



An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abteilung ST 4 – Rechtsbereich  
Kraftfahrzeugwesen u.  
Fahrzeugtechnik  
Stubenring 1  
1011 Wien

Wien, am 19. November 2004/Ric/TS

R:\Verkehr\RI\Stellungnahmen\2004\NEUStellungnahme7FSG-Novelle\_191104.doc

**GZ. BMVIT-170.706/0002-II/ST4/2004**

**Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Führerscheinggesetz geändert wird (7. FSG-Novelle)**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und erlaubt sich zum vorgelegten Entwurf Folgendes anzumerken:

I) ZUM VORMERKSYSTEM:

### **1. Allgemeines**

Ein Vormerkssystem für Risikolenker gibt es – in der einen oder anderen Weise – bereits in den meisten EU-Staaten. Es handelt sich um eine langjährige Forderung des KfV zur Erfassung bedrohlicher Lenkerkarrieren und Ermöglichung einer darauf angemessenen Reaktion. Das **KfV begrüßt** daher jeden **Vorschlag, der in dieser Form zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen will**.

Prinzipiell ist festzuhalten, dass der vorliegende Entwurf **einen wesentlichen Fortschritt zum Erstentwurf** eines Vormerksystems vom Anfang dieses Jahres darstellt (differenzierterer Deliktekatalog, überschaubareres „Punkte“-System usw.).

**Begrüßt** werden:

- die Möglichkeit der Anordnung von besonderen Maßnahmen neben Geldstrafen und Entzug der Lenkberechtigung;
- die Aufnahme von Alkohol- und Schutzwegdelikten in den Vormerkkatalog;
- die Normierung der Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes als Entzugs- und Vormerkdelikt.

**Bedenken** bestehen insbesondere gegen folgende Punkte des vorliegenden Entwurfes:

- Bestimmte unfallträchtige Delikte scheinen im Vormerkkatalog nicht auf, nämlich Geschwindigkeitsüberschreitungen als Unfallursache Nr. 1, aber auch Telefonieren beim Autofahren oder Nichtverwendung der Sicherheitsgurte.
- Bei einer Häufung von Vormerk- und Entzugsdelikten werden massive Geschwindigkeitsübertretungen (um mehr als 40 bzw. 50 km/h) bevorzugt behandelt, da diese von der Zuzählregel ausgenommen sind. Somit ist keine Verlängerung der Entziehungszeit möglich.
- Für die Behörde sind keine Kriterien für die Auswahl der besonderen Maßnahme (unterschiedlicher Zeit- und Kostenaufwand!) im Einzelfall vorgegeben.
- Theoriekurse sind als besondere Maßnahme nicht vorgesehen.
- Der Effekt auf unbelehrbare Rückfalltäter ist nicht ausreichend ausgeprägt, da Regelungen für mehr als 3 Vormerkungen fehlen (beginnt grundsätzlich wieder bei 0).
- Ein Beobachtungszeitraum von 2 Jahren erscheint im Hinblick auf die Überwachungsfrequenz sehr kurz.
- Bei erstmaliger Begehung des Delikts „Inbetriebnahme mit offensichtlichen technischen Mängeln“ ist – im Gegensatz zur aktuellen Rechtslage – keine Entziehung der Lenkberechtigung mehr vorgesehen.
- Personen mit nicht-österreichischem Hauptwohnsitz sind in das Vormerksystem nicht einbezogen.

## 2. Zu den einzelnen Bestimmungen im Detail

### **Zu Z 3:**

§ 7 Abs 3 Z 3 FSG (Nichteinhalten des zeitlichen Sicherheitsabstandes unter 0,2 Sekunden gilt als bestimmte Tatsache):

Die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes ist eine der häufigsten Unfallursachen. So ist jeder zweite Autobahn-Unfall ein Auffahrunfall. Pro Tag verunglücken 40 Menschen mit schweren oder sogar tödlichen Verletzungen. Auch das Drängeln auf Autobahnen ist ein häufig unterschätztes Problem.

