



2023/0053(COD)

19.7.2023

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den 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)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatlerin: Karima Delli

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG.....	118

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

**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
(COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))**

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0127),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0035/2023),
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Rechtsausschusses zu der vorgeschlagenen Rechtsgrundlage,
 - unter Hinweis auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - gestützt auf die Artikel 59 und 40 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0000/2023),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung -1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1) Die Straßenverkehrssicherheit war in den letzten zwei Jahrzehnten eines der Schlüsselemente des Verkehrsrechts der Union, die sich mit ihrer „Vision Null Straßenverkehrstote“ dem Ziel verschrieben hat, die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 auf Null zu bringen, was in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität von 2020 bekräftigt wurde. Im Jahr 2017 erklärte der informelle Rat „Verkehr“ in Valletta, dass die anhaltend hohe Zahl von Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr ein großes gesellschaftliches Problem darstellt, und gab eine Erklärung ab, in der die Kommission unter anderem aufgefordert wurde, einen neuen politischen Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit für das Jahrzehnt nach 2020 auszuarbeiten und die Stärkung des Rechtsrahmens der Union für die Straßenverkehrssicherheit zu prüfen, damit weniger tödliche Verkehrsunfälle geschehen und speziell die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, die am häufigsten zu Opfern werden, besser geschützt werden.

Or. en

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung -1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1a) Die bisherigen Bemühungen der

Behörden haben zu einer Verringerung der Zahl der Verkehrstoten von 51 400 im Jahr 2001 auf 19 800 im Jahr 2021 geführt. Damit wurde das Ziel der EU, die Zahl der Verkehrstoten von 2001 bis 2020 um 75 % zu senken, eindeutig verfehlt. Darüber hinaus sind die in den ersten zehn Jahren erzielten Fortschritte bei der Halbierung der Zahl der Verkehrstoten später stagniert. Die externen Kosten von Straßenverkehrsunfällen in der Union machen rund 2 % des jährlichen Bruttoinlandsprodukts (BIP) der Union aus. Die Lage erfordert neue Impulse und entschlosseneren Maßnahmen in allen Bereichen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und die Zielvorgaben zu erreichen.

Or. en

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Regelungen zum Führerschein sind wesentliche Bestandteile der gemeinsamen Verkehrspolitik, tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei **und erleichtern** die Freizügigkeit der Personen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, der den Führerschein ausgestellt hat, niederlassen. **Angesichts der Bedeutung der individuellen Verkehrsmittel fördert und erleichtert** der Besitz eines vom Aufnahmemitgliedstaat offiziell anerkannten Führerscheins die Freizügigkeit und die Niederlassungsfreiheit der Personen. Desgleichen wirkt sich jede rechtswidrige Erlangung eines solchen Dokuments bzw. der Fahrerlaubnis oder der Verlust eines rechtmäßig erworbenen Führerscheins durch rechtswidrige Verhaltensweisen

Geänderter Text

(1) Die Regelungen zum Führerschein sind wesentliche Bestandteile der gemeinsamen Verkehrspolitik, tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, **können die Energieeffizienz fördern und** die Freizügigkeit der Personen **erleichtern**, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, der den Führerschein ausgestellt hat, niederlassen. Der Besitz eines vom Aufnahmemitgliedstaat offiziell anerkannten Führerscheins **erleichtert** die Freizügigkeit und die Niederlassungsfreiheit der Personen. Desgleichen wirkt sich jede rechtswidrige Erlangung eines solchen Dokuments bzw. der Fahrerlaubnis oder der Verlust eines rechtmäßig erworbenen Führerscheins durch rechtswidrige Verhaltensweisen nicht nur auf den Mitgliedstaat aus, in dem

nicht nur auf den Mitgliedstaat aus, in dem die Verstöße begangen wurden, sondern auch auf die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union.

die Verstöße begangen wurden, sondern auch auf die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union.

Or. en

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Der derzeitige Rechtsrahmen sollte so aktualisiert werden, dass er der heutigen Zeit gerecht wird und nachhaltig, inklusiv, intelligent und resilient ist. Er sollte der Notwendigkeit Rechnung tragen, dass die Emissionen **aus dem** Verkehr verringert werden müssen, und auch die Digitalisierung, die demografischen Trends und technologischen Entwicklungen berücksichtigen, die die Grundlage für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft bilden. Die Verwaltungsverfahren müssen unbedingt vereinfacht und digitalisiert werden, um Hindernisse wie den Verwaltungsaufwand zu beseitigen, die nach wie vor die Freizügigkeit von Fahrzeugführern behindern, die ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, begründen. Ein harmonisierter Rahmen für einen unionsweiten Führerscheinstandard sollte sowohl physische als auch digitale Führerscheine umfassen und deren gegenseitige Anerkennung vorsehen, sofern sie gemäß dieser Richtlinie ordnungsgemäß ausgestellt wurden.

Geänderter Text

(2) Der derzeitige Rechtsrahmen sollte so aktualisiert werden, dass er der heutigen Zeit gerecht wird und nachhaltig, inklusiv, intelligent und resilient ist. Er sollte der Notwendigkeit Rechnung tragen, dass die Emissionen **und der Energieverbrauch, die der** Verkehr **verursacht**, verringert werden müssen, und auch die Digitalisierung, die demografischen Trends und technologischen Entwicklungen berücksichtigen, die die Grundlage für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft bilden. Die Verwaltungsverfahren müssen unbedingt vereinfacht und digitalisiert werden, um Hindernisse wie den Verwaltungsaufwand zu beseitigen, die nach wie vor die Freizügigkeit von Fahrzeugführern behindern, die ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, begründen. Ein harmonisierter Rahmen für einen unionsweiten Führerscheinstandard sollte sowohl physische als auch digitale Führerscheine umfassen und deren gegenseitige Anerkennung vorsehen, sofern sie gemäß dieser Richtlinie ordnungsgemäß ausgestellt wurden.

Or. en

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Es sollte sichergestellt werden, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten zur Umsetzung dieser Richtlinie mit dem Datenschutzrahmen der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵³, im Einklang steht.

⁵³ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

Geänderter Text

(4) Es sollte sichergestellt werden, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten zur Umsetzung dieser Richtlinie mit dem Datenschutzrahmen der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵³ **und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{53a}**, im Einklang steht.

⁵³ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

^{53a} **Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).**

Or. en

Begründung

Die Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation würde für digitale (mobile) Führerscheine gelten. Siehe Ziffer 8 der Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Mit dieser Richtlinie wird – im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e und gegebenenfalls Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) 2016/679 – eine Rechtsgrundlage für die Speicherung eines obligatorischen Satzes personenbezogener Daten in den physischen Führerscheinen und ihren Mikrochips oder QR-Codes und den digitalen Führerscheinen geschaffen, um ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu gewährleisten. Diese Daten sollten auf das Maß beschränkt sein, das erforderlich ist, um die Fahrerlaubnis einer Person nachzuweisen, diese Person zu identifizieren und ihre Fahrerlaubnisse und Identität zu überprüfen. Die Richtlinie sieht auch zusätzliche Garantien vor, um den Schutz personenbezogener Daten, die während des Überprüfungsverfahrens offengelegt werden, zu gewährleisten.

Geänderter Text

(5) Mit dieser Richtlinie wird – im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e und gegebenenfalls Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) 2016/679 – **zum Zwecke des Nachweises und der Überprüfung der Fahrerlaubnis und der Identität einer Person** eine Rechtsgrundlage für die Speicherung eines obligatorischen Satzes personenbezogener Daten in den physischen Führerscheinen und ihren Mikrochips oder QR-Codes und den digitalen Führerscheinen geschaffen, um ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu gewährleisten. Diese Daten sollten auf das Maß beschränkt sein, das erforderlich ist, um die Fahrerlaubnis einer Person nachzuweisen, diese Person zu identifizieren und ihre Fahrerlaubnisse und Identität zu überprüfen. Die Richtlinie sieht auch zusätzliche Garantien vor, um den Schutz personenbezogener Daten, die während des Überprüfungsverfahrens offengelegt werden, zu gewährleisten.

Or. en

Begründung

Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten, Ziffer 25. Bereits im Primärrecht (Artikel 8 der Charta der Grundrechte) ist festgeschrieben, dass personenbezogene Daten nur „für festgelegte Zwecke“ verarbeitet werden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Der digitale Wandel ist eine der Prioritäten der Union. Im Straßenverkehr wird er dazu beitragen, die verbleibenden administrativen Hindernisse für die Freizügigkeit – z. B. lange Fristen für die Ausstellung des physischen Führerscheins – zu beseitigen. Daher sollte ein gesonderter unionsweiter Standard für die in der Union ausgestellten digitalen Führerscheine festgelegt werden. Um den digitalen Wandel zu erleichtern, sollten ab dem [Datum der Annahme + 4 Jahre] standardmäßig digitale Führerscheine ausgestellt werden, unbeschadet des Rechts des Bewerbers, einen physischen oder gleichzeitig sowohl einen physischen als auch einen digitalen Führerschein zu erwerben.

Geänderter Text

(10) Der digitale Wandel ist eine der Prioritäten der Union. Im Straßenverkehr wird er dazu beitragen, die verbleibenden administrativen Hindernisse für die Freizügigkeit – z. B. lange Fristen für die Ausstellung des physischen Führerscheins – zu beseitigen. Daher sollte ein gesonderter unionsweiter Standard für die in der Union ausgestellten digitalen Führerscheine festgelegt werden. Um den digitalen Wandel zu erleichtern, sollten ab dem [Datum der Annahme + 4 (**vier**) Jahre] standardmäßig digitale Führerscheine ausgestellt werden, unbeschadet des Rechts des Bewerbers, einen physischen oder gleichzeitig **oder zu einem späteren Zeitpunkt** sowohl einen physischen als auch einen digitalen Führerschein zu erwerben. **Der physische Führerschein sollte innerhalb von zwei Wochen nach der Beantragung ausgegeben werden.**

Or. en

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Der digitale Führerschein sollte nicht nur die Informationen, die auf dem physischen Führerschein angegeben sind, enthalten, sondern auch Informationen, die es ermöglichen, die Echtheit der Daten zu überprüfen, sowie einen Einmal-Zeiger. Es sollte jedoch gewährleistet sein, dass selbst in solchen Fällen die verfügbar gemachten personenbezogenen Daten auf die Angaben des physischen Führerscheins beschränkt sind, und die Informationen zur Überprüfung der Echtheit dieser Daten nicht über das hierfür strikt erforderliche

Geänderter Text

(11) Der digitale Führerschein sollte nicht nur die Informationen, die auf dem physischen Führerschein angegeben sind, enthalten, sondern auch Informationen, die es ermöglichen, die Echtheit der Daten zu überprüfen, sowie einen Einmal-Zeiger. Es sollte jedoch gewährleistet sein, dass selbst in solchen Fällen die verfügbar gemachten personenbezogenen Daten auf die Angaben des physischen Führerscheins beschränkt sind, und die Informationen zur Überprüfung der Echtheit dieser Daten, **insbesondere der elektronischen Signatur**

Maß hinausgehen. Diese zusätzlichen Daten sollten andere sein, wenn die Person im Besitz mehrerer digitaler Führerscheine ist; dies ist möglich, sofern diese von demselben Mitgliedstaat ausgestellt werden.

der ausstellenden Behörde, nicht über das hierfür strikt erforderliche Maß hinausgehen. Diese zusätzlichen Daten sollten andere sein, wenn die Person im Besitz mehrerer digitaler Führerscheine ist; dies ist möglich, sofern diese von demselben Mitgliedstaat ausgestellt werden.

Or. en

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ist auf das Ziel der EU ausgerichtet, die Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr deutlich zu verbessern. Zu den Emissionen des Straßenverkehrssektors zählen Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm sowie Mikroplastik durch Reifen- und Straßenabrieb. Der Fahrstil beeinflusst diese Emissionen und hat möglicherweise negative Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit. Daher **sollte die** Fahrausbildung die Fahrzeugführer in die Lage versetzen, ihren Anteil an den Emissionen zu verringern, und sie auf das Führen emissionsfreier Fahrzeuge vorbereiten.

Geänderter Text

(12) Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ist auf das Ziel der EU ausgerichtet, die Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr deutlich zu verbessern. Zu den Emissionen des Straßenverkehrssektors zählen Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm sowie Mikroplastik durch Reifen- und Straßenabrieb. Der Fahrstil beeinflusst diese Emissionen und hat möglicherweise negative Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit. Daher **sollten** Fahrausbildung **und Fahrprüfungen** die Fahrzeugführer in die Lage versetzen, ihren Anteil an den Emissionen **unter anderem durch eine umweltbewusste Fahrweise** zu verringern, und sie auf das Führen emissionsfreier Fahrzeuge vorbereiten.

Or. en

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)

(13a) Der Erwerb eines Führerscheins kann sehr wichtig sein, um die Mobilitätsbedürfnisse von Millionen europäischer Bürger, insbesondere in ländlichen Gebieten, oder die Mobilitätsbedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität zu erfüllen, doch manchmal stellen die damit verbundenen Kosten ein Hindernis dar. Die nationalen und regionalen Behörden werden daher aufgefordert, gezielte Finanzierungsprogramme einzurichten, um den Erwerb eines Führerscheins für bedürftige Bürger, die keine realistische Alternative haben, erschwinglich zu machen, um eine Zunahme der Mobilitätsarmut zu verhindern.

Or. en

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

(14) Die Führerscheine sollten nach der Art der Fahrzeuge, zu deren Führen sie berechtigen, klassifiziert werden. Dies sollte in klarer und kohärenter Weise und unter uneingeschränkter Achtung der technischen Merkmale der betreffenden Fahrzeuge und der für ihr Führen erforderlichen Fähigkeiten erfolgen.

(14) Die Führerscheine sollten nach der Art der Fahrzeuge, zu deren Führen sie berechtigen, klassifiziert werden. Dies sollte in klarer und kohärenter Weise und unter uneingeschränkter Achtung der technischen Merkmale der betreffenden Fahrzeuge **gemäß den grundlegenden Faktoren der Straßenverkehrssicherheit wie Masse und Geschwindigkeit** und der für ihr Führen erforderlichen Fähigkeiten erfolgen.

Or. en

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006, dem die EU am 21. Januar 2011 beigetreten ist, sollten spezifische Bestimmungen erlassen werden, um Menschen mit Behinderungen das Führen von Fahrzeugen zu erleichtern. Daher sollte es den Mitgliedstaaten – mit vorheriger Zustimmung der Kommission – gestattet sein, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Anwendung von Artikel 6 auszunehmen.

Geänderter Text

(15) Im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006, dem die EU am 21. Januar 2011 beigetreten ist, sollten spezifische Bestimmungen erlassen werden, um Menschen mit Behinderungen das Führen von Fahrzeugen zu erleichtern. ***Darüber hinaus müssen Personen mit eingeschränkter Mobilität unabhängig von ihrer Fähigkeit, ein Fahrzeug zu führen, ihre Mobilitätsrechte in Anspruch nehmen können, um Mobilitätsarmut zu verhindern. Die wirksame Umsetzung dieser Mobilitätsrechte könnte die Nutzung angepasster Einzel- oder Sammelfahrzeuge, einschließlich besonderer Merkmale oder Ausrüstung, umfassen.*** Daher sollte es den Mitgliedstaaten – mit vorheriger Zustimmung der Kommission – gestattet sein, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Anwendung von Artikel 6 auszunehmen, ***und für bestimmte Fahrzeuge wie beispielsweise Krankenwagen sollte ein gewisses Maß an Flexibilität gelten.***

Or. en

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Das Mindestalter der Bewerber für die verschiedenen Führerscheinklassen

Geänderter Text

(16) Das Mindestalter der Bewerber für die verschiedenen Führerscheinklassen

sollte auf Unionsebene festgelegt werden. Allerdings sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit eine höhere Altersgrenze für das Führen von Fahrzeugen bestimmter Klassen vorzusehen. ***Unter außergewöhnlichen Umständen sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, niedrigere Altersgrenzen vorzusehen, um innerstaatlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, insbesondere um das Fahren von Fahrzeugen der Feuerwehr und der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung oder auch Pilotprojekte im Zusammenhang mit neuen Fahrzeugtechnologien zu ermöglichen.***

sollte auf Unionsebene festgelegt werden. Allerdings sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit eine höhere Altersgrenze für das Führen von Fahrzeugen bestimmter Klassen vorzusehen.

Or. en

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Um eine umfassende und tiefgehende Kenntnis der Fahrvorschriften und Sicherheitsmaßnahmen wie der Verwendung von Sicherheitsgurten und Helmen und insbesondere der sicheren Interaktion von ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern oder Radfahrern mit Kraftfahrzeugen sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten in ihre verpflichtenden Schullehrpläne spätestens in der Sekundarstufe ein Mindestmaß an Unterricht in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit aufnehmen. Dieser Unterricht in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit sollte angemessene Informationen über Mobilitätsalternativen für verschiedene Arten von Fahrten und die Auswirkungen der entsprechenden Entscheidungen auf

die Gesundheit und Umwelt enthalten, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf die Vorteile der aktiven Mobilität gelegt werden sollte.

Or. en

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16b) Fahranfänger sind im Allgemeinen weniger risikoscheu und werden statistisch gesehen häufiger zu Beteiligten von Verkehrsunfällen und Opfern tödlicher Verkehrsunfälle. Neben der Fahrpraxis ist die intellektuelle und psychische Reife erwachsener Fahrzeugführer ein wichtiger Faktor für die angemessene Beurteilung und Minimierung der mit dem Fahren verbundenen Risiken. Die Festlegung eines angemessenen Mindestalters für den Erwerb von Führerscheinen der einzelnen Klassen, sowohl für das individuelle Fahren als auch für das berufliche Fahren, sowie besondere Beschränkungen und strengere Bedingungen für Fahranfänger, unter anderem in Bezug auf Geschwindigkeits- und Alkoholbegrenzungen, sind wesentliche Elemente für die Verwirklichung der „Vision Null Straßenverkehrstote“.

