



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 18. September 2006
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2003/0252 (COD)**

**9010/1/06
REV 1 ADD 1**

**TRANS 108
CODEC 427**

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: GEMEINSAMER STANDPUNKT des Rates vom 18. September 2006 im
Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
über den Führerschein (Neufassung)

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. Einleitung

Die Kommission hat ihren Vorschlag am 21. Oktober 2003 angenommen.

Das Europäische Parlament hat am 23. Februar 2005 in erster Lesung Stellung genommen.

Der Rat hat am 18. September 2006 gemäß Artikel 251 des Vertrags seinen Gemeinsamen Standpunkt festgelegt.

Bei seinen Beratungen hat der Rat auch der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹ Rechnung getragen.

II. Analyse des Gemeinsamen Standpunkts

Der Gemeinsame Standpunkt spiegelt das Ergebnis der informellen Kontakte zwischen dem Parlament, der Kommission und dem Rat wider. Der Vorschlag wurde zwar umstrukturiert, um seinen logischen Aufbau und seine Lesbarkeit zu verbessern, doch wurden im Wesentlichen alle von der Kommission vorgeschlagenen Hauptbestandteile in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen.

Gleichwohl wurden einige Änderungen vereinbart, um den vom Parlament in erster Lesung geäußerten Anliegen (obligatorischer Umtausch aller bestehenden alten Führerscheine) oder den vom Rat aufgeworfenen Fragen Rechnung zu tragen.

In seiner vorliegenden Form folgt der Gemeinsame Standpunkt der Zielsetzung der drei Organe, die bestehende Richtlinie neu zu fassen und so um die erforderlichen Bestimmungen zu ergänzen, dass die Erfordernisse einer Gesellschaft mit höchsten Mobilitätsansprüchen in einer erweiterten Europäischen Union (einheitliches Führerscheinemuster für die gesamte Gemeinschaft) erfüllt und zugleich Betrugsbekämpfung und Straßenverkehrssicherheit verbessert werden. Der Gemeinsame Standpunkt befasst sich deshalb mit den folgenden Kernfragen:

¹ ABl. C 112 vom 30.4.2004, S. 34-38. Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme zum Kommissionsvorschlag abzugeben.

- Neueinstufung von Fahrzeugkombinationen (Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b u.a.),
- Berechtigung zum Führen von Krafträdern (Artikel 4 Absatz 3 u.a.),
- Grundsatz "ein Führerschein pro Person" (Artikel 7 Absatz 5 und Artikel 11 Absatz 4),
- obligatorischer Umtausch aller bestehenden alten Führerscheine (Artikel 3 Absatz 3 u.a.).

i) Neueinstufung von Fahrzeugkombinationen

In Bezug auf Fahrzeugkombinationen der Klasse B hat die Kommission vorgeschlagen, alle Fahrzeugkombinationen mit Anhängern über 750 kg der Klasse B+E zuzuordnen. Parlament und Rat hielten eine solche Regelung für zu streng, da die Masse bei einer Vielzahl von "leichten" Wohnwagenanhängern aufgrund ihrer Innenausstattung bereits über dieser Grenze liegt. Um den Belangen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen und gleichzeitig dem Bürger zusätzliche Belastungen zu ersparen, haben beide Gesetzgeber jedoch die Aufnahme einer Bestimmung beschlossen, wonach Fahrzeugkombinationen in der Klasse B eine zulässige Gesamtmasse von 4 250 kg haben dürfen. Überschreiten diese Fahrzeugkombinationen 3 500 kg, so schreiben die nationalen Behörden entweder eine zusätzliche Schulung oder eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen oder beides vor. Die Anforderungen an die Schulung und die praktische Prüfung sind in einem neuen Anhang zur Richtlinie (Anhang V) enthalten.

Durch die Einführung dieser Bestimmung unter Beachtung der Typgenehmigungsvorschriften für Kraftfahrzeuge stellen Parlament und Rat sicher, dass

- bei Zugfahrzeugen die Gesamtmasse auf 3 500 kg begrenzt bleibt,
 - die bisherige Gesamtmasse von 4 250 kg (3 500 kg + 750 kg) nicht überschritten wird,
- wobei die Regelung bezüglich der Fahrzeugkombinationen für den Bürger flexibler und transparenter wird.

In Bezug auf die Klasse B+E haben sich beide Gesetzgeber auf eine zulässige Gesamtmasse von 3 500 kg für Anhänger geeinigt. Fahrzeugkombinationen, bestehend aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und Anhängern über 3 500 kg dürfen nur mit einem Führerschein der Klasse C1+E geführt werden.

ii) *Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen*

Im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und im Interesse eines Ausgleichs zwischen Mobilität und Sicherheit haben die drei Organe Einvernehmen über den Grundsatz des stufenweisen Zugangs zu den Führerscheinklassen für Kraftfahrzeuge und über das Alter für die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine erzielt. Die drei Organe haben ferner beschlossen, eine spezielle Führerscheinklasse für Mopeds (Klasse AM) einzuführen, für die ein Führerschein mit 16 Jahren nach bestandener theoretischer Prüfung erworben werden kann. Die Mitgliedstaaten können weitere Anforderungen festlegen und, sofern sie dies wünschen, die Einbeziehung der Führerscheinklasse AM in das Konzept des stufenweisen Zugangs beschließen.