Es ist daher **zu begrüßen**, dass das **Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes von weniger als 0,2 Sekunden** als bestimmte Tatsache und damit **als Entziehungstatbestand** zu gelten hat. Bisher war es in der Praxis nur schwer möglich, in solchen Fällen ein Entzugsverfahren einzuleiten.

Streichung des § 7 Abs 3 Z 5 FSG (Inbetriebnahme eines Kfz mit offensichtlichen technischen Mängeln gilt nicht mehr als bestimmte Tatsache und ist daher kein Entzugsdelikt mehr; wird Vormerkdelikt):

Die Inbetriebnahme eines Kfz mit offensichtlichen technischen Mängeln stellt aus verkehrspsychologischer Sicht ein besonders gravierendes Delikt dar, weil es als

"Vorsatzdelikt" gewertet werden muss. Der Lenker nimmt in aller Regel das Kfz in vollem Bewusstsein einer Normverletzung in Betrieb. Die Entscheidung für das Fehlverhalten liegt schon vor der Fahrt und beinhaltet auch ein hohes Gewöhnungspotenzial (jede Fahrt mit diesem Fahrzeug ist ja eine Normverletzung). Die Problematik dieser Lenkergruppe zeigt auch eine Spezialauswertung des deutschen Verkehrszentralregisters (Barthelmess, 1990), wonach Lenker, die sich nicht um den Zustand ihres Fahrzeugs kümmern, besonders häufig mit einer Vielzahl anderer Eintragungen belastet sind. Sie sind es offenbar gewöhnt, sich über Verkehrsregeln hinwegzusetzen und stellen damit einen Prototyp eines Hochrisikolenkers dar.

→ Daher sollte die **Entziehung der Lenkberechtigung bereits bei erstmaliger Begehung** des Delikts „Inbetriebnahme mit offensichtlichen technischen Mängeln“ **bestehen bleiben**.

### Zu Z 7:

§ 16 Abs 8 Z 9 FSG (Löschung der aus den Vormerkungen und besonderen Maßnahmen erfolgten Eintragungen mit Tilgung der Strafe):

Gesetzt den Fall, ein Lenker begeht 3 Vormerkdelikte innerhalb eines Jahres, dann ist er nach Entziehung der Lenkberechtigung wieder „frei“, und bei Begehung des nächsten Vormerkdeliktes erhält er wieder eine 1. Vormerkung. Eine Regelung für mehr als 3 Vormerkungen (innerhalb von 2 Jahren) scheint es nicht zu geben.

→ Das **KfV bezweifelt**, ob eine solche Regelung auch **gegen unbelehrbare Rückfalltäter** wirkt und **ersucht die Lösungsproblematik näher zu erläutern** oder **nochmals zu überdenken**.

→ Das **KfV empfiehlt** die **Berücksichtigung auch bei mehr als 3 Vormerkungen**, um die Nachhaltigkeit des Systems ausreichend zu gewährleisten. Bei 4 oder mehr Vormerkungen sollte eine Entziehung von mehr als 18 Monaten vorgesehen werden. In diesen Fällen kommt es damit zum Erlöschen der Lenkberechtigung, und ein neuer Führerscheinwerb ist nötig.

→ Für das **KfV** wäre insgesamt eine **Ausdehnung des Beobachtungszeitraumes auf mindestens 3 Jahre** (statt der gem § 30a Abs 4 vorgesehenen 2 Jahre) jedenfalls **wünschenswert** – auch im Hinblick auf die Überwachungsfrequenz!

