

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beitrag

Rückblick auf 2025

Matthias Wolf

Rechtsprechung

Zurechnungsfähigkeit: Geisteskrankheit kein Zustand der Sinnesverwirrung

Samantha Pechtl

Substanzschaden am Leasingobjekt: Aktivlegitimation des Leasingnehmers

Florian Skarics

Judikaturübersicht Verwaltung

Kopie eines Behindertenausweises

Gleiche Straßenverkehrszeichen nur einmal zu zählen

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Die 4. Führerscheinrichtlinie

Claudia Riccabona-Zecha, Birgit Salamon

Die 4. Führerschein-Richtlinie

Neue Vorschriften für mehr Verkehrssicherheit und Digitalisierung



Der Beitrag schnell gelesen

Mit der RL (EU) 2025/2205 idF 2025/2206 liegt nach 19 Jahren eine vollständig überarbeitete Führerschein-Richtlinie (im Folgenden: 4. FS-RL bzw RL¹) vor: Der digitale Führerschein wird unionsweit eingeführt, es werden strengere Vorgaben zur Bekämpfung des Führerscheintourismus geschaffen und Regelungen zur grenzüberschreitenden Durchsetzung von Führerscheinentzügen getroffen. EU-weite Bestimmungen über das begleitete Fahren mit 17, eine einheitliche Probezeit für Fahranfänger und neue Ausbildungsinhalte zählen zu den weiteren

Kernpunkten der Reform. Die neue RL unterstützt die EU-„Vision Zero“ bis 2050, soll den Zugang zu Transportberufen erleichtern und die Freizügigkeit innerhalb der Union stärken.

Führerscheinrecht

RL (EU) 2025/2205; RL (EU) 2025/2206; RL 2006/126/EG; FSG

ZVR 2026/69



Dr.ⁱⁿ CLAUDIA RICCABONA-ZECHA ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).
Mag.^a BIRGIT SALAMON, BA, ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
 - 1. Ausgangslage und Zielsetzung der 4. FS-RL
 - 2. Inkrafttreten und Fahrplan
- B. Der neue EU-Führerschein
 - 1. Überblick
 - 2. Das physische Führerscheindokument gemäß 4. FS-RL
 - a) Führerscheinmuster (Art 4 Abs 1; Anh I Teil A2)
 - b) Umtauschpflicht aller physischen Führerscheine bis 19. 1. 2033
 - 3. Der neue digitale Führerschein (Art 5; Anh I Teil C–D)
 - a) Rechtsnatur, Gleichstellung und Funktionsweise
 - b) Umsetzung in Österreich
 - 4. Gültigkeitsdauer von Führerscheinen
 - 5. Neue Regeln zu Umtausch und Ersetzung von Führerscheinen
 - a) Verfahren bei Umtausch oder Ersetzung eines Führerscheins und Rechtslage während eines Antrags
 - b) Drittstaaten-Führerscheine
- C. Fahrzeugklassen
 - 1. Alternativ angetriebene Fahrzeuge (sog E-Auto-Privileg)
 - 2. Wohnmobile und Einsatzfahrzeuge
 - 3. Harmonisierung der A1-Berechtigung mit Klasse B
 - 4. Moped- und Motorradanhänger
- D. Mindestalter
- E. Überprüfung der gesundheitlichen Eignung bei Erstaussstellung und Erneuerung
 - 1. Verfahren zur Überprüfung
 - 2. Mindestanforderungen an die gesundheitliche Eignung
- F. Fahrausbildung und -prüfung, Probezeit
 - 1. Inhalte der theoretischen und praktischen Prüfung
 - 2. Fahrprüfer
 - 3. Lenken eines Fahrzeugs mit manuellem Schaltgetriebe bei Fahrprüfung mit Automatik-Fahrzeug
 - 4. Begleitetes Fahren ab 17
 - 5. EU-weite Probezeit für Fahranfänger

G. Maßnahmen gegen Führerscheintourismus und Einführung eines EU-weiten Fahrberechtigungsverlusts (driving disqualification)

- 1. Hintergrund und Problemstellung
- 2. Führerscheintourismus: Umgehung der Entziehung durch Neuerwerb des Führerscheins im Ausland nach Wohnsitzwechsel
- 3. EU-weiter Fahrberechtigungsverlust (RL [EU] 2025/2206)
 - a) Ausgangslage
 - b) Ziel der RL und Begrifflichkeiten
 - c) Pflichten des Delikts- und des Ausstellungsmitgliedstaats

H. Zusammenfassung

A. Einleitung

1. Ausgangslage und Zielsetzung der 4. FS-RL

Der Verkehrssektor befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel – und damit auch die Anforderungen an ein zeitgemäßes eur Führerscheinrecht. Alternative Antriebe verändern die Fahrzeuggewichte, Fahrerassistenzsysteme prägen den Fahralltag, und die wachsende grenzüberschreitende Mobilität erfordert reibungslose Anerkennungsverfahren. Gleichzeitig lassen digitalisierte Verwaltungsprozesse sowie der anhaltende Handlungsbedarf im Bereich der Verkehrssicherheit die Grenzen der bisherigen Maßnahmen erkennen. Zwar hat die 3. FS-RL 2006/126/EG² insb mit der Neustrukturierung der Führerscheinklassen, der Einführung einer einheitlichen Befristung aller Führerscheine sowie einheitlichen Regelungen über die Qualifikation der Fahrprüfer wesentliche Grundlagen für Transparenz, Sicherheit und Freizügigkeit geschaffen.³ Doch zeigt sich zunehmend, dass eine weitere Vereinheitlichung zur Erreichung der Ziele der Union – etwa im Bereich Verkehrssicherheit – erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund hat die EU nun die 4. FS-RL erlassen.

¹ Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die nachfolgenden Artikelangaben auf die 4. FS-RL.

² RL 2006/126/EG des EP und des Rates v 20. 12. 2006 über den Führerschein (Neufassung), ABl L 2006/403, 18.

³ Siehe Kaltenegger, Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie, ZVR 2008/143; Kaltenegger, Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie in Österreich, ZVR 2011/202.

Der folgende Beitrag arbeitet die zentralen Neuerungen der 95-seitigen **4. FS-RL**⁴ und der gleichzeitig erlassenen **RL über den Fahrberechtigungsverlust**⁵ (als erste Änderung der 4. FS-RL) heraus und umreißt einzelne Herausforderungen für das österreich Führerscheinsrecht.

Die 4. FS-RL soll internationale Mobilität und Verwaltungsabläufe erleichtern, der Digitalisierung Rechnung tragen und höhere Sicherheits- und Qualitätsstandards etablieren.

2. Inkrafttreten und Fahrplan

Die RL (EU) 2025/2205 und die RL (EU) 2025/2206⁶ sind am **25. 11. 2025** in Kraft getreten und in einem mehrstufigen Zeitplan umzusetzen:

Datum	Umsetzungsschritt	Fundstelle
bis 6. 6. 2026	Durchführungsrechtsakt der Kommission zum EU-Führerscheinsnetz	Art 22 Abs 5
bis 26. 11. 2026	Durchführungsrechtsakt der Kommission zu technischen Standards für den digitalen Führerschein	Art 5 Abs 7
bis/ab 26. 11. 2027	Umsetzung und Anwendung des E-Auto-Privilegs – Ausdehnung der B/BE-Klasse auf 4.250 kg	Art 29 Abs 2
bis 26. 11. 2028	Umsetzung aller Vorschriften beider RL in den Mitgliedstaaten	Art 29 Abs 1, Art 29 Abs 3, Art 2 Abs 1 RL (EU) 2025/2206
ab 26. 11. 2028	Anwendung des begleiteten Fahrens für 17-Jährige	Art 29 Abs 3
ab 26. 11. 2029	Vollanwendung aller Vorschriften beider RL, Außerkrafttreten der 3. FS-RL	Art 29 Abs 1
voraussichtlich 2030/31	Verpflichtende Bereitstellung des digitalen Führerscheins (EUDI-Wallet)	Art 3 Abs 4
18. 1. 2033	letzter Umtauschtermin für alte Papier- und Alt-Kartenführerscheine	Art 4 Abs 4

Tabelle 1: Zeitplan der 4. FS-RL

B. Der neue EU-Führerschein

1. Überblick

Mit der 4. FS-RL wird erstmals – parallel zum einheitlichen Modell des EU-Scheckkartenführerscheins der 3. FS-RL – ein digitaler, auf Mobiltelefonen abrufbarer Führerschein eingeführt. Damit entsteht ein **europaweit harmonisiertes, zweigleisiges Führerscheinsystem**, in dem langfristig der digitale Führerschein dominiert, die physische Karte aber als Alternative erhalten bleibt.

Zentrales Ziel der RL ist die Erhöhung der Dokumentensicherheit und der Fälschungsprävention sowie die vollständige Kompatibilität mit digitalen Identitätslösungen der EU (EU-Di-

gital Identity Wallet, sog EUDI-Wallet), was den Vollzug erleichtern soll.

Datenschutzrechtlich bedeutsam ist ErwGr 9, der explizit festhält, dass keine zentrale biometrische EU-Datenbank geschaffen wird. Speicherung und Verwaltung der Daten obliegen weiterhin den Mitgliedstaaten.

Für die Ausstellung bzw für Erneuerung/Umtausch des Führerscheins ist grds der **Wohnsitzstaat** zuständig (Art 10 Abs 1 lit e und Abs 3 lit b, Art 13, 20). Die RL sieht allerdings neue Möglichkeiten vor, in Ausnahmefällen vom Wohnsitzerfordernis abzuweichen, nämlich wenn der Wohnsitz unklar ist (dann Zuständigkeit des Ausstellungsstaates, Art 20 Abs 3 lit b) und wenn es im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht möglich ist, die theoretische bzw praktische Prüfung in einer Amtssprache des Herkunftsstaats oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen (dann Führerscheinerwerb im Herkunftsstaat, Art 20 Abs 4).