Im Interesse der weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verringerung der Unfälle unter Beteiligung von jungen Motorradfahrern und Fahranfängern sind Parlament und Rat dem Kommissionsansatz des stufenweisen Zugangs zu Führerscheinen für leistungsstärkere Kraftfahrzeuge gefolgt. Daher haben sie das Mindestalter für Kraftfahrzeuge der Klasse A1 (Leichtkraftfahrzeuge) auf 16 Jahre und für Kraftfahrzeuge der Klasse A2 (mittelgroße/-schwere Kraftfahrzeuge) auf 18 Jahre festgesetzt. Der Abstand von 2 Jahren ist ferner einzuhalten, wenn ein Mitgliedstaat beschließt, den Direkteinstieg in die Führerscheinklasse A1 erst im Alter von 17 oder 18 Jahren zu erlauben. Hat der Bewerber eine zweijährige Fahrpraxis in der Klasse A1 erworben, so muss er eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen oder eine Schulung absolvieren, um Kraftfahrzeuge der Klasse A2 führen zu können.

Das Mindestalter für Führerscheine der Klasse A (schwere Kraftfahrzeuge) wird auf 20 Jahre festgesetzt und ihre Ausstellung wird an die Bedingung geknüpft, dass der Bewerber eine zweijährige Fahrpraxis auf einem Kraftfahrzeug der Klasse A2 erworben und eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen oder eine Schulung erfolgreich absolviert hat.

Die drei Organe haben beschlossen, zugunsten des direkten Zugangs zu den Führerscheinen für die leistungsstärksten Kraftfahrzeuge auf das Konzept des Stufeneinstiegs zu verzichten und ein einheitliches Mindestalter von 24 Jahren für die gesamte Gemeinschaft einzuführen, um damit dem Fahrpraxismangel des Bewerbers Rechnung zu tragen.

iii) Grundsatz "ein Führerschein pro Person"

Führerscheinbetrug ist bei den Polizeibehörden der Mitgliedstaaten ein wohl bekanntes Phänomen. Die Betrügereien reichen vom Handel mit Führerscheinen über die unrechtmäßige Beschaffung von Führerscheinduplikaten bis hin zum Erwerb eines neuen Führerscheins in einem anderen Mitgliedstaat, um das Fahrverbot im eigenen Mitgliedstaat zu unterlaufen.

Deshalb unterstützen Parlament und Rat uneingeschränkt den Kommissionsgrundsatz "ein Führerschein pro Person", um derartige Betrügereien in Zukunft zu unterbinden. Der Gemeinsame Standpunkt bestätigt daher den Grundsatz, wonach eine Person nur einen Führerschein besitzen darf. Ferner werden in ihm neben der obligatorischen regelmäßigen Erneuerung der Führerscheine durch die Verwaltung neue Vorschriften eingeführt, die einen Mitgliedstaat dazu verpflichten,

- die Ausstellung eines Führerscheins abzulehnen, wenn erwiesen ist, dass der Bewerber bereits einen Führerschein besitzt, und
- bei der Ausstellung, Ersetzung, Erneuerung oder dem Umtausch eines Führerscheins zusammen mit anderen Mitgliedstaaten Nachforschungen anzustellen, wenn ein hinreichend begründeter Verdacht besteht, dass der Bewerber bereits Inhaber eines anderen Führerscheins ist.

Die Mitgliedstaaten werden ferner dazu verpflichtet, Personen, deren Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen wurde, die Ausstellung bzw. die Anerkennung der Gültigkeit von Führerscheinen zu verweigern.

Zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten und zur Erleichterung der Kontrollen haben die drei Organe die Einrichtung eines Führerschein-Kommunikationsnetzes vereinbart.

Der Gemeinsame Standpunkt in seiner vorliegenden Form enthält ferner Mindeststandards zur Gewährleistung einer hohen Fälschungssicherheit für Führerscheine sowie eine Bestimmung, die den Mitgliedstaaten die Aufnahme eines Mikrochips in das Führerscheinmuster erlaubt.

iv) Obligatorischer Umtausch aller bestehenden alten Führerscheine

Die Kommission hat in ihrem Vorschlag ein neues Führerscheinmuster eingeführt, das langfristig als einheitliches Modell in der Gemeinschaft Verwendung finden soll. Sie hat ferner Vorschriften aufgenommen, die eine begrenzte Gültigkeitsdauer für alle neuen, nach Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellten Führerscheine vorsehen. Diese begrenzte Gültigkeitsdauer würde auf alle Fahrzeugklassen zutreffen. Ein Zwangsumtausch bestehender Führerscheine ist im Kommissionsvorschlag nicht vorgesehen.

