

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

**über die Regierungsvorlage (221 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz (13. FSG-Novelle) und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden**

**sowie über die Regierungsvorlage (180 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird (12. FSG-Novelle)**

Die vorliegende 13. FSG-Novelle enthält deutliche Verschärfungen der Sanktionen rund um das Lenken von Kraftfahrzeugen in alkoholisiertem Zustand. Einerseits werden die Entziehungszeiten vor allem für die höheren Alkoholisierungsgrade markant angehoben, andererseits werden die begleitenden Maßnahmen ausgeweitet, indem eine solche nicht erst ab 1,2 Promille, sondern bereits ab 0,8 Promille vorgeschrieben wird. In diesem Bereich handelt es sich jedoch nicht um eine Nachschulung, sondern um ein Verkehrscoaching, dessen Details erst auf Verordnungsebene geregelt werden.

Mit der Novelle zur Straßenverkehrsordnung wird für Geschwindigkeitsüberschreitungen die Obergrenze für Organstrafverfügungen gegenüber dem VStG auf 70 Euro angehoben. Diese Bestimmung war schon bisher Rechtsbestand, da die Obergrenze gegenüber dem VStG aber nur auf 36 Euro erhöht war; stellte sich die Bestimmung des § 100 Abs. 5a StVO - seit mit der Verwaltungsverfahrensnovelle 2002 im Verwaltungsstrafgesetz die allgemeine Obergrenze für Organstrafverfügungen ebenfalls mit 36 Euro festgesetzt wurde - als totes Recht dar. Neben dieser Anpassung werden für Geschwindigkeitsüberschreitungen ab einem bestimmten Ausmaß Mindeststrafen vorgesehen; neu ist eine Mindeststrafe von 70 Euro für Überschreitungen von mehr als 30 km/h, für Überschreitungen von mehr als 40 km/h innerorts bzw. 50 km/h außerorts wurde die Mindeststrafe von 72 Euro auf 150 Euro angehoben. Zusätzlich werden die Mindeststrafen für das Lenken von Fahrzeugen unter Alkoholbeeinträchtigung angehoben und die Obergrenzen geglättet. Weiters wird für bestimmte Geschwindigkeitsbeschränkungen die Höhe eines Organmandats bzw. einer Anonymverfügung einheitlich festgelegt.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 24. Juni 2009 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Dietmar **Keck** die Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser**, Mag. Josef **Auer**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Mag. Rosa **Lohfeyer**, Mag. Karin **Hakl**, Dietmar **Keck**, Christoph **Hagen**, Wilhelm **Haberzettl**, Mag. Christiane **Brunner**, Franz **Eßl**, Peter **Stauber**, Dr. Harald **Walser**, Bernhard **Vock**, Erich **Tadler**, DDr. Werner **Königshofer**, Gabriele **Binder-Maier**, Mario **Kunasek** und Dr. Ferdinand **Maier** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl** und Dr. Ferdinand **Maier** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

**„Zu Art. I**

**Zu Z 1 (§ 1 Abs. 6):**

Durch die Vereinheitlichung der Bestimmungen für die drei Fahrzeugkategorien Moped, vierrädriges Leichtkraftfahrzeug und Invalidenkraftfahrzeug wird dieser Absatz 6 deutlich verkürzt und vereinfacht. Als Mindestalter wird generell die Vollendung des 15. Lebensjahres festgelegt – detailliertere Regelungen finden sich in § 31. Auch die bisherigen Regelungen ab dem 24. Lebensjahr, wonach kein Mopedausweis

für das Lenken von Mopeds erforderlich ist (schon hingegen für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge) entfallen. Auch der vorletzte Satz dieser Bestimmung entfällt, was bedeutet, dass der Mopedausweis nur mehr für die Fahrzeugkategorie gelten soll, für die er ausgestellt wurde. Ein Mopedausweis für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge gilt nicht mehr für das Lenken von Mopeds (einen solchen erhält man nur nach einer praktischen Ausbildung auf einem solchen Fahrzeug). In diesem Zusammenhang sind die Übergangsbestimmungen des § 41 Abs. 9 und 10 zu beachten, die die Wahrung der bestehenden Rechte regeln. Personen die aufgrund der nunmehr entfallenen Bestimmung Mopeds gelenkt haben, können sich innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten der neuen Regelungen einen Mopedausweis ausstellen lassen, ohne die praktische Ausbildung absolvieren zu müssen.

