



EU-FÜHRERSCHEIN

POSITIONSPAPIER



INHALT



INTRO **01**

SENIOREN **02**

SUVs **03**

FAHRANFÄNGER **04**

MOPEDS & MOTORRÄDER **05**

BEGLEITETES FAHREN **06**

POSITIVE VORSCHLÄGE **07**

NEGATIVE VORSCHLÄGE **08**

ZUSAMMENFASSUNG **09**

INTRO

Mobilität innerhalb der EU ist eine der wichtigsten Errungenschaften der europäischen Integration. Der Verkehrssektor trägt rund 5 % zum BIP der EU bei und beschäftigt mehr als 10 Millionen Menschen in Europa. Zugleich ist der Verkehr für rund 25 % der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich und verursacht Lärm, Unfälle und Todesopfer zulasten der Gesellschaft.

Angesichts der existenziellen Bedrohung für Europa und die Welt durch Klimawandel und Umweltzerstörung hat sich die EU das Ziel gesetzt, die Treibhausgase bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken, um bis 2050 klimaneutral zu werden. Auf den Straßenverkehr entfällt der höchste Anteil an den verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Mehr als 286 Millionen Fahrzeuge waren im Jahr 2021 in der Europäischen Union zugelassen und verursachen 12 % aller CO₂-Emissionen in der EU.

Die EU hat sich ebenfalls zum Ziel gesetzt, die Zahl der Straßenverkehrstoten bis 2030 zu halbieren und bis 2050 auf den Straßen der EU das Ziel „Vision null Straßenverkehrstote“ zu erreichen. Tragischerweise sind im Jahr 2022 EU-weit rund 20.600 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen. Vision Zero ist aktuell in weiter Ferne.

Um zukunftsfähig leben zu können, müssen wir umdenken. Sauberer, nachhaltiger und sicherer - für eine erfolgreiche Verkehrswende sind enorme Veränderungen notwendig, die uns alle betreffen und herausfordern.

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis, individuelle Mobilität essenziell für gesellschaftliche und soziale Teilhabe. Ob Roadtrip, Familienurlaub, Arztbesuche, Einkaufen im Supermarkt, die tägliche Fahrt zur Arbeit oder zur Kita - für die Erfüllung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse ist das Auto für viele Menschen nach wie vor unverzichtbar. Grundvoraussetzung dafür ist ein Führerschein.

Hier könnte sich für Autofahrer 2024 einiges verändern: Um die hohe Zahl von Verkehrstoten zu senken, plant die EU eine Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie. Digital, harmonisiert, modern - der neue EU-Führerschein soll an die neuen Herausforderungen intelligenter, sicherer und nachhaltiger Mobilität angepasst werden. Der Entwurf der EU-Kommission zur 4. Führerscheinrichtlinie liegt seit März 2023 vor. Die Änderungsvorschläge der Berichterstatterin des Verkehrsausschusses, Karima Delli, haben hitzige Kontroversen im EU-Parlament, in den Medien und in der breiten Gesellschaft ausgelöst. In den leidenschaftlich geführten Debatten werden die Vorschläge der EU-Kommission, der Berichterstatterin und der anderen Fraktionen im EU-Parlament oft inhaltlich vermischt, weshalb es schwer ist, inhaltlich den Überblick zu behalten.

Deshalb haben wir die wichtigsten Änderungsvorschläge zusammengefasst und die wesentlichen Fragen auf den folgenden Seiten beantwortet:

- Welche Änderungen schlägt die EU-Kommission vor?
- Welche Änderungen schlägt die Berichterstatterin vor?
- Welche Änderungen schlagen andere Fraktionen im EU-Parlament vor?
- Welche Auswirkungen haben die Änderungsvorschläge?

SENIOREN

Altersbefristung und medizinische Checks

Die EU-Kommission will die Gültigkeit der Führerscheine von Senioren ab dem 70. Lebensjahr auf 5 Jahre begrenzen, um häufigere ärztliche Kontrollen und Maßnahmen zur Überprüfung der Verkehrstauglichkeit vorschreiben zu können. AutofahrerInnen müssen beim Erwerb und bei der Erneuerung ihres Führerscheins eine Selbstbeurteilung ausfüllen oder sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen.

Die Vorschläge der Berichterstatterin Karima Delli gehen sogar noch weiter: Die Gültigkeit des Führerscheins soll ab dem 60. Lebensjahr auf 7 Jahre, ab dem 70. Lebensjahr auf 5 Jahre und ab dem 80. Lebensjahr auf 2 Jahre begrenzt werden. Darüber hinaus soll die Ausstellung oder Erneuerung von Führerscheinen an verpflichtende ärztliche Untersuchungen der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen eines Fahrzeugs geknüpft werden.