2. Das physische Führerscheindokument gemäß 4. FS-RL a) Führerscheinsmuster (Art 4 Abs 1; Anh I Teil A2)

Die 4. FS-RL normiert ein zweiseitiges Führerscheinsmuster, das dem **Führerscheinsmuster der 3. FS-RL** entspricht (Karte im ISO-Format nach ISO/IEC 7810, Prüfverfahren nach ISO/IEC 10373, Polycarbonatkarte mit harmonisiertem Layout). Die Datenfelder entsprechen den bisherigen Angaben (Name, Geburtsdatum, Klassen etc).

Während die Mindestsicherheitsmerkmale und die Möglichkeit zu fakultativen nationalen Sicherheitsfeatures im Vergleich zur 3. FS-RL gleichbleiben (Art 4 Abs 2 iVm Anh I Teil A2), sieht die 4. FS-RL nun folgende **zusätzliche optionale Merkmale** vor bzw schafft harmonisierte Voraussetzungen dafür:

- ▶ wie bisher: **Mikrochip**, jedoch mit EU-Typgenehmigungsverfahren und streng normierten technischen Spezifikationen (Art 4 Abs 5; Anh I Teile B–B4),
- ▶ neu: **QR-Code** zur Echtheitsüberprüfung der Angaben am Führerschein (alternativ oder zusätzlich zum Mikrochip); die genaue technische Ausgestaltung wird durch Durchführungsrechtsakte festgelegt (Art 4 Abs 6).

Art 10 Abs 2 bestimmt – in Kontinuität zur 3. FS-RL –, dass das Nichtvorhandensein oder der Defekt eines Mikrochips oder QR-Codes keine Auswirkung auf die Gültigkeit des Führerscheins hat, womit die Karte weiterhin nur Trägermedium des Rechtsstatus bleibt.

b) Umtauschpflicht aller physischen Führerscheine bis 19. 1. 2033

Art 4 Abs 4⁷ verpflichtet die Mitgliedstaaten, sicherzustellen, dass **alle Führerscheine, die ausgestellt wurden oder sich im Umlauf befinden, bis spätestens 19. 1. 2033 den Anforderungen der 4. FS-RL entsprechen**. Dieses Datum wurde unverändert aus Art 3 Abs 3 der 3. FS-RL übernommen und dient – wie

⁴ RL (EU) 2025/2205 des EP und des Rates v 22. 10. 2025 über den Führerschein, zur Änderung der VO (EU) 2018/1724 des EP und des Rates und der RL (EU) 2022/2561 des EP und des Rates und zur Aufhebung der RL 2006/126/EG des EP und des Rates und der VO (EU) 383/2012 der Kommission, ABl L 2025/2205 v 5. 11. 2025.

⁵ RL (EU) 2025/2206 des EP und des Rates v 22. 10. 2025 zur Änderung der RL (EU) 2025/2205 in Bezug auf bestimmte Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust, ABl L 2025/2206 v 5. 11. 2025.

⁶ Zur Präsentation der beiden Vorschläge COM (2023) 127 final und COM (2023) 128 final s Thann, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/63; zur Dokumentation der Fortschritte s Schimanofsky, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/146, ZVR 2024/66, ZVR 2025/76, ZVR 2025/153.

⁷ Wortgleich mit Art 3 Abs 3 der 3. FS-RL.

schon bisher – der vollständigen **Bereinigung nicht harmonisierter unbefristeter Altführerscheine**.

Die RL sieht weiterhin die Umtauschpflicht aller alten Führerscheine bis 2033 vor.

Von der Umtauschpflicht erfasst sind somit Papierführerscheine und vor dem 19. 1. 2013 ausgestellte nationale Kartenführerscheine, nicht jedoch seit dem 19. 1. 2013 ausgegebene Kartenführerscheine, die befristet sind und bereits dem Muster der 3. FS-RL entsprechen. Letztere erfüllen die Anforderungen der 4. FS-RL bereits vollumfänglich, weil das physische Führerscheinsmuster in Anh I der neuen RL das seit 2013 verbindliche Kartenformat **im Wesentlichen unverändert fortführt** und die zusätzlichen technischen Elemente (zB Chip oder QR-Code) ausdrücklich **optional** sind. Zudem wäre ein erneuter vorzeitiger Zwangsumtausch wohl wegen Verstoßes gegen Rechtssicherheit, Verhältnismäßigkeit und Vertrauensschutz sowie die unionsrechtlich garantierte Gültigkeitsdauer – insb ohne Übergangsregel – unzulässig.

Durch den bis 2033 anstehenden Umtausch aller vor dem 19. 1. 2013 ausgestellten Führerscheindokumente entsteht ein erheblicher organisatorischer Aufwand für die Behörden. In Deutschland wurden zur Entlastung ua gestaffelte Umtauschfristen nach Geburts- bzw Ausstellungsjahr (s § 24a iVm Anlage 8e dFeV⁸) festgelegt. Für **Österreich** ist zu prüfen, ob zur praktischen Abwicklung des Umtauschs von Millionen Führerscheindokumenten Maßnahmen erforderlich sind und welche davon zielführend wären. Möglich wäre bspw der Ausbau digitaler Antragsstrecken; flankierende Informationskampagnen können den Umtauschprozess zusätzlich unterstützen.

3. Der neue digitale Führerschein (Art 5; Anh I Teil C–D)

a) Rechtsnatur, Gleichstellung und Funktionsweise

Der digitale Führerschein ist als elektronische Attributsbescheinigung gemäß eIDAS⁹-VO (EU) 910/2014 idF VO (EU) 2024/1183 auszustellen (Art 5 Abs 2 der 4. FS-RL) und dem physischen Führerschein vollständig rechtlich gleichgestellt.

Der Führerschein wird künftig standardmäßig zu einem digitalen Dokument, das im eur Identitäts-Wallet bereitgestellt wird und unionsweit anerkannt ist.

Der digitale Führerschein wird langfristig das Standardformat (Art 3 Abs 4); damit sollen Kontrollen, Online-Verwaltungsverfahren (Verlängerung, Umtausch) und die grenzüberschreitende Anerkennung erleichtert werden. Darüber hinaus sichert die RL das Recht auf ein physisches Format ausdrücklich: Auf Wunsch des Führerscheininhabers sind beiden Formate gemeinsam oder auch alternativ erhältlich (Art 3 Abs 4); die Karte muss unverzüglich (spätestens binnen drei Wochen) ausgestellt werden (ErwGr 11). Jede Person bleibt jedoch nach wie vor Inhaber nur eines Führerscheins (Art 10 Abs 5, vgl dazu bereits Art 7 Abs 5 der 3. FS-RL), kann diesen aber auf mehrere Arten – auch auf mehreren Geräten – anzeigen.

Der digitale Führerschein darf nur die in Anh I Teil D genannten Daten enthalten; bei Überprüfungen dürfen keine dafür nicht notwendigen personenbezogenen Daten verarbeitet oder aufbewahrt werden. Er muss ISO/IEC 18013-5 entsprechen und über die eur Brieftasche (**EUDI-Wallet**) verfügbar sein. Für den Inhaber muss der digitale Führerschein kostenfrei elektronisch abrufbar sein.

b) Umsetzung in Österreich

Die **Kommission** hat gem Art 5 Abs 7 bis 26. 11. 2026 Zeit für den Erlass der Durchführungsrechtsakte zu technischen Standards für den digitalen Führerschein (visuelles Erscheinungsbild, Interoperabilität, Sicherheitsmerkmale, Vertrauenslisten vertrauenswürdiger Aussteller etc). Danach haben die **Mitgliedstaaten** 54 Monate Zeit (dh bis ca 2030/2031), den digitalen Führerschein einzuführen (Art 3 Abs 4 iVm Art 5 Abs 7); ab diesem Zeitpunkt werden die digitalen Führerscheine auch gegenseitig anerkannt (Art 3 Abs 6).

Österreich verfügt mit seinem aktuellen digitalen Führerschein in der eAusweise-App seit 2022 über ein System, das zentrale Anforderungen der 4. FS-RL bereits erfüllt, weil es auf der ID Austria als eIDAS-konformer Identitätslösung basiert, über Registeranbindung verfügt und ISO-Standards entspricht. Dieser Führerschein gilt derzeit jedoch nur in Österreich. Nach Veröffentlichung der Durchführungsrechtsakte der Kommission muss geprüft werden, inwieweit dieses nationale Modell noch weiter an die EU-Vorgaben angepasst werden muss.

4. Gültigkeitsdauer von Führerscheinen

Die 4. FS-RL harmonisiert die administrative Gültigkeitsdauer von Führerscheinen stärker als bisher und ersetzt den Zehn- bis 15-Jahres-Korridor der 3. FS-RL durch ein einheitliches Modell. Nach Art 10 Abs 2 gelten Führerscheine der Klassen **AM, A1, A2, A, B, B1 und BE nun grds 15 Jahre**; eine Verkürzung auf zehn Jahre ist nur zulässig, wenn die Führerscheinkarte national auch als Ausweisdokument genutzt werden kann.

Im Gegensatz zur 3. FS-RL sieht die 4. FS-RL nun auch für diese Klassen **bei jeder Erneuerung des Führerscheindokuments** eine – auf verschiedene Arten mögliche – **Überprüfung der gesundheitlichen Eignung** vor.¹⁰

Die seit der 3. RL bestehende **Fünf-Jahres-Gültigkeit für C- und D-Klassen** bleibt unverändert. Zugleich sieht Art 10 Abs 2 weiterhin die Möglichkeit einer verkürzten Gültigkeitsdauer für **Fahranfänger** sowie **Einzelfallverkürzungen** vor. Die frühere Möglichkeit, die Gültigkeit ab Vollendung des 50. Lebensjahres zu begrenzen, darf nun erst **ab 65 Jahren** angewendet werden.¹¹

In **Krisensituationen** (etwa im Fall einer Pandemie, einer Naturkatastrophe, längerfristiger IT-Ausfälle oder von Cyberangriffen) kann die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen um sechs Monate verlängert werden (Art 12).¹²

5. Neue Regeln zu Umtausch und Ersetzung von Führerscheinen

a) Verfahren bei Umtausch oder Ersetzung eines Führerscheins und Rechtslage während eines Antrags

Nach Art 14 Abs 1 müssen die Mitgliedstaaten in Zukunft gewährleisten, dass die Lenkberechtigung während der gesamten

⁸ Deutsche Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) dBGBI I 2010, 1980.

