

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Harald Weyel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Jochen Haug, Norbert Kleinwächter, Dr. Rainer Rothfuß, Peter Boehringer, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Fabian Jacobi, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Matthias Moosdorf, Edgar Naujok, Tobias Matthias Peterka, Bernd Schattner, Jan Wenzel Schmidt und der Fraktion der AfD**

**zu dem 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 KOM(2023) 127 endg.; Ratsdok. 6795/23**

**hier: Stellungnahme gemäß Artikel 6 des Protokolls Nummer 2 zum Vertrag von Lissabon (Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit)**

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kenntnis des Vorschlags 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 – KOM(2023) 127 endg.; Ratsdok. 6795/23 – nimmt der Deutsche Bundestag folgende Entschließung gemäß Protokoll Nummer 2 zum Vertrag von Lissabon i. V. m. § 11 des Integrationsverantwortungsgesetzes an, mit der er die Verletzung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit rügt:

I. Der Deutsche Bundestag rügt,

dass der Vorschlag für die Richtlinie über keine ausreichende Rechtsgrundlage verfügt und in nationale Hoheitsrechte eingreift. Er greift unverhältnismäßig in die Rechte von Betroffenen ein. Der Vorschlag bedarf einer grundlegenden Neujustierung.

## II. Begründung

1. Die EU-Kommission schlägt im Richtlinienvorschlag KOM(2023) 127 endg.; Ratsdok. 6795/23 ein Bündel von Maßnahmen in Bezug auf den Führerschein vor. Die wesentlichen Vorschläge sind Einführung eines digitalen (mobilen) Führerscheins, die Anhebung der Gewichtsbegrenzung der Klasse B auf 4,25 t nur für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen, eine Befristung des Führerscheins für Über-70-Jährige auf fünf Jahre oder weniger, um verpflichtende Maßnahmen wie regelmäßige Gesundheitsuntersuchungen oder Auffrischkurse anzuwenden, Umschreibungen von in Drittstaaten ausgestellten Führerscheinen, begleitetes Fahren ab 17 EU-weit für PKW und LKW, Probezeit für Fahranfänger einschließlich 0-Promille-Regelung sowie die Möglichkeit, die Fahrerlaubnisprüfung auch im Ausland abzulegen.
2. Die Vorschläge der EU-Kommission, insbesondere zu einer Befristung des Führerscheins für Über-70-Jährige ist mit den Interessen der Bundesrepublik Deutschland und dem Ziel der Verwirklichung gleichwertiger Lebensverhältnisse nicht vereinbar, da weite Teile der Bevölkerung bedroht wären, ihre individuelle Mobilität zu verlieren.
3. Die EU-Kommission und das Europäische Parlament leiten ihre Zuständigkeit aus dem Artikel 91 (1) c AEUV ab, nachdem die Europäische Union „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen“ kann. Der Artikel ist unbestimmt und auslegungsbedürftig. Die teleologische Auslegung des Begriffes „Gemeinsame Verkehrspolitik“ (Art. 90 AEUV) führt zu einer Verkehrspolitik, die alle Staaten betreffen. So regelt die gemeinsame Verkehrspolitik den grenzüberschreitenden Verkehr, die gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen usw.
4. Diese grenzüberschreitenden Sachverhalte werden in Art. 91 (1) a und b behandelt. Eine entsprechende Auslegung des Art. 91 (1) c würde bedingen, dass Führerscheininhaber, insbesondere alte und junge, in einem hohen Maße grenzüberschreitend fahren. Die EU-Kommission legt hierzu keine Beweise vor. Allein die Möglichkeit eines transnationalen Aspekts (SWD(2022) 128 final, S. 23), z. B. das Fahren im Ausland, kann das Handeln der EU nicht rechtfertigen.
5. Die EU-Kommission übergeht den in Art. 91 (2) formulierten Vorbehalt des Lebensstandards und die Beschäftigungslage einer Region. Dass Führerscheintzüge für ältere Personen in ländlichen Regionen den Lebensstandard erheblich senken würde, ist offensichtlich.
6. Die EU-Kommission führt weiterhin die Kohärenz mit der mehrfach geänderten Verordnung 2006/126/EG an. Hierin ist jedoch ausdrücklich die Zuständigkeit der Staaten festgehalten (Art. 7 (3)).
7. Die EU-Kommission betont die Kohärenz mit der Verordnung (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (Führerscheinklassen C, D und E). Diese regelt nicht die medizinische Tauglichkeit zum Führen eines Güter- oder Personentransports. Überdies enthält sie Ausnahmeregelungen für die Versorgung des ländlichen Raumes, wenn ein „... Mitgliedsstaat die Beförderung als gelegentlich und für die Straßenverkehrssicherheit unbedenklich einstuft.“ Die Kohärenz mit den Verordnungen (EU) 2022/2561 und 2006/126/EG erfordert die Verantwortung bei den Mitgliedsstaaten zu belassen.