### Zu Z 13:

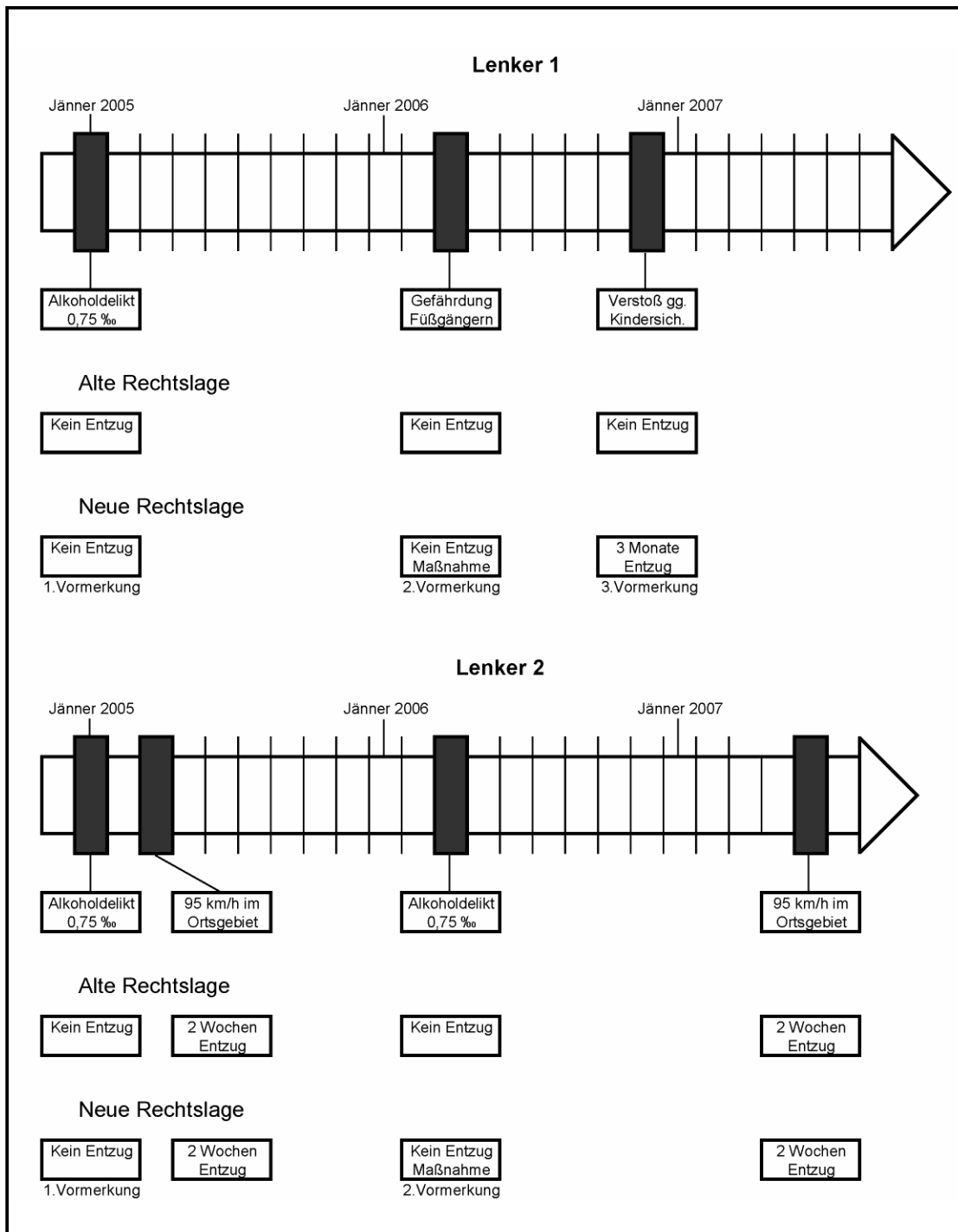
§ 25 Abs 3 FSG (Begehung eines „normalen“ Entzugsdelikt und Vormerkung[en] bereits vorhanden → normaler Entzug + 1 Monat pro Vormerkung; ausgenommen hohe Geschwindigkeitsübertretungen)

Das **KfV begrüßt** die nunmehr bereits im Gesetz vorgegebene **verlängerte Entziehungsdauer bei wiederholten Verkehrssünden**.

