestätigung s § 32b Abs 2.

Siehe § 32b Abs 1 (Fahrprüfung zum Erwerb der Bestätigung), § 32b Abs 3 (Verordnungsermächtigung bzgl Ausbildung und Prüfung).

4b) Vgl § 4 Abs 1.

5) Diese darf **nicht abgelaufen** sein (§ 27 Abs 1 Z 2). Vgl aber die **Ausnahmebest** des § 8 Abs 5, wonach mit einer **Bestätigung der Beh** bis zu **drei Monaten** nach **Ablauf der Befristung** weitergelenkt werden darf.

5a) Bei der Einführung der Sonderregelung für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge im Jahr 2011 wurde keine Regelung hinsichtlich des **Umfanges der Berechtigung für das Ziehen von Anhängern** getroffen. Da es diesbezüglich Unklarheiten und zahlreiche Anfragen gegeben hat, soll dafür eine Regelung nachgeholt werden. Die Neuregelung orientiert sich dabei an der grundsätzlichen Anhängerregelung für Klasse B in § 2 Abs 2 Z 2 lit b und legt für andere als leichte Anhänger eine höchstzulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von nicht mehr als 5500 kg fest. Auch für Besitzer der Klasse BE ist eine Regelung erforderlich, wobei hier auf die höchstzulässige Gesamtmasse des Anhängers von nicht mehr als 3500 kg aus § 2 Abs 1 Z 6 abgestellt wird (Erläut 16).

6) In Abs 4 wird klargestellt, dass alle im EWR ausgestellten FS („EU-FS“) den österr bzgl Gültigkeit **gleichgestellt** sind; außerdem wird auf jene Best verwiesen, die auf das Lenken mit Nicht-EU-FS anzuwenden sind (Erläut).

Siehe Art 2 Abs 1 FS-RL.

Die Regelung der **Anerkennung der EWR-LB** bezieht sich nur auf jene LB-Klassen, die durch die FS-RL harmonisiert werden, nicht jedoch auf nationale Klassen (insb Traktorklassen) von anderen EWR-Staaten. Dies wird auch derzeit so gehandhabt und soll an dieser Stelle auch eindeutig geregelt werden (Erläut 14).

Die Äquivalenten der FS-Klassen finden sich im Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. 10. 2016, ABl L 2016/302, 62.

EWR: Das sind **die 27 EU-Staaten sowie** Norwegen, Island und Liechtenstein.

7) Zum einen wird die öfter auftauchende Frage geklärt und nunmehr ausdrücklich bejaht, dass EWR-LB für die **Klasse B**, die bereits zw dem **17. und dem 18. Lebensjahr** erteilt werden, in Ö anerkannt werden.

Zum anderen gibt es immer wieder grundsätzliche Probleme, wie LB zu behandeln sind, die von anderen EWR-Staaten erteilt werden. Dabei wird des Öfteren im interpretativen Weg davon ausgegangen, dass ein Staat nicht in das von einem anderen Staat erteilte Recht eingreifen darf, was jedoch iSd EU-Rechts nicht haltbar und auch nicht sinnvoll ist und folglich zu problematischen Schlussfolgerungen und praktischen Problemen führt. Es ist daher erforderlich, eine in einem EWR-Staat erteilte LB sozusagen als „europäische“ LB zu akzeptieren und ein dieser LB innewohnendes Hoheitsrecht des jeweiligen erteilenden Staates bei einem etwaigen Eingriff hintanzustellen. In diesem Sinne stellt Abs 4 eine **gesetzliche Fiktion** auf, wonach jede LB, die von einem EWR-Staat erteilt wurde, als österr LB gilt, sofern und solange der Betreffende seinen führer-