Or. en

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Es sollte ein Stufensystem eingeführt werden, d. h. der Erwerb des Führerscheins der Klasse B sollte als Voraussetzung dafür gelten, dass der Bewerber zum Erwerb bestimmter anderer Führerscheinklassen zugelassen wird, und es sollten Äquivalenzen zwischen den verschiedenen Führerscheinklassen festgelegt werden. Ein solches System sollte für alle Mitgliedstaaten *teilweise* verbindlich sein, aber es sollte diesen auch die Möglichkeit bieten, es in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten untereinander anzuwenden. ***Den Mitgliedstaaten sollte es zudem gestattet sein, bestimmte Äquivalenzen festzulegen, die nur für ihr eigenes Hoheitsgebiet gelten.***

Geänderter Text

(17) Es sollte ein Stufensystem eingeführt werden, d. h. der Erwerb des Führerscheins der Klasse B sollte als Voraussetzung dafür gelten, dass der Bewerber zum Erwerb bestimmter anderer Führerscheinklassen, ***etwa der Klasse B+***, zugelassen wird, und es sollten Äquivalenzen zwischen den verschiedenen Führerscheinklassen festgelegt werden, ***unter anderem eine Mindestdauer in Bezug auf die Fahrpraxis vor der Zulassung.*** Ein solches System sollte für alle Mitgliedstaaten verbindlich sein, aber es sollte diesen auch die Möglichkeit bieten, es in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten untereinander anzuwenden.

Or. en

Änderungsantrag 17

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 17 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Schwere Personenkraftwagen und Geländewagen (SUV) nehmen nicht nur mehr Platz und sind weniger energieeffizient, weswegen sie mehr Kraftstoff verbrauchen und höhere Emissionen verursachen, sondern sie sind im Vergleich zu leichten Personenkraftwagen auch im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit mit größerer Wahrscheinlichkeit in Zusammenstöße verwickelt, die weitaus schwerwiegendere Folgen haben. Der Führerschein der Klasse B ist gemäß seiner ursprünglichen Gestaltung nicht umfassend für die schwersten Personenkraftwagen geeignet. Daher sollte eine neue Führerscheinklasse – die

Klasse B+ – für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1 mit einem Gewicht von mehr als 1 800 kg eingeführt werden. Kraftfahrer sollten für diese Führerscheinklasse nur dann in Betracht kommen, wenn sie im Rahmen ihres Führerscheins der Klasse B ein Mindestmaß an Fahrpraxis erworben haben. Der derzeitige Führerschein der Klasse B würde es den Inhabern jedoch ermöglichen, Personenkraftwagen mit einem Gewicht von bis zu 1 800 kg zu führen, was nach wie vor die überwiegende Mehrheit der auf dem Markt verfügbaren Personenfahrzeuge darstellt, auch jener mit elektrischen Batterien. Ausnahmen aus beruflichen oder besonderen Nutzungsgründen sollten jedoch möglich sein, insbesondere um Flottenerneuerungen zu fördern, die zu einer Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge führen, da derartige Umstellungen eine Weiterbildung oder Zertifizierung der Fahrzeugführer erforderlich machen könnte.

Or. en

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17b) Die Geschwindigkeit ist im Hinblick auf Verkehrsunfälle und Verkehrstote ein sehr wichtiger Faktor, da 30 % der Verkehrsunfälle mit Geschwindigkeitsübertretungen zusammenhängen. Ein stufenweises Vorgehen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen in Bezug auf Führerscheine sowohl für Personenkraftwagen als auch für Krafträder kann dazu beitragen, die Zahl der Verkehrstoten und die Schwere der

Unfälle insgesamt zu verringern.

Or. en

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit ist es notwendig, Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Führerscheins festzulegen. Die Standards für Fahrprüfungen und die Erteilung der Fahrerlaubnis sollten harmonisiert werden. Daher sollten die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen festgelegt werden, auf denen die Fahrprüfung beruhen sollte, und sollten Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen solcher Fahrzeuge festgelegt werden.

Geänderter Text

(18) Aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit ist es notwendig, Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Führerscheins festzulegen. Die Standards für Fahrprüfungen und die Erteilung der Fahrerlaubnis sollten ***auch in Bezug auf die theoretischen und praktischen Prüfungen für jede Klasse*** harmonisiert werden. Daher sollten die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen festgelegt werden, auf denen die Fahrprüfung beruhen sollte, und ***sie sollte von angemessener und ausreichender Dauer sein, damit die unterschiedlichen Kompetenzen eingehend geprüft werden können. Darüber hinaus*** sollten Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen solcher Fahrzeuge festgelegt werden. ***Die theoretischen Schulungen und Prüfungen sollten das Wissen über die Wahl des Verkehrsträgers mit Alternativen zu Personenfahrzeugen bei bestimmten Fahrten sowie die Auswirkungen solcher Entscheidungen auf Umwelt und Gesundheit sowie die Existenz von Stadtgebieten mit Fahrzeugzugangsbeschränkungen und von Niedrigemissionszonen umfassen.***

Or. en

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Es ist wichtig, dass die Bewerber vor der Erlangung eines Führerscheins jeglicher Klasse die theoretischen und praktischen Prüfungen erfolgreich ablegen und nachweisen, dass sie über ausreichende Kenntnisse und Kompetenzen verfügen. Fahrlehrer sollten über ein strenges Mindestmaß an Ausbildung und Kompetenzen verfügen müssen und insbesondere über angemessene Kommunikationsfähigkeiten verfügen. Sie sollten eine Grundausbildung absolvieren müssen, einschließlich Schulungen zur Gefahrenwahrnehmung, und regelmäßig Weiterbildungen besuchen müssen, um ihre Kenntnisse und Fähigkeiten auf den neuesten Stand zu bringen. Die Ausbildung durch qualifizierte Ausbilder, die u. a. Kenntnisse über Erste Hilfe und umweltbewusstes Fahren nachweisen können, ist nach wie vor ein logischer Ansatz im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit, die Energieeinsparung und die Vermeidung von Emissionen. Eine derartige Ausbildung ist von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass die Bewerber ungeschützten Verkehrsteilnehmern die gebührende Aufmerksamkeit schenken und auf sichere Weise mit ihnen interagieren. Eine derartige Ausbildung sollte auch die ordnungsgemäße Verwendung von Fahrtrichtungsanzeigern und die Risikominderung umfassen, auch beim Aussteigen aus Fahrzeugen. Daher müssen eine unionsweite Mindestanzahl von Fahrstunden und Qualitätsstandards für Ausbildungsarten festgelegt werden, die auf den Kompetenzen beruhen, die die Bewerber erwerben müssen. Im Einklang

mit der Matrix „Goals for a Driver Education (GDE)“ (Ziele für die Fahrerausbildung) sollten junge Lernende angeregt werden, über ihre Grenzen als Straßenverkehrsteilnehmer, über die Gründe für ihren Wunsch, zu lernen, ein Fahrzeug zu führen oder damit zu fahren, über ihre Einstellung zum Thema Sicherheit und die spezifischen Risiken, denen sie ausgesetzt sind, nachzudenken. Eine Ausbildung im Vorfeld sowohl theoretischer als auch praktischer Prüfungen ist daher sinnvoll und könnte dazu beitragen, bestimmte Fähigkeiten, Verhaltensweisen oder spezifische Kenntnisse sicherzustellen und nachzuweisen, wodurch Leben gerettet werden können.

Or. en

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Der Nachweis über die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung sollte bei Ausstellung des Führerscheins und danach in regelmäßigen Abständen erbracht werden. Durch die regelmäßige Überprüfung der Einhaltung der Mindestanforderungen gemäß den nationalen Vorschriften soll zur Verwirklichung der Freizügigkeit, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur besseren Berücksichtigung der besonderen Verantwortung der Führer solcher Fahrzeuge beigetragen werden. Die Mitgliedstaaten sollten **die Möglichkeit haben**, ärztliche Untersuchungen **vorzuschreiben**, um die Einhaltung der

Geänderter Text

(19) Der Nachweis über die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung sollte bei Ausstellung des Führerscheins und danach in regelmäßigen Abständen erbracht werden. Durch die regelmäßige Überprüfung der Einhaltung der Mindestanforderungen gemäß den nationalen Vorschriften soll zur Verwirklichung der Freizügigkeit, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur besseren Berücksichtigung der besonderen Verantwortung der Führer solcher Fahrzeuge beigetragen werden. Die Mitgliedstaaten sollten ärztliche Untersuchungen **vorschreiben**, um die Einhaltung der Mindestanforderungen an

Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen anderer Kraftfahrzeuge zu gewährleisten. Aus Gründen der Transparenz sollten solche Untersuchungen mit einer Erneuerung des Führerscheins zusammenfallen.

die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen anderer Kraftfahrzeuge zu gewährleisten. Aus Gründen der Transparenz sollten solche Untersuchungen mit einer Erneuerung des Führerscheins zusammenfallen.

Or. en

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Zur Gewährleistung einheitlicher Rechte in der gesamten Union und unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit sollten Führerscheine der Klassen AM, A1, A2, A, B1 **und** B eine Gültigkeitsdauer von **15** Jahren haben, und Führerscheine der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, in Ausnahmefällen im Sinne dieser Richtlinie kürzere Gültigkeitsdauern festzulegen.

Geänderter Text

(20) Zur Gewährleistung einheitlicher Rechte in der gesamten Union und unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit sollten Führerscheine der Klassen AM, A1, A2, A, B1, B **und B+** eine Gültigkeitsdauer von **10** Jahren haben, und Führerscheine der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, in Ausnahmefällen im Sinne dieser Richtlinie kürzere Gültigkeitsdauern festzulegen.

Or. en

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20a) Auffrischkurse für erfahrene Fahrzeugführer können sich nur positiv auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken und dazu führen, dass Fähigkeiten verbessert und Kenntnisse

über modernste Technologien und fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme sowie der neueste Rechtsrahmen für Stadtgebiete mit Fahrzeugzugangsbeschränkungen und Niedrigemissionszonen vermittelt werden. Unter bestimmten Umständen sollte die Bestätigung oder Erneuerung eines Führerscheins mit zusätzlichen Verfahren verbunden sein. So könnten beispielsweise Fahranfänger am Ende ihrer Probezeit und Fahrer, die eine Verlängerung beantragen und die an einer chronischen Krankheit leiden oder älter als 60 Jahre sind, verpflichtet werden, sich einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung oder einer Schulung und einer Fahreignungsprüfung zu unterziehen.

Or. en

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

(23) Die Mitgliedstaaten sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit die Möglichkeit haben, ihre nationalen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung, die Erneuerung und die Aufhebung von Führerscheinen auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat.

Geänderter Text

(23) Die Mitgliedstaaten sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit die Möglichkeit haben, ihre nationalen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung, die Erneuerung und die Aufhebung von Führerscheinen **sowie ihr Strafpunktesystem** auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat.

Or. en

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 23 a (neu)

(23a) *Strafpunktesysteme^{1a} führen erwiesenermaßen zu einer Senkung der Anzahl an Zusammenstößen und Verkehrstoten, wenn sie mit verstärkten Durchsetzungsmaßnahmen, wirksamen Folgemaßnahmen und Kommunikationskampagnen einhergehen. Ihre Einführung zusammen mit entsprechenden Umsetzungsmaßnahmen hat zu einem Rückgang der Zahl der Zusammenstöße, Todesfälle und Verletzten um 15 bis 20 % geführt. Der Übergang von bereits bestehenden Systemen auf der Grundlage von Bußgeldsystemen zu Strafpunktesystemen hat in den Mitgliedstaaten, zu denen Daten vorliegen, eindeutig zu einem rückläufigen Trend bei der Zahl der Verkehrstoten geführt. Insbesondere scheint das Strafpunktesystem im Vergleich zu bestehenden Systemen wirksamer zu sein, wenn es darum geht, bei wohlhabenderen Menschen die notwendigen Verhaltensänderungen herbeizuführen. Außerdem wurden soziale Ungleichheiten vermieden, die darauf zurückzuführen sind, dass Verkehrssünder aus höheren sozioökonomischen Gruppen besser in der Lage sind, Bußgelder zu zahlen, indem mit nichtfinanziellen Sanktionen wie etwa einem Entzug der Fahrerlaubnis zu rechnen ist. Es sollte ein EU-weites Strafpunktesystem eingerichtet werden, das auf den bestehenden Systemen der Mitgliedstaaten aufbaut, indem Äquivalenzen eingeführt werden.*

^{1a} *Van Schagen I., Machata K.: The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. 2012 (von der Union finanziertes Projekt, <https://bit.ly/3y9YqmL>).*

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

(27) Der „Führerscheintourismus“, d. h. die Praxis, den Wohnsitz zu wechseln, um einen neuen Führerschein zu erwerben, um die Auswirkungen eines in einem anderen Mitgliedstaat verhängten Fahrverbots zu umgehen, ist ein weitverbreitetes Phänomen, das sich negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auswirkt. Kraftfahrer sollten die Anforderungen, die ihnen zur Wiedererlangung ihrer Fahrerlaubnis oder ihres Führerscheins auferlegt werden, nicht umgehen können, indem sie den Wohnsitz wechseln. ***Gleichzeitig sollte klargestellt werden, dass das Fahrverhalten einer Person nur dann zu einem unbefristeten Fahrverbot führen sollte, wenn dies hinreichend begründet ist, und dass eine solche Entscheidung auf das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der sie erlassen hat, beschränkt sein sollte.***

Geänderter Text

(27) Der „Führerscheintourismus“, d. h. die Praxis, den Wohnsitz zu wechseln, um einen neuen Führerschein zu erwerben, um die Auswirkungen eines in einem anderen Mitgliedstaat verhängten Fahrverbots zu umgehen, ist ein weitverbreitetes Phänomen, das sich negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auswirkt. Kraftfahrer sollten die Anforderungen, die ihnen zur Wiedererlangung ihrer Fahrerlaubnis oder ihres Führerscheins auferlegt werden, nicht umgehen können, indem sie den Wohnsitz wechseln. ***Ein gemeinsames Strafpunktesystem, das grenzübergreifend ordnungsgemäß durchgesetzt wird und mit dem [Vorschlag für eine Richtlinie über den unionsweiten Fahrbefähigungsverlust] kombiniert wird, kann dazu beitragen, gegen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung vorzugehen und Situationen zu vermeiden, in denen relevante Delikte, die eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, in verschiedenen Mitgliedstaaten angesammelt werden, ohne eine tatsächliche Wirkung auf den Verkehrssünder zu haben oder zu einer Verhaltensänderung zu führen.***

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 28

(28) Zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sollte für bestimmte Führerscheinklassen eine unionsweite Regelung für begleitetes Fahren eingeführt werden. Nach den Vorschriften einer solchen Regelung sollten die Bewerber die Möglichkeit haben, Führerscheine in den betreffenden Klassen zu erwerben, bevor das erforderliche Mindestalter erreicht ist. Diese Führerscheine sollten jedoch nur in Begleitung eines erfahrenen Fahrzeugführers verwendet werden dürfen. In solchen Fällen sollte es den Mitgliedstaaten aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit gestattet sein, in ihrem Hoheitsgebiet strengere Bedingungen und Vorschriften für die von ihnen ausgestellten Führerscheine festzulegen.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 29

(29) Die Regelung für das begleitete Fahren sollte unbeschadet ihres Gesamtziels, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, den Beruf des Lastkraftwagenfahrers für die jüngere Generation zugänglicher und attraktiver machen, um ihre beruflichen Möglichkeiten zu erweitern und einen Beitrag zur Bekämpfung des Mangels an Lastkraftwagenfahrern in der Union zu leisten. Sie sollte sich auf Führerscheine der Klasse C und die dafür erforderlichen Führerscheine der Klasse B erstrecken.

entfällt

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

(30) Es sollte sichergestellt werden, dass Fahrzeugführer, die ihren Führerschein in einer bestimmten Klasse seit Kurzem erworben haben, die Straßenverkehrssicherheit nicht aufgrund ihrer Unerfahrenheit gefährden. Für diese Fahranfänger sollte eine Probezeit von zwei Jahren festgelegt werden, während deren sie unionsweit strengeren Vorschriften und Sanktionen unterworfen werden sollten, sofern sie aufgrund von **Alkoholeinfluss** gegen diese Vorschriften verstoßen. Die Sanktionen für ein solches Verhalten sollten wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein, und ihre Schwere sollte so weit wie möglich den mittel- und langfristigen Zielen der Union, nämlich die Zahl der Toten und Schwerverletzten zu halbieren und auf nahezu Null zu bringen, Rechnung tragen. Was **sonstige** Beschränkungen für Fahranfänger betrifft, so sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, **zusätzliche Vorschriften** in ihrem Hoheitsgebiet anzuwenden.

Geänderter Text

(30) Es sollte sichergestellt werden, dass Fahrzeugführer, die ihren Führerschein in einer bestimmten Klasse seit Kurzem erworben haben, die Straßenverkehrssicherheit nicht aufgrund ihrer Unerfahrenheit gefährden. Für diese Fahranfänger sollte eine Probezeit von zwei Jahren festgelegt werden, während deren sie unionsweit strengeren Vorschriften und Sanktionen unterworfen werden sollten, sofern sie aufgrund von **Alkohol- oder Drogeneinfluss, Geschwindigkeitsübertretungen oder der Benutzung nicht zugelassener Fahrzeuge** gegen diese Vorschriften verstoßen. Die Sanktionen für ein solches Verhalten sollten wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein, und ihre Schwere sollte so weit wie möglich den mittel- und langfristigen Zielen der Union, nämlich die Zahl der Toten und Schwerverletzten zu halbieren und auf nahezu Null zu bringen, Rechnung tragen. Was **die Ausweitung dieser Beschränkungen, erhöhte Strafen für alle Fahrzeugführer oder die Verhängung weiterer** Beschränkungen – **unter anderem** für Fahranfänger – betrifft, so sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, in ihrem Hoheitsgebiet **zusätzliche Vorschriften** anzuwenden.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

(31) Es sollten Mindestanforderungen für den Zugang zum Beruf des Fahrprüfers sowie Anforderungen an die Ausbildung von Fahrprüfern festgelegt werden, damit die Fahrprüfer über bessere Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und zugleich sichergestellt wird, dass Führerscheinbewerber objektiver beurteilt und die Fahrprüfungen einheitlicher gestaltet werden. Der Kommission sollte ferner die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Mindestanforderungen erforderlichenfalls an technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen in diesem Bereich anzupassen.