⁹ = electronic Identification, Authentication and trust Services.

¹⁰ Siehe dazu im Detail Kap E.

¹¹ Vgl in diesem Zusammenhang den Entwurf zur 23. FSGNov (68/ME v 25. 11. 2025), mit dem die bisherige spezielle zweijährige Befristung der Lenkberechtigungen der Klassen C/C1 und D/D1 samt Anhängerklassen für Lenker ab dem 60. Lebensjahr ab 1. 5. 2026 entfallen soll (§ 17a Abs 2 FSG).

¹² Damit werden im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie temporär getroffene Maßnahmen dauerhaft in der RL verankert. Vgl dazu Art 3 VO (EU) 2020/698 des EP und des Rates v 25. 5. 2020 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen im Hinblick auf den COVID-19-Ausbruch hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen und der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts, ABl L 2020/165, 10.

Dauer eines Umtausch- oder Ersetzungsverfahrens (also zB bei Umtausch aufgrund eines Umzugs in einen anderen Mitgliedstaat oder bei Verlust) nachweisbar bleibt. Kann die Ausstellung des neuen Führerscheins nicht sofort abgeschlossen werden, sind die erforderlichen Informationen im EU-Führerscheinnetz RESPER zur Verfügung zu stellen und dem Antragsteller ist eine Bescheinigung über den Antrag auszustellen. Damit stellt die RL sicher, dass der Führerscheininhaber durch die Dauer eines Verwaltungsverfahrens keinerlei Nachteil erleidet und von der Lenkberechtigung ununterbrochen Gebrauch machen kann.

Beim Umtausch digitaler Führerscheine ist der Ausstellungsstaat zu informieren; dieser muss den digitalen Führerschein technisch deaktivieren (Art 13 Abs 3).

b) Drittstaaten-Führerscheine¹³

Derzeit gilt, dass der Umtausch eines Drittlandführerscheins im EU-Führerschein unter Angabe des den ursprünglichen Führerschein ausstellenden Landes vermerkt wird (Code 70). Verlegt der betreffende Führerscheinbesitzer seinen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat, kann dieser entscheiden, ob er den EU-Führerschein anerkennt oder nicht (Art 11 Abs 6 der 3. FS-RL). Nunmehr sieht Art 15 der 4. FS-RL einen **einheitlichen Umgang mit der Anerkennung von Führerscheinen aus Drittländern** vor, deren Straßenverkehrsrahmen ein mit der EU **vergleichbares Sicherheitsniveau** gewährleistet. Damit soll die Freizügigkeit innerhalb der EU erleichtert und dem Berufskraftfahrermangel entgegengewirkt werden (ErwGr 45). Welche Drittländer erfasst sind, wird von der Kommission – in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten – im Wege von **Durchführungsrechtsakten** festgelegt, die nähere Vorgaben für den Umtausch enthalten, insb auch die Klassen, für die der Durchführungsrechtsakt gilt. Auf dieser Grundlage umgetauschte Führerscheine werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt, die RL sieht dafür den neuen Code 72 vor. Für Drittländer ohne Durchführungsrechtsakt bzw nicht erfasste Führerscheinklassen gelten die bisherigen Regeln.

C. Fahrzeugklassen

1. Alternativ angetriebene Fahrzeuge (sog E-Auto-Privileg)

Neu ist, dass Inhaber eines Führerscheins der Klasse B nunmehr EU-weit nach zweijährigem Führerscheinbesitz Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg bis 4.250 kg führen dürfen, sofern diese ganz oder tw **mit alternativen Kraftstoffen**¹⁴ betrieben werden (Art 9 Abs 2 lit j, zB batterieelektrisch oder mit Wasserstoff/Brennstoffzelle). Ausgenommen sind Wohnmobile.

Mit Anhänger sind Kombinationen bis 5.000 kg möglich, bei Kombinationen mit schweren Anhängern über 4.250 kg ist allerdings eine Schulung bzw Prüfung gemäß Anh V notwendig, die der bereits bisher vorgesehenen Schulung bzw Prüfung für das Lenken von schweren Anhängern mit Klasse B entspricht (Art 6 Abs 1 lit c ii). Die Eintragung in den Führerschein erfolgt mittels Code 96.03.

Der Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen und bestimmten Sonderfahrzeugen wird gefördert.

Ziel der neuen Regelung ist es, das Mehrgewicht von Batterien und alternativen Antriebssystemen abzubauen und so die Markteinführung emissionsarmer Nutzfahrzeuge zu erleichtern, ohne dass dafür eine C1-Berechtigung erforderlich wird. Eine ähnliche Be-

stimmung enthielt bereits Art 6 Abs 4 lit c der 3. FS-RL, auf deren Grundlage § 2 Abs 1a FSG erlassen wurde. Bisher gilt diese Berechtigung allerdings nur national und ist an weitergehende Voraussetzungen (ua Gütertransport) gebunden; die 4. FS-RL bringt hier also Erleichterungen und sieht eine EU-weite Geltung vor.

2. Wohnmobile und Einsatzfahrzeuge

Für Wohnmobile sieht die RL vor, dass Inhaber eines B-Führerscheins – nach spezieller Schulung und/oder Prüfung nach den Vorgaben von Anh V – Wohnmobile über 3.500 kg bis 4.250 kg fahren dürfen; auch Kombinationen mit Anhänger sind zulässig, solange die Fahrzeugkombination 5.000 kg nicht übersteigt (Art 6 Abs 1 lit c ii, mit Eintragung von Code 96.02).

Für bestimmte Einsatzfahrzeuge (zB Krankenwagen, Feuerwehr) können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass sie – auch in Kombination mit Anhänger – bis 5.000 kg mit einem Führerschein der Klasse B gelenkt werden, wenn der Führerscheininhaber mind 20 Jahre alt ist und eine Schulung bzw Prüfung nach Anh V absolviert hat (Art 6 Abs 1 lit c ii iVm Art 9 Abs 4 lit c). Die Berechtigung wird über den Unionscode 96.01 im Führerschein ausgewiesen; eine gegenseitige Anerkennung zwischen Mitgliedstaaten ist möglich.

Für **Österreich** bedeutet dies, dass die Sonderregelungen für Feuerwehr- und Rettungsorganisationen, die unter bestimmten Voraussetzungen – insb der Absolvierung einer Zusatzausbildung – ein Lenken von Feuerwehr-, Rettungs- und Krankentransportfahrzeugen mit Klasse B-Führerschein erlauben, zu überprüfen sind (vgl § 1 Abs 3 FSG, FSG-FRV¹⁵). Insb die Regelung, wonach eine Bestätigung des Landesfeuerwehrkommandanten oder der Rettungsorganisation zum Führen von Feuerwehr-, Rettungs- und Krankentransportfahrzeugen der jeweiligen Organisation bis 5.500 kg berechtigt, wird an die RL anzupassen sein.

3. Harmonisierung der A1-Berechtigung mit Klasse B

Die bisher in Österreich ausschließlich national geltende Berechtigung, A1-Motorräder mit Klasse B und einer Zusatzausbildung zu lenken (Code 111, § 2 Abs 1 Z 5 lit c FSG) wird durch die 4. FS-RL unionsweit harmonisiert: Anstelle des nationalen Codes tritt der Unionscode **60.02**, womit die Berechtigung künftig **in allen Mitgliedstaaten, die ebenfalls eine entsprechende Berechtigung vorsehen, anerkannt wird** (Art 9 Abs 3).

4. Moped- und Motorradanhänger

Die 4. FS-RL erlaubt nun ausdrücklich, dass mit Fahrzeugen der Klassen AM, A1, A2 und A Anhänger gezogen werden dürfen, sofern die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Hälfte der Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigt (Art 6 Abs 1 lit b).

D. Mindestalter

Die Vorgaben der RL betreffend das Mindestalter für die einzelnen Klassen **bleiben gegenüber der 3. FS-RL weitgehend unverändert** (Art 7). Neu ist insb die Einführung einer Möglichkeit

¹³ Vgl dazu die aktuelle österr Rechtslage in § 23 FSG (Führerscheingesetz) BGBl I 1997/120 und § 9 FSG-DV (Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung) BGBl II 1997/320.

¹⁴ Im Sinne der RL 96/53/EG des Rates v 25. 7. 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, ABl L 1996/235, 59.

¹⁵ Feuerwehr- und Rettungsverordnung BGBl II 1998/378.

zum Führerscheinerwerb mit 17 bei begleitetem Fahren für die Klassen B, C1, C1E und C (Art 17).¹⁶

Darüber hinaus wird das Mindestalter für Berufskraftfahrer der **Klassen D und DE** mit der – in Österreich nicht umgesetzten¹⁷ – beschleunigten Grundqualifikation gem Art 6 Abs 2 der BerufskraftfahrerRL¹⁸ auf **21 Jahre** gesenkt (bisher: 23 Jahre), um dem Berufskraftfahrermangel entgegenzuwirken. Art 5 BerufskraftfahrerRL wird im Gleichklang mit der FS-RL entsprechend geändert.