Die Mehrheit der anderen Fraktionen im EU-Parlament lehnt eine Befristung allein aufgrund des Alters ab. Stattdessen sollen die EU-Mitgliedstaaten Feedback-Interventionen, Trainingsmodule oder den Einsatz von Simulatoren in Erwägung ziehen.



keine altersbedingte Befristung

Die Mehrheit der EAC-Mitglieder lehnt eine Befristung allein aus Altersgründen ab. Insbesondere in ländlichen Regionen sind ältere Menschen aus Mangel an Alternativen auf ihren Führerschein angewiesen, um unabhängig, flexibel und mobil am öffentlichen Leben teilhaben zu können.

freiwillige Gesundheitschecks

Die Einführung gesetzlich verpflichtender ärztlicher Überprüfungen der Fahrtauglichkeit lehnen die EAC-Mitglieder mehrheitlich ab. Stattdessen sollte für freiwillige Verkehrstauglichkeitsüberprüfungen und begleitende Beratungsmaßnahmen geworben werden. Sämtliche Maßnahmen sollten in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen. Der EAC warnt zudem davor, dass starre Altersgrenzen gezielt umgangen werden könnten.

SUVs

Neuer Führerschein für SUVs?

Bisher dürfen mit einem Führerschein der Klasse B Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von maximal 3500 kg gefahren werden. Diese Gewichtsgrenze soll zukünftig dem höheren Gewicht moderner Fahrzeuge angepasst werden. Die Vorschläge hierzu fallen sehr unterschiedlich aus:

Die EU-Kommission plant, die maximal zulässige Gesamtmasse für Fahrzeuge (auch Wohnmobile), die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, auf 4250 kg anzuheben.

Aus Sicht von Berichterstatterin Karima Delli ist der Führerschein der Klasse B in der jetzigen Form nicht vollumfänglich für moderne SUVs geeignet. Daher sollte für Kraftfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 1800 kg eine neue Führerscheinklasse, Führerscheinklasse B+, eingeführt werden.

Andere Fraktionen möchten die maximal zulässige Gesamtmasse für alle Fahrzeuge auf 4250 kg anheben und lehnen die Einführung einer neuen Führerscheinklasse B+ für schwere Kraftfahrzeuge ab.



keine SUV-Dämonisierung

Die Verpflichtung neuer Führerscheinbesitzer ausschließlich Fahrzeuge < 1800 kg zu fahren, bedeutet ein Rückschritt im Hinblick auf die Fahrausbildung junger Menschen. Neben den dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten verkennt der Vorschlag die Tatsache, dass moderne Fahrzeuge, insbesondere Elektroautos aufgrund zusätzlicher Ausstattung und dem Gewicht der Batterien immer schwerer werden. Fahranfänger nutzen oftmals schwerere Autos ihrer Familien. Dies wäre laut Änderungsvorschlag der Berichterstatterin zukünftig nicht mehr möglich. Sogar kleine Elektroautos, wie der VW ID.3 könnten von Fahranfängern nicht genutzt werden. Übung und Wiederholung unabhängig vom Fahrzeuggewicht sind aus Sicht des EAC entscheidender für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen als das Festlegen subjektiver Alters- und Gewichtsgrenzen. Der EAC spricht sich für eine Anhebung der zulässigen Gesamtmasse auf 4250 kg aus.

FAHRANFÄNGER



höheres Mindestalter & Tempolimit

Das Mindestalter für den Führerscheinwerb soll auf Unionsebene festgelegt werden und für alle Mitgliedstaaten gelten. Aktuell dürfen Mitgliedstaaten höhere oder niedrigere Altersgrenzen festlegen, um nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Das Mindestalter für die Ausstellung eines Führscheins der Klasse B/BE beträgt 18 Jahre, kann allerdings seitens der Mitgliedstaaten auf 17 Jahre gesenkt werden.

Die von der Berichterstatterin vorgeschlagene neue Führerscheinklasse B+ für SUVs könnte nach einer zweijährigen Probezeit in Führerscheinklasse B und dem Erreichen des Mindestalters von 21 Jahren erworben werden. Eine Herabsetzung des Mindestalters auf 17 Jahren soll zukünftig nicht mehr möglich sein. Während der Probezeit soll ein Tempolimit von 90km/h gelten.

Andere Fraktionen möchten das Mindestalter für die Klassen B/BE auf 16 Jahre absenken.

**keine pauschalen
Erhöhungen des
Mindestalters**

Sollte es Mitgliedstaaten zukünftig nicht mehr erlaubt sein, das Mindestalter herabzusetzen, hätte eine pauschale Erhöhung des Mindestalters für den Führerscheinwerb erhebliche Auswirkungen auf die Mobilität und fahrerische Routine junger Menschen. Der EAC spricht sich daher dafür aus, dass es Mitgliedstaaten weiterhin erlaubt sein sollte, das Mindestalter individuell zu senken oder zu erhöhen.

**kein Tempolimit
durch die Hintertür**

Die Frage nach einem Tempolimit ist keine Frage der Führerscheinrichtlinie! Tempolimits für einzelne Verkehrsteilnehmer führen dazu, dass Überholvorgänge außerorts unter Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung unmöglich sind und riskante Überholmanöver provoziert werden.

