



Brüssel, den 13. Juni 2024
(OR. en)

11006/24

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0055(COD)

TRANS 305
CODEC 1508
JAI 996
CATS 59
COPEN 313

A-PUNKT-VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 10044/24

Nr. Komm.dok.: 6796/23

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust

– Fortschrittsbericht

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat den oben genannten Vorschlag am 1. März 2023 als Teil des Pakets zur Straßenverkehrssicherheit vorgelegt. Ziel ist es, einen Unionsrahmen für eine unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust zu schaffen, um eine weitgehende Straflosigkeit gebietsfremder Fahrer, die schwere Verkehrsdelikte begehen, zu verhindern.

II. BERATUNGEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

2. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Herrn Petar Vitanov (BG, S&D) als Berichterstatter für die 9. Wahlperiode des Europäischen Parlaments benannt. Am 6. Februar 2024 hat das Europäische Parlament seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen.

3. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 14. Juni 2023 eine Stellungnahme angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben. Der Europäische Datenschutzbeauftragte hat am 14. Juni 2023 eine Stellungnahme abgegeben.
4. Das portugiesische Parlament und der tschechische Senat haben am 17. Mai 2023 bzw. am 31. Mai 2023 Entschließungen angenommen.

III. ARBEITEN IM RAT UND IN SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

5. Die Kommission hat das Paket zur Straßenverkehrssicherheit in der Sitzung der Gruppe „Landverkehr“ vom 2. März 2023 umfassend vorgestellt. Die Folgenabschätzung wurde daraufhin am 8. März 2023 vorgestellt und erörtert. Am 26. April 2023 hat die Prüfung der einzelnen Artikel in der Gruppe begonnen. Der schwedische Vorsitz hat in der Sitzung der Gruppe vom 24. Mai 2023 einen ersten Kompromissvorschlag¹ vorgelegt.
6. Der spanische Vorsitz hat den Delegationen am 3. Juli 2023 einen Fragebogen übermittelt, um einen Überblick über die in den Mitgliedstaaten bestehenden Systeme und die wichtigsten zu erwartenden Herausforderungen bei der Umsetzung zu erhalten².

IV. BERATUNGEN IM HINBLICK AUF EINEN KOMPROMISS

7. Auf Ersuchen mehrerer Delegationen gab der Juristische Dienst des Rates am 28. Februar 2024 ein Gutachten zur Rechtsgrundlage des Kommissionsvorschlags und zum Konzept der unionsweiten Wirkung ab.³ Der Juristische Dienst des Rates hat bestätigt, dass Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die richtige Rechtsgrundlage für den Vorschlag für eine Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust ist. Der Juristische Dienst hat jedoch die Gültigkeit des Konzepts der unionsweiten Wirkung in Frage gestellt, da ein Mitgliedstaat nicht sicherstellen kann, dass seine nationalen Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust von einem anderen Mitgliedstaat gemäß der Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust umgesetzt werden.

¹ Dok. ST 9086/23.

² Dok. WK 8793/23.

³ Dok. ST 7060/24.

8. Der Juristische Dienst des Rates hat vorgeschlagen, als Alternative zur unionsweiten Wirkung – zur Verwirklichung derselben Ziele – auf die in der Richtlinie über den Führerschein vorgesehenen Mechanismen der gegenseitigen Anerkennung aufzubauen. Am 30. April 2024 hat der belgische Vorsitz einen neuen Kompromiss vorgeschlagen, der diese Option widerspiegelt⁴. Nach dem neuen Kompromissvorschlag würden die Vorschriften über den Fahrbefähigungsverlust in die neue Richtlinie über den Führerschein⁵ aufgenommen, wodurch der Anwendungsbereich des Rahmens für die gegenseitige Anerkennung dieser Führerscheinrichtlinie erweitert würde.
9. Aus verfahrenstechnischer Sicht wird davon ausgegangen, dass die neue Führerscheinrichtlinie zunächst von den gesetzgebenden Organen im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens 2023/0053 (COD) angenommen wird. Die beiden Gesetzgebungsressorts sollten getrennt behandelt werden, unter anderem angesichts der Tatsache, dass dies ursprünglich von der Kommission im Einklang mit ihrem Initiativrecht auch beabsichtigt wurde. Es sei auch darauf hingewiesen, dass das Gesetzgebungsverfahren für den Vorschlag für eine Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust nach dem gewählten Ansatz nicht vom dem Gesetzgebungsverfahren für die neue Richtlinie über den Führerschein abhängig ist.⁶
10. Im Anschluss an die Beratungen in der Sitzung der Gruppe „Landverkehr“ vom 15. Mai 2024 hat der belgische Vorsitz den Kompromissvorschlag auf der Grundlage der Bemerkungen der Delegationen überarbeitet; dieser Kompromiss wurde in der Sitzung der Gruppe „Landverkehr“ vom 28. Mai 2024 erörtert.

V. SCHLUSSFOLGERUNGEN

11. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten begrüßt den vom Juristischen Dienst des Rates vorgeschlagenen Ansatz und die Art und Weise, wie der belgische Vorsitz ihn in den Kompromissvorschlag integriert hat, und befürwortet, dass die neuen Vorschriften durch eine Änderung der neuen Richtlinie über den Führerschein eingeführt werden.

⁴ Dok. ST 9086/23 REV1 CO1.

⁵ ST 16345/23 (Allgemeine Ausrichtung des Rates) wurde als Referenz für den Text der künftigen Richtlinie über den Führerschein verwendet. Sollten sich einige Aspekte der neuen Richtlinie über den Führerschein, die für die Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust relevant sind, gegenüber der allgemeinen Ausrichtung des Rates bezüglich der Führerscheinrichtlinie ändern, könnte das Mandat des Rates für Verhandlungen über die Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust im Rahmen der Trilogyverhandlungen weiter angepasst werden.

