



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 19. September 2025
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0053(COD)

8353/25
ADD 1 REV 1

TRANS 153
CODEC 493

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung für den Erlass einer RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über den Führerschein, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie (EU) 2022/2561 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

– Entwurf der Begründung des Rates

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 1. März 2023 den Vorschlag für eine vollständige Überarbeitung der Richtlinie über den Führerschein – die vierte Reform dieser Richtlinie – vorgelegt. Der Vorschlag war Teil der REFIT-Initiativen der Kommission und des Pakets zur Straßenverkehrssicherheit.
2. Der Rat hat am 4. Dezember 2023 eine allgemeine Ausrichtung festgelegt¹.
3. Das Europäische Parlament hat am 28. Februar 2024 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt. Frau Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE) wurde für die 10. Wahlperiode des Parlaments als Berichterstatterin benannt.
4. Die Verhandlungen begannen mit einem ersten Trilog am 22. Oktober 2024, gefolgt von weiteren Trilogen am 11. Dezember 2024 und am 18. Februar 2025. Im Rahmen des vierten Trilogs am 24. März 2025 erzielten die Verhandlungsführer eine politische Einigung.
5. Am 30. April 2025 hat der AStV den endgültigen Kompromisstext im Hinblick auf eine Einigung geprüft und bestätigt.
6. Am 14. Mai 2025 richtete der Vorsitz des TRAN-Ausschusses ein Schreiben an den Präsidenten des AStV, in dem bestätigt wurde, dass das Parlament den Standpunkt des Rates in zweiter Lesung billigen würde, falls der Rat den vereinbarten Text in erster Lesung nach Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen billigen würde.

II. ZIEL

7. Die allgemeinen Ziele des Vorschlags bestehen darin, die Straßenverkehrssicherheit weiter zu verbessern und die Freizügigkeit der Bürgerinnen und Bürger innerhalb der EU zu erleichtern. Die wichtigsten Bestandteile der Reform zur Unterstützung dieser Ziele sind:
 - a. die Einführung eines „mobilen“, d. h. digitalen Führerscheins,
 - b. Fortschritte bei der Harmonisierung der in den Mitgliedstaaten angewandten Verfahren zur ärztlichen Untersuchung,
 - c. eine Regelung für begleitetes Fahren mit einem Führerschein ab dem Alter von 17 Jahren,
 - d. eine Probezeit für Fahranfänger,
 - e. Gewichtstoleranz in Bezug auf die Gesamtmasse vollelektrischer Personenkraftwagen im beladenen Zustand,

¹ Dok. ST 16345/23.

- f. Erleichterung des Zugangs zum Führerschein für Bürgerinnen und Bürger, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen ziehen, und eine zentralisierte Bewertung des Straßenverkehrsrahmens eines Drittlands im Hinblick auf den Umtausch von Führerscheinen in einem Mitgliedstaat und
- g. Aktualisierung der Prüfungsanforderungen für den Erwerb eines Führerscheins und der Mindestanforderungen an die Fahrtauglichkeit eines Fahrzeugführers.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

1. Verfahrenstechnischer Hintergrund

- 8. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags führten das Parlament und der Rat Verhandlungen mit dem Ziel, sich auf den Standpunkt des Rates in erster Lesung zu einigen, was zu einer frühzeitigen Einigung in zweiter Lesung führte. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden gesetzgebenden Organen erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