Geänderter Text

(31) Es sollten Mindestanforderungen für den Zugang zum Beruf des Fahrprüfers sowie Anforderungen an die Ausbildung von Fahrprüfern festgelegt werden, damit die Fahrprüfer über bessere Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und zugleich sichergestellt wird, dass Führerscheinbewerber objektiver beurteilt und die Fahrprüfungen einheitlicher gestaltet werden. **Ferner sollten Mindeststandards für Ausbilder und ihre Schulung sowie für Mindestanforderungen an die Ausbildung festgelegt werden, darunter Aspekte wie Erste Hilfe, umweltbewusstes Fahren und sichere Interaktion mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern.** Der Kommission sollte ferner die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Mindestanforderungen erforderlichenfalls an technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen in diesem Bereich, **einschließlich neuer fortschrittlicher Fahrerassistenzsysteme,** anzupassen.

Or. en

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 32

Vorschlag der Kommission

(32) Der Begriff des gewöhnlichen Wohnsitzes sollte so definiert werden, dass Probleme gelöst werden können, die sich ergeben, wenn es nicht möglich ist, den gewöhnlichen Wohnsitz auf der Grundlage

Geänderter Text

(32) Der Begriff des gewöhnlichen Wohnsitzes sollte so definiert werden, dass Probleme gelöst werden können, die sich ergeben, wenn es nicht möglich ist, den gewöhnlichen Wohnsitz auf der Grundlage

beruflicher oder familiärer Bindungen festzustellen. Ferner müssen die Bewerber die Möglichkeit haben, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in dem Mitgliedstaat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen, wenn der Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, nicht die Möglichkeit bietet, diese Prüfungen in der Amtssprache des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen. Für Diplomaten und ihre Familien *sollten* besondere Regeln festgelegt werden, wenn sie aufgrund ihres Auftrags für einen längeren Zeitraum im Ausland leben müssen.

beruflicher oder familiärer Bindungen festzustellen. Ferner müssen die Bewerber die Möglichkeit haben, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in dem Mitgliedstaat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen, wenn der Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, nicht die Möglichkeit bietet, diese Prüfungen in der Amtssprache des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen. Für Diplomaten und ihre Familien *könnten* besondere Regeln festgelegt werden, wenn sie aufgrund ihres Auftrags für einen längeren Zeitraum im Ausland leben müssen, *sofern damit keine zusätzlichen Risiken für die Straßenverkehrssicherheit verbunden sind.*

Or. en

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 33

Vorschlag der Kommission

(33) Die Mitgliedstaaten unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung dieser Richtlinie. Zu diesem Zweck sollten sie nach Möglichkeit das EU-Führerscheinnetz nutzen. Das EU-Führerscheinnetz („RESPER“) ist eine gemeinsame Datenbank für den Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden, die für die Ausstellung der Führerscheine zuständig sind, und soll die Umsetzung dieser Richtlinie erleichtern.

Geänderter Text

(33) Die Mitgliedstaaten unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung dieser Richtlinie. Zu diesem Zweck sollten sie nach Möglichkeit das EU-Führerscheinnetz nutzen. Das EU-Führerscheinnetz („RESPER“) ist eine gemeinsame Datenbank für den Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden, die für die Ausstellung der Führerscheine zuständig sind, und soll die Umsetzung dieser Richtlinie, *einschließlich des raschen Austauschs von Strafpunkten im Zusammenhang mit Verstößen in verschiedenen Mitgliedstaaten,* erleichtern.

Or. en

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 34

Vorschlag der Kommission

(34) Ziel des EU-Führerscheinnetzes ist es, die Anerkennung von aus den Mitgliedstaaten stammenden Dokumenten und erworbenen Rechten zu gewährleisten, Dokumentenbetrug zu bekämpfen, die mehrfache Ausstellung von Führerscheinen zu verhindern und die Durchsetzung von Fahrverboten zu erleichtern. Insbesondere sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, systematisch zu überprüfen, ob die Gründe, die zu zuvor verhängten Einschränkungen, Aussetzungen, Entziehungen oder Aufhebungen eines Führerscheins oder einer Fahrerlaubnis geführt haben, weggefallen sind. Die Nutzung von RESPER für die Durchführung anderer Rechtsakte der Union sollte nur zulässig sein, wenn dies in dieser Richtlinie ausdrücklich vorgesehen ist.

Geänderter Text

(34) Ziel des EU-Führerscheinnetzes ist es, die Anerkennung von aus den Mitgliedstaaten stammenden Dokumenten und erworbenen Rechten zu gewährleisten, Dokumentenbetrug zu bekämpfen, die mehrfache Ausstellung von Führerscheinen zu verhindern und die Durchsetzung von Fahrverboten zu erleichtern. ***Es sollte künftig auch den raschen Austausch von Strafpunkten im Zusammenhang mit Verstößen in verschiedenen Mitgliedstaaten gewährleisten.*** Insbesondere sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, systematisch zu überprüfen, ob die Gründe, die zu zuvor verhängten Einschränkungen, Aussetzungen, Entziehungen oder Aufhebungen eines Führerscheins oder einer Fahrerlaubnis geführt haben, weggefallen sind. Die Nutzung von RESPER für die Durchführung anderer Rechtsakte der Union sollte nur zulässig sein, wenn dies in dieser Richtlinie ausdrücklich vorgesehen ist.

Or. en

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 35

Vorschlag der Kommission

(35) Damit aussagekräftige Berichte über die Umsetzung dieser Richtlinie erstellt werden können, sollte die Kommission jährlich über die Anzahl der

Geänderter Text

(35) Damit aussagekräftige Berichte über die Umsetzung dieser Richtlinie erstellt werden können, sollte die Kommission jährlich über die Anzahl der

ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten Führerscheine in jeder Klasse, einschließlich der Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen, informiert werden.

ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten Führerscheine in jeder Klasse, einschließlich der Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen, **sowie über die Tendenzen in Bezug auf Strafpunkte, einschließlich des diesbezüglichen Austauschs von Informationen und ihrer Durchsetzung**, informiert werden.

Or. en

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 36

Vorschlag der Kommission

(36) Zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie, insbesondere zur Anpassung ihrer Anhänge an etwaige technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung folgender Anhänge zu erlassen: Anhang I Teile A, B und D (Spezifikationen für physische Führerscheine), Anhang I Teil C (Spezifikationen für digitale Führerscheine), Anhang I Teil E (Vorschriften für die anwendbaren Codes der Mitgliedstaaten und der Union), Anhänge II, III, V und VI (Festlegung bestimmter Mindestanforderungen für die Ausstellung, Gültigkeit und Erneuerung von Führerscheinen) **und** Anhang IV (Festlegung der Mindestanforderungen für Fahrprüfer). Diese Befugnis sollte für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt werden, da technische, operative und wissenschaftliche Entwicklungen in den von diesen Anhängen erfassten Bereichen häufig vorkommen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge

Geänderter Text

(36) Zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie, insbesondere zur Anpassung ihrer Anhänge an etwaige technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung folgender Anhänge zu erlassen: Anhang I Teile A, B und D (Spezifikationen für physische Führerscheine), Anhang I Teil C (Spezifikationen für digitale Führerscheine), Anhang I Teil E (Vorschriften für die anwendbaren Codes der Mitgliedstaaten und der Union), Anhänge II, III, V und VI (Festlegung bestimmter Mindestanforderungen für die Ausstellung, Gültigkeit und Erneuerung von Führerscheinen), Anhang IV (Festlegung der Mindestanforderungen für Fahrprüfer) **und Anhang VIa (Mindestanforderungen für die Ausbildung)**. Diese Befugnis sollte für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt werden, da technische, operative und wissenschaftliche Entwicklungen in den von diesen Anhängen erfassten Bereichen

ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁵⁶ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

⁵⁶ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

häufig vorkommen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁵⁶ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

⁵⁶ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Or. en

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 38

Vorschlag der Kommission

(38) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit sie die Interoperabilitätsmerkmale und Sicherheitsmaßnahmen für die auf den physischen Führerscheinen eingeführten QR-Codes festlegen kann, Bestimmungen über Interoperabilität, Sicherheit und Prüfung von digitalen Führerscheinen erlassen kann, im Krisenfall die Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in der gesamten Union beschließen kann, **den Inhalt der von**

Geänderter Text

(38) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit sie die Interoperabilitätsmerkmale und Sicherheitsmaßnahmen für die auf den physischen Führerscheinen eingeführten QR-Codes festlegen kann, Bestimmungen über Interoperabilität, Sicherheit und Prüfung von digitalen Führerscheinen erlassen kann, im Krisenfall die Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in der gesamten Union beschließen kann, die Bedingungen für den

Fahrzeugführern der Gruppe 1 durchzuführenden Selbsteinschätzung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit bestimmen kann, die Bedingungen für den Umtausch von Führerscheinen aus Drittländern gegen von den Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine, ohne dass der Umtausch auf dem Führerschein vermerkt wird, festlegen kann und die Interoperabilität zwischen den an das EU-Führerscheinnetz angeschlossenen nationalen Führerscheinsystemen sowie den Schutz der in diesem Zusammenhang ausgetauschten personenbezogenen Daten gewährleisten kann. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵⁷ ausgeübt werden.

⁵⁷ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Umtausch von Führerscheinen aus Drittländern gegen von den Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine, ohne dass der Umtausch auf dem Führerschein vermerkt wird, festlegen kann und die Interoperabilität zwischen den an das EU-Führerscheinnetz angeschlossenen nationalen Führerscheinsystemen sowie den Schutz der in diesem Zusammenhang ausgetauschten personenbezogenen Daten gewährleisten kann. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵⁷ ausgeübt werden.

⁵⁷ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Or. en

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) bestimmte Aspekte, die Fahranfänger betreffen.

Geänderter Text

d) bestimmte Aspekte, die ***unter anderem*** Fahranfänger betreffen.

Or. en

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

1. „Führerschein“ ein elektronisches oder physisches Dokument, mit dem die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen bescheinigt wird und in dem die Bedingungen angegeben sind, unter denen der Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist;

Geänderter Text

1. „Führerschein“ ein elektronisches oder physisches Dokument, mit dem die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen bescheinigt wird und in dem die Bedingungen angegeben sind, unter denen der Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist, ***einschließlich eines Strafpunktesystems;***

Or. en

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

11a. „Krankenwagen“ gemäß Anhang I Teil A Nummer 5.3 der Verordnung (EU) 2018/858 ein Fahrzeug der Klasse M, das für die Beförderung Kranker oder Verletzter bestimmt und zu diesem Zweck mit besonderer Ausstattung ausgerüstet ist;

Or. en

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

11b. „ungeschützte Verkehrsteilnehmer“ nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, insbesondere

***Radfahrer und Fußgänger, sowie Nutzer
von zweirädrigen Kraftfahrzeugen und
Nutzer von persönlichen Mobilitätshilfen;***

Or. en

Begründung

Definition gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1936 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur unter zusätzlicher Einbeziehung von persönlichen Mobilitätshilfen (Elektrokleinstfahrzeuge).

Änderungsantrag 41

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 12 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

12a. „Strafpunktesystem“ ein vergleichbares System, bei dem Strafpunkte kumulativ hinzugerechnet oder abgezogen werden und das zu zusätzlichen Folgen führt, wenn der Umfang der wiederholten Verstöße dazu geführt hat, dass eine bestimmte Anzahl von Strafpunkten angesammelt oder verloren wurde, wobei besondere Bedingungen für Fahranfänger gelten, und das zu einem Entzug der Fahrerlaubnis führen kann;

Or. en

Änderungsantrag 42

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 3 – Absatz 5**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) Abweichend von Absatz 4 sehen die Mitgliedstaaten vor, dass auf Antrag des Bewerbers ein physischer Führerschein anstelle eines digitalen Führerscheins oder

(5) Abweichend von Absatz 4 sehen die Mitgliedstaaten vor, dass auf Antrag des Bewerbers ein physischer Führerschein anstelle eines digitalen Führerscheins oder

zusammen mit diesem ausgestellt werden kann.

zusammen mit diesem ausgestellt werden kann. ***Im Falle einer darauffolgenden Beantragung eines physischen Führerscheins durch den Inhaber eines mobilen Führerscheins zu einem späteren Zeitpunkt ist der physische Führerschein spätestens zwei Wochen nach dem Datum der Beantragung auszugeben.***

Or. en

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten können beschließen, ein Speichermedium (Mikrochip) als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen. Beschließt ein Mitgliedstaat, einen Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen, so kann er ebenfalls beschließen, über die Daten in Anhang I Teil D hinaus weitere Daten auf dem Mikrochip zu speichern, sofern die nationalen Rechtsvorschriften für den Führerschein dies vorsehen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können beschließen, ein Speichermedium (Mikrochip) als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen. Beschließt ein Mitgliedstaat, einen Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen, so kann er ebenfalls beschließen, über die Daten in Anhang I Teil D hinaus weitere Daten auf dem Mikrochip zu speichern, sofern die nationalen Rechtsvorschriften für den Führerschein dies vorsehen. ***Auf diesem Mikrochip gespeicherte Daten werden nur bis zum Ende der Gültigkeitsdauer des Führerscheins gespeichert.***

Or. en

Begründung

Siehe Ziffer 26 der Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Diesen Anwendungen **müssen** die im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶² ausgestellten EUid-Brieftaschen (European Digital Identity Wallets) zugrunde liegen.

⁶² Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

Geänderter Text

Diesen Anwendungen **können** die im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶² ausgestellten EUid-Brieftaschen (European Digital Identity Wallets) zugrunde liegen **oder nach freier Wahl des Bewerbers unabhängig von der EUid-Brieftasche sein**.

⁶² Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

Or. en

Begründung

Siehe Ziffer 24 der Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten.

Änderungsantrag 45

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 5 – Absatz 3 – Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die elektronischen Anwendungen nicht mehr als die in Anhang I Teil D genannten Daten enthalten **oder bei Verwendung eines Zeigers nicht mehr als diese Daten bereitstellen**.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die elektronischen Anwendungen nicht mehr als die in Anhang I Teil D genannten Daten enthalten.

Or. en

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die personenbezogenen Daten, die für die Überprüfung der Fahrerlaubnisse des Inhabers des digitalen Führerscheins erforderlich sind, nicht von der Prüfstelle aufbewahrt werden und die den Führerschein ausstellende Behörde **die im Wege der Benachrichtigung erhaltenen Informationen nur für die Zwecke der Beantwortung des Prüfersuchens bearbeitet**.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die personenbezogenen Daten, die für die Überprüfung der Fahrerlaubnisse des Inhabers des digitalen Führerscheins erforderlich sind, nicht von der Prüfstelle aufbewahrt werden und die den Führerschein ausstellende Behörde **nicht über das Prüfersuchen in Kenntnis gesetzt wurde**.

Or. en

Begründung

Anpassung an Artikel 4 Absatz 7. Das digitale COVID-Zertifikat kann z. B. durch Überprüfung der Echtheit der elektronischen Signatur überprüft werden, ohne die ausstellende Behörde zu kontaktieren. Wenn Zertifikate widerrufen werden, erfolgt dies durch die Veröffentlichung einer Widerrufsliste, die nur die Kennung des Zertifikats und keine anderen personenbezogenen Daten enthält, sodass niemand sehen kann, welche Zertifikate widerrufen wurden. Es sei darauf hingewiesen, dass dies über Ziffer 21 der Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten hinausgeht, aber bereits in der Vergangenheit durchgeführt wurde (digitales COVID-Zertifikat).

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Liste der einschlägigen nationalen Systeme mit, die zur Ausgabe von Daten **und Zeigern** für digitale Führerscheine zugelassen sind. Die Kommission macht die Liste der einschlägigen nationalen Systeme in elektronisch signierter oder besiegelter und

Geänderter Text

(5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Liste der einschlägigen nationalen Systeme mit, die zur Ausgabe von Daten für digitale Führerscheine zugelassen sind. Die Kommission macht die Liste der einschlägigen nationalen Systeme in elektronisch signierter oder besiegelter und für die automatisierte

für die automatisierte Verarbeitung geeigneter Form über einen sicheren Kanal öffentlich zugänglich.

Verarbeitung geeigneter Form über einen sicheren Kanal öffentlich zugänglich.

Or. en

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

(7) Bis zum [Datum der Annahme + 18 Monate] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um detaillierte Bestimmungen für die Interoperabilität, Sicherheit und Erprobung von digitalen Führerscheinen festzulegen, auch für die Merkmale der Überprüfung und die Schnittstelle mit den nationalen Systemen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

(7) Bis zum [Datum der Annahme + 18 Monate] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um detaillierte Bestimmungen für die Interoperabilität, Sicherheit und Erprobung von digitalen Führerscheinen festzulegen, auch für die Merkmale der Überprüfung und die Schnittstelle mit den nationalen Systemen. ***Diese Durchführungsrechtsakte tragen auch den Anforderungen Rechnung, die erforderlich sind, um die Anerkennung durch Behörden von Drittländern sicherzustellen.*** Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe a – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

– leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge;

Geänderter Text

– leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge ***mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h,***

Or. en

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer i – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ***unbeschadet der von den nationalen Behörden festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen darf die von den Mitgliedstaaten für Inhaber von Führerscheinen der Klasse A1 zulässige absolute Höchstgeschwindigkeit 90 km/h nicht überschreiten;***

Or. en

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer ii – Spiegelstrich 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ***unbeschadet der von den nationalen Behörden festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen darf die von den Mitgliedstaaten für Inhaber von Führerscheinen der Klasse A2 zulässige absolute Höchstgeschwindigkeit 100 km/h nicht überschreiten;***

Or. en

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer iii – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ***unbeschadet der von den nationalen Behörden festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen darf die***

*von den Mitgliedstaaten für Inhaber von
Führerscheinen der Klasse A zulässige
absolute Höchstgeschwindigkeit 110 km/h
nicht überschreiten;*

Or. en

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer i – Spiegelstrich 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge.

schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge *mit
einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu
90 km/h,*

Or. en

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer i – Spiegelstrich 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Klasse B1 ist fakultativ; in Mitgliedstaaten,
die diese Führerscheinklasse nicht
einführen, ist ein Führerschein der Klasse
B zum Führen dieser Fahrzeuge
erforderlich.