Erstmals eröffnet die RL zudem die Möglichkeit, dass 15-jährige Lenker Autos im klassischen Sinn führen dürfen: Im Rahmen der (in Österreich nicht umgesetzten) fakultativen Führerscheinklasse **B1** (Art 6 Abs 1 lit c Z i) können Mitgliedstaaten – mit nationaler Geltung und nach vorheriger Zustimmung der Kommission – das Mindestalter von 16 Jahren (Art 7 Abs 1 lit a) für bestimmte Fahrzeuge dieser Klasse auf **15 Jahre senken**. Diese Absenkung betrifft jedoch nicht die eigentlich von der Klasse B1 erfassten Fahrzeuge (schwere vierrädrige Kfz der Klasse L7e gem § 2 Z 4c KFG,¹⁹ insb Quads und stärkere Microcars), sondern Kfz der Klasse B mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 2.500 kg und einer technisch begrenzten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h (Art 7 Abs 2 lit b iVm Art 9 Abs 4 lit c). Die Regelung, die vor allem auf Betreiben Schwedens zur Förderung ländlicher Jugendmobilität aufgenommen wurde, steht in einem deutlichen Widerspruch zum Ziel der RL, die Zahl der Verkehrstoten zu senken.²⁰

E. Überprüfung der gesundheitlichen Eignung bei Erstaussstellung und Erneuerung

1. Verfahren zur Überprüfung

Die 3. FS-RL sah bei der Erstaussstellung des Führerscheins für alle A- und B-Klassen (ausgenommen AM) eine ärztliche Untersuchung dann vor, wenn sich im Verlauf der vorgeschriebenen Verfahren und Prüfungen zur Erteilung der Lenkberechtigung Zweifel an der gesundheitlichen Eignung ergaben (Art 7 Abs 1 iVm Anh III Nr 3 der 3. FS-RL). Bei der Erneuerung war es den Mitgliedstaaten freigestellt, eine Prüfung der gesundheitlichen Eignung anzuordnen (Art 7 Abs 3 der 3. FS-RL). Verpflichtend war die Untersuchung jedoch bei den C- und D-Klassen.

Art 11 der 4. FS-RL legt nunmehr den Grundsatz fest, dass **vor der Erstaussstellung und vor jeder Erneuerung eines Führerscheins** (ausgenommen weiterhin AM: hier fakultativ) für alle Klassen eine **ärztliche Untersuchung** durchzuführen ist, die sämtliche in Anh III erfassten Erkrankungen abdeckt. **Für die Klassen AM bis BE** eröffnet Art 11 Abs 3 jedoch **Alternativen**:

- Bei der **Erstaussstellung** kann die ärztliche Untersuchung durch ein **Selbsteinschätzungsformular** zu allen Anh-III-Erkrankungen ersetzt werden. Aus den Eigenangaben kann sich sodann ergeben, dass eine ärztliche Untersuchung zu folgen hat. Jedenfalls verpflichtend bleibt aber eine **Überprüfung des Sehvermögens** (Anh III Titel 1 Nr 3).²¹
- Bei der **Erneuerung** können Mitgliedstaaten anstelle der ärztlichen Untersuchung entweder ein **Selbsteinschätzungsformular** vorsehen oder ein **nationales Bewertungssystem** einrichten, das Veränderungen der körperlichen und geistigen Fahrtauglichkeit erfasst und entsprechende Maßnahmen auslöst. Das Sehvermögen muss nicht überprüft werden.

Eine EU-weite altersabhängige Untersuchung wurde nicht eingeführt; stattdessen bleibt es den Mitgliedstaaten überlassen, für über 65-Jährige über **verkürzte Gültigkeitsdauern oder zusätzliche Maßnahmen** auf erhöhte Risiken im Alter zu reagieren.

Ergänzend regt die RL Aktivitäten der Mitgliedstaaten zu Sensibilisierung und Information über die gesundheitlichen Mindestanforderungen an (Art 11 Abs 7).

Die gesundheitliche Eignung muss bei Erneuerung des Führerscheins für die Klassen AM bis BE in Zukunft zumindest mittels eines Selbsteinschätzungsformulars überprüft werden.

Für **Österreich** wird die Option zweckmäßig sein, dass Führerscheininhaber bei Erneuerung des Führerscheins nach Ablauf der Gültigkeitsdauer ein standardisiertes **Selbsteinschätzungsformular** ausfüllen, in dem sie wahrheitsgemäß über ihren Gesundheitszustand Auskunft erteilen. Stellen sich dabei gesundheitliche Probleme heraus, die die Fahrtauglichkeit beeinträchtigen können, ist eine amtsärztliche Untersuchung zu absolvieren. Falsche Angaben über bekannte Beeinträchtigungen im Selbsteinschätzungsformular können zu angemessenen Sanktionen führen (Art 11 Abs 4).

2. Mindestanforderungen an die gesundheitliche Eignung

Die 4. FS-RL enthält punktuelle Änderungen der medizinischen Mindestanforderungen, darunter folgende Neuerungen:

- **Sehvermögen:** Neu und hervorzuheben ist, dass bei der Erstuntersuchung bei Führerscheinwerb festgestellt werden muss, ob eine weitere Prüfung des Gesichtsfelds erforderlich ist (bisher nur Sehschärfe). Bei Zweifeln reicht nun eine Untersuchung durch eine „fachlich qualifizierte Person“, wohl zB auch Optiker (bisher nur durch Arzt).
- **Krankheiten des Nervensystems:** Zusätzlich sind nun das Risiko des Fortschreitens sowie die Therapietreue ausdrücklich zu berücksichtigen (Anh III Nr 8 Titel 7 Z 1 zweiter Absatz).
- **Epilepsie:** Für Gruppe 2 ist im Falle eines provozierten epileptischen Anfalls aufgrund eines erkennbaren ursächlichen Faktors nunmehr Anfallsfreiheit von einem Jahr gefordert (Anh III Nr 9 Titel 9 Z 11).
- **Diabetes mellitus** (Anh III Titel 5 Nr 7 Z 1 und 4): Eingeführt wird eine differenzierte Risikobewertung, indem bei Gruppe 1 erstmals zwischen medikamentöser Behandlung mit geringem und hohem Hypoglykämierisiko unterschieden wird. Nur bei letzterem ist ein ärztliches Gutachten (in Ö: iS einer befürwortenden fachärztlichen Stellungnahme) erforderlich; zugleich können die Kontrollintervalle nun bis zu zehn statt fünf Jahre betragen (hingegen dafür keine Fristvorgabe durch die RL bei geringem Risiko). Für Gruppe 2 ersetzt die RL herkömmliche Blutzuckertests durch Kontrollen mit-

¹⁶ Details s unter Kap F.

¹⁷ Österreich hat sich in § 14b Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 BGBl 1996/112, § 44b Kraftfahrlineiengesetz BGBl I 1999/203 und § 19a Güterbeförderungsgesetz 1995 BGBl 1995/593 dafür entschieden, für die Berufskraftfahrer-Grundqualifikation nur die Prüfung und nicht die Ausbildung zu regeln. Die BerufskraftfahrerRL sieht als weitere Option die Regelung einer Ausbildung in Kombination mit Prüfung vor, bei der die Ausbildung im Rahmen einer beschleunigten Grundqualifikation auf die Hälfte reduziert werden kann.

¹⁸ RL (EU) 2022/2561 des EP und des Rates v 14. 12. 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr, ABl L 2022/330, 46.

¹⁹ Kraftfahrergesetz 1967 BGBl 1967/267.

²⁰ ETSC, New EU rules on driving licences – the good, the bad and the ugly, <https://etcs.eu/new-eu-rules-on-driving-licences-the-good-the-bad-and-the-ugly/> (abgefragt am 4. 12. 2025).

²¹ Siehe im Detail unterhalb unter E.2.

hilfe technischer Hilfsmittel (zB kontinuierliche Glukosemessgeräte), wobei die RL ausdrücklich die Bedeutung neuer Medizintechnik für die Fahreignungsbeurteilung hervorhebt (ErwGr 34). Zudem gilt eine strenge Meldepflicht, wonach eine schwere Hypoglykämie im Wachzustand zwingend bekanntgegeben werden muss.

- Im Abschnitt **Drogen und Arzneimittel** werden neben psychotropen Stoffen nun auch Betäubungsmittel angeführt. Neben der Abhängigkeit von solchen Substanzen ist in Zukunft auch die Unfähigkeit oder der mangelnde Wille, den Genuss solcher Substanzen vom Fahren zu trennen (statt bisher: „regelmäßig übermäßig Gebrauch zu machen“), ein Hinderungsgrund für den Erhalt eines Führerscheins.
- Personen, die von **Alkohol** abhängig sind oder Fahren und Alkoholkonsum nicht trennen können, darf in Zukunft ein Führerschein ausgestellt werden, wenn Technologien zum Ausgleich der Abhängigkeit eingesetzt werden, also insb eine Alkohol-Wegfahrsperrung. Zusätzlich muss sich der Lenker einer regelmäßigen Behandlung unterziehen.

Alkoholabhängige können in Zukunft begleitend zur Therapie mit Alkohol-Wegfahrsperrung fahren.

F. Fahrausbildung und -prüfung, Probezeit

1. Inhalte der theoretischen und praktischen Prüfung

Die 4. FS-RL erweitert die Inhalte der theoretischen und praktischen Führerscheinprüfung (Anh II). Dabei wird ein stärkerer Fokus auf folgende Bereiche gelegt, die tw erstmals in die RL aufgenommen werden:

- **Gefahrenwahrnehmung** („Hazard Perception“) und die **Reaktion auf Gefahren** müssen verpflichtende Bestandteile sowohl der theoretischen als auch der praktischen Prüfung sein. Da Fahrübungen aber nur durchgeführt werden dürfen, wenn die Gefahrensituationen zufällig auftreten, können alternativ **Simulatoren** für die Prüfung eingesetzt werden (Anh II Teil 1 Titel B Nr 6 Z 3 lit i, Nr 7 Z 4 lit k, Nr 8 Z 4 lit i).

Die RL hebt die Wichtigkeit von Gefahrenwahrnehmung hervor und erlaubt ausdrücklich den Einsatz von Simulatoren bei der Prüfung.