Das **KfV bedauert** jedoch, dass **Geschwindigkeitsübertretungen über 40 km/h im Ortsgebiet bzw. über 50 km/h im Freiland** von dieser Regelung **ausgenommen** werden.

1. Bsp.: Verfügt ein Lenker über zwei Vormerkungen und begeht er innerhalb von 2 Jahren nun ein reines Entzugsdelikt (z.B. unterlassene Hilfeleistung bei selbst verschuldetem Verkehrsunfall), so wird ihm der Führerschein für mindestens 3 + 2 Monate entzogen. Begeht ein Lenker jedoch als 3. Verstoß ein Delikt gemäß § 7 Abs 3 Z 4 (z.B. 95 km/h im Ortsgebiet), so wird ihm dafür nur für zwei Wochen der Führerschein entzogen, ohne dass die zusätzlichen Monate für die Vormerkung zum Tragen kämen.

2. Bsp.:



Auch dieses Bsp. (siehe obige Grafik) zeigt anhand zweier Lenkerkarrieren die Ungereimtheiten des geplanten Systems auf: Ein Lenker mit einer Anhäufung von verschiedenen Vormerkdelikten (Lenker 1) wird deutlich höher bestraft (besondere Maßnahme, 3 Monate Führerscheinentzug) als ein Lenker, der ähnliche Delikte in einem vergleichbaren Zeitraum begeht (Lenker 2). Die Kombination von Alkoholdelikten und zu schnellem Fahren fällt aus dem Raster und wird im Vergleich zur alten Gesetzeslage auch kaum härter bestraft – nur durch eine einmalige Anordnung einer besonderen Maßnahme und zweimal durch einen Entzug von je zwei Wochen, da zwischen den beiden Geschwindigkeitsdelikten mehr als zwei Jahre liegen. Die Alkoholdelikte führen, da zwischen ihnen mehr als ein Jahr liegt, zu keinem Kurzentzug.

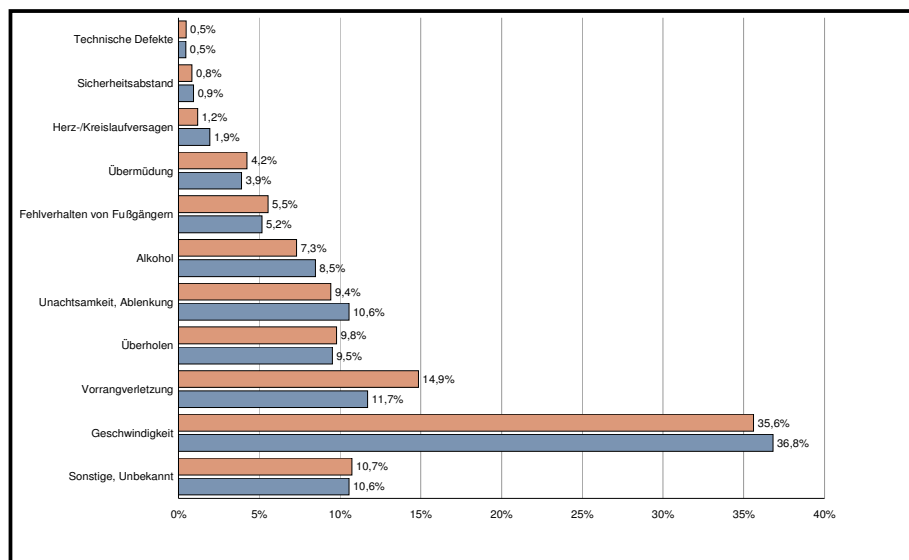
→ Diese Besserstellung ist keinesfalls gerechtfertigt; das KfV **regt** daher **an**, diese **Ausnahmeregelung** noch mal **zu überdenken** (siehe auch unten zu den Geschwindigkeitsdelikten im Allgemeinen).

