



Brüssel, den 2. März 2023
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0055(COD)

6796/23
ADD 2

TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. März 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	SWD(2023) 129 final
----------------	---------------------

Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Begleitunterlage zum 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 und Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die unionsweite Wirkung bestimmter Fahrverbote
--------	--

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2023) 129 final.

Anl.: SWD(2023) 129 final

Brüssel, den 1.3.2023
SWD(2023) 129 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

Begleitunterlage zum

**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**

und

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES**

über die unionsweite Wirkung bestimmter Fahrverbote

{COM(2023) 127 final} - {SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final}

Zusammenfassung

Folgenabschätzung zu einem Vorschlag für eine Überarbeitung der Richtlinie über den Führerschein und zu einem Vorschlag für eine Richtlinie über die unionsweite Wirkung bestimmter Fahrverbote,

die als integraler Bestandteil der Richtlinie über den Führerschein geplant war, aber aus rechtlichen Gründen abgetrennt wurde und als integraler, separater Legislativvorschlag für eine neue Richtlinie vorgelegt wird.

A. Handlungsbedarf

Worin besteht das Problem und warum muss ihm auf EU-Ebene begegnet werden?

Die 2022 abgeschlossene Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2006/126/EG (SWD(2022) 17 final) ergab, dass die Richtlinie ihre Ziele nicht vollständig erreicht.

Zwar hat die Umsetzung der Richtlinie zu einer Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit geführt und damit zu den ehrgeizigen Zielen der EU beigetragen („Vision Zero“ und Erklärung von Valletta), doch es sind weitere Anstrengungen erforderlich, um diese Ziele zu erreichen.

Was die Personenfreizügigkeit in der EU betrifft, so wurde die Richtlinie als wirksam bewertet, aber einige Bestimmungen führen in bestimmten Fällen immer noch zu Verwaltungsaufwand bzw. Hindernissen in diesem Bereich. Ferner wurde in der Bewertung auch die Digitalisierung als ein Bereich ermittelt, in dem weitere Vereinfachungen möglich sind.

Was soll erreicht werden?

Die allgemeinen Ziele bestehen in der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Förderung der Personenfreizügigkeit.

Bei der Straßenverkehrssicherheit sollte dies durch die Verbesserung der Fähigkeiten und Kenntnisse der Fahrzeugführer, eine Änderung ihres Fahrverhaltens und die Verringerung der Anzahl der körperlich oder geistig untauglichen Fahrzeugführer auf den Straßen der Union erreicht werden. Gleichzeitig sollten unnötige Hindernisse für die Freizügigkeit, die sich aus Verwaltungsverfahren ergeben, beseitigt werden.

Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?

Ohne ein Tätigwerden der EU würde die Zusammenarbeit im Bereich des Führerscheins zwischen den Mitgliedstaaten durch bi- oder multilaterale Vereinbarungen sichergestellt, was zu einer größeren Komplexität des Führerscheinsystems und zu einem höheren Verwaltungsaufwand für die Führerscheininhaber führen würde. Darüber hinaus würden sich die Voraussetzungen für den Erwerb des Führerscheins unterscheiden, was zu einer Ungleichbehandlung der EU-Bürgerinnen und -Bürger und zu einer geringeren Effizienz im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit führen würde.

B. Lösungsansätze

Worin bestehen die verschiedenen Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Falls nicht, warum nicht?

Die ausgewählten politischen Maßnahmen wurden in drei politische Optionen unterteilt: PO-A, PO-B und PO-C.

PO-A besteht in der Aktualisierung der Richtlinie, wobei Erfahrungswerte und gesellschaftliche, technologische und wissenschaftliche Entwicklungen berücksichtigt bzw. einbezogen werden. Diese Option ändert nicht den Anwendungsbereich der Richtlinie und enthält Maßnahmen, die auch in PO-B und PO-C enthalten sind.

PO-B umfasst zusätzliche Anstrengungen, mit denen die EU-Ziele für die Straßenverkehrssicherheit erreicht werden sollen, wobei diese auf alle Fahrzeugführer (einschließlich Fahranfänger) ausgerichtet sind und die Bereiche Fähigkeiten und Kenntnisse, medizinische Tauglichkeit und gefährliche

Verhaltensweisen abdecken. Außerdem werden einige Hindernisse beseitigt, mit denen Inhaber ausländischer Führerscheine sowie Führerscheinbewerber bei der Freizügigkeit konfrontiert sind.

PO-C schließlich stärkt hauptsächlich die von PO-B eingeführten Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Bezug auf medizinische Verkehrstauglichkeit und gefährliche Verhaltensweisen. Außerdem wird der Anwendungsbereich der Richtlinie auf weitere Fahrzeuge wie Zugmaschinen ausgeweitet.

PO-B wurde als bevorzugte Option ausgewählt, da die politischen Ziele mit dieser Option wirksamer erreicht werden als mit PO-A und PO-C. PO-B hat den größten Nettonutzen und ist effizienter als PO-C, auch dank niedrigerer Anpassungskosten für die Bürgerinnen und Bürger. PO-B ist auch rechtlich leichter umzusetzen als PO-C, was die Vorschriften und Verfahren der Mitgliedstaaten betrifft.

Welche Standpunkte vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?

Unter den Interessenträgern herrscht weitgehend Einigkeit darüber, dass zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit weitere Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich sind.

Die Behörden befürworten im Allgemeinen eine Verbesserung der Wirksamkeit der Richtlinie und ihre Ausweitung auf Fragen im Zusammenhang mit Fahranfängern. Dabei führen sie häufig auch die rechtlichen Herausforderungen an, die bei der Einführung von Maßnahmen zur Bekämpfung von gefährlichen Verhaltensweisen der Fahrzeugführer zu bewältigen sind.