Klasse B1 ist fakultativ; in Mitgliedstaaten,
die diese Führerscheinklasse nicht
einführen, ist ein Führerschein der Klasse
B *oder B+* zum Führen dieser Fahrzeuge
erforderlich.

Or. en

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer i – Spiegelstrich 1 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können beschließen,

entfällt

diese Klasse ausschließlich für die in Artikel 9 Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstabe c genannten Fahrzeuge unter den in jenem Absatz aufgeführten Bedingungen einzuführen. Trifft ein Mitgliedstaat einen entsprechenden Beschluss, so vermerkt er dies auf dem Führerschein mittels des Unionscodes 60.03;

Or. en

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer ii – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

– Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu **3500** kg, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;

Geänderter Text

– Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu **1 800** kg, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;

Or. en

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer ii – Spiegelstrich 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– ***unbeschadet der von den nationalen Behörden festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen darf die von den Mitgliedstaaten für Inhaber von Führerscheinen der Klasse B zulässige absolute Höchstgeschwindigkeit 110 km/h nicht überschreiten;***

Or. en

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer ii – Spiegelstrich 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge darf hinter Kraftwagen dieser Klasse ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg mitgeführt werden, sofern die zulässige Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombination 4250 kg nicht übersteigt. Übersteigt die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 3500 kg, so schreiben die Mitgliedstaaten im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs V vor, dass das Führen dieser Fahrzeugkombination nur zulässig ist, wenn zuvor

entfällt

- **eine Schulung abgeschlossen wurde oder**
- **eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen erfolgreich abgelegt wurde.**

Or. en

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer ii – Spiegelstrich 2 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass sowohl die Schulung als auch die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen zu absolvieren ist.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer ii – Spiegelstrich 2 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten vermerken die Erlaubnis zum Führen einer solchen Fahrzeugkombination mittels des entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E auf dem Führerschein.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer ii a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ii a) Klasse B+:

– **Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3 500 kg, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;**

– **hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 750 kg mitgeführt werden.**

Unbeschadet der von den nationalen Behörden festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen darf die von den Mitgliedstaaten für Inhaber von Führerscheinen der Klasse B+ zulässige absolute Höchstgeschwindigkeit 130 km/h nicht überschreiten;

Unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge darf hinter Kraftwagen dieser Klasse ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg mitgeführt werden, sofern die zulässige

Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombination 4 250 kg nicht übersteigt. Übersteigt die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 3 500 kg, so schreiben die Mitgliedstaaten im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs V vor, dass das Führen dieser Fahrzeugkombination nur zulässig ist, wenn zuvor

- eine Schulung abgeschlossen wurde oder*
- eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen erfolgreich abgelegt wurde.*

Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass sowohl die Schulung als auch die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen zu absolvieren ist.

Die Mitgliedstaaten vermerken die Erlaubnis zum Führen einer solchen Fahrzeugkombination mittels des entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E auf dem Führerschein.

Or. en

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer iii – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

- unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger oder Sattelanhänger bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse des Anhängers oder Sattelanhängers **3500** kg nicht übersteigt;*

Geänderter Text

- unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B **oder B+** und einem Anhänger oder Sattelanhänger bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse des Anhängers oder Sattelanhängers **3 500** kg nicht übersteigt;*

Or. en

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer v – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

– unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger oder Sattelanhänger mit einer zulässigen Masse von mehr als 3500 kg bestehen, sofern die zulässige Masse der Fahrzeugkombination 12 000 kg nicht übersteigt;

Geänderter Text

– unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B **oder B+** und einem Anhänger oder Sattelanhänger mit einer zulässigen Masse von mehr als 3 500 kg bestehen, sofern die zulässige Masse der Fahrzeugkombination 12 000 kg nicht übersteigt;

Or. en

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer viii – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

– Kraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als **16** Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind und deren Länge bis zu 8 m beträgt.

Geänderter Text

– Kraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als **22** Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind und deren Länge bis zu 8 m beträgt.

Or. en

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten können Kraftfahrzeugarten, die von den Streitkräften und dem Katastrophenschutz eingesetzt werden oder deren Kontrolle

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können Kraftfahrzeugarten, die von den Streitkräften und dem Katastrophenschutz **oder dem Zivilschutz** eingesetzt werden

unterstellt sind, von der Anwendung dieser Richtlinie ausnehmen. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

oder deren Kontrolle unterstellt sind, von der Anwendung dieser Richtlinie ausnehmen. Sie unterrichten die Kommission hiervon. **Die Ausnahme wird von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt.**

Or. en

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) für die Klassen AM, **AI** und B1
16 Jahre;

Geänderter Text

a) für die Klassen AM und B1
16 Jahre;

Or. en

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) für die Klassen A2, B, BE, C1 und
C1E 18 Jahre;

Geänderter Text

b) für die Klassen **AI**, A2, B, BE, C1
und C1E 18 Jahre;

Or. en

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

i) 20 Jahre bei Krafträdern. Für das Führen von Krafträdern dieser Klasse ist jedoch eine mindestens zweijährige

Geänderter Text

i) 20 Jahre bei Krafträdern. Für das Führen von Krafträdern dieser Klasse ist jedoch eine mindestens zweijährige

Fahrpraxis auf Krafträdern mit einem Führerschein der Klasse A2 vorzuschreiben. ***Diese vorherige Fahrpraxis ist entbehrlich, wenn der Bewerber mindestens das 24. Lebensjahr vollendet hat;***

Fahrpraxis auf Krafträdern mit einem Führerschein der Klasse A2 vorzuschreiben.

Or. en

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) für die Klasse B+ 21 Jahre;

Or. en

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten können das Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Or. en

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) für die Klasse AM bis auf **14 Jahre senken oder bis auf** 18 Jahre anheben;

a) für die Klasse AM bis auf 18 Jahre anheben;

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe c – Einleitung

Vorschlag der Kommission

c) für die Klasse **A1** bis auf **18** Jahre anheben, sofern

Geänderter Text

c) für die Klasse **A2** bis auf **20** Jahre anheben, sofern

Or. en

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) für die Klasse A bis auf 22 Jahre anheben;

Or. en

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

d) für die Klassen B und BE bis auf 17 Jahre senken.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten versehen Führerscheine, die einer Person unter einer oder mehreren Bedingungen, unter der oder denen sie zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist, ausgestellt werden, mit einem Vermerk. Zu diesem Zweck verwenden die Mitgliedstaaten die entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E. Für Bedingungen, die in Anhang I Teil E nicht erfasst sind, können auch nationale Codes verwendet werden.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten versehen Führerscheine, die einer Person unter einer oder mehreren Bedingungen, unter der oder denen sie zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist, ausgestellt werden, mit einem Vermerk. Zu diesem Zweck verwenden die Mitgliedstaaten die entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E. Für Bedingungen, die in Anhang I Teil E nicht erfasst sind, können auch nationale Codes verwendet werden. ***Diese Fälle werden der Kommission mitgeteilt.***

Or. en

Änderungsantrag 76

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 9 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

(1) Führerscheine der Klassen **BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D und DE** dürfen nur Personen ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind.

Geänderter Text

(1) Führerscheine der Klassen **B+, C1, C, D1, und D** dürfen nur Personen ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind.

Or. en

Änderungsantrag 77

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 9 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Führerscheine für die Klassen BE, C1E, CE, D1E oder DE können nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klassen B oder B+, C1, C, D1 bzw. D

berechtigt sind.

Or. en

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 9 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Führerscheinklasse B+ kann erst nach erfolgreichem Abschluss der zweijährigen Probezeit der Führerscheinklasse B erworben werden.

Or. en

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) für die Klasse CE ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse DE, sofern die Inhaber zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D berechtigt sind;

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) für die Klasse C1E oder CE ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse D1E, sofern die Inhaber zum Führen von Fahrzeugen der Klasse

entfällt

D1 berechtigt sind;

Or. en

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) die Führerscheine aller Klassen gelten auch für Fahrzeuge der Klasse AM. Bei in seinem Hoheitsgebiet ausgestellten Führerscheinen kann ein Mitgliedstaat jedoch die Äquivalenzen für die Klasse AM auf die Klassen A1, A2 und A beschränken, wenn dieser Mitgliedstaat zur Erlangung eines Führerscheins der Klasse AM eine praktische Prüfung vorschreibt;

Geänderter Text

e) die Führerscheine aller Klassen gelten auch für Fahrzeuge der Klasse AM, ***sofern die Mindestanforderungen des praktischen Fahrunterrichts für Krafträder erfolgreich abgeschlossen wurden, wobei diese Einschränkung für Inhaber von Führerscheinen der Klassen A1, A2 und A nicht gelten.*** Bei in seinem Hoheitsgebiet ausgestellten Führerscheinen kann ein Mitgliedstaat jedoch die Äquivalenzen für die Klasse AM auf die Klassen A1, A2 und A beschränken, wenn dieser Mitgliedstaat zur Erlangung eines Führerscheins der Klasse AM eine praktische Prüfung vorschreibt;

Or. en

Änderungsantrag 82

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

g) für die Klasse A, B, C oder D ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse A1, A2, B1, C1 bzw. D1;

Geänderter Text

g) für die Klasse A, B ***und B+***, C oder D ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse A1, A2, B1, C1 bzw. D1;

Or. en

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

h) für die Klasse B ausgestellte Führerscheine **gelten zwei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung** für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates⁶³ mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als **3500 kg, jedoch nicht mehr als 4250 kg, ohne Anhänger**.

⁶³ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 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 235 vom 17.9.1996, S. 59).

Geänderter Text

h) **bei Erwerb eines Führerscheins der Klasse B+ oder zwei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung gelten** für die Klasse B ausgestellte Führerscheine **nach Abschluss einer spezifischen Schulung und Zertifizierung** für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates⁶³ mit einer zulässigen Gesamtmasse von **nicht** mehr als **4 250 kg, ohne Anhänger, sofern sie für besondere öffentliche Dienstleistungen, etwa als Krankenwagen, oder für regelmäßige berufliche Tätigkeiten genutzt werden und mit der Umstellung einer Flotte auf emissionslose Fahrzeuge zusammenhängen**.

⁶³ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 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 235 vom 17.9.1996, S. 59).

Or. en

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ha) für die Klasse B+ ausgestellte Führerscheine gelten für das Führen von

Sonderfahrzeugen mit einem Gewicht von bis zu 4 250 kg.

Or. en

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 9 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 15 kW fallen unter den Führerschein der Klasse B, sofern der Inhaber des Führerscheins das 21. Lebensjahr vollendet hat;

Geänderter Text

a) Dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 15 kW fallen unter den Führerschein der Klasse B ***oder B+***, sofern der Inhaber des Führerscheins das 21. Lebensjahr vollendet hat;

Or. en

Änderungsantrag 86

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 9 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) Krafträder der Klasse A1 fallen unter den Führerschein der Klasse B.

Geänderter Text

b) Krafträder der Klasse A1 fallen unter den Führerschein der Klasse B ***oder B+***, ***sofern die Mindestanforderungen des praktischen Fahrunterrichts für Krafträder erfolgreich abgeschlossen wurden;***

Or. en

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) von Fahrzeugen der Klasse D1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von **3500 kg** ohne Sonderausrüstung für die Beförderung von Personen mit Behinderungen durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sofern seit der erstmaligen Ausstellung des Führerscheins mindestens zwei Jahre vergangen sind, die Fahrzeuge von nichtgewerblichen Organisationen für soziale Zwecke eingesetzt werden und der Fahrzeugführer seine Dienste freiwillig leistet;

Geänderter Text

a) von Fahrzeugen der Klasse D1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von **3 500 kg** ohne Sonderausrüstung für die Beförderung von Personen mit Behinderungen durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sofern seit der erstmaligen Ausstellung des Führerscheins mindestens zwei Jahre vergangen sind **oder ein Führerschein der Klasse B+ erworben wurde**, die Fahrzeuge von nichtgewerblichen Organisationen für soziale Zwecke eingesetzt werden und der Fahrzeugführer seine Dienste freiwillig leistet;

Or. en

Änderungsantrag 88

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b – Einleitung

Vorschlag der Kommission

b) von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als **3500 kg** durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sofern seit der erstmaligen Ausstellung des Führerscheins mindestens zwei Jahre vergangen sind und die Fahrzeuge

Geänderter Text

b) von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als **3 500 kg und nicht mehr als 5 000 kg** durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sofern seit der erstmaligen Ausstellung des Führerscheins mindestens zwei Jahre vergangen sind **oder der ein Führerschein der Klasse B+ erworben wurde** und die Fahrzeuge

Or. en

Änderungsantrag 89

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) von Fahrzeugen der Klasse B mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2500 kg und einer physisch auf 45 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B1, die das 21. Lebensjahr vollendet haben.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 90

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) von Fahrzeugen der Klasse D oder D1 für Inhaber eines Führerscheins der Klasse C für Prüfungen, Überstellungen oder notwendige Wartungs- oder Überprüfungs Zwecke, sofern keine Passagiere befördert werden.

Or. en

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 10 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) Sie haben *eine Prüfung der Fähigkeiten* und *Verhaltensweisen* sowie eine theoretische Prüfung bestanden und erfüllen die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit nach Maßgabe der Anhänge II und III;

a) Sie haben *mindestens die Mindestanforderungen an die theoretische und praktische Ausbildung gemäß Anlage VIa erfolgreich abgeschlossen und anschließend* eine theoretische Prüfung *sowie eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen* bestanden und erfüllen die Mindestanforderungen an die körperliche

und geistige Tauglichkeit nach Maßgabe
der Anhänge II und III;

Or. en

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 – Absatz 1 – Buchstabe b – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

für die Klasse AM haben sie **lediglich** eine theoretische Prüfung **bestanden. Die Mitgliedstaaten können die Ausstellung eines Führerscheins dieser Klasse vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen und von einer ärztlichen Untersuchung abhängig machen.**

Geänderter Text

für die Klasse AM haben sie eine theoretische Prüfung, **eine ärztliche Untersuchung und eine zertifizierte Mindestausbildung gemäß Anhang VIa für diese Klasse bestanden.**

Or. en

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ba) für die Klasse A1 haben sie**
- i) eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen bestanden und**
 - ii) eine Schulung gemäß Anhang VIa für diese Klasse abgeschlossen, es sei denn, sie haben eine mindestens zweijährige Fahrpraxis mit einem Kraftrad der Klasse AM erworben;**

Or. en

Änderungsantrag 94

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) für die Klasse B für das Führen einer Fahrzeugkombination gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii Unterabsatz 3 haben sie eine Schulung abgeschlossen oder eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen bestanden oder eine Schulung abgeschlossen und eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß Anhang V bestanden;

Geänderter Text

d) für die Klasse B **oder B+** für das Führen einer Fahrzeugkombination gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii Unterabsatz 3 haben sie eine Schulung abgeschlossen oder eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen bestanden oder eine Schulung abgeschlossen und eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß Anhang V bestanden;

Or. en

Änderungsantrag 95

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Vorschriften, um sicherzustellen, dass Personen mit Behinderungen, deren Prüfung in einem an ihre Behinderung angepassten Fahrzeug durchgeführt wird, von der Ausführung von Übungen befreit sind, die mit ihrer Behinderung unvereinbar sind.

Or. en

Begründung

Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen verpflichtet die Mitgliedstaaten, alle entsprechenden legislativen, administrativen und sonstigen Maßnahmen zu ergreifen, um bestehende Gesetze, Vorschriften, Gepflogenheiten und Praktiken, die zur Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen führen, zu ändern oder abzuschaffen. Diese Bestimmung ist gezielt allgemein gehalten, um nicht alle möglichen Beeinträchtigungen auflisten zu müssen und es stattdessen

dem Ermessen – und der Pflicht – des Prüfers zu überlassen, die anwendbaren Befreiungen in Bezug auf die Beeinträchtigung des Bewerbers im Einzelfall zu bestimmen.

Änderungsantrag 96

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) für die Klassen AM, A1, A2, A, B, B1 und BE **15** Jahre;

Geänderter Text

a) für die Klassen AM, A1, A2, A, B, **B+**, B1 und BE **10** Jahre;

Or. en

Änderungsantrag 97

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten **können** die Gültigkeitsdauer des für Fahranfänger ausgestellten Führerscheins im Sinne des Artikels 15 Absatz 1 für alle Klassen **begrenzen**, um zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Fahrzeugführer besondere Maßnahmen durchführen zu können.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten **begrenzen** die Gültigkeitsdauer des für Fahranfänger ausgestellten Führerscheins im Sinne des Artikels 15 Absatz 1 **und gemäß den darin aufgeführten Bedingungen** für alle Klassen, um zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Fahrzeugführer besondere Maßnahmen durchführen zu können.

Or. en

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 6

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten müssen die in Unterabsatz 1 festgelegte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, deren Inhaber ihren

Geänderter Text

Um häufigere ärztliche Kontrollen oder sonstige besondere Maßnahmen wie Auffrischkurse vorschreiben zu

Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet und das Alter von 70 Jahren erreicht haben, auf bis zu fünf Jahre begrenzen, um häufigere ärztliche Kontrollen oder sonstige besondere Maßnahmen wie Auffrischkurse vorschreiben zu können. Eine derartige Verringerung der Gültigkeitsdauer wird nur bei der Erneuerung eines Führerscheins angewendet.

können, ***müssen die Mitgliedstaaten die in Unterabsatz 1 festgelegte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen folgendermaßen begrenzen:***

i) auf höchstens sieben Jahre für Führerscheine von Inhabern mit Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet, die das 60. Lebensjahr vollendet haben;

ii) auf höchstens fünf Jahre für Führerscheine von Inhabern mit Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet, die das 70. Lebensjahr vollendet haben;

iii) auf höchstens zwei Jahre für Führerscheine von Inhabern mit Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet, die das 80. Lebensjahr vollendet haben;

Die Mitgliedstaaten können als Voraussetzung für den Abschluss des Erneuerungsverfahrens eine verpflichtende Kontrollfahrt oder einen Auffrischkurs mit einem Fahrlehrer vorsehen, insbesondere in Fällen, in denen die allgemeine ärztliche Untersuchung Zweifel an der tatsächlichen Fahreignung des Führerscheininhabers aufkommen lässt.