- Die RL legt einen stärkeren Fokus als bisher auf **ungeschützte Verkehrsteilnehmer** und führt dabei auch **Mikromobilitätsnutzer** und die besondere Beachtung von Radfahranlagen ausdrücklich an. Prüfungsinhalte in Theorie und Praxis müssen in Zukunft auch das Vorhersehen toter Winkel sowie – zur Verhinderung von sog Dooring-Unfällen mit Radfahrern – das Öffnen der Fahrzeugtür mit der Hand, die am weitesten entfernt ist („Dutch Reach“), sein.
- **Fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme und automatisierte Fahrsysteme:** Fahrprüfer müssen in Zukunft die richtige Verwendung solcher Systeme bewerten. Im Rahmen der Theorieprüfung sind Vorteile, Beschränkungen und Risiken der Systeme zu thematisieren, darunter auch die verbleibenden Aufgaben des Fahrers und die Art und Weise, wie die Systeme die Wahrnehmung und das Verhalten des Fahrers beeinflussen können. Neu in die RL aufgenommen wurden darüber hinaus ua auch folgende Prüfungsinhalte: Sicherheitsaspekte und das Aufladen von **Fahrzeugen mit alternativem Antrieb**, die Begrenzung der Treibhausgasemissionen, Grundkenntnisse der **Ersten Hilfe**²² für Klasse B, **Ablenkungsgefahren** durch Mobiltelefone

und andere elektronische Geräte, für Klasse B nach Möglichkeit unabhängiges **Fahren nach Straßenbeschilderung**²³ sowie – für Klassen C1E, CE, D1E und DE – das **Führen des Zugfahrzeugs ohne Anhänger** (weil die Klassen C1, C, D1 und D nicht mehr Voraussetzung für die Ausstellung des entsprechenden Anhängerführerscheins sind, vgl Art 9 Abs 1).

Künftig wird auch geprüft, ob Führerscheinwerber moderne Assistenzsysteme verstehen und richtig nutzen können.

Die RL verpflichtet zudem ausdrücklich dazu, **Menschen mit körperlicher Behinderung** die Ablegung der praktischen Prüfung in einem an ihre Bedürfnisse **angepassten Fahrzeug** zu ermöglichen (Art 8 Abs 1 letzter Satz).²⁴

2. Fahrprüfer

Die Vorgaben zur **Aus- und Weiterbildung sowie Qualitätssicherung der Fahrprüfer** ändern sich kaum.²⁵ Neu ist nun jedoch ausdrücklich vorgeschrieben, dass die **Prüfer** bei der Wahrnehmung ihrer Aufgabe frei von unmittelbaren oder mittelbaren äußeren Einflüssen sein müssen, sich jeder Handlung enthalten müssen, die mit ihren Pflichten unvereinbar ist, und auf **Objektivität und Unparteilichkeit** achten müssen (Anh IV Nr 2 Z 3). Die **Mitglieder der ermächtigten Stelle**, die die Fahrprüfungstätigkeit im Rahmen der Qualitätssicherung beobachten und überwachen, müssen künftig bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben **unparteiisch und unabhängig von externen Einflüssen oder politischem Druck** sein (Anh IV Nr 4 Z 1 lit e).

Für **Österreich** stellt sich damit die Frage, ob die Überwachung durch den LH – wie in § 34b Abs 8 FSG vorgesehen – auch künftig als unionsrechtskonform anzusehen ist bzw unter welchen organisatorischen und funktionalen Voraussetzungen die Überwachung der Fahrprüfer den Qualitätsstandards der 4. FS-RL entspricht.

Die 4. FS-RL verlangt eine unbeeinflusste, objektive Prüfungsdurchführung und eine unabhängige Qualitätssicherung der Fahrprüfungen.

3. Lenken eines Fahrzeugs mit manuellem Schaltgetriebe bei Fahrprüfung mit Automatik-Fahrzeug

Wird nach aktueller Rechtslage die Fahrprüfung auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe absolviert, wird der Führerschein mit **Code 78** auf Automatik-Fahrzeuge eingeschränkt (§ 7 FSG-PV²⁶); dies verhindert jedoch den Einsatz moderner Fahrzeuge in der Fahrausbildung.

In Zukunft wird es möglich sein, ohne Absolvierung einer vollen Fahrprüfung einen auch für Fahrzeuge mit manuellem Schaltgetriebe gültigen Führerschein zu erwerben. Die 4. FS-RL sieht dafür für die Klassen A1, A2, A, B1, B oder BE zwei Optionen vor, aus denen die Mitgliedstaaten wählen können (Anh II Teil 1 Titel B Nr 5 Z 1 lit b):

- die Absolvierung einer **zusätzlichen Prüfung** oder

²² In Österreich bereits Pflicht gem § 3 Abs 1 Z 5 FSG.

²³ Der Bewerber muss somit zeigen, dass er auch ohne laufende Instruktionen sicher und korrekt anhand der Beschilderung fahren kann.

²⁴ In Österreich bereits bisher so, s § 12 Abs 1 FSG (Bereitstellung eines Ausgleichskraftfahrzeugs).

²⁵ ZB wurden bei der regelmäßigen Fortbildung der Fahrprüfer nun die Kommunikationskompetenzen ergänzt.

²⁶ Fahrprüfungsverordnung BGBl II 1997/321.

- den Besuch einer **zusätzlichen Schulung** im Umfang von mind **sieben Stunden**, die vor oder nach der eigentlichen Fahrprüfung stattfinden kann.

4. Begleitetes Fahren ab 17

Die RL schafft erstmals einen europaweit harmonisierten Rechtsrahmen für das begleitete Fahren, bei dem sowohl für die Klasse B als auch für die Klassen C1, C1E und C **bereits mit 17 Jahren** und damit vor Erreichen des Regelalters gem Art 7 ein Führerschein erworben werden kann (Art 17). Voraussetzung für die Inanspruchnahme eines solchen Modells ist, dass der Lenker bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres von einer Person auf dem Beifahrersitz begleitet wird; zur Kennzeichnung dieser Auflage wird der unionsweit anerkannte **Code 98.02** in den Führerschein eingetragen. Die neue Regelung ähnelt damit dem deutschen Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF17)²⁷ und dem niederländischen Modell „2toDrive“²⁸ und trägt Studienergebnissen Rechnung, dass begleitetes Fahren das Unfallrisiko von Fahranfängern reduziert.²⁹

Im Detail gilt nach der RL:

- Für die **Klasse B müssen** die Mitgliedstaaten den Führerscheinerwerb mit 17 ermöglichen und daher unter den Bedingungen der RL – also mit Begleitperson – auch 17-jährige Lenker aus anderen Staaten auf ihren Straßen zulassen. Gleichzeitig bleibt es aber nach Art 7 Abs 2 bzw Art 17 Abs 5 zulässig, das Mindestalter für Klasse B generell auf 17 abzusenken oder andere nationale Modelle beizubehalten.
- Für die Klassen **C1, C1E und C** (nicht aber CE) **können** die Mitgliedstaaten den Führerscheinerwerb mit 17 erlauben, wenn der Führerscheinwerber Inhaber eines Befähigungsnachweises nach der BerufskraftfahrerRL (EU) 2022/2561 ist. Setzt ein Mitgliedstaat diese fakultative Regelung um, muss er auch entsprechende Führerscheine aus anderen Mitgliedstaaten anerkennen; setzt er sie nicht um, besteht keine Anerkennungspflicht.

Für die **Begleitperson** werden einheitliche Mindestanforderungen festgelegt: Mindestalter von 24 Jahren, Führerschein der entsprechenden Klasse seit mind fünf Jahren, kein Fahrberechtigungsverlust (Lenkberechtigungsentzug) innerhalb der letzten fünf Jahre, Einhaltung der Vorschriften über Alkohol- und Drogeneinfluss. Die Mitgliedstaaten können weitere Bedingungen für ihr Hoheitsgebiet vorschreiben (Art 17 Abs 3; etwa begrenzte Anzahl möglicher Begleitpersonen oder ein Begleitfahrer-Dokument), die der Kommission zu melden sind und von dieser veröffentlicht werden.

L17 Österreich: intensivere Übungsphase vor der Prüfung, danach sofort allein; EU-Modell: Begleitet nach Führerscheinerwerb mit 17.

Das **L17-Ausbildungsmodell in Österreich** (Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B, § 19 FSG und FSG-VBV³⁰) ist deutlich anders ausgestaltet: Es sieht eine im Vergleich zur Standardausbildung wesentlich umfangreichere Ausbildung mit Fahrstunden in Kombination mit 3.000 km Übungsfahrten unter Aufsicht einer Begleitperson³¹ vor und ermöglicht unmittelbar nach dem Führerscheinerwerb das alleinige Fahren.³² Das österr Modell ist weiterhin auf Grundlage der Ausnahmebestimmungen der Art 7 Abs 2 lit d bzw Art 17 Abs 5 zulässig. Mit Einführung des EU-Modells würde es in Österreich zwei Modelle geben, die einen Führerscheinerwerb der Klasse B mit 17 erlauben; beim ersten (bisherigen) Modell ist ab 17 unbegleitetes Fahren möglich, beim zweiten (EU-)Modell ist ab 17 bis zum 18. Geburtstag nur begleitetes Fahren möglich. Dies ist dann sinnvoll, wenn sich

beide Modelle bei der Ausbildung unterscheiden (umfassende bisherige L17-Ausbildung vs weniger umfassende Ausbildung, insb ohne zwingende Begleitfahrten vor der Prüfung). Beide Modelle fördern aber das Üben in Begleitung und tragen damit zur Verkehrssicherheit bei.

Hinsichtlich der **EU-weiten Anerkennung**³³ ist festzuhalten, dass beim EU-Modell jedenfalls der Code 98.02 in den Führerschein einzutragen ist und damit in der gesamten EU mit Begleitperson gefahren werden kann – vorausgesetzt, die Begleitperson erfüllt die Anforderungen des jeweiligen Mitgliedstaats. Absolventen der traditionellen L17-Ausbildung müssen in Österreich unterscheidbar bleiben – weil sie unbegleitet fahren dürfen –, müssen aber aus Gründen der Gleichbehandlung ebenfalls in allen EU-Mitgliedstaaten (zumindest) mit Begleitperson fahren dürfen. Als Lösung wäre zB die Eintragung eines nationalen Codes zusätzlich zu Code 98.02 denkbar.