Der Privatsektor und ganz allgemein die Verkehrsteilnehmer fordern generell eine Vereinfachung.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

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

Von PO-B werden positive gesellschaftliche Auswirkungen erwartet, was die Straßenverkehrssicherheit und die Personenfreizügigkeit betrifft.

Es wird davon ausgegangen, dass im Zeitraum 2025-2050 – gegenüber dem Basisszenario – 1153 Menschenleben gerettet und 11 020 schwere Verletzungen vermieden werden können, was einem Geldbetrag von rund 7,1 Mrd. EUR entspricht – ausgedrückt in einer Verringerung der externen Unfallkosten.

Darüber hinaus sollen mit den Maßnahmen ungerechtfertigte oder unnötige Hindernisse für den Erwerb, die Anerkennung oder die Erneuerung von Fahrerlaubnissen beseitigt werden. Dies betrifft vor allem Personen mit Wohnsitz in der Europäischen Union und Inhaber ausländischer Führerscheine, die diese in einem anderen Mitgliedstaat als dem ihrer Staatsangehörigkeit erworben haben, sowie Führer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Lieferwagen und Wohnmobilen, Personen mit Diabetes Mellitus und Berufskraftfahrer.

Schließlich werden – gegenüber dem Basisszenario – positive Auswirkungen für die öffentlichen Verwaltungen (4,8 Mrd. EUR Kosteneinsparungen), den Privatsektor (1,5 Mrd. EUR Kosteneinsparungen) und die Bürger (6,6 Mrd. EUR Kosteneinsparungen) erwartet (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2025-2050), die insbesondere den vorgeschlagenen Vereinfachungen zu verdanken sind.

Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?

Die geänderten Verfahren zur Feststellung der medizinischen Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs werden für Bürgerinnen und Bürger bis 50 Jahre gegenüber dem Basisszenario voraussichtlich zu Anpassungskosten in Höhe von 716,2 bis 1159,1 Mio. EUR führen (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2025-2050).

Im Privatsektor werden die Anpassungskosten für (Online-)Schulungen für Allgemeinmediziner gegenüber dem Basisszenario auf 57,7 Mio. EUR geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2025-2050).

Die Anpassungskosten für die Europäische Kommission werden – gegenüber dem Basisszenario – auf 0,7

bis 1,1 Mio. EUR geschätzt, die Kosten für die Verwaltungen der Mitgliedstaaten auf 63,2 Mio. EUR. Darüber hinaus werden für die Behörden der Mitgliedstaaten im Zeitraum 2025-2050 – gegenüber dem Basisszenario – Durchsetzungskosten in Höhe von 26,3 Mio. EUR für die grenzübergreifende Durchsetzung von Fahrverboten erwartet.

Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und Wettbewerbsfähigkeit?

Die Auswirkungen auf KMU dürften positiv sein.

Es wird erwartet, dass Kraftverkehrsunternehmen, vor allem KMU, von der Lockerung der Vorschriften profitieren werden. Die Einsparungen bei den Personal- und Verwaltungskosten werden – gegenüber dem Basisszenario – auf 600 bzw. 900 Mio. EUR geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2025-2050).

Im Rahmen der bevorzugten Option sollen – gegenüber dem Basisszenario – bis 2030 voraussichtlich 4515 und bis 2050 5057 zusätzliche (Online-)Schulungen für Allgemeinmediziner durchgeführt werden. Die sich daraus ergebenden Anpassungskosten für Allgemeinmediziner werden – gegenüber dem Basisszenario – auf 57,7 Mio. EUR geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2025-2050).

Weitere KMU, die von der Initiative betroffen sein werden, sind die Fahrschulen, da die verschiedenen Führerscheinklassen weiter harmonisiert und die Vorschriften für emissionsfreie Fahrzeuge aktualisiert werden.

Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?

Die bevorzugte Option dürfte für die Kommission – gegenüber dem Basisszenario – Anpassungskosten in Höhe von 0,7 bis 1,1 Mio. EUR verursachen (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2025-2050), und zwar für die Einrichtung einer Informationsplattform über die körperliche und geistige Fahrtauglichkeit sowie die Entwicklung eines (Online-)Schulungsprogramms für Allgemeinmediziner.

Die Anpassungskosten für die Verwaltungen der Mitgliedstaaten in den Bereichen digitale Führerscheine und Aktualisierung der Fahrprüfungen werden – gegenüber dem Basisszenario – auf 48,9 Mio. EUR geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2025-2050). Zusätzliche einmalige Anpassungskosten in Höhe von 14,3 Mio. EUR dürften für die digitalen Führerscheine und die Verbesserung von RESPER (zur Stärkung der Durchsetzung) anfallen. Schließlich werden Durchsetzungskosten in Höhe von 26,3 Mio. EUR für die grenzübergreifende Durchsetzung von Fahrverboten erwartet (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2025-2050).

Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?

Die Einführung des digitalen EU-Führerscheins wird sich voraussichtlich positiv auf die Umwelt auswirken, da schätzungsweise 130 Tonnen Kunststoff (Polycarbonat) jährlich eingespart werden.

Die aktualisierte Definition von Fahrzeugen der Klasse B und die neuen Vorschriften für Automatikgetriebe dürften den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen erleichtern.

Schließlich dürfte die verstärkte Harmonisierung und gegenseitige Anerkennung von Fahrverboten die Gleichbehandlung von EU-Bürgern in Bezug auf Führerscheine verbessern.

Verhältnismäßigkeit

Die bevorzugte Option geht nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Ziele zu erreichen und die festgestellten Probleme anzugehen.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft?

Derzeit ist keine Überprüfung geplant.