

05.06.23**Empfehlungen
der Ausschüsse**

EU - In - Vk

zu **Punkt ...** der 1034. Sitzung des Bundesrates am 16. Juni 2023

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission
COM(2023) 127 final

Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** und
der **Verkehrsausschuss (Vk)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

EU
Vk

1. Eine umfassende Überarbeitung der Unionsvorschriften über den Führerschein ist überfällig. Die Ziele des Richtlinienvorschlages, die Sicherheit auf europäischen Straßen zu verbessern, die Freizügigkeit der Bürgerinnen und Bürger in der Union zu erleichtern, den Fahrpersonalmangel in der Transportbranche zu beseitigen und die Digitalisierung weiter voranzutreiben, werden ausdrücklich begrüßt.

EU
Vk

2. Zwar sieht der Vorschlag der Kommission eine Rechtsgrundlage für das Begleitete Fahren ab 17 Jahre (BF 17) vor, das in der Bundesrepublik bereits im Jahr 2011 flächendeckend eingeführt wurde. Die Erfahrungen des vergangenen Jahrzehnts zeigen, dass BF 17 einen erheblichen Beitrag zur Senkung des nach wie

vor überdurchschnittlich hohen Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger leistet. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am BF 17 verursachen rund 20 Prozent weniger Unfälle als herkömmlich ausgebildete Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber. Bislang konnte keine andere Fahranfängermaßnahme in Deutschland Sicherheitseffekte in dieser Größenordnung erzielen.

Daher empfehlen verschiedene Studien, den positiven Effekt des BF 17 durch eine Verlängerung der Begleitphase zu verstärken.

Eine den Mitgliedstaaten eingeräumte Option, BF 16 zu erproben, wird in dem Richtlinienentwurf indes vermisst. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, sich für die Ergänzung des Vorschlages der Kommission um eine Öffnungsklausel einzusetzen, um einzelnen Ländern die Durchführung eines Modellversuchs zur Erprobung von BF 16 zu ermöglichen.

- EU
Vk
3. Abgelehnt wird die Einführung einer obligatorischen „Selbsteinschätzung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs“, die nicht nur bei der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins der Zweirad- und Pkw-Klassen, sondern auch bei der Erneuerung des Zweirad- und Pkw-Führerscheins nach Ablauf der Gültigkeit von 15 Jahren gefordert wird (vergleiche Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a in Verbindung mit Anhang III Nummer 3 des Richtlinienentwurfs). Was Gegenstand dieser Selbsteinschätzung sein soll, ist völlig unklar. Denn gemäß Artikel 10 Absatz 6 des Richtlinienentwurfs bleibt der Inhalt der Selbsteinschätzung Durchführungsrechtsakten der Kommission vorbehalten.

Eine Einschätzung der eigenen Fahreignung bei erstmaliger Ausstellung und Erneuerung des Führerscheins leistet keinen wirksamen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen in der Union. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, sich dafür einzusetzen, auf die Einführung einer verpflichtenden Selbsteinschätzung bei erstmaliger Ausstellung und Erneuerung eines Zweirad- und Pkw-Führerscheins zu verzichten.

- EU
In
4. Der Richtlinienentwurf ermöglicht es, den Zeitraum für die Erneuerung des Führerscheindokuments (von bisher 15 Jahren bei allen nicht befristeten Fahrerlaubnisklassen) ab dem 70. Lebensjahr auf bis zu fünf Jahre bis zur nächsten Erneuerung des Dokuments zu verkürzen, um häufigere ärztliche Kontrollen oder sonstige besondere Maßnahmen wie Auffrischkurse vorschreiben zu können.

Aus Sicht des Bundesrates sind anlasslose obligatorische Gesundheitsscreenings verstärkt für ältere Personen abzulehnen. Pauschale Überprüfungen sind unverhältnismäßig und altersdiskriminierend. Das Erreichen einer bestimmten Altersgrenze sagt nichts über die individuelle Eignung einer Person zum Führen eines Kraftfahrzeugs aus. Gerade viele ältere Autofahrerinnen und Autofahrer verfügen über eine jahrzehntelange Fahrpraxis und sind auch nach der Unfallstatistik sicher mit dem Pkw unterwegs. Normale altersbedingte Beeinträchtigungen gleichen diese etwa durch eine defensivere und umsichtigere Fahrweise aus. Seniorinnen und Senioren sind also keineswegs die schlechteren Autofahrer. Hinzu kommt, dass ein echter Nutzen einer zwingenden Eignungsuntersuchung in den Ländern, in denen diese verpflichtend ist, gerade nicht belegt werden konnte. Auch aus wissenschaftlicher Sicht wird eine solche daher durchaus kritisch gesehen. Hierauf weist auch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in ihren Veröffentlichungen hin.

Entscheidend ist nach Auffassung des Bundesrates deshalb vielmehr, bei der Eigenverantwortung anzusetzen: Unabhängig vom Alter sollten sich alle Verkehrsteilnehmende regelmäßig selbstkritisch hinterfragen, ob sie in der Lage sind, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen, oder Krankheiten oder sonstige Einschränkungen dem entgegenstehen, und gegebenenfalls frühzeitig professionelle Unterstützung in Anspruch nehmen.

EU
In

5. Der Bundesrat weist darauf hin, dass nach dem vorliegenden Vorschlag die Mitgliedstaaten bis zum 19. Januar 2030 sicherzustellen haben, dass bis zu diesem Zeitpunkt auch alle Führerscheine, die in Umlauf sind, den Anforderungen der vierten Führerscheinrichtlinie genügen (Artikel 4 Absatz 4). Das bedeutet, dass sich die Frist für den angelaufenen Pflichtumtausch auf den 19. Januar 2030 verkürzt (bisher war der Pflichtumtausch – alle Papierführerscheine einschließlich aller vor dem 19. Januar 2013 ausgestellten Kartenführerscheine – gestaffelt bis zum 19. Januar 2033 vorgesehen). Diese Verkürzung der Umtauschfrist um drei Jahre wird zu einer weiteren Erhöhung der Arbeitsbelastung für die Fahrerlaubnisbehörden führen und ist in Anbetracht der ohnehin schon bestehenden erheblichen Belastung der Fahrerlaubnisbehörden nicht umsetzbar. Daher spricht sich der Bundesrat gegen die vorgesehene Verkürzung der Umsetzungsfrist aus.

- EU
In
6. Auch ist aus Sicht des Bundesrates unklar, ob das Zeitfenster für die Einführung des mobilen (digitalen) Führerscheins – vier Jahre nach Annahme der Richtlinie – ausreicht, um auch die entsprechenden technischen und datensicherheitsrechtlichen Voraussetzungen für eine europaweit einheitliche Umsetzung dieses Projekts zu schaffen. Insoweit sieht der Bundesrat die Notwendigkeit, die Umsetzungsfrist deutlich länger auszugestalten.