Eine derartige Verringerung der Gültigkeitsdauer wird nur bei der Erneuerung eines Führerscheins angewendet.

Or. en

Änderungsantrag 99

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 – Absatz 6 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Statt der in Nummer 3 des Anhangs III genannten Selbsteinschätzung können die Mitgliedstaaten die Ausstellung oder Erneuerung von Führerscheinen der Klassen AM, A, A1, A2, B, B1 und BE von einer Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen dieser Fahrzeuge gemäß diesem Anhang abhängig **machen**. In diesem Fall erstreckt sich die ärztliche Untersuchung auf alle in Anhang III aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit.

Die Mitgliedstaaten **machen** die Ausstellung oder Erneuerung von Führerscheinen der Klassen AM, A, A1, A2, B, **B+**, B1 und BE von einer Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen dieser Fahrzeuge gemäß diesem Anhang **III** abhängig. In diesem Fall erstreckt sich die ärztliche Untersuchung auf alle in Anhang III aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit.

Or. en

Änderungsantrag 100

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 – Absatz 6 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission erlässt bis zum [Datum der Annahme + 18 Monate] Durchführungsrechtsakte, in denen der Inhalt der Selbsteinschätzung gemäß Anhang III Nummer 3 festgelegt und alle in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahrunfähigkeit abgedeckt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 101

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 – Absatz 7 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen physischen Führerscheins sein. Eine Person kann jedoch Inhaber mehrerer digitaler **Führerscheine** sein, sofern diese vom selben Mitgliedstaat ausgestellt wurden.

Geänderter Text

Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen physischen Führerscheins sein. Eine Person kann jedoch Inhaber mehrerer digitaler **Kopien eines digitalen Führerscheins** sein, sofern diese vom selben Mitgliedstaat ausgestellt wurden.

Or. en

Änderungsantrag 102

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 6 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Zur Bestimmung eines solchen Drittlands kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten den Straßenverkehrsrahmen des Drittlands bewerten. Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zu dem in dem betreffenden Drittland geltenden Straßenverkehrsrahmen Stellung zu nehmen. Die Kommission nimmt die Bewertung vor, sobald sie die Stellungnahmen aller Mitgliedstaaten erhalten hat oder wenn die Frist für die Übermittlung der Stellungnahmen abgelaufen ist, je nachdem, welcher Zeitpunkt der **spätere** ist.

Geänderter Text

Zur Bestimmung eines solchen Drittlands kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten den Straßenverkehrsrahmen des Drittlands bewerten. Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zu dem in dem betreffenden Drittland geltenden Straßenverkehrsrahmen Stellung zu nehmen. Die Kommission nimmt die Bewertung vor, sobald sie die Stellungnahmen aller Mitgliedstaaten erhalten hat oder wenn die Frist für die Übermittlung der Stellungnahmen abgelaufen ist, je nachdem, welcher Zeitpunkt der **frühere** ist.

Or. en

Änderungsantrag 103

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Die Kommission kann bewerten,

ob ein Drittland über Vorschriften für die Fahrzeugführerschulung und/oder die Zertifizierung und über Prüfverfahren, die vollständig oder teilweise mit denen der Union vergleichbar sind, sowie über ein mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr verfügt, wonach es zu rechtfertigen wäre, dass der Inhaber eines von dem Drittland ausgestellten Befähigungsnachweises oder einer Äquivalenz diesen Nachweis gegen einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten neuen Befähigungsnachweis umtauschen kann.

Auf der Grundlage der Bewertung kann die Kommission einen Durchführungsrechtsakt erlassen, der diesen Umtausch unter der Bedingung zulässt, dass der Inhaber des Befähigungsnachweises eine zusätzliche Befähigungsschulung von bis zu 35 Stunden in der am besten beherrschten Sprache, erforderlichenfalls mit angemessener Sprachunterstützung, im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Weiterbildung der Fahrer abschließt, damit ein hohes Maß an Befähigung und Straßenverkehrssicherheit sichergestellt wird.

Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zur Bewertung dieses Drittlandes durch die Kommission Stellung zu nehmen. Der Durchführungsrechtsakt gilt, wenn die Kommission eine Stellungnahme aller Mitgliedstaaten erhalten hat, oder sechs Monate nach Inkrafttreten des betreffenden Durchführungsrechtsakts, je nachdem, welcher Zeitpunkt der frühere ist.

Or. en

Änderungsantrag 104

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

(9) Die Kommission veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union und auf ihrer Website eine Liste der Drittländer, für die ein Durchführungsbeschluss nach **Absatz 7** angenommen wurde, und veröffentlicht entsprechend auch alle gemäß Absatz **9** vorgenommenen einschlägigen Änderungen.

Geänderter Text

(9) Die Kommission veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union und auf ihrer Website eine Liste der Drittländer, für die ein Durchführungsbeschluss nach **den Absätzen 7 und 8a** angenommen wurde, und veröffentlicht entsprechend auch alle gemäß Absatz **8** vorgenommenen einschlägigen Änderungen.

Or. en

Änderungsantrag 105

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 13a

Strafpunktesystem

Bis zum 31. Dezember 2025 richten die Mitgliedstaaten ein Strafpunktesystem mit kumulativer Auswirkung ein, bei dem es zu einer zusätzlichen Strafe kommt, wenn das Ausmaß der wiederholten Delikte dazu führt, dass eine bestimmte Anzahl an Strafpunkten gesammelt wurde oder verloren gegangen ist. Diese zusätzliche Strafe kann zum Entzug der Fahrerlaubnis führen.

Das System umfasst eine Reihe von festgesetzten Sanktionen für zumindest die wichtigsten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte, die im [Vorschlag für eine Richtlinie zur grenzüberschreitenden Ahndung von Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten (2023/0052(COD))] aufgeführt sind. Die

Mitgliedstaaten führen für Fahranfänger in der Probezeit strengere Strafpunktesysteme ein, die Sanktionen wie den Verlust des Führerscheins oder eine verpflichtende Schulung zur Sensibilisierung für Risiken im Straßenverkehr vorsehen. Die Mitgliedstaaten können ein Schema zum Punkteabbau für gutes Fahrverhalten und nicht wiederkehrende Muster bei geringfügigen Delikten einführen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 21 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die erforderlichen Äquivalenzen zwischen den Systemen festzulegen, gegebenenfalls einschließlich Referenzwerten auf Unionsebene, die den nationalen Behörden eine Orientierungshilfe bei ihrer Auslegung bieten und anhand deren festgestellt werden kann, ob die Kumulierung von Delikten in den verschiedenen Mitgliedstaaten gemäß dem [Vorschlag für eine Richtlinie über einen unionsweiten Entzug der Fahrerlaubnis (2023/055(COD))]] zu einem unionsweiten Entzug der Fahrerlaubnis führen kann.

Or. en

Änderungsantrag 106

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 14

entfällt

Begleitetes Fahren

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und C aus, in denen der Unionscode 98.02

gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

(2) Inhaber eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur dann Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person begleitet werden, die folgende Bedingungen erfüllt:

- a) Sie ist mindestens 25 Jahre alt;**
- b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten Führerscheins der entsprechenden Klasse;**
- c) sie wurde in den letzten fünf Jahren nicht mit einem Fahrverbot belegt;**
- d) sie wurde nicht aufgrund einer mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Straftat verurteilt;**
- e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der Klasse C über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.**

(3) Die Mitgliedstaaten können die Identifizierung der in Absatz 2 genannten Begleitpersonen vorschreiben, um die Einhaltung dieses Artikels zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der möglichen Begleitpersonen begrenzen.

(4) Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02 für Bewerber anwenden, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Sie unterrichten die Kommission hiervon. Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

Or. en

Änderungsantrag 107

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein. **Die Mitgliedstaaten können die Anwendung des Grenzwerts von 0,0 g/ml auf alle Fahrer ausdehnen.**

Or. en

Änderungsantrag 108

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Mitgliedstaaten legen spezifische Vorschriften für Fahranfänger hinsichtlich der Geschwindigkeit fest, indem sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb der Stadtgebiete herabsetzen, wenn diese zulässige Höchstgeschwindigkeit 90 km/h oder mehr beträgt. Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger bezüglich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Or. en

Änderungsantrag 109

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Die Mitgliedstaaten legen spezifische Vorschriften für Fahranfänger mit Führerscheinen der Klasse B1 in Bezug auf die Gesamtmasse der Fahrzeuge fest, indem sie die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeuge, die von ihnen gefahren werden dürfen, auf 1800 kg beschränken. Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger bezüglich der zulässigen Gesamtmasse der gefahrenen Fahrzeuge fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Or. en

Änderungsantrag 110

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2c) Die Mitgliedstaaten können besondere Vorschriften für Fahranfänger festlegen, um das Fahren in der Nacht, und zwar von Mitternacht bis 6.00 Uhr, zu beschränken. In diesem Fall legen die Mitgliedstaaten Sanktionen für Fahranfänger bezüglich der Beschränkung des Fahrens in der Nacht fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend

und nicht diskriminierend sein.

Or. en

Änderungsantrag 111

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

Geänderter Text

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, **z. B. ein Null-Toleranz-System für illegale psychoaktive Drogen, für das die niedrigste Bestimmungsgrenze herangezogen wird, bei der die passive oder unbeabsichtigte Exposition berücksichtigt wird.** Sie unterrichten die Kommission hiervon. **Die Mitgliedstaaten können die Anwendung des Null-Toleranz-Systems für illegale psychoaktive Drogen auf alle Fahrer ausdehnen.**

Or. en

Änderungsantrag 112

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Mitgliedstaaten richten zur Bescheinigung des Abschlusses der Probezeit für Fahranfänger eine verpflichtende Sitzung mit Rückmeldungen durch einen Fahrlehrer am Ende der Probezeit ein, damit die mit der Probezeit zusammenhängenden Beschränkungen aufgehoben werden

können.

Or. en

Änderungsantrag 113

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Für Fahrer, die nach Abschluss der Probezeit in der Klasse B eine Fahrerlaubnis in einer neuen Klasse im Rahmen ihres Führerscheins erwerben, kann die Probezeit für diese neue Klasse auf die Hälfte der Zeit reduziert werden.

Or. en

Änderungsantrag 114

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 16 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Fahrprüfer, die ihren Beruf bereits vor dem **19. Januar 2013** ausüben, sind nur den Bestimmungen über die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen zu unterwerfen.

Die Fahrprüfer, die ihren Beruf bereits vor dem **Inkrafttreten dieser Richtlinie** ausüben, sind nur den Bestimmungen über die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen zu unterwerfen.

Or. en

Änderungsantrag 115

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 16 a (neu)

Artikel 16a

Fahrlehrer

(1) Fahrlehrer müssen den Mindestanforderungen des Anhangs VIa genügen.

Die Fahrlehrer, die ihren Beruf bereits vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie ausüben, sind nur den Bestimmungen über die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen zu unterwerfen.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 21 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VIa zu erlassen, sofern dies erforderlich ist, um technischen, operativen oder wissenschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Or. en

Änderungsantrag 116

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 18 – Absatz 1**

(1) Die Mitgliedstaaten wenden die mit dem Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission⁶⁴ festgelegten Äquivalenzen zwischen vor dem **19. Januar 2013** erworbenen Fahrberechtigungen und den in Artikel 6 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Führerscheinklassen an.

(1) Die Mitgliedstaaten wenden die mit dem Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission⁶⁴ festgelegten Äquivalenzen zwischen vor dem **Inkrafttreten dieser Richtlinie** erworbenen Fahrberechtigungen und den in Artikel 6 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Führerscheinklassen an.

⁶⁴ Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABl. L 302 vom

⁶⁴ Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABl. L 302 vom

Änderungsantrag 117

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Eine vor dem **19. Januar 2013** erteilte Fahrberechtigung darf aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden.

Geänderter Text

(2) Eine vor dem **Inkrafttreten dieser Richtlinie** erteilte Fahrberechtigung darf aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden.

Änderungsantrag 118

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 19 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzten, erneuerten, eingeschränkten, ausgesetzten, entzogenen, aufgehobenen oder widerrufenen Führerscheine sowie über die Fahrverbote aus, die sie verhängt haben oder zu verhängen beabsichtigen, um zu prüfen, ob für einen Führerscheinbewerber in keinem Mitgliedstaat ein Fahrverbot gilt. Sie nutzen das zu diesen Zwecken eingerichtete EU-Führerscheinnetz.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzten, erneuerten, eingeschränkten, ausgesetzten, entzogenen, aufgehobenen oder widerrufenen Führerscheine sowie über **die Strafpunkte und** die Fahrverbote aus, die sie verhängt haben oder zu verhängen beabsichtigen, um zu prüfen, ob für einen Führerscheinbewerber in keinem Mitgliedstaat ein Fahrverbot gilt. Sie nutzen das zu diesen Zwecken eingerichtete EU-Führerscheinnetz.

Änderungsantrag 119

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 19 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) Straftaten gemäß [VERWEIS AUF PRÜM II] zu verhüten und aufzudecken sowie diesbezüglich zu ermitteln; **entfällt**

Or. en

Begründung

Auf der Grundlage von Ziffer 19 der Stellungnahme des EDSB werden weder im Vorschlag der Kommission noch im Standpunkt des EP zu Prüm II (automatisierter Datenaustausch zwischen Polizeibehörden) Führerscheine genannt.

Änderungsantrag 120

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 19 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

da) Echtzeitdaten über die von Fahrern in den verschiedenen Mitgliedstaaten angesammelten Strafpunkte zu aktualisieren und weiterzugeben;

Or. en

Änderungsantrag 121

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 23 – Absatz 1 Richtlinie (EU) 2022/2561 Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2022/2561 wird folgender Buchstabe c **entfällt**

angefügt:

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklasse C, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Or. en

Änderungsantrag 122

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 23 – Absatz 1 a (neu)

Richtlinie (EU) 2022/2561

Artikel 5 – Absatz 3 (neu)

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr **im Umkreis von bis zu 50 km**, sowie von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von **18** Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der

Artikel 5 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr sowie von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz **1 oder 2** besitzt **und die Fahrgeschwindigkeit während der ganzen Strecke unter 80 km/h liegt.**

Jeder Mitgliedstaat kann **unter den zuvor genannten Bedingungen** einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von **20** Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 20 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt;

b) ab 23 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

b) ab 23 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.“

Or. en

Änderungsantrag 123

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Teil A1 – Nummer 2 – Seite 2

Vorschlag der Kommission

13.	9.	10.	11.	12.
(14.)	AM			
	A1			
	A2			
	A			
	B1			
	B			
	C1			
	C			
	D1			
	D			
	BE			
	C1E			
	CE			
	D1E			
	DE			
12.				

1. Name 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Date of expiry 4c. Issued by 5. Licence number 10. Valid from 11. Valid to 12. Codes

Geänderter Text

13.	9.	10.	11.	12.
(14.)	AM			
	A1			
	A2			
	A			
	B1			
	B			
	B+			
	C1			
	C			
	D1			
	D			
	BE			
	C1E			
	CE			
	D1E			
	DE			
12.				

1. Name 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Date of expiry 4c. Issued by 5. Licence number 10. Valid from 11. Valid to 12. Codes

Or. en

Änderungsantrag 124

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Teil B1 – Nummer 4 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(d) DG 7: biometrische Daten (zu den Fingerabdrücken) des Führerscheininhabers; **entfällt**

Or. en

Änderungsantrag 125

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Teil B1 – Nummer 4 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(e) DG 8: biometrische Daten (zur Iris) des Führerscheininhabers; **entfällt**

Or. en

Änderungsantrag 126

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Teil B1 – Nummer 6 – Aufzählungspunkt 2 – Absatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) Die Fahrzeugklassen werden anhand der in Artikel 6 festgelegten Codes (wie AM, A1, A2, A, B1, B usw.) angegeben.

(a) Die Fahrzeugklassen werden anhand der in Artikel 6 festgelegten Codes (wie AM, A1, A2, A, B1, B, **B+ usw.) angegeben.**

Or. en

Änderungsantrag 127

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Teil C – Nummer 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Anwendung muss es dem Inhaber des **entfällt**

Führerscheins ermöglichen, einem Dritten ein von einem nationalen System abgerufenes Einmal-Token zu übermitteln. Dieses Token kann von der empfangenden Partei verwendet werden, um die in Teil D aufgeführten Informationen aus dem betreffenden nationalen System abzurufen, sofern die empfangende Partei von dem betreffenden Mitgliedstaat dazu ermächtigt wurde. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind berechtigt, auf die nationalen Systeme anderer Mitgliedstaaten zuzugreifen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass nach der Überprüfung der Daten des Führerscheininhabers die übermittelten Daten nicht gespeichert werden.

Or. en

Begründung

Dies würde bedeuten, dass die ausstellende Behörde stets darüber informiert wird, wenn ein Führerschein überprüft wird. Die Privatsphäre sollte wie beim COVID-Zertifikat gewahrt werden.

Änderungsantrag 128

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Teil C – Nummer 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Die unmittelbar aus der Anwendung übermittelten ***oder mit dem Einmal-Token abgerufenen*** Informationen müssen es den zuständigen Behörden ermöglichen, die Fahrerlaubnis des Inhabers des digitalen Führerscheins zu bestimmen (Überprüfung), einschließlich etwaiger Beschränkungen, die in der Union oder im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats gelten. Die Mitgliedstaaten betrachten Daten als ungültig, ***wenn sie mehr als sieben Tage vor dem Zeitpunkt der Überprüfung abgerufen wurden oder*** wenn die Nummer

Geänderter Text

Die unmittelbar aus der Anwendung übermittelten Informationen müssen es den zuständigen Behörden ermöglichen, die Fahrerlaubnis des Inhabers des digitalen Führerscheins zu bestimmen (Überprüfung), einschließlich etwaiger Beschränkungen, die in der Union oder im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats gelten. Die Mitgliedstaaten betrachten Daten als ungültig, wenn die Nummer des Führerscheins in der Sperrliste des Mitgliedstaats, der den digitalen Führerschein ausgestellt hat, aufgeführt ist.

des Führerscheins in der Sperrliste des Mitgliedstaats, der den digitalen Führerschein ausgestellt hat, aufgeführt ist. Eine Sperrliste enthält Angaben zu allen Führerscheinen, deren Inhaber nicht mehr zur Ausübung ihrer Fahrerlaubnis berechtigt sind.