⁶ Ein aktuelles Beispiel für parallele Änderungen derselben Rechtsvorschriften ist die Richtlinie (EU) 2023/959 vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG und des Beschlusses (EU) 2015/1814, die parallel zur Richtlinie (EU) 2023/958 vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG ausgehandelt wurde.

12. Um die Unterstützung der Mitgliedstaaten zu erlangen, ist zusätzliche fachliche und konzeptionelle Arbeit erforderlich, insbesondere in Bezug auf folgende Punkte:
- Gemäß dem Vorschlag der Kommission ist der Ausstellungsmitgliedstaat verpflichtet, den vom Deliktsmitgliedstaat beschlossenen Fahrbefähigungsverlust in Einklang mit seinen eigenen Rechtsvorschriften durchzusetzen, es sei denn, es liegt ein Ausnahmegrund vor, der als Grundlage dient, die Durchsetzung des Fahrbefähigungsverlusts abzulehnen. Der Ausstellungsmitgliedstaat ist jedoch nicht verpflichtet, seine Rechtsvorschriften an diejenigen des Deliktsmitgliedstaats anzugeleichen. In diesem Zusammenhang hat eine Delegation vorgeschlagen, dass die Mitteilung durch den Deliktsmitgliedstaat in Form eines Antrags auf einen Fahrbefähigungsverlust im Ausstellungsstaat erfolgen sollte, der vom Ausstellungsmitgliedstaat als solcher geprüft wird, bevor der Antrag umgesetzt oder nicht umgesetzt wird. Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten nach wie vor Fragen zur Unterscheidung zwischen den verschiedenen **Arten von Fahrbefähigungsverlusten** und ihrer jeweiligen Entsprechung in ihrem nationalen System sowie zu der Frage, wie sie die Richtlinie in der Praxis umsetzen können, wenn bestimmte im Kommissionsvorschlag definierte Arten von Fahrbefähigungsverlusten in ihrem **nationalen System** nicht existieren (z. B. kann in einigen Mitgliedstaaten ein Führerschein nicht entzogen, sondern nur ausgesetzt werden).
 - Mehrere Mitgliedstaaten verlangen, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust **Strafpunktesysteme** umfassen muss. In einigen Mitgliedstaaten führen bestimmte Delikte nicht unmittelbar zu einem Fahrbefähigungsverlust (z. B. Geschwindigkeitsübertretung) und ein Fahrbefähigungsverlust wird erst dann beschlossen, wenn eine bestimmte Anzahl an Strafpunkten erreicht ist. Zudem möchten einige Mitgliedstaaten weitere **Arten von Delikten** in den Anwendungsbereich der Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust aufnehmen, wie beispielsweise die Weigerung des Fahrers, sich Alkohol- oder Drogentests zu unterziehen oder das Fahren ohne Führerschein. Darüber hinaus sind einige Delegationen der Auffassung, dass der Mechanismus der gegenseitigen Anerkennung sowohl für den Führerschein als auch für die **Fahrerlaubnis** gelten sollte. Während die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit beitragen würde, sollte auch die **Kohärenz mit der Richtlinie über den Führerschein** gewährleistet und praktische Aspekte der Umsetzung berücksichtigt werden.

- Einige Delegationen heben hervor, dass zwischen der neuen Richtlinie über den Führerschein und dem derzeitigen Kompromiss bei der Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust in Bezug auf die **Ausstellung eines neuen Führerscheins** ein Widerspruch besteht. Nach der Führerscheinrichtlinie kann nur der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes einen Führerschein neu ausstellen, während nach dem derzeitigen Kompromiss für eine Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust auch der Ausstellungsstaat einen neuen Führerschein ausstellen kann. Dieser Widerspruch könnte gelöst werden, indem dem Fahrer die Möglichkeit gegeben wird, dem Deliktstaat den Ort seines gewöhnlichen Wohnsitzes nachzuweisen. Eine solche Lösung würde jedoch wahrscheinlich zusätzlichen Verwaltungsaufwand und die Gefahr des „Forum Shopping“ (Wahl des günstigsten Gerichtsstands) für Führerscheine mit sich bringen.
 - Der Vorsitz hat versucht, die Umsetzung der Richtlinie zu erleichtern, indem er die Menge und Häufigkeit der der Kommission zu übermittelnden statistischen Daten verringert und die Umsetzungsfrist verlängert. Der Vorsitz hat auch versucht, unnötigen Verwaltungsaufwand zu reduzieren, insbesondere indem er Fahrbefähigungsverluste mit einer Dauer von weniger als drei Monaten von der Mitteilungspflicht ausnimmt, die Informationen, die in der Mitteilung enthalten sein müssen, auf das erforderliche Minimum beschränkt, die Codes des EU-Führerscheinnetzes (RESPER) und strukturierte Informationen bestmöglich nutzt und die Menge der Informationen verringert, die der Ausstellungsmitgliedstaat dem Deliktsmitgliedstaat zu übermitteln hat, wenn der Ausstellungsmitgliedstaat beschließt, einen Ausnahmegrund geltend zu machen. Manche Delegationen befürchten jedoch, dass einige wichtige Informationen fehlen könnten. Andererseits fordern einige andere Delegationen weitere Vereinfachungen, beispielsweise dass Maßnahmen, bei denen eine kurze Aussetzungs- oder Einschränkungsfrist verhängt wird, von der Mitteilung ausgenommen werden, oder die Sprachenregelung vereinfacht wird.
13. Vor diesem Hintergrund und im Anschluss an die Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 12. Juni 2024 wird der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) ersucht, diesen Fortschrittsbericht des Vorsitzes auf seiner nächsten Tagung als A-Punkt zur Kenntnis zu nehmen.