8. Es besteht auch eine fehlende Verhältnismäßigkeit. Die Zahl der Verkehrstoten sinkt seit Jahren. Im Zeitraum von 2000 bis 2021 ist die Anzahl der Verkehrstoten von 51.400 auf 19.800 gesunken. Die Abflachung des Trends ist naturgegeben. Die Sicherheit des Straßenverkehrs in der EU hat im internationalen Vergleich ein sehr hohes Niveau mit 42 Verkehrstoten pro eine Million Einwohner gegenüber 167 im globalen Durchschnitt erreicht.
9. Die EU verfolgt die Vision von null Straßenverkehrstoten (KOM(2023) 127 endg., S. 1). Diese Vision setzt die Anzahl der Verkehrstoten als absolutes Ziel und missachtet folglich die Verhältnismäßigkeit. Die Vision ist lediglich in einem „Staff Working Paper“ formuliert und somit ohne rechtliche Wirkung (SWD(2019) 283 final).
10. Die älteren Verkehrsteilnehmer sind nur für eine untergeordnete Anzahl an Verkehrsunfällen verantwortlich (SWD(2022) 128 final, S. 12) und sie sind nur unterdurchschnittlich häufig in Verkehrsunfälle verwickelt (SWD(2022) 128 final, S. 15). Das Screenen der medizinischen Fahrtauglichkeit von älteren Verkehrsteilnehmern ist untauglich schwere Verkehrsunfälle zu verhindern (SWD(2022) 128 final, S. 16). Die Pflicht zu medizinischen Kontrollen ist unverhältnismäßig.
11. Die Maßnahmen sollen 44 bis 51 Verkehrstote jährlich verhindern, ca. 0,25 Prozent der Verkehrstoten. Im Zeitraum von 2025–2050 sollen insgesamt 1.153 Verkehrstote verhindert werden ((SWD(2022) 128 final, S. 47). Die prognostizierten Werte liegen im Bereich des statistischen Fehlers. Es ist plausibel, dass die Maßnahmen wirkungslos und somit unverhältnismäßig sind.
12. Fahrhilfen, wie Assistenzsysteme und Systeme für autonomes Fahren, senken die Anforderungen an den Führerscheininhaber und somit die Risiken. Auch weniger befähigte Führerscheininhaber können am Straßenverkehr teilnehmen. Diese Systeme werden schon seit Jahren genutzt, ohne dass es zu Bedienungsproblemen kam. Die Bedienung wird sukzessive vereinfacht, z. B. durch große Bildschirme oder Sprachsteuerung. Die Behauptung der EU-Kommission, diese Systeme seien schwer zu bedienen und deshalb schulungsbedürftig seien, ist kontrafaktisch und somit nicht verhältnismäßig.
13. Eine Fahrerlaubnis wird in der Regel lebenslang erworben. Eine Aberkennung der Erlaubnis kann nur erfolgen, wenn jemand wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, verurteilt wird oder sich als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Viele ältere Kraftfahrzeugführer fahren umsichtig und profitieren von ihren Erfahrungen. Der Verlust der Fahrerlaubnis würde einen Vertrauensverlust bedeuten. Das Vertrauen der Bürger in staatliches Handeln gehört jedoch zu den Grundlagen eines demokratisch verfassten Gemeinwesens. Da keine Standards der gesundheitlichen Eignungstests vorgegeben werden, ist zu befürchten, dass diese in den Mitgliedsstaaten unterschiedlich gehandhabt werden, was zur Folge haben kann, dass in Deutschland lebende Fahrerlaubnisinhaber anderen Standards bei der Bewertung unterliegen und überproportional ihre Führerscheine eingezogen bekommen.
14. Eine Anhebung der Gewichtsbeschränkung der Klasse B auf 4,25 t nur für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen ist ein Versuch, verbrennungsmotorisch betriebene Fahrzeuge mit dem Instrument von Führerscheinklassen zu diskriminieren.
15. Der Vorschlag der EU-Kommission soll die geringere Zuladung aufgrund der schweren Antriebe, insbesondere der Batterien, ausgleichen. Deshalb soll die auf Gewichtsklassen gründende Risikoeinstufung der europäischen Führerscheinklassifikation um die Kraftstoffart ergänzt werden. Das geringere Risiko der

Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen soll der vermuteten besseren Sicherheitsausstattung geschuldet sein. Jedoch sind diese Sicherheitsausstattungen sowohl in mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen als auch in mit konventionellen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge möglich. Im Ergebnis würden gleiche Risiken ungleich behandelt, dies ist nicht verhältnismäßig.

III. Der Deutsche Bundestag bittet seine Präsidentin,

diesen Beschluss der Präsidentin der Europäischen Kommission, der Präsidentin des Europäischen Parlaments und dem Präsidenten des Rates zu übermitteln.

Berlin, den 23. Mai 2023

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**