**Zu Z 2 (§ 4 Abs. 5):**

Immer wieder gibt es Unklarheiten wie mit einem schweren Verstoß innerhalb der dritten Probezeitverlängerung umzugehen ist. Zwar wurde erlassmäßig klargestellt, dass es keine vierte Verlängerung der Probezeit gibt, die derzeitige gesetzliche Verpflichtung ein Lenkberechtigungsverfahren einzuleiten, hat sich aber als nicht sinnvoll erwiesen, weshalb es immer wieder zu Nachfragen seitens der Behörden kommt, wie in solchen Fällen vorzugehen ist. Ein eingeleitetes Entziehungsverfahren ist mangels Vorliegen eines Entziehungstatbestandes in fast allen Fällen erfolglos, weshalb dieses Verfahren wieder einzustellen ist und somit lediglich Verwaltungsaufwand produziert. Somit soll nunmehr eine effektive Regelung eingeführt werden, indem in solchen Fällen ein amtsärztliches Gutachten, in dessen Rahmen eine verkehrspsychologische Untersuchung zu berücksichtigen ist, verlangt werden.

**Zu den Z 3 und 4 (§ 4 Abs. 8 und § 4c Abs. 2):**

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen in Zusammenhang mit der Einfügung eines neuen dritten Satzes in § 24 Abs. 3.

**Zu Z 5 (§ 11 Abs. 5):**

Die Möglichkeit zur individuellen Festlegung von Reprobationsfristen entfällt. Einerseits hat sich gezeigt, dass eine tatsächliche Notwendigkeit für diese Vorschrift nicht gegeben ist und andererseits wird von dieser Möglichkeit offenbar immer wieder in unsachlicher Art und Weise Gebrauch gemacht (etwa längere Reprobationsfristen für die praktische Prüfung, sodass die Gültigkeit der Theorieprüfung abläuft etc.). Darüber hinaus fehlt ein sachlicher Grund für längere Reprobationsfristen, weil sogar die Absolvierung einer gesamten Fahrausbildung innerhalb von zwei Wochen zulässig ist.

**Zu Z 6 (§ 16b Abs. 4):**

Dabei handelt es sich nur um eine redaktionelle Anpassung, da bei Schaffung des neuen § 11 Abs. 4a (praktische Fahrprüfung für die Grundqualifikation) zwar die materiellrechtliche Eintragungspflicht ins FSR für den Fahrprüfer normiert wurde, es aber verabsäumt wurde, dem Fahrprüfer auch die formellrechtliche Berechtigung in § 16b einzuräumen.

**Zu den Z 7 und 8 (§ 20 Abs. 4 und § 21 Abs. 2):**

In diesen Bestimmungen wird die Grundlage geschaffen, dass jene Führerscheinbesitzer für die Klassen C und/oder D, die eine Neuausstellung des Führerscheines beantragen müssen, um den Code 95 über die periodische Absolvierung der Weiterbildung eintragen zu lassen, keine Gebühren nach dem Gebührengesetz, sondern bloß einen Kostenersatz für die Herstellung des Scheckkartenführerscheines bezahlen müssen. Diese Regelung ist insofern konsequent (und wurde auch immer wieder von Behörden- und Ländervertretern gefordert), als sie bei den Neuausstellungen der Führerscheine anlässlich der periodischen ärztlichen Untersuchungen ebenfalls gilt. In § 4 der FSG-Durchführungsverordnung ist der Kostenersatz mit 10 € festgelegt, der auch in diesen Fällen zur Anwendung kommt.