Eine Sperrliste enthält Angaben zu allen Führerscheinen, deren Inhaber nicht mehr zur Ausübung ihrer Fahrerlaubnis berechtigt sind.

Or. en

Begründung

Die Funktionalität sollte wie jene des COVID-Zertifikats sein, unter Wahrung der Privatsphäre.

Änderungsantrag 129

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Teil E – Tabelle

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
60		Optionale Äquivalenzen
	60.01.	Dem Inhaber wird die optionale Äquivalenz gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a gewährt.
	60.02.	Dem Inhaber wird die optionale Äquivalenz gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe b gewährt.
	60.03.	<i>Die Fahrerlaubnis für Klasse B1 ist auf die in Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c genannten Fahrzeuge beschränkt.</i>
61		Beschränkung auf Fahrten bei Tag (zum Beispiel: eine Stunde nach Sonnenaufgang und eine Stunde vor Sonnenuntergang)
62		Beschränkung auf Fahrten in einem Umkreis von ... km vom Wohnsitz oder innerorts in .../innerhalb der Region ...
63		Fahren ohne Beifahrer
64		Beschränkt auf Fahrten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als ... km/h
65		<i>Fahren nur mit Beifahrer, der Inhaber eines Führerscheins von mindestens der gleichwertigen Klasse sein muss</i>
66		Ohne Anhänger

67		Fahren auf Autobahnen nicht erlaubt
68		Kein Alkohol
69		Beschränkt auf Fahrzeuge mit einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung gemäß EN 50436. Angabe eines Ablaufdatums ist fakultativ (z. B. „69“ oder „69(01.01.2016)“)
<i>Geänderter Text</i>		
60		Optionale Äquivalenzen
	60.01.	Dem Inhaber wird die optionale Äquivalenz gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a gewährt.
	60.02.	Dem Inhaber wird die optionale Äquivalenz gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe b gewährt.
61		Beschränkung auf Fahrten bei Tag (zum Beispiel: eine Stunde nach Sonnenaufgang und eine Stunde vor Sonnenuntergang)
62		Beschränkung auf Fahrten in einem Umkreis von ... km vom Wohnsitz oder innerorts in .../innerhalb der Region ...
63		Fahren ohne Beifahrer
64		Beschränkt auf Fahrten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als ... km/h
66		Ohne Anhänger
67		Fahren auf Autobahnen nicht erlaubt
68		Kein Alkohol
69		Beschränkt auf Fahrzeuge mit einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung gemäß EN 50436. Angabe eines Ablaufdatums ist fakultativ (z. B. „69“ oder „69(01.01.2016)“)

Or. en

Änderungsantrag 130

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Teil E – Tabelle

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
70		Umtausch des Führerscheins Nummer ..., ausgestellt durch ... (EU/UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes, z. B. „70.0123456789.NL“)
71		Duplikat des Führerscheins Nummer ... (EU/UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes, z. B. „71.987654321.HR“)
73		Nur für vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B (B1)
78		Nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe
79		Im Rahmen der Anwendung des Artikels 19 dieser Richtlinie nur Fahrzeuge, die den in Klammern angegebenen Spezifikationen entsprechen.
	79.01.	Beschränkung auf zweirädrige Kraftfahrzeuge mit oder ohne Beiwagen
	79.02.	Beschränkung auf dreirädrige Kraftfahrzeuge oder vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge der Klasse AM
	79.03.	Beschränkung auf dreirädrige Kraftfahrzeuge
	79.04.	Beschränkung auf dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von 750 kg
	79.05.	Krafträder der Klasse A1 mit einem Leistungsgewicht von mehr als 0,1 kW/kg
	79.06.	Fahrzeuge der Klasse BE, bei denen die zulässige Gesamtmasse des Anhängers 3500 kg übersteigt
80		Beschränkung auf Inhaber eines Führerscheins, der zum Führen von dreirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A berechtigt ist und das 24. Lebensjahr nicht vollendet hat
81		Beschränkung auf Inhaber eines Führerscheins, der zum Führen von zweirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A berechtigt ist und das 21. Lebensjahr nicht vollendet hat

95		Kraftfahrer, der Inhaber eines Befähigungsnachweises ist und die Befähigungspflicht gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561 bis zum ... erfüllt (z. B. „95(01.01.12)“)
96		Fahrzeuge der Klasse B mit einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, wobei die zulässige Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombination mehr als 3500 kg, jedoch nicht mehr als 4250 kg beträgt
97		Berechtigt nicht zum Führen eines Fahrzeugs der Klasse C1, das in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ¹ fällt.
98		
	98.01	Der Fahrzeugführer gilt als Fahranfänger und unterliegt den Bedingungen für die Probezeit. Wird der Führerschein umgetauscht, erneuert oder ersetzt, ist der Code durch das Enddatum der Probezeit zu ergänzen (z. B. 98.01.13.04.2028).
	98.02	Bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres muss der Inhaber die Bedingungen für das begleitete Fahren erfüllen.
⁵ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).		
<i>Geänderter Text</i>		
70		Umtausch des Führerscheins Nummer ..., ausgestellt durch ... (EU/UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes, z. B. „70.0123456789.NL“)
71		Duplikat des Führerscheins Nummer ... (EU/UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes, z. B. „71.987654321.HR“)
73		Nur für vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B (B1)
78		Nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe
79		Im Rahmen der Anwendung des Artikels 19 dieser Richtlinie nur Fahrzeuge, die den in Klammern angegebenen Spezifikationen entsprechen.

	79.01.	Beschränkung auf zweirädrige Kraftfahrzeuge mit oder ohne Beiwagen
	79.02.	Beschränkung auf dreirädrige Kraftfahrzeuge oder vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge der Klasse AM
	79.03.	Beschränkung auf dreirädrige Kraftfahrzeuge
	79.04.	Beschränkung auf dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von 750 kg
	79.05.	Krafträder der Klasse A1 mit einem Leistungsgewicht von mehr als 0,1 kW/kg
	79.06.	Fahrzeuge der Klasse BE, bei denen die zulässige Gesamtmasse des Anhängers 3500 kg übersteigt
80		Beschränkung auf Inhaber eines Führerscheins, der zum Führen von dreirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A berechtigt ist und das 24. Lebensjahr nicht vollendet hat
81		Beschränkung auf Inhaber eines Führerscheins, der zum Führen von zweirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A berechtigt ist und das 21. Lebensjahr nicht vollendet hat
95		Kraftfahrer, der Inhaber eines Befähigungsnachweises ist und die Befähigungspflicht gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561 bis zum ... erfüllt (z. B. „95(01.01.12)“)
96		Fahrzeuge der Klasse B mit einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, wobei die zulässige Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombination mehr als 3500 kg, jedoch nicht mehr als 4250 kg beträgt
97		Berechtigt nicht zum Führen eines Fahrzeugs der Klasse C1, das in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁵ fällt
98		
	98.01	Der Fahrzeugführer gilt als Fahranfänger und unterliegt den Bedingungen für die Probezeit. Wird der Führerschein umgetauscht, erneuert oder ersetzt, ist der Code durch das Enddatum der Probezeit zu ergänzen (z. B. 98.01.13.04.2028).

⁵ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

Or. en

Änderungsantrag 131

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe b – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ***Auswirkungen auf das Risiko einer Ablenkung aufgrund der Nutzung von Mobiltelefonen oder anderen elektronischen Geräten während des Fahrens und Auswirkungen auf die Sicherheit;***

Or. en

Änderungsantrag 132

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe d – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- Gefahren aufgrund des Verkehrs verschiedener Arten von Fahrzeugen, deren Fahreigenschaften und der unterschiedlichen Sicht der Fahrzeugführer, einschließlich Fahrzeugen mit fortschrittlichen Fahrassistenzsystemen und anderen automatisierten Merkmalen;

- Gefahren aufgrund des Verkehrs verschiedener Arten von Fahrzeugen, deren Fahreigenschaften und der unterschiedlichen Sicht der Fahrzeugführer, einschließlich Fahrzeugen mit fortschrittlichen Fahrassistenzsystemen und anderen automatisierten Merkmalen ***sowie großer Personenkraftwagen wie SUV;***

Or. en

Änderungsantrag 133

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe d – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– *tote Winkel und Änderungen im Gefälle;*

Or. en

Änderungsantrag 134

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(da) ordnungsgemäße und rechtzeitige Verwendung von Fahrtrichtungsanzeigern;

Or. en

Änderungsantrag 135

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe e – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– *Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung eines Einsatzfahrzeuges und an einen Unfallort;*

Or. en

Änderungsantrag 136

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(f) Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs;

(f) Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs, ***einschließlich der Sicherstellung, dass das Öffnen der Fahrzeurtür sicher ist und es zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Fahrer von Mikromobilitätsfahrzeugen kommt;***

Or. en

Änderungsantrag 137

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) Umweltaspekte der Fahrzeugnutzung und entsprechende Vorschriften, auch in Bezug auf Elektrofahrzeuge: angemessene Verwendung von Vorrichtungen für Schallzeichenanlagen, maßvoller Kraftstoff-/Energieverbrauch, Begrenzung der Emissionen (Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Lärm und Mikroplastik durch Reifen- und Straßenabnutzung usw.).

(i) Umweltaspekte der Fahrzeugnutzung und entsprechende Vorschriften, auch in Bezug auf Elektrofahrzeuge: angemessene Verwendung von Vorrichtungen für Schallzeichenanlagen, maßvoller Kraftstoff-/Energieverbrauch, Begrenzung der Emissionen (Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Lärm und Mikroplastik durch Reifen-, ***Bremsen-*** und Straßenabnutzung usw.).

Or. en

Änderungsantrag 138

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ia) Erste-Hilfe-Grundkenntnisse und Fähigkeit, Erste-Hilfe-Ausrüstung zu nutzen und Erste Hilfe zu leisten.

Änderungsantrag 139

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe i b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ib) Risiken im Zusammenhang mit der Interaktion zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen aufgrund unterschiedlicher Dimensionen und Fahrdynamiken.

Or. en

Änderungsantrag 140

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe i c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ic) sichere Interaktion mit fortschrittlichen Fahrerassistenzfunktionen und damit zusammenhängende Vorteile, Beschränkungen und Risiken;

Or. en

Änderungsantrag 141

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe i d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(id) grundlegender Rechtsrahmen für Zufahrtsbeschränkungen in Städten, einschließlich Niedrigemissionszonen;

Änderungsantrag 142

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Buchstabe i e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ie) alternative Verkehrsträger und optimale Wahl je nach Art der Reise, mit besonderem Schwerpunkt auf den Vorteilen der aktiven Mobilität für kurze Strecken;

Or. en

Änderungsantrag 143

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) Zweck und Einsatz von Getriebebremsen/Auspuff und Bremsen;

Or. en

Änderungsantrag 144

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(g) Behinderung der Sicht des Fahrzeugführers aufgrund der Bauart des Fahrzeugs;

(g) Behinderung der Sicht des Fahrzeugführers aufgrund der Bauart des Fahrzeugs, **insbesondere in Bezug auf Fußgänger an der Vorderseite des Fahrzeugs und Radfahrer an der Seite und Vorderseite des Fahrzeugs;**

Änderungsantrag 145

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) defensive und umweltbewusste Fahrweise: Abstand zum vorderen Fahrzeug; Überholen in Kurven, Spurwechsel, Vorrangregeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen;

Or. en

Änderungsantrag 146

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ia) Sicherheitsmaßnahmen, -verfahren und -protokolle in Bezug auf sichere Parkflächen;

Or. en

Änderungsantrag 147

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(j) Kenntnis der Verantwortung des Fahrzeugführers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen müssen Teil der theoretischen Prüfung sein (öffentliche

(j) Kenntnis der Verantwortung des Fahrzeugführers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere, **insbesondere von Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität, sowie geschlechtsspezifische Belästigung und**

Busse und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen usw.) (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E).

Gewalt; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen müssen Teil der theoretischen Prüfung sein (öffentliche Busse und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen usw.) (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E).

Or. en

Änderungsantrag 148

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Aufzählungspunkt 1 – Buchstabe c – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Der Unionscode, der auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B und BE, der aufgrund einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, wird gestrichen, wenn der Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert.

Geänderter Text

Der Unionscode, der auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B, **B+** und BE, der aufgrund einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, **wird nicht auferlegt oder** wird gestrichen, wenn der Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert.

Or. en

Änderungsantrag 149

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Aufzählungspunkt 1 – Buchstabe c – Absatz 2 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

(i) die spezielle Schulung zu genehmigen und zu überwachen oder

Geänderter Text

(i) die spezielle Schulung zu genehmigen und zu überwachen, **auch als Teil der allgemeinen Fahrzeugführerschulung**, oder

Or. en

Begründung

Mit der Zunahme von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr und dem steigenden Anteil an Verkäufen (Anforderung der Union bis 2035: 100 % emissionsfrei) lenken immer mehr Fahranfänger Elektrofahrzeuge. Junge Menschen beabsichtigen immer öfters, die Fahrzeugführerschulung in einem Elektrofahrzeug zu absolvieren, entweder aus Gründen der Nachhaltigkeit oder weil sie zu Hause Zugang zu einem Elektrofahrzeug haben. Fahrschulen passen ihren Fahrzeugbestand schrittweise an diese Umstände an.

Änderungsantrag 150

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Aufzählungspunkt 2 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(da) Klasse B+:

Vierrädrige Fahrzeuge der Klasse B mit einem Mindestgewicht von 3000 kg, die eine Geschwindigkeit von mindestens 120 km/h erreichen;

Or. en

Änderungsantrag 151

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 6 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(g) Überholen/Vorbeifahren:
Überholen anderer Fahrzeuge (**soweit möglich**); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

(g) Überholen/Vorbeifahren:
Überholen anderer Fahrzeuge, **einschließlich Radfahrern, Fahrern von Mikromobilitätsfahrzeugen, Fußgängern**; an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Or. en

Änderungsantrag 152

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 6 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

(h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Geänderter Text

(h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge, ***Fahrstreifen für den Fahrradverkehr***; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Or. en

Änderungsantrag 153

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 6 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) Interaktion mit anderen Fahrzeugen, einschließlich des Vorhersehens toter Winkel und des angemessenen Einsatzes von Fahrtrichtungsanzeigern;

Or. en

Änderungsantrag 154

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 6 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.

Geänderter Text

(j) beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen, ***insbesondere in Bezug auf***

Radfahrer, etwa das Öffnen der Tür mit der Hand, die am weitesten entfernt ist.

Or. en

Änderungsantrag 155

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

7. Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen B, B1 und BE

Geänderter Text

7. Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen B, **B+**, B1 und BE

Or. en

Änderungsantrag 156

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Aufzählungspunkt 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

(2) Klassen B und B1: zu prüfende spezielle Fahrübungen, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind:

Geänderter Text

(2) Klassen B, **B+** und B1: zu prüfende spezielle Fahrübungen, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind:

Or. en

Änderungsantrag 157

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Aufzählungspunkt 4 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

(g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer **Fahrzeuge** (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden

Geänderter Text

(g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer **Verkehrsteilnehmer, einschließlich Radfahrer** (soweit

Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Or. en

Änderungsantrag 158

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Aufzählungspunkt 4 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) unabhängiges Fahren zu einem bestimmten Zielort ohne spezifische Abbiegeanweisungen;

Or. en

Änderungsantrag 159

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Aufzählungspunkt 4 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

(h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; **Fahrstreifen für den Fahrradverkehr**; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; **Änderungen im Gefälle**; Tunnel;

Or. en

Änderungsantrag 160

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Aufzählungspunkt 4 – Absatz 1 –

Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern, einschließlich des Vorhersehens toter Winkel und des angemessenen Einsatzes von Fahrtrichtungsanzeigern;

Or. en

Änderungsantrag 161

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Aufzählungspunkt 4 – Absatz 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) **beim** Verlassen des Fahrzeugs **die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen;**

(i) **Einsteigen ins Fahrzeug und** Verlassen des Fahrzeugs, **einschließlich der Sicherstellung, dass das Öffnen der Fahrzeugtür sicher ist und es zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Fahrer von Mikromobilitätsfahrzeugen kommt;**

Or. en

Änderungsantrag 162

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Aufzählungspunkt 4 – Absatz 1 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(j) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen mithilfe von Simulatoren.

(j) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen, **unter anderem** mithilfe von Simulatoren.

Or. en

Änderungsantrag 163

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Aufzählungspunkt 2 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) die verschiedenen Kupplungsmechanismen zwischen Anhängern und Lastkraftwagen, auch die Sattelkupplung für Sattelkraftfahrzeuge (für Sattelanhänger) und die Bolzenkupplung für Deichselanhänger (Solofahrzeuge), sowie die Standardarbeitsanweisungen und -protokolle für das Ankuppeln von Anhängern an und das Abkuppeln von Anhängern von Lastkraftwagen unter Verwendung dieser Kupplungsmechanismen;

Or. en

Änderungsantrag 164

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen *oder* die Fahrbahn wechseln;

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen; die Fahrbahn wechseln *oder wenden*;

Or. en

Änderungsantrag 165

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ea) tote Winkel berücksichtigen;

Or. en

Änderungsantrag 166

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(g) Überholen/Vorbeifahren:
Überholen anderer **Fahrzeuge** (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

(g) Überholen/Vorbeifahren:
Überholen anderer **Verkehrsteilnehmer, einschließlich Radfahrer** (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Or. en

Änderungsantrag 167

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(h) spezielle Teile der Straße (**soweit verfügbar**): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

(h) spezielle Teile der Straße: **in einen Kreisverkehr mit einem großen Fahrzeug einfahren**; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge, **Fahrstreifen für den Fahrradverkehr**; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Or. en

Änderungsantrag 168

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Aufzählungspunkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

(i) **beim** Verlassen des Fahrzeugs **die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.**

Geänderter Text

(i) ***Einsteigen ins Fahrzeug und*** Verlassen des Fahrzeugs, ***einschließlich der Sicherstellung, dass das Öffnen der Fahrzeugtür sicher ist und es zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Fahrer von Mikromobilitätsfahrzeugen kommt.***

Or. en

Änderungsantrag 169

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Aufzählungspunkt 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden;

Geänderter Text

(a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden, ***Abstand halten zum vorderen Fahrzeug; Überholen in Kurven, Spurwechsel, Vorrangregeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen;***

Or. en

Änderungsantrag 170

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Aufzählungspunkt 4 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen mithilfe von Simulatoren.

