



Brüssel, den 1. Februar 2017  
(OR. en)

5671/17  
ADD 2

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2017/0015 (COD)**

---

TRANS 28  
CODEC 107  
MI 91  
EDUC 32

## ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 1. Februar 2017

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.: SWD(2017) 26 final

---

Betr.: ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN  
ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 26 final.

---

Anl.: SWD(2017) 26 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 1.2.2017  
SWD(2017) 26 final

## ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

### ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates  
zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und  
Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder  
Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein**

{COM(2017) 47 final}  
{SWD(2017) 27 final}

DE

DE

## Zusammenfassung

Folgenabschätzung zu einem Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein

## A. Handlungsbedarf

### Worum geht es?

Hauptprobleme:

- 1) Schwierigkeiten bei der gegenseitigen Anerkennung der Ausbildung
- 2) Ausbildungsinhalt wird den Bedürfnissen der Fahrer nicht uneingeschränkt gerecht
- 3) Schwierigkeiten und Rechtsunsicherheit bei der Auslegung von Ausnahmen
- 4) Widersprüche hinsichtlich der Mindestaltersanforderungen zwischen der Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung von Fahrern und der Richtlinie über den Führerschein

### Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?

Allgemeines Ziel: Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr und zur Freizügigkeit von Berufskraftfahrern  
Einzelziele:

- 1) Straffung der Verfahren für die gegenseitige Anerkennung in den Mitgliedstaaten
- 2) Ausbildungsinhalt muss IKT, Sicherheit im Straßenverkehr und Kraftstoffeffizienz umfassen
- 3) Verbesserung der rechtlichen Klarheit und der Kohärenz mit anderen EU-Rechtsvorschriften

### Was ist der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?

Effiziente Lösungen für grenzübergreifende Probleme

Verbesserte Ausbildungssysteme

Gleiche Bedingungen für Kraftverkehrsunternehmer in Bezug auf Standards für die Straßenverkehrssicherheit

## B. Lösungen

### Welche gesetzgeberischen und sonstigen Politikoptionen wurden erwogen? Wird eine davon bevorzugt? Warum?

Gesetzgeberische Politikoptionen Einzelziel 1:

- a) obligatorische Anerkennung von Befähigungsnachweisen (CPC) zwischen den Mitgliedstaaten
- b) Verpflichtung zur Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen, wenn der Code 95 nicht im Führerschein vermerkt werden kann
- c) Ausweitung des Führerschein-Informationsnetzes (RESPER) auf die CPC-Ausbildung

Alternative Maßnahmen in Bezug auf Fahrer aus Drittstaaten:

- 1) Anerkennung von Fahrerbescheinigungen, auch wenn der Code 95 nicht vermerkt ist, oder
- 2) Vermerken des Code 95 auf der Fahrerbescheinigung

Einzelziel 2 und Einzelziel 3:

Verbesserung der Relevanz der Ausbildung, klarer Hinweis auf die Möglichkeit, E-Learning und integriertes Lernen (Blended Learning) zu nutzen

Klarstellung des Geltungsbereichs der Ausnahmen

Angleichung der Mindestalteranforderungen an die Führerscheinrichtlinie

Bevorzugte Option: Einzelziel 1 b) sowie die alternative Maßnahme 1).

### Wer unterstützt welche Option?

Die Interessenträger befürworteten im Prinzip alle Politikoptionen.

Die Internationale Straßen-Transport-Union (IRU) sprach sich für eine Verbesserung des gegenwärtigen Ausbildungssystems und seine Anpassung an die aktuellen Bedürfnisse aus.

Die Mitgliedstaaten äußerten Bedenken, dass die Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen aufwendig sein könnte.

### C. Auswirkungen der bevorzugten Option

#### **Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?**

Lösung der Probleme im Zusammenhang mit der gegenseitigen Anerkennung und Kosteneinsparungen für Unternehmen in Höhe von 2,30 Mio. EUR und für Fahrer in Höhe von 6,7 Mio. EUR (2018-2030)  
Effizienteres Ausbildungssystem  
Mehr Klarheit und stärkere Kohärenz der Richtlinie mit anderen einschlägigen Rechtsakten der EU

#### **Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?**

Geschätzte Kosten (2018-2030):

Regulierungskosten: 6,3 Mio. EUR

Übergangskosten (über vier Jahre) für Änderungen des Ausbildungsinhalts: bis zu 14,1 Mio. EUR

#### **Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen?**

KMU aus der Verkehrsbranche werden voraussichtlich von einem größeren Angebot an Arbeitskräften und geringeren Kosten profitieren

Etwaige Kosten, die sich aus der Überarbeitung der Ausbildungsinhalte ergeben, werden voraussichtlich 5 % nicht überschreiten

#### **Wird es nennenswerte Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?**

Keine, mit Ausnahme der Regulierungskosten

#### **Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?**

Nein

### D. Folgemaßnahmen

#### **Wann wird die Maßnahme überprüft?**

Die Kommission wird die Auswirkungen der neuen Maßnahme zusammen mit den Mitgliedstaaten und den einschlägigen Interessenträgern überwachen.