**Zu Z 9 (§ 24 Abs. 1):**

Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll Personen, denen eine Lenkberechtigung für die Klassen A, B und F entzogen wurde, die Möglichkeit genommen werden, auf ein vierrädriges Leichtkraftfahrzeug „umzusteigen“. Da die drei genannten Lenkberechtigungsklassen jeweils selbständig bestehen können, die Rechtsfolgen aber konsequenterweise bei jeder dieser Klassen eintreten sollen, müssen sie eigens genannt werden und weiters sind einige besondere Konstellationen zu berücksichtigen. So muss jemanden, der einen Entzug der Lenkberechtigung nur deswegen hat, weil er die Mehrphasenausbildung nicht absolviert hat, der Umstieg auf ein vierrädriges Leichtkraftfahrzeug sehr wohl ermöglicht werden. Außerdem ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass jemand, der einen Entzug der Klasse A aus gesundheitlichen Gründen hat und sich diese gesundheitlichen Beeinträchtigungen nur auf das Lenken von einspurigen Kraftfahrzeugen beziehen, sehr wohl die Möglichkeit haben soll, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge zu lenken.

**Zu Z 10 (§ 24 Abs. 3 dritter Satz):**

Im Fall der erstmaligen Begehung eines Alkoholdelikt im Bereich von 0,8 bis 1,2 Promille hat die Behörde künftig ein Verkehrscoaching anzuordnen. Dabei sollen die besonderen Gefahren des Lenkens von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluss und dessen Folgen bewusst gemacht werden. Die Details betreffend Inhalt und Umfang werden durch Verordnung festgelegt werden.

Im Rahmen dieses Coachings, das 4 Stunden dauern wird, sollen in einem ersten Teil durch Erfahrungsberichte von Sanitätern die Teilnehmer mit den möglichen Unfallfolgen von alkoholisiertem Lenken konfrontiert werden. In einem zweiten Teil sollen Lebens- und Sozialberater oder Psychologen versuchen, eine nachhaltige Veränderung der künftigen Verhaltensweise bei den Teilnehmern herbeizuführen. Organisiert soll das Verkehrscoaching von jenen Institutionen werden, die auch zur Abhaltung von Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen befugt sind. Die Kosten werden ca. 100 Euro betragen.

Im Wiederholungsfall bzw. wenn bereits einmal innerhalb der letzten fünf Jahre ein Delikt gemäß § 99 Abs. 1 bis 1b StVO 1960, also ein Alkoholdelikt ab 0,8 Promille begangen worden ist, hat die Behörde eine volle Nachschulung anzuordnen. Ein Probeführerscheinbesitzer, der ohnehin eine Nachschulung absolvieren muss, ist von dem Verkehrscoaching befreit.

**Zu Z 11 (§ 24 Abs. 3 letzte zwei Sätze):**

Die einmonatige Entzugsdauer wird in einigen Fällen zu kurz sein um das Verkehrscoaching zu absolvieren (Zustandekommen von Kursen, Krankheit, Urlaub, Dienstreise etc.). Aus diesem Grund soll die Behörde eine angemessene Frist festlegen, innerhalb derer es zumutbar und möglich ist, der Anordnung nachzukommen. Wird die Anordnung dennoch nicht befolgt, ist – wie bei allen anderen Fällen des Nichtbefolgens von bescheidmäßigen Anordnungen – die Lenkberechtigung bis zur Befolgung zu entziehen.

**Zu Z 12 (§ 24 Abs. 3a):**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung in Zusammenhang mit der Einfügung eines neuen dritten Satzes in § 24 Abs. 3.

**Zu Z 13 (§ 24 Abs. 6):**

In diesem neuen Absatz wird neben der Verordnungsermächtigung zur Regelung der näheren Bestimmungen für das neu geschaffene Verkehrscoaching festgelegt, dass einzelne Zweigstellen von jenen Institutionen, die zur Absolvierung des Verkehrscoachings berechtigt sind, im Fall von auftretenden Missständen von der weiteren Abhaltung dieser Maßnahmen ausgeschlossen sind. Ein Verbot für die gesamte Institution, das Verkehrscoaching abzuhalten, ist damit nicht verbunden. Die Mindestzeit für die Ausübung der Tätigkeit zu untersagen ist, beträgt ein Monat. Vorweg soll der jeweiligen Stelle jedoch durch behördliche Aufforderung die Möglichkeit geboten werden, diese Unzulänglichkeiten abzustellen.