### Zu Z 15:

- § 30a FSG:

Das **KfV begrüßt** ausdrücklich die **Aufnahme eines Deliktkatalogs** für Wiederholungstäter und Risikolenker in das FSG. Die aufgezählten Delikte zählen nachweislich zu den unfallträchtigsten im Straßenverkehr.

Der Deliktekatalog des Vormerkensystems weist jedoch **nach Ansicht des KfV** eine **Lücke** auf: **Das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit**. Dieses Delikt ist in den Statistiken des BMI seit Jahren eindeutig **die** Hauptursache bei tödlichen Verkehrsunfällen (siehe beigefügte Statistik 2002/2003); über ein Drittel aller tödlichen Unfälle ist auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen – die zweitwichtigste Ursache (Vorrangverletzungen) überspringt nur knapp die 10%-Grenze!). Diese Lücke wird auch dadurch nicht geschlossen, dass ja bei extremen Geschwindigkeitsüberschreitungen (mehr als 40 km/h innerorts oder mehr als 50 km/h außerorts) ein sofortiger Kurzzentzug sowie (ab der 3. Übertretung) eine Nachschulung zwingend vorgesehen sind.



→ Daher **schlägt** das **KfV vor**, die **Geschwindigkeitsdelikte ähnlich wie die Alkoholdelikte zu handhaben und in das Vormerkssystem aufzunehmen**. Auf jede Geschwindigkeitsübertretung sollte eine Vormerkung folgen, und eine gravierende Verletzung des Tempolimits (mehr als 40 km/h innerorts oder mehr als 50 km/h außerorts) soll zusätzlich – wie bereits jetzt vorgesehen und auch weiterhin geplant – den sofortigen Entzug zur Folge haben.

#### Zu den Delikten im Einzelnen:

Z 1, 2 und 3: Die Aufnahme der Verstöße gegen die 0,5 bzw 0,1 Promille-Grenze in den Vormerkkatalog war von Seiten des KfV unabdingbar. Da nach der neuen Rechtslage nun Alkoholdelikte sowohl normale Entzugs- als auch Vormerkdelikte darstellen, nehmen diese eine gewisse Sonderstellung ein. In Anbetracht des Gefahrenpotentials und der hohen Unfallzahlen ist dies jedenfalls gerechtfertigt; **offen bleibt**, ob ein **intensiverer Einbau samt Anpassung des bestehenden differenzierten Systems** für die Rechtsfolgen bei Alkoholdelikten nicht sinnvoller und praktischer gewesen wäre.

Z 4: Straßenquerungen sind das Hauptunfallrisiko für Fußgänger. Eine Aufnahme der Gefährdungen der Fußgänger am Schutzweg in den Deliktekatalog war nach Ansicht des KfV daher unbedingt notwendig. Es sollte aber im Gesetz oder wenigstens in den Materialien konkretisiert werden, was genau unter einer „Gefährdung“ zu verstehen ist, um Auslegungsschwierigkeiten vorzubeugen.

Z 6 und 7: Vorrangverletzungen und Überqueren einer geregelten Kreuzung bei Rotlicht ist derzeit ein Delikt, das ausschließlich mit Geldstrafen verfolgt wird. Dies, obwohl Unfallstatistiken zeigen, dass hier ein sehr hohes Gefahrpotential besteht. Die Aufnahme dieses Deliktes in den Vormerkkatalog wird daher vom Kuratorium begrüßt.

Z 9 und 10: Die Missachtung des Fahrverbots für Kfz mit gefährlichen Gütern in Tunnelanlagen bzw. eine nicht vorschriftsmäßige Ladungssicherung weist ein sehr hohes Gefahrpotential auf. 27 Verunglückte, davon zwei Tote, im Jahr 2003 zeigen den Regelungsbedarf. Besonders **zu begrüßen** ist in diesem Zusammenhang die **Möglichkeit der Anordnung von Schulungen und Seminaren zur Ladungssicherung** in § 30b Abs 3 Z 4.