Geänderter Text

(b) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen, ***unter anderem*** mithilfe von Simulatoren.

Or. en

Änderungsantrag 171

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Aufzählungspunkt 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Fahrprüfer müssen so ausgebildet werden, dass sie korrekt beurteilen können, ob der Bewerber in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen. Die Arbeit der Fahrprüfer muss von einer durch den Mitgliedstaat zugelassenen Stelle kontrolliert und überwacht werden, um eine korrekte und konsequente Fehlerbewertung gemäß den Kriterien dieses Anhangs zu gewährleisten.

Geänderter Text

Die Fahrprüfer müssen so ausgebildet werden, dass sie korrekt beurteilen können, ob der Bewerber in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen. Die Arbeit der Fahrprüfer muss von einer durch den Mitgliedstaat zugelassenen ***unabhängigen*** Stelle kontrolliert und überwacht werden, um eine korrekte und konsequente Fehlerbewertung gemäß den Kriterien dieses Anhangs zu gewährleisten.

Or. en

Änderungsantrag 172

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Aufzählungspunkt 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden),

Geänderter Text

(a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, ***der modernen Sicherheitsvorkehrungen und Fahrhilfen***, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der

der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Or. en

Änderungsantrag 173

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Aufzählungspunkt 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Geänderter Text

(b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung, **und Nutzung der eingebauten Fahrhilfen und/oder Sicherheitsvorkehrungen im Auto** (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Or. en

Änderungsantrag 174

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Aufzählungspunkt 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) Einhaltung der Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick, richtige Benutzung der Spiegel, Sicht auf kurze, lange und mittlere Entfernungen;

Geänderter Text

(c) Einhaltung der Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick, richtige Benutzung der Spiegel **und neuer Technologien**, Sicht auf kurze, lange und mittlere Entfernungen;

Or. en

Änderungsantrag 175

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Aufzählungspunkt 3 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) kontrolliertes Bremsen und Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion verwenden (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Geänderter Text

(j) kontrolliertes Bremsen und Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion **und im Fahrzeug eingebaute Technologien** verwenden (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Or. en

Änderungsantrag 176

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke müssen so bemessen sein, dass die Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß dem Titel B dieses Anhangs bewertet werden können. Die Mindestfahrzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen darf in

Geänderter Text

Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke müssen so bemessen sein, dass die Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß dem Titel B dieses Anhangs bewertet werden können. Die Mindestfahrzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen darf in

keinem Falle weniger als 25 Minuten für die Klassen A, A1, A2, B, B1 und BE und weniger als 45 Minuten für die übrigen Klassen betragen. Dies beinhaltet nicht die Begrüßung und den Empfang des Bewerbers, die Vorbereitung des Fahrzeugs, die technische Überprüfung des Fahrzeugs, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung ist, die speziellen Fahr- und Bedienübungen und die Bekanntgabe des Ergebnisses der praktischen Prüfung.

keinem Falle weniger als 25 Minuten für die Klassen A, A1, A2, **B+**, B, B1 und BE und weniger als 45 Minuten für die übrigen Klassen betragen. Dies beinhaltet nicht die Begrüßung und den Empfang des Bewerbers, die Vorbereitung des Fahrzeugs, die technische Überprüfung des Fahrzeugs, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung ist, die speziellen Fahr- und Bedienübungen und die Bekanntgabe des Ergebnisses der praktischen Prüfung.

Or. en

Änderungsantrag 177

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil II – Absatz 1 – Spiegelstrich 7

Vorschlag der Kommission

– über ausreichende Kenntnisse über Risikofaktoren im Zusammenhang mit **Mikromobilitätsmitteln** zu verfügen;

Geänderter Text

– über ausreichende Kenntnisse über Risikofaktoren im Zusammenhang mit **Radfahrern, Fußgängern und Fahrern von Mikromobilitätsfahrzeugen** zu verfügen;

Or. en

Änderungsantrag 178

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil II – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten **können** angemessene Maßnahmen **treffen**, um sicherzustellen, dass Fahrer, die die unter den Nummern 1 bis 9 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nicht mehr aufweisen, diese Kenntnisse und Fähigkeiten wiedererlangen können, sodass sie sich weiterhin in einer Weise verhalten,

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten **erlassen und treffen** angemessene Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Fahrer, die die unter den Nummern 1 bis 9 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nicht mehr aufweisen, diese Kenntnisse und Fähigkeiten wiedererlangen können, sodass sie sich

die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlich ist.

weiterhin in einer Weise verhalten, die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlich ist.

Or. en

Änderungsantrag 179

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 1 – Aufzählungspunkt 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die nationalen Rechtsvorschriften **können** Bestimmungen **enthalten**, wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihren Führerschein für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen für Fahrzeugführer der Gruppe 2 angewandt werden.

Geänderter Text

(3) Die nationalen Rechtsvorschriften **enthalten** Bestimmungen, wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihren Führerschein für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen für Fahrzeugführer der Gruppe 2 angewandt werden.

Or. en

Änderungsantrag 180

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Bewerber müssen eine Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs abgeben.

Geänderter Text

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 181

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Bewerber müssen **ärztlich untersucht werden, wenn sich aus der Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit im Verlauf** des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins **ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen.**

Geänderter Text

Bewerber müssen **nach Abschluss** des vorgeschriebenen Verfahrens oder **während** der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins **ärztlich untersucht werden.**

Or. en

Änderungsantrag 182

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 6 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Alle Bewerber um **einen Führerschein** müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe und ein ebensolches Gesichtsfeld haben. In Zweifelsfällen sollte der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle untersucht werden. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren infrage stellen können.

Geänderter Text

Alle Bewerber um **die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins** müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe, **die anhand einer anerkannten Sehprobentafel festzustellen ist**, und ein ebensolches Gesichtsfeld haben. In Zweifelsfällen sollte der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle **oder einem nach nationalem Recht zugelassenen qualifizierten Augenspezialisten** untersucht werden. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren infrage stellen können.

Or. en

Änderungsantrag 183

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Ausstellung des Führerscheins „in einzelnen Ausnahmefällen“ in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe zwar nicht erfüllt sind, aber Grund zur Annahme besteht, dass die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben muss der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle erfolgreich absolvieren.

Geänderter Text

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Ausstellung des Führerscheins „in einzelnen Ausnahmefällen“ in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe zwar nicht erfüllt sind, aber Grund zur Annahme besteht, dass die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle **oder einen nach nationalem Recht zugelassenen qualifizierten Augenspezialisten** unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben muss der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle erfolgreich absolvieren.

Or. en

Änderungsantrag 184

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 3 – Aufzählungspunkt 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, beim beidäugigen Sehen eine Gesamtsehschärfe von mindestens 0,5

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

haben.

Or. en

Änderungsantrag 185

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 6 – Absatz 3 – Aufzählungspunkt 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden oder (z. B. bei Diplopie) nur ein Auge benutzen, müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,5 haben. Die zuständige ärztliche Stelle muss bescheinigen, dass diese Einäugigkeit ausreichend lange bestanden hat, um dem Betroffenen eine Anpassung zu ermöglichen, und dass das Gesichtsfeld des betreffenden Auges den in Nummer 6.1 genannten Anforderungen genügt.

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Or. en

Änderungsantrag 186

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 6 – Absatz 4 – Aufzählungspunkt 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen beidäugig sehen und dabei, erforderlichenfalls mit Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,1 auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

erreicht, so muss das Mindestsehvermögen (0,8 und 0,1) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über plus acht Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen erreicht werden. Die Korrektur muss gut verträglich sein.

Or. en

Änderungsantrag 187

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Aufzählungspunkt 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen Einschränkungen,

Geänderter Text

(a) angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen, **kognitiven oder verhaltensbezogenen** Einschränkungen,

Or. en

Änderungsantrag 188

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Aufzählungspunkt 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) **schwerwiegenden Verhaltensauffälligkeiten, durch Alterungsprozesse bedingten Verhaltensauffälligkeiten oder** Persönlichkeitsstörungen, die zu schwerwiegenden Störungen des Urteilsvermögens, des Verhaltens und der Anpassung führen,

Geänderter Text

(c) Persönlichkeitsstörungen, die zu schwerwiegenden Störungen des Urteilsvermögens, des Verhaltens und der Anpassung führen,

Or. en

Änderungsantrag 189

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang IV – Teil 1 – Nummer 3 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) gefährdete nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer;

Or. en

Änderungsantrag 190

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang IV – Teil 2 – Nummer 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Ein Fahrprüfer für Führerscheine der Klasse B

(1) Ein Fahrprüfer für Führerscheine der Klasse B **und B+**

Or. en

Änderungsantrag 191

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang IV – Teil 2 – Nummer 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(d) muss eine Berufsausbildung für einen Abschluss mindestens der Stufe **3** entsprechend der Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen (International Standard Classification of Education, ISCED)⁹⁷ abgeschlossen haben;

(d) muss eine Berufsausbildung für einen Abschluss mindestens der Stufe **5** entsprechend der Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen (International Standard Classification of Education, ISCED)⁹⁷ abgeschlossen haben;

⁹⁷ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_\(ISCED\)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_(ISCED)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29)

⁹⁷ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_\(ISCED\)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_(ISCED)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29)

Änderungsantrag 192

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang IV – Teil 2 – Nummer 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

(d) muss eine Berufsausbildung für einen Abschluss mindestens der Stufe **3** entsprechend der Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen (International Standard Classification of Education, ISCED) abgeschlossen haben;

Geänderter Text

(d) muss eine Berufsausbildung für einen Abschluss mindestens der Stufe **5** entsprechend der Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen (International Standard Classification of Education, ISCED) abgeschlossen haben;

Änderungsantrag 193

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang IV – Teil 4 – Nummer 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Die Fahrprüfungstätigkeit muss von einer von dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigten Stelle beobachtet und überwacht werden, um die korrekte und einheitliche Anwendung der Bewertung zu gewährleisten.

Geänderter Text

(e) Die Fahrprüfungstätigkeit muss von einer von dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigten **unabhängigen** Stelle beobachtet und überwacht werden, um die korrekte und einheitliche Anwendung der Bewertung zu gewährleisten.

Änderungsantrag 194

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang IV – Teil 4 – Nummer 2 – Buchstabe a – Ziffer i – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

– die erforderlichen Kenntnisse **und** die **Prüfungsfähigkeiten** zu erhalten und

Geänderter Text

– die erforderlichen Kenntnisse **sowie** die **Prüfungs- und**

aufzufrischen,

Kommunikationsfähigkeiten zu erhalten
und aufzufrischen,

Or. en

Änderungsantrag 195

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang IV – Teil 5 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten können es Personen, die unmittelbar vor dem Inkrafttreten der **Bestimmungen der Richtlinie 2006/126/EG** zur Abnahme von Fahrprüfungen zugelassen waren, gestatten, weiterhin Fahrprüfungen abzunehmen, auch wenn sie nicht gemäß den allgemeinen Bedingungen der Nummer 2 oder dem Verfahren für die Grundqualifikation der Nummer 3 zugelassen worden sind.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten können es Personen, die unmittelbar vor dem Inkrafttreten der **vorliegenden Richtlinie** zur Abnahme von Fahrprüfungen zugelassen waren, gestatten, weiterhin Fahrprüfungen abzunehmen, auch wenn sie nicht gemäß den allgemeinen Bedingungen der Nummer 2 oder dem Verfahren für die Grundqualifikation der Nummer 3 zugelassen worden sind.

Or. en

Änderungsantrag 196

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang V – Nummer 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Dauer der Prüfung und die bei der Prüfung zurückgelegte Strecke müssen für die Bewertung der in Nummer 3 genannten Fähigkeiten und Verhaltensweisen ausreichen.

Geänderter Text

Die Dauer der Prüfung (**zumindest 25 Minuten**) und die bei der Prüfung zurückgelegte Strecke müssen für die Bewertung der in Nummer 3 genannten Fähigkeiten und Verhaltensweisen ausreichen.

Or. en

Änderungsantrag 197

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang VI – Nummer 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Dauer der Prüfung und die bei der Prüfung zurückgelegte Strecke müssen für die Bewertung der in Nummer 3 genannten Fähigkeiten und Verhaltensweisen ausreichen.

Geänderter Text

Die Dauer der Prüfung (**zumindest 25 Minuten**) und die bei der Prüfung zurückgelegte Strecke müssen für die Bewertung der in Nummer 3 **dieses Anhangs** genannten Fähigkeiten und Verhaltensweisen ausreichen.

Or. en

Änderungsantrag 198

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang VI a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Anhang VIa

Mindestanforderungen an die Fahrzeugführerschulungen und an Fahrlehrer

MINDESTANFORDERUNGEN AN FAHRZEUGFÜHRERSCHULUNGEN

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die theoretische und praktische Mindestfahrzeugführerschulung gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a zu genehmigen und zu überwachen.

Die theoretische Fahrzeugführerschulung für die Klasse B umfasst mindestens zehn Stunden; davon sind mindestens die Hälfte der Stunden in Präsenz zu absolvieren. Die Fahrzeugführerschulung umfasst die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß Anhang II Nummern 2 und 7, die höheren Stufen der Matrix der Ziele für die Fahrerausbildung (Goals for Driver

Education – GDE), einschließlich der Ziele und des Kontexts für das Fahren, legt einen besonderen Schwerpunkt auf folgende Themen und stellt sicher, dass diese abgeschlossen werden:

- (a) wesentliche Straßenverkehrsvorschriften und Straßenverkehrssicherheitselemente, einschließlich der Benutzung der Sicherheitsgurte und/oder anderer Schutzausrüstung;*
- (b) sichere Interaktion mit gefährdeten Verkehrsteilnehmern;*
- (c) Erste Hilfe;*
- (d) umweltbewusstes Fahren.*

2. Die Dauer der praktischen Fahrzeugführerschulung für die Klassen B und B+ beträgt mindestens sieben Stunden.

3. Der praktische Teil der Schulung erstreckt sich auf folgende Übungen: Beschleunigen, Verlangsamen, Rückwärtsfahren, Bremsen, Spurwechsel, umweltbewusstes Fahren, Parken, Überholen und sicheres Aussteigen aus dem Fahrzeug unter gebührender Berücksichtigung gefährdeter Verkehrsteilnehmer.

MINDESTANFORDERUNGEN AN PERSONEN, DIE FAHRZEUGFÜHRERSCHULUNGEN DURCHFÜHREN

1. Erforderliche Befähigung von Fahrlehrern

(1) Eine Person, die befugt ist, sowohl theoretische als auch praktische Schulungen in einem Kraftfahrzeug im Hinblick auf die Fahrleistung einer geschulten Person durchzuführen, muss hinsichtlich der unter den Nummern 1.2 bis 1.9 aufgeführten Sachgebiete über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten sowie über das erforderliche Verständnis verfügen.

(2) Die Befähigung eines Fahrlehrers ist ausschlaggebend für die Klasse des Führerscheins, für die die Fahrzeugführerschulung stattfindet.

(3) Kenntnisse und Verständnis in Bezug auf das Führen eines Fahrzeug:

(a) Theorie des Fahrverhaltens;

(b) Gefahrenerkennung und Unfallvermeidung;

(c) Lehrplan der Fahrprüfungsanforderungen;

(d) Anforderungen der Fahrprüfung;

(e) einschlägige Straßenverkehrsvorschriften einschließlich einschlägiger Rechtsvorschriften und Auslegungsleitlinien der Union und der Mitgliedstaaten;

(f) defensives Fahren;

(g) Aspekte im Zusammenhang mit gefährdeten Verkehrsteilnehmern;

(h) umweltbewusstes Fahren;

(i) Kenntnis über den Nutzen für die Umwelt bei der Wahl des Verkehrsträgers oder des Fahrzeugs, insbesondere für kurze Entfernungen.

(4) Fähigkeiten des Fahrlehrers:

(a) pädagogische Fähigkeiten und proaktive Kommunikation durch rechtzeitige und konstruktive Rückmeldungen;

(b) Fähigkeit, die Leistung der geschulten Person insgesamt genau zu beobachten, zu kontrollieren und zu bewerten;

(c) das richtige und umfassende Erkennen gefährlicher Situationen;

(d) die genaue Bestimmung von Ursache und voraussichtlicher Auswirkung derartiger Situationen;

(e) die Leistungsbewertung, das Tauglichkeitsniveau und die Erkennung

von Fehlern;

(f) die Einheitlichkeit und Kohärenz der Bewertung;

(g) rasche Aneignung von Informationen und Herausfiltern von Kernpunkten;

(h) vorausschauendes Handeln, Erkennung potenzieller Probleme und Entwicklung von entsprechenden Abhilfestrategien.

(5) Persönliche Fahrfähigkeiten:

Eine Person, die befugt ist, eine praktische Schulung für eine Führerscheinklasse durchzuführen, muss in der Lage sein, Kraftfahrzeuge des betreffenden Typs mit beständig hohem Fahrniveau zu führen.

(6) Qualität der Dienstleistung:

(a) Festlegung und Vermittlung, worauf sich die geschulte Person in den verschiedenen Phasen und Etappen der Schulung einzustellen hat;

(b) klare Kommunikation, wobei Inhalt, Stil und Wortwahl der Zielgruppe entsprechen müssen und auf Fragen der geschulten Personen einzugehen ist;

(c) klare Rückmeldung in Bezug auf die praktischen Schulungen;

(d) nichtdiskriminierende und respektvolle Behandlung der geschulten Personen, wobei ihre besonderen Bedürfnisse, insbesondere von Menschen mit Behinderungen, zu berücksichtigen sind.