**Zu Z 14 (§ 26 Abs. 2):**

Die Entzugsdauern bei den höheren Alkoholisierungsgraden werden deutlich angehoben. Bei einer erstmaligen Begehung eines Alkoholdelikt im Bereich von 1,2 bis 1,6 Promille beträgt die Mindestentzugsdauer vier Monate, über 1,6 Promille sechs Monate. Im Wiederholungsfall gibt es verschiedene Abstufungen bei diversen Deliktskombinationen (bei Begehung in der jeweils genannten Reihenfolge):

1,6 + 1,6 = mindestens 12 Monate

1,6 + 1,2 = mindestens 8 Monate

1,6 + 0,8 = mindestens 8 Monate

1,2 + 1,6 = mindestens 10 Monate

1,2 + 1,2 = mindestens 8 Monate

1,2 + 0,8 = mindestens 6 Monate

**Zu Z 15 (§ 30b Abs. 3):**

In dieser Bestimmung wird der Kindersicherungskurs als besondere Maßnahme im Vormerkssystem etabliert. Die detaillierten Regelungen über Inhalt und Umfang, sowie die Festlegung in welchen Fällen (Deliktskombinationen) dieser Kurs anzuordnen ist, hat in der FSG-Durchführungsverordnung zu erfolgen.

**Zu Z 16 (§ 31):**

Dies ist die zentrale Bestimmung für die Neuregelung des Erwerbes des Mopedausweises.

**Abs. 1:**

**In der folgenden Aufstellung wird die geltende Rechtslage der vorgeschlagenen - stark vereinfachten - Fassung gegenübergestellt:**

	Moped	vierrädriges LeichtkFz	InvalideNkFz	NEU
15-16 Jahre	8 Theorie 6 Praxis Theorieprüfung	8 Theorie 6 Praxis Theorieprüfung	nicht möglich	<b>6 Theorie</b> <b>6 Praxis (Platz)</b> <b>2 Praxis (Verkehr)</b>
16-24 Jahre	8 Theorie Theorieprüfung	8 Theorie 6 Praxis Theorieprüfung	8 Theorie Theorieprüfung	<b>Theorieprüfung</b>
ab 24 Jahren	keine Voraussetzungen	8 Theorie 6 Praxis	keine Voraussetzungen	

Abs. 1 enthält die maßgebliche diesbezügliche Neuregelung. Die theoretische Ausbildung wird zugunsten der praktischen Ausbildung etwas herabgesetzt, wobei seitens der Verkehrssicherheitsexperten die praktische Schulung im Verkehr sehr begrüßt wird. Die einzige derzeit noch existierende formelle Unterscheidung zwischen Moped ab 15 und Moped ab 16, nämlich die Einwilligungserklärung der Eltern wurde in Z 7 beibehalten. Dafür wurde der bisher geltende Nachweis der Fahrzeugbeherrschung gegenüber dem Fahrlehrer, der bislang nur für Moped 15 vorgeschrieben war, auf alle Fälle des Erwerbes des Mopedausweises ausgedehnt. In Z 9 wurde die bisherige gängige Praxis, dass der Bewerber anlässlich der Ausstellung des Mopedausweises schriftlich zu bestätigen hat, dass über ihn kein Lenkverbot verhängt wurde, ausdrücklich aufgenommen. Im letzten Satz wird der Tatsache Rechnung getragen, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt in manchen Fahrschulen praktische Ausbildungen im öffentlichen Verkehr im Ausmaß von mehr als zwei Unterrichtseinheiten stattfinden. Diese begrüßenswerten Fahrausbildungen sollen künftig weiterhin möglich sein.

**Abs. 2:**

Großen Wert wird auf die praktische Ausbildung gelegt und hierbei ist es wichtig, dass ein Bewerber um einen Mopedausweis diese Ausbildung auf jenem Fahrzeug ablegt, für das er dann auch die Berechtigung erwirbt. Es wird also Mopedausweise mit verschiedenen Berechtigungsumfängen geben und der Erwerb der Berechtigung einer Fahrzeugkategorie setzt die Absolvierung der praktischen Ausbildung auf einem solchen Fahrzeug voraus. Wird die Berechtigung für mehrere Fahrzeugkategorien angestrebt, so muss mit allen in Betracht kommenden Fahrzeugen die praktische Ausbildung am Übungsplatz absolviert werden. Die praktische Schulung im Verkehr muss aber nur einmal absolviert werden. Sollte unter den angestrebten Berechtigungen auch die für ein einspuriges Motorfahrzeug sein, so ist die praktische Schulung im Verkehr aber jedenfalls mit einem solchen Fahrzeug zu absolvieren. Bestehende Berechtigungen bleiben gemäß § 41 Abs. 9 unberührt.