Hinsichtlich der Klassen **C1, C1E und C** ist zu überlegen, ob und unter welchen Bedingungen ein Führerscheinerwerb bereits ab 17 in Österreich ermöglicht werden soll. Zu beachten ist, dass im Rahmen einer Lehre zum Berufskraftfahrer begleitetes Fahren ab 17 mit Lkw bereits jetzt zulässig ist (sog Lehrfahrten iSd § 122a KFG); der Führerschein wird hier aber erst mit 18 ausgestellt.

Merkmal/Aspekt	L17 (Österreich)	Begleitetes Fahren mit 17 (EU-Modell)
Mindestalter für Fahrprüfung	17 Jahre	17 Jahre
Fahren vor 18 – allein oder begleitet?	nach Prüfung: allein fahren erlaubt	bis 18 Jahre: nur begleitet fahren erlaubt
Voraussetzungen vor Prüfung	3000 km Übungsfahrt mit Begleitung + Fahrschulung	je nach nationaler Umsetzung
Voraussetzungen für Begleitpersonen	7 Jahre Klasse B, Lenken von Klasse-B-Fahrzeugen und keine schweren Delikte während der letzten 3 Jahre, max 0,1 Promille, Naheverhältnis zum Bewerber, namentliche Erwähnung im Bewilligungsbescheid	mind 24 Jahre alt, 5 Jahre Klasse B, kein Lenkberechtigungsentzug innerhalb der letzten 5 Jahre, Einhaltung der Vorschriften über Alkohol- und Drogeneinfluss, weitere Voraussetzungen fakultativ

Tabelle 2: Klasse B: Gegenüberstellung L 17 (Österreich) und Begleitetes Fahren mit 17 (EU-Modell)

²⁷ § 48a dFv. Vgl dazu <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/fahranfaengerinnen-und-begleitetes-fahren-ab-17.html> (abgefragt am 24. 11. 2025).

²⁸ Vgl dazu <https://swov.nl/en/fact-sheet/driver-training-and-driving-tests> (abgefragt am 25. 11. 2025); <https://teamalert.nl/voor-jongeren/2todrive/> (abgefragt am 25. 11. 2025).

²⁹ European Transport Safety Council, Reducing Casualties involving young drivers and riders in Europe (2016) 24, https://etsc.eu/wpcontent/uploads/2017_01_26_young_drivers_report.pdf (abgefragt am 25. 11. 2025).

³⁰ Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B BGBl II 1999/54.

³¹ Zu den Voraussetzungen für Begleitpersonen s § 19 Abs 2 FSG-VBV iVm § 122 KFG.

³² Zu den positiven Effekten s Winkelbauer, Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B, ZVR 2004/32.

³³ Bis dato mit österr L17-Führerschein in den meisten anderen EU-Staaten kein Fahren möglich.

5. EU-weite Probezeit für Fahranfänger

Für Fahranfänger führt die 4. FS-RL eine europaweit verpflichtende Probezeit ein, deren Dauer **mind zwei Jahre** betragen muss (Art 18). Damit greift sie eine Maßnahme auf, die bereits in den meisten Mitgliedstaaten einschließlich **Österreich** – wenn auch unterschiedlich geregelt – existiert,³⁴ und legt unionsweite **Mindestvorgaben** fest.

Erstmals gilt EU-weit eine verpflichtende Probezeit mit einheitlichen Mindeststandards.

Die Regeln über Beginn und Anwendung auf unterschiedliche Klassen gleichen den in Österreich gem § 4 FSG geltenden Regelungen. Die Probezeit ist mit **Code 98.01** im Führerschein zu vermerken.

Für Fahranfänger in der Probezeit müssen Mitgliedstaaten zumindest folgende Maßnahmen treffen (weitere Vorschriften sind zulässig):

- ▶ **Alkohol:** strengere Vorschriften (dh ein strengeres Alkohollimit) und/oder strengere Sanktionen, die wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sind;
- ▶ **Drogen:** Maßnahmen, um das Fahren unter Drogeneinfluss einzudämmen;
- ▶ **Gurt und Kindersitz:** Maßnahmen, um Verstöße gegen die Gurt- und Kindersitzpflicht einzudämmen.

Als mögliche Sanktionen führt die RL in ErwGr 53 ausdrücklich spezielle Schulungen für Fahranfänger – wie sie in Österreich in Form der Nachschulung gem § 4 Abs 3 FSG bereits existieren – und den Entzug der Lenkberechtigung an; spezielle Maßnahmen für Drogen, Gurt und Kindersitz können auch in gezielten Durchsetzungsmaßnahmen oder Kampagnen bestehen. Nach ErwGr 54 sind zudem **allgemeine Null-Toleranz-Regelungen bei Alkohol und Drogen** ausdrücklich erwünscht; empfohlen werden ein Alkohollimit, das nur unbeabsichtigte Alkoholaufnahme berücksichtigt (zB 0,1‰ wie für bestimmte Fahrergruppen in Österreich), sowie ein Verbot des Fahrens bei Drogenkonsum, unabhängig von der tatsächlichen Beeinträchtigung.

Für **Österreich** bedeutet die neue Bestimmung der RL, dass die dreijährige Probezeit und die damit verbundenen strengeren Regeln für Probeführerscheinbesitzer gem § 4 FSG beibehalten werden können und die Anforderungen der RL hinsichtlich strengerer Vorschriften für alkoholisiertes Fahren bereits erfüllt sind. Zusätzlich ist zu überlegen, welche Maßnahmen zur Eindämmung des Fahrens unter Drogeneinflusses unter Fahranfängern und der Nichteinhaltung der Gurt- und Kindersitzpflicht zu treffen sind. Überdies ist die Probezeit in Zukunft von Beginn an – und nicht erst bei Verlängerung – mittels Code 98.01 in den Führerschein einzutragen.

G. Maßnahmen gegen Führerscheintourismus und Einführung eines EU-weiten Fahrberechtigungsverlusts (driving disqualification)

1. Hintergrund und Problemstellung

Verkehrsdelikte entfalten im Binnenmarkt grenzüberschreitende Relevanz, doch ohne wirksame Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bleibt ein **Verlust des Führerscheins häufig territorial begrenzt**.

Die neuen unionsrechtlichen Vorgaben sollen einen gemeinsamen Rahmen schaffen, um **Lenkberechtigungsverluste unionsweit wirksam durchzusetzen**, und ergänzen dabei die bestehenden Instrumente zur grenzüberschreitenden Verfolgung von

Verkehrsdelikten.³⁵ Im Folgenden werden **zwei Konstellationen** erörtert, bei denen die Regeln der 4. FS-RL wesentliche Neuerungen bringen:

- ▶ **Führerscheintourismus:** Verlust des Führerscheins im Ausstellungs- bzw Wohnsitzstaat und Neuerwerb des Führerscheins im Ausland nach Wohnsitzwechsel;
- ▶ Verlust des Führerscheins aufgrund eines Delikts in einem anderen Staat als dem Ausstellungs- oder Wohnsitzstaat.

2. Führerscheintourismus: Umgehung der Entziehung durch Neuerwerb des Führerscheins im Ausland nach Wohnsitzwechsel

Lenkern, denen die **Lenkberechtigung aufgrund eines Delikts im Ausstellungs- oder Wohnsitzstaat entzogen** wurde und denen für die Wiedererlangung der Lenkberechtigung bestimmte Maßnahmen auferlegt wurden – in Österreich insb eine verkehrspsychologische Untersuchung (VPU), in Deutschland eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) –, gelingt es bislang häufig, diese Voraussetzungen zu umgehen, indem sie nach einem Wohnsitzwechsel einen **Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat** erwerben. Nach der Rsp des EuGH³⁶ darf die Anerkennung eines solchen Führerscheins nur dann verweigert werden, wenn der führerscheinrechtliche **Wohnsitz** (Art 12 der 3. FS-RL; Art 20 der 4. FS-RL; vgl auch § 5 Abs 2 FSG) zum Zeitpunkt der Ausstellung des neuen Führerscheins nicht im Ausstellungsstaat lag und dies anhand unbestreitbarer Informationen des Ausstellungsmitgliedstaats feststeht oder wenn der Führerschein während der Entziehungsdauer bzw „**Sperrfrist**“ (bzw Dauer eines sonstigen von einem Mitgliedstaat angeordneten Fahrberechtigungsverlusts) ausgestellt wurde.³⁷ Die Nichterfüllung sonstiger Auflagen zur Wiedererlangung (MPU etc) stellt hingegen bislang keinen Anerkennungsverweigerungsgrund dar. Die 4. FS-RL sieht nun Regelungen vor, die diesen Führerscheintourismus künftig unterbinden sollen (Art 16):

- ▶ Wie bisher ist die **Neuausstellung eines Führerscheins zu verweigern**, wenn dieser während der „Sperrfrist“ ausgestellt wurde. Dennoch ausgestellte Führerscheine werden vom Mitgliedstaat, der den Fahrberechtigungsverlust angeordnet hat, **nicht anerkannt** (Art 16 Abs 1 und 2).
- ▶ Neu ist, dass ein Führerschein **so lange als entzogen** (bzw je nach anwendbarem nationalem Recht als aufgehoben, ausgesetzt oder eingeschränkt) gilt, bis die **aufgelegten Bedingungen** für die Wiedererlangung bzw Neubeantragung des Führerscheins **erfüllt** sind (Art 16 Abs 3). Damit knüpft die neue RL nicht mehr nur an die zeitliche Sperrfrist an, sondern an die materielle Erfüllung von Bedingungen. Diese Bedingungen

³⁴ Helman/Vlakveld/Fildes/Oxley/Fernández-Molina/Weekley, Study on driver training, testing and medical fitness (2017) 48, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/446103> (abgefragt am 26. 11. 2025).