Z 13: In Anbetracht der Tatsache, dass ungesicherte Kinder ein siebenmal höheres Risiko haben, bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen zu erleiden, war die Aufnahme dieses Delikts unabdingbar.

→ Das **KfV setzt sich jedoch dafür ein**, dass **auch das Nichtverwenden des Sicherheitsgurts in den Vormerkkatalog** aufgenommen wird. Bekanntermaßen ist die Anschnallquote der Österreicher im Vergleich zu anderen europäischen Staaten als gering einzustufen, die Verletzungsschwere bei nicht angeschnallten PKW-Lenkern jedoch deutlich höher. Von allen verunglückten Gurtverwendern im PKW wurden im Jahr 2003 0,8 % tödlich verletzt, bei den Gurtmuffeln waren es 6,5 %.

→ Im Übrigen zeigen Studien und Unfallbilanzen auch den Handlungsbedarf in Sachen Telefonieren am Steuer. **Nach Ansicht des KfV** sollte daher das **Telefonieren während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung** unbedingt ein **Vormerkdelikt** sein.

- § 30b FSG (Besondere Maßnahmen):

Der Vorschlag sieht bei Begehung von zwei Vormerkdelikten innerhalb von zwei Jahren oder bei der Begehung von zwei oder mehr Vormerkdelikten in Tateinheit die Anordnung einer besonderen Maßnahme in Form von Nachschulungen, Perfektionsfahrten, Fahrsicherheitstrainings, Vorträge oder Seminare über Ladungssicherung und Erste-Hilfe-Kurse vor.

Da sich gezeigt hat, dass Verwaltungsstrafen allein – besonders gegen Wiederholungstäter – nicht die gewünschte spezialpräventive Wirkung zeigen, **begrüßt** das **KfV**, dass bei wiederholten Verstößen mit einer **zusätzlichen Maßnahme** reagiert wird, die eine Verhaltensänderung herbeiführen soll.

→ Zum Einen fordert das **KfV** jedoch zusätzlich **als besondere Maßnahme** auch die **Teilnahme an Theoriekursen**, um der Eignungsvoraussetzung „fachliche Eignung“ entsprechenden Platz zu geben. Die Bekanntheit gesetzlicher Vorschriften wurde vom KfV erst kürzlich erhoben und es hat sich gezeigt, dass in vielen Bereichen des Straßenverkehrsrechtes große Wissensdefizite bestehen.

Zum Anderen gibt das KfV zu bedenken, dass jede Maßnahme mit unterschiedlichem Zeitaufwand und Kosten verbunden ist und daher die Entscheidung der Behörde für die eine oder andere Maßnahme für den Betroffenen mehr oder weniger folgeschwer ausfallen kann. In der Praxis wird der Behörde wohl eine Begründungshilfe fehlen. Daher erscheint dem **KfV** § 30b Abs 3 bzgl. der **Auswahl der besonderen Maßnahme nach Geeignetheit bedenklich**. Ein gewisser Handlungsspielraum der Behörde ist zwar notwendig, da dieser ermöglicht, Maßnahmen anzuordnen, die die Umstände und speziellen Eigenschaften der Betroffenen berücksichtigen und Härtefälle vermeidet. Dies entspricht auch durchaus der Forderung des KfV. Jedoch sollten diese Maßnahmen auf wissenschaftlichen Evaluierungen ihrer Leistungsfähigkeit und ihres Einflusses auf die Verkehrssicherheit basieren. Da im Vordergrund der Novellierung die Erhöhung der Verkehrssicherheit stehen sollte, ist die mögliche Anordnung von Maßnahmen, denen es jeglicher Evaluierung in Bezug auf ihre Effektivität fehlt, hier nicht zielführend.