**Abs. 3:**

Diese Bestimmung regelt den Kreis der zur Durchführung der praktischen Ausbildung berechtigten Institutionen bzw. dort tätigen Personen. Zur Durchführung sind sowohl Fahrschulen als auch Autofahrerclubs berechtigt, die als Personal entweder Fahrlehrer oder Instruktoren, die zur Durchführung der Mehrphasenausbildung berechtigt sind, heranzuziehen haben. Da die Auszubildenden die entsprechenden Kenntnisse zum Ausbilden von Kandidaten im öffentlichen Verkehr haben müssen, ist es erforderlich, dass die Instruktoren entweder gleichzeitig auch die Qualifikation eines Fahrlehrers haben oder eine Ergänzungsausbildung in einer berechtigten Institution – entweder in einer ermächtigten Fahrlehrer-Ausbildungsstätte oder beim Fachverband der Fahrschulen –, insbesondere das Modul „Kenntnisse für Schulfahrten im öffentlichen Verkehr“ absolviert haben. Um die Mehrkosten dieser Ausbildung für die Kandidaten in einem vertretbarem Rahmen zu halten, darf ein Fahrlehrer gleichzeitig zwei Bewerber um einen Mopedausweis (allerdings nur für einspurige Fahrzeuge) begleiten. Diese Abweichung zur Ausbildung für die Lenkberechtigungskategorie A ist deswegen auch sachlich gerechtfertigt, weil sich die Mopedausbildung in einem wesentlich geringeren Geschwindigkeitsbereich abspielt (siehe finanzielle Auswirkungen).

**Abs. 4 bis 6:**

Die Abs. 4 und 5 sind unverändert und in Abs. 6 wurden lediglich Verweise angepasst.

**Zu Z 17 (§ 37a):**

Die Mindestgeldstrafe für die Begehung eines Alkoholdelikt im Bereich von 0,5 bis 0,8 Promille wird auf 300 Euro angehoben. Gleichzeitig wird die Höchststrafe „begradigt“.

**Zu Z 18 (§ 40 Abs. 8):**

Es sind Fälle aufgetreten, in denen Führerscheinwerber nunmehr eine Fahrschul Ausbildung fortsetzen (und eine Lenkberechtigung erwerben), die bereits vor dem 1.1.2003 und damit vor dem Inkrafttreten der Mehrphasenausbildung begonnen wurde. Nach der gegenständlichen Übergangsbestimmung wären diese Personen von der Absolvierung der Mehrphasenausbildung befreit, was aber sachlich nicht gerechtfertigt erscheint, da ja praktisch keinerlei Unterschied zu jenen Führerscheinwerbern besteht, die den Antrag erst später eingebracht haben. Das Hinauszögern der Fahrschul Ausbildung über mehr als fünf Jahre sollte daher nicht mit dem Entfall der Verpflichtung der Absolvierung der Mehrphasenausbildung belohnt werden. Diese nach Inkrafttreten der neuen Regelungen sehr wichtige Bestimmung ist durch Zeitablauf obsolet, ja sogar kontraproduktiv geworden und soll daher entfallen.

**Zu Z 19 (§ 41 Abs. 9):**

Die Übergangsbestimmungen bzw. die Wahrung bestehender Rechte hat umfassend zu erfolgen. Es wird also nur der ERWERB des Mopedausweises neu geregelt, Besitzer eines Mopedausweises sollen nicht beschränkt, d.h. zum Nachbringen von Ausbildungseinheiten verpflichtet werden. Die derzeitige komplexe Regelung macht es notwendig, sehr umfassende Übergangsvorschriften zu normieren um nicht in bestehende Rechte einzugreifen.

**Z 1:**

In dieser Bestimmung wird die Vorgangsweise bezüglich bereits bestehender Rechte geregelt.

**lit a:**

Wenn ein Besitzer eines Mopedausweises für Motorfahräder einen Mopedausweis für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge erwerben will, ist die praktische Ausbildung am Übungsplatz erforderlich, da die im Besitz befindliche Berechtigung die angestrebte Berechtigung derzeit ex lege nicht umfasst.