2. Zusammenfassung der wichtigsten Punkte

- 9. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung zu den verschiedenen unter Nummer 7 aufgeführten Bestandteilen der Reform lautet nach Einigung der beiden gesetzgebenden Organe wie folgt:
- 10. Im Zusammenhang mit der schrittweisen Einführung des digitalen Führerscheins (Artikel 3 und 5) erzielten die beiden Organe einen Kompromiss über den Zeitplan und über Garantien für Bürgerinnen und Bürger, die ein physisches Dokument bevorzugen oder später ein solches benötigen, um z. B. in Drittländern fahren zu können. Der Rat stimmte zudem spezifischen Datenschutzbestimmungen zu.
- 11. Der Rat hielt weitgehend an seinem Standpunkt fest, den er in der allgemeinen Ausrichtung zum Entwurf der Mindestanforderungen an die Überprüfung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Fahrzeugs vor der Ausstellung oder Erneuerung von Führerscheinen auf der Grundlage verschiedener in den Mitgliedstaaten entwickelter Systeme festgelegt hatte (Artikel 11). Bei der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins muss sich der Bewerber einer ärztlichen Untersuchung unterziehen oder im Falle der Führerscheinklassen für Krafträder und Personenkraftwagen ein Formular zur Selbsteinschätzung ausfüllen. Für die Überwachung der Tauglichkeit nach der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins für Krafträder oder Personenkraftwagen besteht eine Alternative darin, dass die Mitgliedstaaten über ein nationales System verfügen, mit dem eine Reaktion auf wesentliche Änderungen der körperlichen oder geistigen Tauglichkeit sichergestellt wird. Der Rat akzeptierte mehrere Ergänzungen des Parlaments, die mit diesem Ansatz vereinbar sind.

12. Die Verhandlungen über die Regelung für begleitetes Fahren für 17-jährige Fahrzeugführer gingen mit einer breiter angelegten Diskussion über Mindestalter und Berufskraftfahrer einher. Der Rat hielt einerseits an seinem Standpunkt aus der allgemeinen Ausrichtung fest, wonach die Regelung für begleitetes Fahren von schweren Nutzfahrzeugen weiterhin auf Freiwilligkeit beruhen sollte, wobei die automatische gegenseitige Anerkennung grenzübergreifend erfolgen sollte. Andererseits akzeptierte der Rat eine kohärentere Auflistung der bestehenden Mindestalter in Artikel 7 und eine Angleichung des Mindestalters der Klassen für größere Busse nach Erlangung eines Befähigungsnachweises, vorbehaltlich einer Schutzklausel in Bezug auf Fahrzeugführer zwischen 21 und 23 Jahren (Artikel 27 der Richtlinie).
13. Im Zusammenhang mit der Probezeit für Fahranfänger (Artikel 18) akzeptierte der Rat mehrere Bestimmungen, in denen die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit bei diesen Personen dargelegt werden, sowie einen Verweis auf die von den Mitgliedstaaten angewandten Null-Toleranz-Strategien. Der Rat blieb bei seinem Standpunkt, dass die harmonisierten Bedingungen für Fahranfänger nicht zu einer Regulierung der Verhaltensweisen der Fahrzeugführer auf Unionsebene Verhalten führen sollten, da dieser Bereich in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt.
14. Bei den Gewichtsgrenzen pro Führerscheinklasse für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe j) hielt der Rat an seinem dem Kommissionsvorschlag entsprechenden Standpunkt fest, akzeptierte jedoch die Möglichkeit, einen Anhänger hinzuzufügen (vorbehaltlich einer Schulung bei einem Gesamtgewicht von mehr als 4 250 kg), die Gleichwertigkeit von Personenkraftwagen mit alternativem Antrieb, die mit einem schweren Anhänger verbunden sind (Klasse BE; Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe j), und eine kürzere Umsetzungsfrist von zwei Jahren (Artikel 29 Absatz 2). Die Kommission erklärte sich bereit, die Bestimmungen entsprechend dem technologischen Fortschritt zu überprüfen.