Parlament und Rat haben zwar das neue Führerscheinmuster der Gemeinschaft und die obligatorische Führerscheinerneuerung gebilligt, darüber hinaus aber beschlossen, noch einen Schritt weiter zu gehen und eine Bestimmung zu verabschieden, wonach alle gültigen und in Umlauf befindlichen Führerscheine, die vor Beginn der Anwendung dieser Richtlinie ausgestellt wurden, spätestens 26 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie durch das neue Führerscheinmuster ersetzt werden müssen. Damit stellen beide Gesetzgeber sicher, dass ab einem bestimmten Zeitpunkt ein einheitliches Führerscheinmuster in der gesamten Gemeinschaft verwendet wird.

v) Sonstige Fragen

Einführung eines Kriteriums Leistungsgewicht für Leichtkrafträder

In Anlehnung an eine von der Kommission vorgeschlagene Bestimmung sind die beiden Gesetzgeber übereingekommen, ein Kriterium Leistungsgewicht von maximal 0,1 kW/kg für Leichtkrafträder (Klasse A1) einzuführen. Mit dieser Maßnahme sollen der Bau extrem leichter Fahrzeuge mit hohen Beschleunigungen und Höchstgeschwindigkeiten verhindert und auf diese Weise die Sicherheit von jungen Motorradfahrern bzw. Fahranfängern positiv beeinflusst werden.

Neue technische Kenndaten für mittelschwere Krafräder

Um das "Downtuning" (Leistungsverminderung) schwerer Motorräder zu unterbinden und so die Unfallgefahr zu verringern, haben Parlament und Rat beschlossen, dem Vorschlag der Kommission zu folgen und eine zusätzliche Bestimmung für Krafräder der Klasse A2 aufzunehmen, wonach es sich bei Krafrädern dieser Klasse nicht um Abwandlungen einer Ausführung handeln darf, deren Motorleistung mehr als doppelt so hoch ist.

Einführung eines neuen Führerscheinmusters

Um den Schutz vor Betrug zu verbessern und die Zahl der in Umlauf befindlichen Führerscheinmuster zu reduzieren, haben Parlament und Rat die schrittweise Abschaffung des Führerscheins nach EG-Muster auf Papier beschlossen. Mit Inkrafttreten der neuen Rechtsvorschriften wird als einziges EG-Führerscheinmuster eine Plastikkarte ausgestellt, die in Form und Größe einer Kreditkarte gleicht und größere Dokumentensicherheit und besseren Fälschungsschutz bietet.

Mindestanforderungen an Fahrprüfer

Das geltende Gemeinschaftsrecht enthält keine festen Standards für die Aus- und Weiterbildung der Fahrprüfer, so dass es hier erhebliche Unterschiede innerhalb der Union gibt. Daher hat die Kommission beschlossen, harmonisierte Mindestanforderungen an Fahrprüfer vorzuschlagen, um in der Gemeinschaft vergleichbare Prüfungsergebnisse zu erreichen. Parlament und Rat haben beschlossen, der Kommission zu folgen, und sich auf die Festlegung von Grundbedingungen für den Zugang zum Beruf des Fahrprüfers und die Einführung von Mindestanforderungen für die Grundqualifikation der Fahrprüfer und von regelmäßigen Weiterbildungskursen verständigt. Durch diese harmonisierten Vorschriften soll auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden, da sie mithelfen, die Fähigkeiten und die Erfahrung der Fahrprüfer in einem sich rasch verändernden technischen Umfeld auf dem neuesten Stand zu halten.

III. Fazit

In den Gemeinsamen Standpunkt zu dieser Richtlinie wurden alle Hauptbestandteile des Kommissionsvorschlags übernommen, der in ausgewogener und angemessener Weise angepasst wurde, um die Anliegen von Parlament und Rat zu berücksichtigen. Der Gemeinsame Standpunkt ist das Ergebnis der Kontakte zwischen den drei beteiligten Organen im Rahmen der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des neuen Mitentscheidungsverfahrens².

Der Rat hat im Rahmen dieser Gespräche die Zusage des Vorsitzenden des EP-Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr zur Kenntnis genommen, wonach dieser dem Parlament empfehlen will, den Text in zweiter Lesung ohne Abänderung zu billigen, woraufhin die Richtlinie als entsprechend diesem Gemeinsamen Standpunkt erlassen gilt.

² ABl. C 148 vom 28.5.1999, S. 1-2.