**lit b:**

Im umgekehrten Fall, nämlich wenn ein Besitzer eines Mopedausweises für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge auch einen solchen für Motorfahräder erwerben will, liegt die Sache anders, da gemäß § 1 Abs. 6 ein Mopedausweis für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge auch zum Lenken von Motorfahrädern berechtigt. Da diese Bestimmung entfällt, gibt es in diesem Bereich bestehende Rechte, die zu wahren sind. Aus Rechtssicherheitsgründen sollen alle Lenker, für die ein Mopedausweis vorgeschrieben ist, auch im Besitz eines entsprechenden Dokumentes sein, weshalb diesen Personen ein solches Dokument für die jeweilige Berechtigung von der ermächtigten Einrichtung ausgestellt werden soll. Eine praktische Ausbildung oder ein Nachweis, dass diese Berechtigung auch tatsächlich ausgeübt wurde, ist nicht erforderlich.

**lit c:**

Ein Mopedausweis ist weiters ohne inhaltliche Prüfung auszustellen, wenn jemand vor dem 1. Juli 2009 das 24. Lebensjahr vollendet hat und glaubhaft macht, dass er bereits vor dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen ein Motorfahrrad gelenkt hat. Wie schon bei der Schaffung des § 40 Abs. 5a im Jahr 2001 sind an das „Glaubhaftmachen“ keine großen Anforderungen zu stellen. Insbesondere sind eigene Nachweise (wie etwa eine Zulassung eines Mopeds) nicht gefordert.

**Z 2:**

Hier wird die Übergangsbestimmung für jene Personen getroffen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens zwar noch nicht im Besitz eines Mopedausweises sind, die dafür erforderliche Ausbildung aber bereits begonnen oder sogar abgeschlossen haben und nur mehr ein Mopedausweis auszustellen ist. Zum einen wird eine Beschränkung dahingehend festgelegt, dass Bewerber um einen Mopedausweis zum Inkrafttretenzeitpunkt ein Mindestalter von 14 ½ Jahren erreicht haben müssen, um zu vermeiden, dass mit einer frühzeitigen Anmeldung die Anwendung neuer Bestimmungen verhindert wird und noch Jahre nach Inkrafttreten nach den alten Regelungen vorgegangen werden muss. Weiters wird ein Enddatum der Übergangsvorschrift festgelegt, innerhalb der die bereits begonnene Ausbildung abgeschlossen bzw. der Mopedausweis ausgestellt sein muss. Die Frist bis 1.3.2010 ist großzügig bemessen und berücksichtigt auch winterliche Witterungsverhältnisse, sodass es jedermann möglich sein sollte, die Restausbildung ohne Zeitdruck zu absolvieren.

**Z 3:**

Aus Gründen der Rechtssicherheit ist es außerdem notwendig eine Übergangsbestimmung zu schaffen, die klarstellt, wie mit Entziehungsverfahren umzugehen ist, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle anhängig sind. Sie sollen nach der alten Rechtslage fortgeführt und beendet werden.

**Zu Z 20 (§ 43 Abs. 17):**

Die mopedspezifischen Bestimmungen und die Verschärfungen für Alkoholdelikte treten am 1.9.2009 in Kraft.

**Zu Art. II****Zu Z 1 (§ 91 Abs. 4):**

Die Bestimmung, wonach elektrisch geladene Drahtfriedungen, wie zB Weidezäune, nur in einer Entfernung von mehr als zwei Metern von der Straße angebracht sein dürfen, entspricht nicht mehr den praktischen Anforderungen. Die in der Praxis verwendeten Weidezaungeräte erzeugen für den Menschen völlig unbedenkliche elektrische Impulse. Ein Abstand von 2m ist daher nicht mehr zeitgemäß. Diese Bestimmung kann daher ersatzlos entfallen.

**Zu den Z 2 bis 4 (§ 99 Abs. 1 bis 1b):**

Im Sinne der Verkehrssicherheit sollen im Bereich der Alkoholdelikte die Sanktionen durch Anhebung der Strafuntergrenzen verschärft werden. Entsprechend den Unfallhäufigkeiten erfolgt dabei im Bereich zwischen 0,8 und 1,2 Promille eine leichtere und im darüber liegenden Bereich der Alkoholisierung eine stärkere Verschärfung. Die Strafobergrenzen werden „begradigt“.