15. Die Verhandlungen über Gewichtsgrenzen erstreckten sich auf zusätzliche Aspekte, die das Parlament in den Mittelpunkt gerückt hatte, um mehr Flexibilität in besonderen Fällen zu erreichen (Artikel 6, 7 und 9). Der Rat, der in seiner allgemeinen Ausrichtung bereits eine Flexibilität bei Wohnmobilen vorgesehen hatte, stimmte zu, in der Klasse B eine Kombination mit einem Anhänger mit einem Gesamtgewicht von bis zu 5 000 kg zuzulassen, sofern der Fahrzeugführer eine zusätzliche Schulung oder Prüfung absolviert. Die vom Rat in der Klasse B vorgesehene Gewichtstoleranz für Krankenwagen wurde in eine umfassendere Reihe von Vorschriften für Rettungsfahrzeuge integriert. Während der Rat mehr Flexibilität in Bezug auf das Höchstgewicht (bis zu 5 000 kg) und das Mindestalter in den Klassen B und C akzeptierte, war das Parlament damit einverstanden, dass für das Führen von Fahrzeugen mit zusätzlichem Gewicht eine Prüfung oder Schulung erforderlich ist und dass die betreffenden Vorschriften nationale Maßnahmen sein müssen, die der gegenseitigen Anerkennung bedürfen. Der Rat zeigte sich ferner flexibel bei der Vorschrift, leere Busse mit einem Führerschein der Klasse C führen zu dürfen, um Testfahrten in der Umgebung von Prüfstellen zur technischen Überwachung und Reparaturwerkstätten durchführen zu können (Artikel 9 Absatz 5).
16. Der Rat kam dem Parlament und der Kommission entgegen, indem Personen, die eine Prüfung für das Führen von Personenkraftwagen ablegen, mehr Flexibilität bei der Wahl des Prüfungsortes eingeräumt wurde, um eine Sprachbarriere nach einem Umzug in einen anderen Mitgliedstaat zu überwinden (Artikel 20 Absatz 4). Im Hinblick auf das ungehinderte grenzüberschreitende Reisen von Bürgerinnen und Bürgern akzeptierte der Rat ferner, dass durch einen neuen Artikel (Artikel 14) sicherstellt wird, dass während des Umtauschs oder der Ersetzung eines Führerscheins die Bürgerinnen und Bürger jederzeit eine Fahrerlaubnis in der gesamten Union vorlegen können. Was Führerscheine aus Drittländern anbelangt, hatten der Rat und das Parlament von Anfang an sehr ähnliche Standpunkte, wobei beide dem neuen Konzept einer Bewertung des Straßenverkehrsrahmens von Drittländern auf Unionsebene zum Zweck des Umtauschs von Führerscheinen in einem Mitgliedstaat zustimmten (Artikel 15). In diesem Zusammenhang konnte der Rat einen ähnlichen Ansatz in Bezug auf die Befähigung von Berufskraftfahrern aus Drittländern nicht akzeptieren, stimmte jedoch zu, dass die Kommission beauftragt wird, die mögliche Erleichterung der Anerkennung von Befähigungsnachweisen, die von Drittländern ausgestellt wurden, zu prüfen.

17. Sowohl das Parlament als auch der Rat haben in Anhang II mehrere Änderungen zu den Fahrprüfungen und den erforderlichen Kenntnissen und Fähigkeiten beibehalten. Dies betrifft beispielsweise den technischen Fortschritt (fortschrittliche Fahrassistenzsysteme, Dauerbremsysteme, freiwillige Verwendung von Simulatoren, Elektromotorräder), den zusätzlichen Schwerpunkt auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer (tote Winkel, Aussteigen auf der Straßenseite, Beachtung von Fahrradwegen) und die Vereinfachung der Verfahren (Nachweis der korrekten Nutzung von Fahrzeugen mit Handschaltgetriebe). Bei Anlage III (Mindestanforderungen an die Fahrtauglichkeit) akzeptierte das Parlament größtenteils die Ergänzungen des Rates, und der Rat war mit mehreren Ergänzungen des Parlaments einverstanden.
18. Schließlich akzeptierte der Rat – wenngleich weniger umfassend – die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten, für die sich die Kommission oder das Parlament ausgesprochen hatten (Artikel 23). Der Rat hielt an seinem Standpunkt zu einer allgemeinen Umsetzungsfrist von vier Jahren fest (Artikel 29).

IV. FAZIT

19. Der Standpunkt des Rates unterstützt das Ziel des Kommissionsvorschlags und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
20. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung die Verhandlungsergebnisse in ausgewogener Weise abbildet und dass die neue Führerscheinrichtlinie nach ihrer Annahme einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Freizügigkeit der Bürgerinnen und Bürger in der EU leisten wird.