³⁵ Vgl CBE-RL (EU) 2015/413 des EP und des Rates v 11. 3. 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, ABl L 2015/68 idF RL (EU) 2024/3237 des EP und des Rates v 19. 12. 2024 zur Änderung der RL (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, ABl L 2024/3237; Rahmenbeschlüsse 2005/214/JI des Rates v 24. 2. 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen, ABl L 76 v 22. 3. 2005, 16 sowie 2008/947/JI des Rates v 27. 11. 2008 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung auf Urteile und Bewährungsentscheidungen im Hinblick auf die Überwachung von Bewährungsmaßnahmen und alternativen Sanktionen, ABl L 337, 102.

³⁶ Vgl insb EuGH C-419/10, Hofmann/Freistaat Bayern, ECLI:EU:C:2012:240.

³⁷ Vgl dazu auch § 30 Abs 2 FSG.

gen müssen allerdings verhältnismäßig und für Inhaber von Führerscheinen aus anderen Mitgliedstaaten nicht diskriminierend sein. Sie dürfen für sich allein auch nicht dazu führen, dass die Ausstellung eines Führerscheins oder die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins auf unbestimmte Zeit verweigert wird.

Art 16 Abs 3 lässt zusätzlich zur Entziehung angeordnete Maßnahmen des Ausstellungsstaats trotz Wohnsitzwechsels fortgelten.

- Auch eine **Entziehung auf unbestimmte Zeit ohne Möglichkeit zur Wiedererlangung** des Führerscheins ist aufgrund des Verhaltens oder der gesundheitlichen Eignung möglich (Art 16 Abs 4). In diesem Fall können jedoch andere Mitgliedstaaten trotzdem einen Führerschein ausstellen, der aber im Mitgliedstaat, der den Führerschein auf unbestimmte Zeit entzogen hat, nicht anerkannt werden muss.

3. EU-weiter Fahrberechtigungsverlust (RL [EU] 2025/2206)

Im Folgenden geht es um die Frage, wie der Ausstellungsstaat mit einer in einem anderen Mitgliedstaat (Deliktsstaat) verhängten Entziehung, Aussetzung oder Einschränkung der Lenkberechtigung umzugehen hat.

a) Ausgangslage

Personen, die ihren Wohnsitz nicht in Österreich haben und deren Führerschein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, kann derzeit die Lenkberechtigung nicht entzogen werden. Wenn solche Personen ein Delikt begehen, das eigentlich zur Entziehung der Lenkberechtigung führen würde, wird ihnen stattdessen das **Recht aberkannt, von ihrer Lenkberechtigung Gebrauch zu machen**. Der Führerschein wird bis zum Ablauf der festgesetzten Frist oder bis zur Ausreise zurückbehalten, der Ausstellungsstaat wird nach Möglichkeit über die Maßnahme informiert (§ 30 Abs 1 FSG). Im Gegensatz zur Entziehung eines österr Führerscheins hat die Aberkennung nach der aktuellen Rechtslage **nur nationale Wirkung**, dh ohne Tätigwerden des Ausstellungsstaats gilt der Führerschein in allen anderen Mitgliedstaaten weiterhin.

b) Ziel der RL und Begrifflichkeiten

In Zukunft sollen ein Verlust der Lenkberechtigung und etwaige begleitende Maßnahmen (wie nach § 24 Abs 3 FSG) aufgrund **bestimmter die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Delikte** gem Art 2 Z 23 gegenüber Lenkern mit Führerscheinen aus anderen Mitgliedstaaten EU-weite Wirkung haben; dh solche Verstöße sollen unabhängig vom Begehungsort Folgen für die Lenkberechtigung nach sich ziehen.

Mit der RL soll ein Verlust der Lenkberechtigung EU-weit Wirkung entfalten, egal, wo das Delikt begangen wurde.

Dazu wurde die **RL (EU) 2025/2206 in Bezug auf bestimmte Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust** erlassen. Diese RL wurde zwar parallel zur 4. FS-RL verabschiedet, ist aber keine eigenständige RL, sondern eine Änderung der FS-RL. Der im Titel verwendete Begriff „**Fahrberechtigungsverlust**“ (driving disqualification) ist ein Überbegriff für alle nationalen Rechtsinstitute, die dazu führen, dass ein Führerscheinbesitzer

nicht mehr oder nur mit Einschränkungen ein Kfz lenken darf. Um Unterschieden in nationalen Rechtsinstituten Rechnung zu tragen, fügt die RL in **Art 2 FS-RL umfassende Definitionen** ein, die sich von den in Österreich verwendeten Begrifflichkeiten unterscheiden. Bedeutend sind vor allem die Unterscheidung zwischen „Entziehung“, „Aussetzung“ und „Einschränkung“ der Fahrerlaubnis (Lenkberechtigung) sowie die „ergänzenden Bedingungen“:

- **„Entziehung“** (withdrawal) ist im Wesentlichen die Aberkennung des Rechts zu fahren, dh der Widerruf³⁸ der Lenkberechtigung, die neu erworben werden muss.
- **„Aussetzung“** (suspension) ist die vorübergehende Beschränkung der Lenkberechtigung für einen bestimmten Zeitraum, ggf bis zur Erfüllung ergänzender Bedingungen.
- **„Einschränkung“** (restriction) ist die tw Beschränkung der Gültigkeit der Lenkberechtigung für einen bestimmten Zeitraum und/oder bis zur Erfüllung ergänzender Bedingungen.
- **Ergänzende Bedingungen** (complementary conditions) bezeichnet Bedingungen, die – abgesehen vom Ablauf eines bestimmten Zeitraums – für die Wiedererlangung des Führerscheins zu erfüllen sind.

Die RL trägt damit dem deutschen System Rechnung, das strikt zwischen der Entziehung, mit der die Fahrerlaubnis erlischt, und dem (vorübergehenden) Fahrverbot unterscheidet, und knüpft an diese Begrifflichkeiten unterschiedliche Folgen, insb hinsichtlich der Berücksichtigung von ergänzenden Bedingungen.³⁹

Für **Österreich** wird nun zu beurteilen und damit auch exakter im FSG zu verankern sein, wann eine „**Entziehung**“ iS der RL vorliegt (nach derzeitiger Rechtslage erlischt die Lenkberechtigung gem § 27 FSG erst nach 18 Monaten Entziehungsdauer) und wann es sich nur um eine „**Aussetzung**“ iS der RL handelt.⁴⁰ Diese Abgrenzung ist deshalb zentral, weil ergänzende Bedingungen – etwa amtsärztliche oder verkehrspsychologische Untersuchungen – nur bei einer Entziehung gem Art 15d Abs 1 auch vom Ausstellungsstaat zu berücksichtigen sind, während sie bei einer bloßen Aussetzung nach Art 15d Abs 2 folgenlos bleiben.⁴¹

c) Pflichten des Delikts- und des Ausstellungsmitgliedstaats

Bei Begehung von Delikten in einem Mitgliedstaat, in dem weder der Führerschein ausgestellt wurde noch der Wohnsitz liegt, ist nach der RL zukünftig wie folgt vorzugehen: Der **Deliktsmitgliedstaat** muss dem **Ausstellungsmitgliedstaat** die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust unverzüglich **mitteilen**. Dafür gelten folgende Voraussetzungen (Art 15a Abs 1):

- Vorliegen eines von der RL erfassten **Delikts: Trunkenheit im Straßenverkehr, Fahren unter Drogeneinfluss, Geschwindigkeitsübertretungen** (fakultativ einschränkbar auf Überschreitungen von mehr als 50 km/h)⁴² oder **Verkehrsverstöße, die zu einer schweren Körperverletzung oder zum Tod einer anderen Person führen;**
- **Rechtskraft** der Entscheidung;

³⁸ Vgl dazu auch den englischen Text der RL: „Withdrawal“ (Entziehung) wird als „revocation of the right to drive“ definiert.

³⁹ Siehe unten unter c).

⁴⁰ Vor Inkrafttreten des FSG wurde bis 1997 noch zwischen der endgültigen und der vorübergehenden Entziehung in den §§ 73 und 74 KFG unterschieden; erstere führte unabhängig von der Dauer der Entziehung zum Erlöschen der Lenkberechtigung.

⁴¹ Dazu unten unter c).

⁴² Art 15e Abs 2 lit b.

- ▶ bestimmte, festgesetzte **Dauer** des Fahrberechtigungsverlusts von mind drei Monaten;
- ▶ **verbleibende Dauer der Entziehung** zum Zeitpunkt der Mitteilung von mehr als einem Monat;
- ▶ **Identifikation** der betroffenen Person als Lenker.

Die Mitteilung erfolgt in Form einer **Standardbescheinigung**, deren Format und genauer Inhalt von der Kommission noch festzulegen ist und die **über das EU-Führerscheinnetz** übermittelt wird (Art 15a Abs 3 iVm Art 22 Abs 3a).

Der **Ausstellungsmitgliedstaat** ist sodann verpflichtet, die **mitgeteilte Entscheidung** über den Fahrberechtigungsverlust unverzüglich, jedenfalls innerhalb der national für eine solche Entscheidung vorgesehenen Fristen, **umzusetzen**.⁴³ Dabei wird zwischen „Entziehung“ und „Aussetzung“ unterschieden:

- ▶ Bei einer **Entziehung** (Art 15d Abs 1)
 - ▷ ist primär der Führerschein zu entziehen (iS der Begrifflichkeiten der RL). Sieht der Ausstellungsmitgliedstaat jedoch für den konkreten Fall keine Entziehung vor, so ist die Lenkberechtigung für den Zeitraum, der für das entsprechende Delikt im nationalen Recht des Ausstellungsmitgliedstaats vorgesehen ist, auszusetzen.
 - ▷ Zusätzlich ist in solchen Fällen die Tauglichkeit oder Befähigung des Lenkers zu beurteilen, und es sind alle nach dieser Beurteilung für angemessen erachteten Maßnahmen zu ergreifen. Ergänzende Bedingungen, soweit mit nationalem Recht vereinbar und bereits im Deliktsmitgliedstaat erfüllt, sind mitzubetrachten.
- ▶ Bei einer **Aussetzung** oder **Einschränkung** (Art 15d Abs 2)
 - ▷ ist der Führerschein im Ausstellungsmitgliedstaat aussetzen bzw einzuschränken, und zwar entweder für die in der Entscheidung des Deliktsmitgliedstaats festgesetzte Dauer oder für die im Ausstellungsmitgliedstaat vorgesehene Dauer, je nachdem, welche kürzer ist.
 - ▷ Ergänzende Bedingungen, die vom Deliktsmitgliedstaat festgelegt wurden, sind hier nicht zu berücksichtigen. Der Ausstellungsmitgliedstaat kann aber dennoch jedenfalls die Eignung des Führerscheininhabers nach seinem nationalen Recht prüfen (Art 15d Abs 6).