**Zu den Z 5 bis 7 (§ 99 Abs. 2 lit. c, § 99 Abs. 2c, § 99 Abs. 2d und 2e):**

Mit den neu eingefügten Absätzen 2d und 2e wird eine Mindeststrafe von 70 Euro für Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 30 km/h sowie eine Mindeststrafe von 150 Euro für Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 40 km/h im Ortsgebiet bzw. 50 km/h im Freiland festgesetzt; die Höchststrafe liegt jeweils bei 2180 Euro.

Die Änderungen in § 99 Abs. 2 lit. c und § 99 Abs. 2c sind lediglich redaktionelle Anpassungen an diese beiden neu geschaffenen Bestimmungen.

**Zu Z 8 (§ 99 Abs. 3 lit. a):**

Hier wird eine redaktionelle Anpassung an die neu geschaffenen Abs. 2d und 2e vorgenommen und gleichzeitig die bisher unterbliebene Berücksichtigung des mit der 21. StVO-Novelle eingefügten Abs. 2c nachgeholt.

**Zu Z 9 (§ 100 Abs. 5 und 5a):**

Die Bestimmung des neu eingefügten § 99 Abs. 2e fand sich bisher in § 99 Abs. 2c und war somit schon bisher von der Anwendung der §§ 21 Abs. 2 und 50 VStG ausgenommen. Nunmehr wurde sie – bei unverändertem Tatbestand - aus § 99 Abs. 2c herausgelöst und gleichzeitig die Mindeststrafe deutlich erhöht und mit 150 Euro festgelegt; es ist daher aus systematischen Gründen notwendig, den neu geschaffenen § 99 Abs. 2e ebenfalls von der Anwendung der §§ 21 Abs. 2 und 50 VStG auszunehmen und in § 100 Abs. 5 anzuführen.

Mit der Änderung des § 100 Abs. 5a wird für Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 30 km/h das Organmandat mit 70 Euro festgesetzt. Die Bestimmung ist i.S. einer Erhöhung der Organmandatsobergrenze gegenüber dem VStG grundsätzlich nicht neu; seit aber mit der Verwaltungsverfahrensnovelle 2002 die Obergrenze für Organstrafverfügungen im VStG ebenfalls angehoben und mit 36 Euro (statt vorher 300 S, das entsprach etwa 22 Euro) festgesetzt wurde, stellte sie sich als totes Recht dar. Begründung für die Änderung ist, dass bei solchen Übertretungen eine Ahndung mittels Organstrafverfügung zwar durchaus sinnvoll ist, aber aus spezialpräventiven Gründen mit der Obergrenze von 36 Euro gem. VStG vielfach nicht das Auslangen gefunden werden kann. Die übrigen, bisher in der Bestimmung genannten Verwaltungsübertretungen konnten entfallen, da es diesbezüglich bei der Obergrenze von 36 Euro gem. VStG bleiben soll. In Abstimmung mit den neuen Abs. 5b und 5c war für das Organmandat eine einheitliche Höhe von 70 Euro festzulegen.

**Zu Z 10 (§ 100 Abs. 5b und 5c):**

Mit diesen neuen Bestimmungen werden unter Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze der §§ 49a und 50 VStG i.S. einer einheitlichen Vollziehung für bestimmte Geschwindigkeitsüberschreitungen die Höhen allfälliger Organmandate bzw. Anonymverfügungen mit bestimmten Beträgen festgelegt.

**Zu Z 11 (§ 103 Abs. 8):**

Es wird als Inkrafttretensdatum der 1. September 2009 bestimmt.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf in der Fassung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton **Heinzl** und Dr. Ferdinand **Maier** in getrennter Abstimmung mit wechselnden Mehrheiten angenommen.

Damit gilt die Regierungsvorlage: Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird, 180 der Beilagen (12. FSG-Novelle) als miterledigt.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Dietmar **Keck** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2009 06 24

**Dietmar Keck**

Berichterstatter

**Anton Heinzl**

Obmann