Aus verkehrspsychologischer Sicht sollten als besondere Maßnahmen prinzipiell nur solche gelten, die in einem schlüssigen Zusammenhang zu den gesetzten Delikten stehen und deren Wirksamkeit durch Evaluationsstudien belegt ist. Beide Forderungen werden gegenwärtig z.B. von den im Entwurf genannten "Perfektionsfahrten" oder von den "Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen" nicht erfüllt. Für beide Maßnahmen fehlt der Nachweis der Wirksamkeit bei Risikolenkern; ebenso ist nicht erkennbar, bei welchen Delikten sie überhaupt sinnvollerweise zum Einsatz kommen sollten. Welche Wirkung sollen z.B. eine Perfektionsfahrt oder ein Erste-Hilfe-Kurs auf Lenker haben, die Alkoholdelikte oder Rotlichtverletzungen setzen, den Pannestreifen einer Autobahn befahren oder mit technisch mangelhaften Fahrzeugen unterwegs sind?

Im Gegensatz dazu liegen zur Effizienz psychologischer Rehabilitationsmaßnahmen seit vielen Jahren umfangreiche und überzeugende Daten vor (vgl. dazu z.B. das EU-Projekt ANDREA).

→ Fazit: Das **KfV** fordert daher eine **Verknüpfung von Delikten und entsprechender/-n Maßnahme(n) als Entscheidungsbasis für die Behörde** – am

besten gleich direkt im Gesetz verankert oder in Form einer Verordnung. Das KfV steht bei der Erarbeitung eines solchen Kataloges gern zur Verfügung.

- § 30b Abs 2 Z 4

Die **Herausnahme von Lenkern, deren Hauptwohnsitz nicht in Österreich liegt**, stellt ein gefährliches **Schlupfloch** dar. Besonders in grenznahen Gebieten würde dies wohl zu Ummeldungen führen. Damit könnten sich Lenker, die großteils oder sogar fast ausschließlich in Österreich fahren, dem Vormerksystem entziehen.

→ Eine Alternativlösung wäre die Anlage eines Führerscheinaktes bei der 1. Vormerkung eines Lenkers mit ausländischem Hauptwohnsitz. Die Anordnung einer besonderen Maßnahme wäre zwar dann immer noch problematisch, bei einem Entzugsfall bestünde dann aber jedenfalls die Möglichkeit eines Fahrverbotes für Österreich.

### 3. Schlussfolgerungen:

Das vorgeschlagene System ist ein wichtiger Schritt in Richtung Verkehrssicherheit, weist aber noch einige Verbesserungspotenziale auf.

Ein erster Praxistest hat gezeigt, dass mit dem vorgeschlagenen Delikt- und Maßnahmenkatalog auf typische Fälle zielführender reagiert werden kann. Zweifellos wird hier ein effektiver Weg eröffnet, das Verhalten von Risikolenkern zu protokollieren und zu sanktionieren sowie die Zahl der Wiederholungsfälle dadurch zu reduzieren. Mehr als eine bloße Verwaltungsstrafe oder ein etwaig drohender Führerscheinentzug kann hier auffälligen Lenkerkarrieren ua auch durch zielgerichtete verkehrspsychologische, theoretische und praktische Maßnahmen entgegengewirkt werden. Bei offensichtlicher Unbelehrbarkeit solcher Lenker kann mit einer für die Verkehrssicherheit notwendigen Entziehung der Lenkberechtigung reagiert werden.