Der **Deliktsmitgliedstaat** kann die **Anerkennung** eines (wieder-) erlangten Führerscheins für die Dauer einer im Deliktsmitgliedstaat geltenden Frist, während derer die (Wieder-)Erlangung ver-

boten ist, **verweigern** (Art 15 Abs 5), er kann den Fahrberechtigungsverlust in seinem Hoheitsgebiet für dessen gesamte Dauer gemäß seinem nationalen Recht durchsetzen. Hat der Deliktsmitgliedstaat für die Wiedererlangung **Bedingungen** festgesetzt, kann er die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust so lange anwenden, bis diese Bedingungen erfüllt sind oder bis der Ausstellungsmitgliedstaat feststellt, dass die Person die im Ausstellungsmitgliedstaat geltenden Bedingungen erfüllt.

H. Zusammenfassung

Die 4. FS-RL schärft das Führerscheinnetz deutlich als **Instrument der Verkehrssicherheit** und führt zahlreiche Maßnahmen ein, um die Ziele der Union zur Reduktion der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten zu erreichen. Dazu zählen insb begleitetes Fahren nach Führerscheinerwerb, eine unionsweit verpflichtende Probezeit, die systematische Verankerung weiterer sicherheitsrelevanter Themen in der Prüfung sowie eine laufende Überprüfung der gesundheitlichen Eignung. Zugleich stärkt die RL deutlich die **Digitalisierung** – vom digitalen Führerschein als vollwertigem Pendant zur Kartenform über die Einbindung moderner Fahrerassistenzsysteme und automatisierter Technologien in die Prüfung bis hin zur Aufwertung des EU-Führerscheinnetzes RESPER.

Die Veröffentlichung der RL ist zugleich der Startschuss für die Überlegungen, wie die RL in Österreich umgesetzt werden soll. Dazu ist eine umfassende und breite Diskussion unter Experten und Stakeholdern notwendig, die im Lichte nationaler Ziele vor allem in den Bereichen Verwaltungsvereinfachung, Digitalisierung und Verkehrssicherheit erfolgen muss, um diese bedeutende Reform des österr Führerscheinnetzes bestmöglich zu gestalten.

Abschließend soll die Tabelle 3 einen Überblick über die maßgeblichen Änderungen der 4. FS-RL geben:

⁴³ Die RL sieht mehrere Ausnahmen vor, bei deren Vorliegen der Ausstellungsmitgliedstaat keine Maßnahmen ergreifen darf bzw muss (Art 15e). Nicht erforderlich ist die Umsetzung des Fahrberechtigungsverlusts bspw wenn das entsprechende Delikt im Ausstellungsmitgliedstaat nicht zu einem Fahrberechtigungsverlust führen würde.

	3. EU-Führerschein-Richtlinie	4. EU-Führerschein-Richtlinie
Führerscheindokument	Plastikkarte, fakultativ mit Mikrochip spätester Umtausch: 2033	Plastikkarte, fakultativ mit Mikrochip oder QR-Code spätester Umtausch: 2033 digitaler Führerschein als Standardformat
Gültigkeitsdauer der Führerscheine	Führerscheine sind befristet: A- und B-Klassen: 10 Jahre, fakultativ: 15 Jahre C- und D-Klassen: 5 Jahre	neue Standardbefristungen: A- und B-Klassen: 15 Jahre, fakultativ: 10 Jahre andere Klassen: wie bisher
Sonderregeln für ältere Lenker	fakultativ kürzere Befristung ab 50	fakultativ kürzere Befristung ab 65
Umfang der Führerscheinklasse B	max 3.500 kg	höheres Gewicht bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, Einsatzfahrzeugen und Wohnmobilen möglich, tw mit Schulung/Prüfung
Lenken von A1-Fahrzeugen mit Klasse B	nur national zulässig (Code 111)	kann im Ausland anerkannt werden (Code 60.02)

	3. EU-Führerschein-Richtlinie	4. EU-Führerschein-Richtlinie
Prüfung der gesundheitlichen Eignung bei Erstaussstellung	AM fakultativ Gruppe 1 (A1/A2/A/B): ärztliche Untersuchung bei Verdacht auf Mängel; zwingende Untersuchung der Sehschärfe Gruppe 2 (C1/C/D1/D): ärztliche Untersuchung	AM fakultativ Gruppe 1 (A/A1/A2/B): zwingende Untersuchung des Sehvermögens, darüber hinaus ärztliche Untersuchung oder Selbsteinschätzungsformular Gruppe 2 (C1/C/D1/D): ärztliche Untersuchung
Prüfung der gesundheitlichen Eignung bei Erneuerung	Gruppe 2 (C1/C/D1/D): ärztliche Untersuchung	Gruppe 1 (A/A1/A2/B): ärztliche Untersuchung oder Selbsteinschätzungsformular und/oder Einführung eines nationalen Überprüfungssystems Gruppe 2 (C1/C/D1/D): wie bisher
Führerscheinerwerb mit 17 für die Klassen B, C1, C1E und C	B: generelle Absenkung des Mindestalters auf 17 möglich C1, C1E, C: nicht möglich	B: Führerscheinerwerb mit 17 möglich mit anschließendem begleitetem Fahren; generelle Absenkung des Mindestalters auf 17 weiterhin möglich (ebenso nationale Modelle wie österr L17 weiterhin zulässig) C1, C1E, C: begleitetes Fahren ab 17 mit C95 ⁴⁴ (fakultativ)
Probezeit für Fahranfänger	–	unionsweit mind 2 Jahre
Umtausch von Führerscheinen aus Drittstaaten	keine EU-weite Anerkennung	EU-weite Anerkennung bei Drittländern, die von der Kommission festgelegt wurden
Führerscheintourismus (Neuerwerb des Führerscheins im Ausland nach Wohnsitzwechsel)	zwingende Anerkennung von im Ausland ausgestellten Führerscheinen, wenn Wohnsitz zum Zeitpunkt der Ausstellung im Ausland und Sperrfrist abgelaufen; keine Berücksichtigung von im ursprünglichen Ausstellungsstaat auferlegten Bedingungen	keine Anerkennung von im Ausland ausgestellten Führerscheinen, wenn im ursprünglichen Ausstellungsstaat auferlegte Bedingungen nicht erfüllt sind
Fahrberechtigungsverlust im Deliktsstaat, der nicht Ausstellungs- oder Wohnsitzstaat ist	nur nationale Wirkung	Umsetzung der Entscheidung des Deliktsstaats im Ausstellungsstaat durch vergleichbare Maßnahmen

Tabelle 3: Überblick über wesentliche Änderungen durch die 4. FS-RL

Plus**ÜBER DIE AUTORINNEN**

Claudia Riccabona-Zecha und Birgit Salamon sind auch Mitautorinnen von *Kaltenegger/Koller/Vergeiner* (Hrsg), *Die österreichische Straßenverkehrsordnung – Kommentar zur StVO*, Loseblatt (44. Lfg 2022 – 50. Lfg 2026).

Kontaktadresse: KFV, Schleiergasse 18, 1100 Wien

E-Mail: claudia.riccabona-zecha@kfv.at, birgit.salamon@kfv.at

Internet: www.kfv.at

VON DENSELBEIN AUTORINNEN ERSCIENEN (AUSWAHL)

- *Riccabona-Zecha/Atasayar*, Die Lizenz zum Testen – Ein neuer Ansatz für das Bewilligen von Testfahrten von Fahrzeugen mit automatisierten Systemen auf Österreichs Straßen, ZVR 2023/119;
- *Atasayar/Deublein/Riccabona-Zecha/Schneider*, Wie zuverlässig schützen Notbremsassistenten ungeschützte Verkehrsteilnehmer? ZVR 2022/120;
- *Salamon/Kaltenegger/Furian*, Europäische Verkehrspolitik bis 2020. Ein Ausblick auf die Themen und Aktivitäten der EU, ZVR 2016/213;

- *Knowles/Schneider/Salamon/Erler*, Die Ausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand, ZVR 2016/61;
- *Konzett/Riccabona-Zecha*, Fahrerassistenzsysteme, Unfalldaten-speicher & eCall – Datenfluss im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit und Schutz der Privatsphäre, ZVR 2015/56;
- *Riccabona-Zecha/Salamon*, Das Leitlinienhandbuch für die gesundheitliche Eignung von Kraftfahrzeuglenkern, DAG 2014/3;
- *Salamon/Block*, Reform der Motorradausbildung, ZVR 2013/67;
- *Salamon*, Die Führerschein-Nachschulung, ZVR 2011/43;
- *Riccabona-Zecha/Vergeiner*, Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkberechtigung, ZVR 2010/52;
- *Riccabona-Zecha*, (Not) fit to drive? ZVR 2007/117;
- *Riccabona-Zecha*, Die „Führerschein-Familie“, Teil IV: Bereich Luftfahrt – Der Pilotenschein, ZVR 2006, 270;
- *Riccabona-Zecha*, Einleitung zur ZVR-Serie: Die „Führerschein-Familie“, ZVR 2005, 320.

⁴⁴ Fahrerqualifizierungsnachweis nach der BerufskraftfahrerRL (EU) 2022/2561.