(7) Fahrzeugtechnische und physikalische Kenntnisse:

(a) fahrzeugtechnische Kenntnisse, z. B. über Lenkung, Reifen, Bremsen, Scheinwerfer und Leuchten, insbesondere bei Motorrädern und Lastkraftwagen;

(b) Kenntnisse der Ladungssicherung;

(c) Kenntnisse der Fahrzeugphysik wie Geschwindigkeit, Reibung, Dynamik,

Energie.

(8) Kraftstoff-/Energiesparende und umweltfreundliche Fahrweise.

(9) Hervorhebung der Notwendigkeit einer sicheren Interaktion mit gefährdeten Verkehrsteilnehmern auf allen Ebenen, auch beim Aussteigen aus dem Fahrzeug.

2. Allgemeine Bedingungen

(1) Ein Fahrlehrer für Führerscheine der Klasse B

(a) muss seit mindestens drei Jahren Inhaber eines Führerscheins der Klasse B sein;

(b) muss mindestens das 23. Lebensjahr vollendet haben;

(c) muss die Grundqualifikation gemäß Nummer 3 dieses Anhangs erworben haben und anschließend die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen gemäß Nummer 4 dieses Anhangs absolviert haben;

(d) muss eine Berufsausbildung für einen Abschluss mindestens der Stufe 5 entsprechend der Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen (International Standard Classification of Education, ISCED)^{1a} abgeschlossen haben.

(2) Ein Fahrlehrer für Führerscheine der übrigen Klassen

(a) muss Inhaber eines Führerscheins der betreffenden Klasse sein oder gleichwertige Kenntnisse aufgrund einer angemessenen Berufsqualifikation besitzen;

(b) muss die Grundqualifikation gemäß Nummer 3 dieses Anhangs erworben haben und anschließend die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen gemäß Nummer 4 dieses Anhangs absolviert

haben;

(c) muss mindestens drei Jahre lang den Beruf des Fahrlehrers für Führerscheine der Klasse B ausgeübt haben; von der Einhaltung dieser Frist kann abgesehen werden, wenn der Fahrlehrer Folgendes nachweisen kann:

(i) eine mindestens fünfjährige Fahrpraxis in der betreffenden Klasse oder

(ii) den theoretischen und praktischen Nachweis einer Fahrpraxis von höherem Niveau, als für den Erwerb eines Führerscheins erforderlich ist, wodurch die betreffende Anforderung überflüssig wird;

(d) muss eine Berufsausbildung für einen Abschluss mindestens der Stufe 5 entsprechend der Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen (International Standard Classification of Education, ISCED) abgeschlossen haben.

3. Grundqualifikation

(1) Grundausbildung

(a) Bevor einer Person die Durchführung von Fahrzeugführerschulungen gestattet wird, muss sie entsprechend etwaiger Vorgaben des betreffenden Mitgliedstaats ein Ausbildungsprogramm erfolgreich abgeschlossen haben, um die unter Nummer 1 beschriebene Befähigung zu erwerben.

(b) Die Mitgliedstaaten legen fest, ob der Inhalt eines bestimmten Ausbildungsprogramms sich auf die Zulassung zur Durchführung von Fahrzeugführerschulungen für eine oder für mehrere Führerscheinklassen bezieht.

(2) Prüfungen

(a) Bevor einer Person die Durchführung von Fahrzeugführerschulungen gestattet wird, muss sie in Bezug auf alle unter Nummer 1 aufgeführten Sachgebiete

Kenntnisse, Verständnis, Fähigkeiten und Tauglichkeit von ausreichendem Niveau nachweisen.

(b) Die Mitgliedstaaten legen ein Prüfungsverfahren zugrunde, bei dem auf eine in pädagogischer Hinsicht geeignete Art und Weise geprüft wird, ob die betreffende Person über die Befähigung gemäß Nummer 1 – insbesondere Nummer 1.4 – verfügt.

Dieses Prüfungsverfahren muss barrierefrei sein und sowohl eine theoretische als auch eine praktische Komponente aufweisen. Computerunterstützte Formen der Bewertung sind gegebenenfalls zulässig.

Die Einzelheiten in Bezug auf Art und Dauer von Einzelprüfungen und Bewertungen im Rahmen der Prüfung liegen im Ermessen des jeweiligen Mitgliedstaats.

(c) Die Mitgliedstaaten legen fest, ob der Inhalt einer bestimmten Prüfung sich auf die Zulassung zur Durchführung von Fahrzeugführerschulungen für eine oder für mehrere Führerscheinklassen bezieht.

4. Qualitätssicherung und regelmäßige Weiterbildung

(1) Qualitätssicherung

(a) Die Mitgliedstaaten müssen über Qualitätssicherungsregelungen verfügen, die die Aufrechterhaltung der Anforderungen an Fahrlehrer gewährleisten.

(b) Die Qualitätssicherungsregelungen müssen die Überwachung der Fahrlehrer bei ihrer Tätigkeit, Zusatzausbildungen, die Erneuerung ihrer Zulassung, ihre berufliche Weiterbildung und die regelmäßige Überprüfung der Ergebnisse der Fahrprüfungen, die die von ihnen geschulten Bewerber absolviert haben, einschließen.

(c) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass jeder Fahrlehrer einmal alle fünf Jahre

für einen Mindestzeitraum von insgesamt einem halben Tag bei der Durchführung von Fahrzeugführerschulungen beobachtet wird, sodass mehrere Einheiten der Fahrzeugführerschulung beobachtet werden können und die Qualitätssicherungsregelungen unter Nummer 4.1 Buchstabe b Anwendung finden. Werden Probleme festgestellt, sind Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Die die Überwachung durchführende Person muss von einer unabhängigen Stelle sein, die von dem jeweiligen Mitgliedstaat für diesen Zweck zugelassen wurde.

(d) Ist ein Fahrlehrer für die Durchführung von Fahrzeugführerschulungen für mehrere Klassen zugelassen, so können die Mitgliedstaaten bestimmen, dass die Überwachungsanforderung in Bezug auf mehrere Klassen durch die Überwachung in einer Klasse erfüllt ist.

(e) Die Fahrlehrertätigkeit muss von einer von dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigten unabhängigen Stelle beobachtet und überwacht werden, um die korrekte und einheitliche Anwendung der Bewertung zu gewährleisten.

(2) Regelmäßige Weiterbildung

(a) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass sich Fahrlehrer zur Beibehaltung ihrer Zulassung ungeachtet der Zahl der Klassen, für die sie zugelassen sind, Folgendem unterziehen:

(i) mindestens einer regelmäßigen Weiterbildung von insgesamt vier Tagen in einem Zeitraum von zwei Jahren, um

– die erforderlichen Kenntnisse und die Prüfungsfähigkeiten zu erhalten und aufzufrischen,

– neue Befähigungen, die zur Ausübung des Berufs erforderlich geworden sind, zu entwickeln,

– dafür zu sorgen, dass sie die Schulungen nach wie vor nach den

aktuellen einheitlichen Anforderungen durchführen;

(ii) mindestens einer regelmäßigen Weiterbildung von insgesamt fünf Tagen in einem Zeitraum von fünf Jahren, um die erforderlichen praktischen Fahrfähigkeiten zu entwickeln und zu erhalten.

(b) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dafür zu sorgen, dass Fahrlehrer, bei denen im Rahmen des geltenden Qualitätssicherungssystems ernstliche Fehlleistungen festgestellt wurden, unverzüglich eine spezielle Weiterbildung erhalten.

(c) Die regelmäßige Weiterbildung kann in Form von Besprechungen, Unterricht, herkömmlicher oder computergestützter Vermittlung sowie einzeln oder in Gruppe erfolgen. Sie kann, soweit die Mitgliedstaaten dies für angezeigt erachten, eine Neufestsetzung der Anforderungen enthalten.

(d) Ist ein Fahrlehrer für die Durchführung von Fahrzeugführerschulungen für mehrere Klassen zugelassen, so können die Mitgliedstaaten bestimmen, dass die Weiterbildungsanforderung für Fahrprüfer in Bezug auf mehrere Klassen durch die Weiterbildung in einer Klasse erfüllt ist, sofern die Anforderungen der Nummer 4.2 Buchstabe e erfüllt sind.

(e) Hat ein Fahrlehrer innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten für eine Klasse keine Fahrzeugführerschulungen durchgeführt, so hat er sich einer entsprechenden Wiederholungsprüfung zu unterziehen, bevor ihm gestattet wird, in dieser Klasse weitere Fahrzeugführerschulungen durchzuführen. Die Wiederholungsprüfung kann im Rahmen der Anforderung der Nummer 4.2 Buchstabe a erfolgen.

5. Erworbene Rechte

(1) Die Mitgliedstaaten können es Personen, die unmittelbar vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie zur Durchführung von Fahrzeugführerschulungen zugelassen waren, gestatten, weiterhin Fahrzeugführerschulungen durchzuführen, auch wenn sie nicht gemäß den allgemeinen Bedingungen der Nummer 2 oder dem Verfahren für die Grundqualifikation der Nummer 3 zugelassen worden sind.

(2) Die betreffenden Fahrlehrer unterliegen jedoch der regelmäßigen Überwachung und den Qualitätssicherungsregelungen der Nummer 4.

^{1a} [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_\(ISCED\)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_(ISCED)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29) (2) Gemäß den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen.

Or. en

BEGRÜNDUNG

Kontext des Vorschlags

Die Straßenverkehrssicherheit gehört seit etwa 20 Jahren zu den wichtigsten verkehrspolitischen Bereichen des Unionsrechts. Insbesondere dank der von den Behörden in diesem Zeitraum unternommenen Anstrengungen ist die Zahl der Verkehrstoten in der EU deutlich gesunken, und zwar von 51 400 im Jahr 2001 auf 19 800 im Jahr 2021. Diese Statistiken erscheinen zwar positiv, doch die Ergebnisse liegen weit unter dem ursprünglichen Ziel, die Zahl der Todesfälle im Zeitraum von 2001 bis 2020 um 75 % zu senken.

Darüber hinaus hat sich die rückläufige Entwicklung bei der Zahl der Verkehrstoten in der EU anschließend etwas abgeflacht, und im Jahr 2021 stieg die Zahl der Verkehrstoten gegenüber dem Vorjahr sogar um 6 % an, wobei jedoch die COVID-19-Pandemie berücksichtigt werden muss.

Ausgehend von den Statistiken der letzten Jahre bedarf es daher einer neuen Initiative zur Straßenverkehrssicherheit.

Im Jahr 2017 nahmen die Verkehrsminister der EU in Valletta die Zahlen der Toten und Schwerverletzten zur Kenntnis, die mit den langfristigen Zielen der EU nicht vereinbar sind. Das informelle Treffen führte daher zur Unterzeichnung einer Erklärung, die insbesondere eine Forderung an die Kommission enthielt, für das Jahrzehnt 2020-2030 politische Maßnahmen zu ergreifen. Dies soll dazu beitragen, die Zahl der Verkehrstoten zu verringern und die Verkehrsteilnehmer, insbesondere die am stärksten gefährdeten (Radfahrer und Fußgänger), von denen besonders viele auf den Straßen ums Leben kommen, besser zu schützen.

In ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität aus dem Jahr 2020 erinnerte die Kommission an das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 auf null zu senken (Vision Null) und kündigte an, einen Vorschlag zur Überarbeitung der Führerscheintrichtlinie vorzulegen. Im Oktober 2021 nahm das Europäische Parlament eine EntschlieÙung zur Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 an, in der es die Kommission aufforderte, die Straßenverkehrssicherheit stärker zu fördern, insbesondere durch höhere Standards bei der Fahrzeugführerschulung.

Der Vorschlag für eine dritte Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein (COM(2023)0127) ist Teil des im März 2023 veröffentlichten Pakets zur Straßenverkehrssicherheit, das drei miteinander verknüpfte Rechtsakte umfasst. Die beiden anderen Vorschläge betreffen die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust (COM(2023)0128) und den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413).

Inhalt des Vorschlags

In dem Vorschlag werden die Ziele der derzeit geltenden Richtlinie aufgegriffen, nämlich die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Erleichterung des freien Verkehrs, während gleichzeitig dem Bedarf an größerer Nachhaltigkeit und dem digitalen Wandel im Straßenverkehr Rechnung getragen wird.

Die Kommission möchte die Fähigkeiten und Kenntnisse der Fahrer verbessern, indem sie die Vorschriften über die Schulung, Prüfung und Probezeit der betreffenden Personen, insbesondere in Bezug auf neue Technologien, ändert.

In dem Vorschlag wird auch auf gefährliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr, insbesondere bei Fahranfängern, eingegangen.

Auch die körperliche und geistige Tauglichkeit von Fahrern sollen sichergestellt werden, indem die medizinischen Verfahren in der gesamten EU verbessert werden.

Darüber hinaus werden mit dem Vorschlag Hindernisse angegangen, mit denen Führerscheinbewerber oder -inhaber konfrontiert sein können, insbesondere Schwierigkeiten bei Fahrprüfungen aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse oder fehlendes Fortbestehen bestimmter Rechte bei einem Wohnsitzwechsel in der EU.

Schließlich soll mit dem Vorschlag auch ein Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der EU geleistet werden.

Standpunkt der Berichterstatterin

Da die EU die „Vision Null“ bis 2050 verwirklichen soll und diesbezüglich hinterherhinkt, müssen in den kommenden Jahren entschlossene und verbindliche Maßnahmen ergriffen werden, um Verkehrsunfälle zu verhindern.

Die Straßenverkehrssicherheit ist eine große Herausforderung für alle, auch für junge Menschen. Daher sollten die Mitgliedstaaten Schulungen zur Straßenverkehrssicherheit und zu Mobilitätsalternativen für Schüler der Sekundarstufe anbieten. Auch der Aspekt der Erschwinglichkeit des Führerscheins muss behandelt werden.

Die Berichterstatterin möchte in der gesamten Union ein Punktesystem für den Führerschein einführen. Die Einrichtung eines solchen Mechanismus könnte in Verbindung mit wirksamen Kontrollmaßnahmen zu einer erheblichen Verringerung der Zahl der Verkehrsunfälle und Verkehrstoten führen. Die meisten EU-Länder haben ein solches System bereits auf nationaler Ebene eingeführt, und die Berichterstatterin hält es für durchaus gerechtfertigt, diese Art von System auf alle Mitgliedstaaten auszuweiten.

Die Geschwindigkeit ist ein wichtiger Faktor im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen und Verkehrstoten. Tatsächlich wurde bei 30 % der Unfälle die zulässige Geschwindigkeit überschritten. Aus diesem Grund schlägt die Berichterstatterin vor, die zulässige Höchstgeschwindigkeit abhängig von der erworbenen Führerscheinklasse zu begrenzen, da mit dieser Klasse zusammenhängt, ob die Fahrzeuge den Gefahren des Straßenverkehrs mehr oder weniger stark ausgesetzt sind.

Besonders schwere Personenkraftwagen (SUV) sind außerdem anfälliger für Zusammenstöße als leichte Personenkraftwagen. Da in der EU immer größere und schwerere Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, ist der Führerschein der Klasse B für diese Fahrzeuge nicht mehr geeignet. Die Berichterstatterin möchte daher eine neue Führerscheinklasse (B+) für Fahrzeuge mit einem Gewicht von über 1,8 Tonnen einführen, die nach zwei Jahren Probezeit mit einem Führerschein der Klasse B und erst ab 21 Jahren erworben werden könnte.

Der Führerschein der Klasse B würde es ermöglichen, einen Personenkraftwagen mit einem Höchstgewicht von 1,8 Tonnen zu führen. Für den Fall, dass berufliche Gründe oder besondere Verwendungszwecke vorliegen (etwa bei Rettungsfahrzeugen), würden jedoch Ausnahmeregelungen vorgesehen.

Darüber hinaus geht aus europäischen und nationalen Statistiken deutlich hervor, dass junge Menschen besonders häufig in Straßenverkehrsunfälle verwickelt sind. Die Berichterstatterin ist daher der Ansicht, dass die im derzeitigen Text und im Vorschlag vorgesehene Flexibilität, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, das Mindestalter für bestimmte Führerscheinklassen zu senken, gestrichen werden sollte. Obwohl das begleitete Fahren in der gesamten Union gefördert werden sollte, spricht sich die Berichterstatterin aufgrund der Kohärenz mit der Frage, in welchem Alter der Führerschein erworben werden kann, gegen die vorgeschlagenen Bestimmungen über das begleitete Fahren aus.

Sie schlägt ferner vor, das Mindestalter für den Erwerb eines Führerscheins der Klasse A1 anzuheben.

Die Gültigkeitsdauer von höchstens zehn Jahren für nichtgewerbliche Führerscheine sollte ihrer Ansicht nach beibehalten werden. Da gegen Verkehrsunfälle bei Fahranfängern vorgegangen werden muss, sollte die Gültigkeitsdauer von deren Führerscheinen auf höchstens zwei Jahre verkürzt werden, bis sie an einer Auffrischungssitzung zu unterschiedlichen Verhaltensweisen am Steuer teilnehmen.

Außerdem muss die Gültigkeitsdauer ab dem Alter von 60 Jahren verkürzt werden, um sicherzustellen, dass die Fahrer voll fahrtauglich sind.

Auch die geistige und körperliche Gesundheit sind für das Fahren von entscheidender Bedeutung. Daher lehnt die Berichterstatterin die von der Kommission vorgeschlagene Selbstbewertung der Fahrtauglichkeit ab. Jede Person, die einen Führerschein macht oder erneuert, muss einer ärztlichen Untersuchung unterzogen werden.

In Bezug auf Fahranfänger fordert die Berichterstatterin konkrete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung und legt den Mitgliedstaaten nahe, strengere Vorschriften für diese, z. B. für nächtliche Fahrten, oder Sanktionen, die auf Strafpunkten oder dem Verlust von Punkten beruhen, festzulegen.

Die Berichterstatterin befürwortet auch die Schaffung eines harmonisierten Rahmens für Fahrlehrer in der gesamten EU sowie für die Schulung der Führerscheinbewerber.

Außerdem schlägt sie vor, besonderes Augenmerk auf die Sicherheit schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer und auf umweltfreundliches Fahren zu legen.

Zuletzt spricht sie sich für ausreichend lange Prüfungen aus, damit die Kompetenzen der Bewerber angemessen beurteilt werden können.