## II) ZUM THEMA „MOPED 15“

### **Zu Z 16 (§ 31 Abs 3 Z 1 u Z 2):**

Seit Abschaffung des verkehrspsychologischen Screenings im Jahre 2002 hat sich die **Zahl der Unfälle** mit 15-jährigen Mopedlenkern **dramatisch erhöht**: Allein im Jahr 2003 kamen dabei 779 Moped15-Lenker zu Schaden, das bedeutet einen **Anstieg** gegenüber 2002 **um 236%**. Dabei ist zu berücksichtigen, dass hier Jugendliche in einem **äußerst problematischen Entwicklungsstadium** (Pubertät, Imponiergehabe etc) auf das **gefährlichste Verkehrsmittel im Straßenverkehr** treffen (10-faches Unfallrisiko gegenüber Pkw-Lenkern).

Eine **allgemeine Freigabe** von Moped15, zu der es durch den Entfall des Unzumutbarkeitsbestätigung im Ergebnis kommen würde, muss daher **vom KfV kritisch hinterfragt** werden.



Die im Entwurf geplante Einführung einer praktischen Schulung kann nur **eine Maßnahme zu einem sinnvollen Gesamtpaket** sein. Da das Gesetz weder eine körperliche noch eine geistige Eignung als Voraussetzung für den Erwerb des Mopedausweises vorsieht, ist der Jugendliche bzw. seine Erziehungsberechtigten in seiner/ihrer Eigenverantwortung **ge-** bzw. **überfordert**.

Wird daher keinerlei objektive Überprüfung der geistigen Eignung vorgesehen, so ist zumindest eine entsprechende Ausbildung der die Schulung durchführenden Instruktoren zu fordern. Es darf nicht vergessen werden, wie wichtig gerade bei einem Zielpublikum von 15-Jährigen eine **ausreichende pädagogische wie auch psychologische Schulung** ist und muss deshalb eine Qualifikation der Instruktoren festgelegt werden.

Weiters muss ein einheitlicher **Lehrplan** geschaffen und konkrete **Ausbildungsziele** vorgegeben werden um die Qualität der praktischen Schulung zu gewährleisten und damit eine „positive Absolvierung“ von den auszubildenden Stellen überhaupt bestätigt werden kann. Die **Dauer** der Schulung sollte – wie vor kurzem für Motorräder durchgeführt – **von 8 Stunden auf 12 Stunden angehoben werden**.

Aus der vorgeschlagenen gesetzlichen Formulierung geht im Übrigen nicht hervor, welche Stellen als „**ausbildende**“ angesehen werden. Sollte die Ausbildung nur in Fahrschulen stattfinden können, bedeutet dies einen enormen Kostenaufwand für die Moped15 Bewerber. Vielmehr sollte diese in **Fahrsicherheitszentren** vorgesehen werden, da in solchen umfangreiche Möglichkeiten zu einer umfassenden Ausbildung bestehen.

Die Verordnungsermächtigung des § 31 Abs 6 FSG ist daher dahingehend auszu-dehnen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die

- Qualifikation der Instruktoren,
- Mindestqualitätsstandards der Übungsplätze sowie
- einen genauen Lehrplan

durch Verordnung festlegen kann.

Das **KfV** wird sich erlauben, dahingehend **konkrete Vorschläge** zu machen.

Das **KfV gibt weiters zu bedenken**, dass im derzeitigen Gesetzesentwurf eine Übergangsfrist für Moped15 nicht vorgesehen ist.

### III) AUSSERHALB DES ENTWURFES WIRD VORGEBRACHT:

Das KfV schließt sich den Ausführungen des ÖAMTC hinsichtlich der Problematik des erleichterten Erwerbs von Lenkberechtigungen in einigen neuen EU-Staaten vollinhaltlich an.

Das KfV regt an, bei der Mehrphasen-Fahrausbildung Ausnahmen hinsichtlich Toleranzfristen und Säumigkeiten beispielsweise bei Krankheit, Auslandssemester und Militär zu normieren.

Mit freundlichen Grüßen  
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT



Dir. Dr. Othmar Thann  
(Hauptgeschäftsführer)



Mag. Armin Kaltenecker  
(Leiter der Rechtsabteilung)