MOPEDS & MOTORRÄDER



kein höheres Mindestalter

Entgegen dem Vorschlag der EU-Kommission sehen einige Fraktionen vor, dass die EU-Mitgliedstaaten das Mindestalter für die Führerscheinklassen ausschließlich senken können. Ohne Ausnahmeregelungen könnte die Klasse AM so zukünftig nicht mehr bereits ab 15 Jahren erworben werden. Da die Klasse AM vor allem in ländlichen Regionen einen günstigen Einstieg in die Mobilität bietet, würde sich eine Erhöhung des Mindestalters negativ auf bezahlbare Mobilität für junge Menschen auswirken. Eine Erhöhung des Mindestalters für die Führerscheinklasse A1 auf 18 Jahre hätte ähnlich negative Auswirkungen. Der EAC spricht sich deshalb für ein Mindestalter von 16 Jahren für die Führerscheinklassen AM und A1 aus. Die Führerscheinklasse A2 sollte ab 18 Jahren erworben werden können.

Mobilität für Teenager

Ab 16 Jahren können Jugendliche den Roller- und Mopedführerschein, die Führerscheinklasse AM, erwerben. Das Mindestalter kann seitens der EU-Mitgliedstaaten bis auf 14 Jahre gesenkt oder bis auf 18 Jahre angehoben werden. Wer schneller als 45 km/h unterwegs sein möchte, benötigt einen Führerschein der Klasse A1, der ab 16 Jahren erworben werden kann. Das Mindestalter für die Führerscheinklasse A2 beträgt 18 Jahre. Nach einer zweijährigen Fahrpraxis kann die Führerscheinklasse A erworben werden.

Der Änderungsvorschlag der Berichtsteratterin sieht vor, das Mindestalter für die Klasse A1 auf 18 Jahre anzuheben. Zukünftig sollen Mitgliedstaaten das Mindestalter für die Klassen AM bis auf 18 Jahre, für die Klasse A1 bis auf 20 Jahre, für die Klasse A bis auf 22 Jahre anheben können.

Andere Fraktionen im EU-Parlament schlagen dagegen vor, den Führerschein der Klasse AM bereits ab 15 Jahren erwerben zu können.

BEGLEITETES FAHREN

europaweite Anerkennung

Für bestimmte Führerscheinklassen soll eine europaweite Regelung für begleitetes Fahren eingeführt werden. Bewerber sollten die Möglichkeit haben, Führerscheine vor Erreichen des erforderlichen Mindestalters zu erwerben. Diese Führerscheine sollten nur in Begleitung eines erfahrenen Fahrzeugführers verwendet werden dürfen. Aktuell gelten die Regelungen des Begleiteten Fahrens nur national. Die europaweite Anerkennung würde Fahrten über Landesgrenzen hinweg ermöglichen.

Schlüsselfaktor

Der EAC unterstützt die Pläne zur Einführung des begleiteten Fahrens auf EU-Ebene. Das Begleitete Fahren ist ein echtes Erfolgsmodell und ein wichtiger Faktor für die Ausbildung sicherer Autofahrer. Ein niedrigeres Mindestalter von 16 Jahren könnte dazu beitragen, dass Fahranfänger über einen noch längeren Zeitraum wichtige Fahrpraxis sammeln können.



POSITIVE VORSCHLÄGE



Unsere Meinung

Grundsätzlich unterstützt der EAC die EU-Pläne und Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrersicherheit und zur Harmonisierung der Führerscheinvorschriften. Der EAC begrüßt folgende Änderungsvorschläge:

Harmonisierung darf nicht zu geringeren Standards führen!

Oftmals bleiben grenzüberschreitende Delikte ungestraft. Das muss sich ändern!

Harmonisierung Fahrausbildung

Die Standards und Mindestanforderungen für Fahrprüfungen und Erteilung der Fahrerlaubnis sollen harmonisiert werden.

Überfällig - der zweite Versuch muss sitzen!

Europaweite Fahrverbote

Aktuell gelten Führerscheinentzüge nur in dem jeweiligen Land, in dem der Verkehrsverstoß begangen wurde. Zukünftig sollen Fahrverbote europaweit gelten.

richtig und wichtig!

Digitaler Führerschein

Der neu eingeführte digitale Führerschein mit einem QR-Code soll grenzüberschreitend und auch in polizeilichen Kontrollen gültig sein.

Kein Führerscheintourismus

Kraftfahrer sollen zukünftig die Anforderungen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis nicht mehr durch Wohnsitzwechsel umgehen können.

NEGATIVE VORSCHLÄGE



Unsere Meinung

Einige Änderungsvorschläge der Berichterstatterin gehen aus Sicht des EAC zu weit.
Folgende Änderungsvorschläge sollten daher aus Sicht des EAC nicht umgesetzt werden:

Absurd & realitätsfremd!
keine Diskriminierung von
Fahranfängern!

Helmpflicht anstatt
Führerschein!

Nachfahrverbote Fahranfänger

Der Änderungsvorschlag der Berichterstatterin würde den EU-Mitgliedstaaten ermöglichen ein Nachfahrverbot für Fahranfänger zwischen Mitternacht und 6 Uhr morgens einzuführen.

unnötiger, zusätzlicher
bürokratischer Aufwand!

E-Scooter Führerschein

Aufgrund der zunehmenden Verbreitung von E-Scootern und Bikes und der hohen Zahl der damit verbundenen Verkehrsunfälle wird vorgeschlagen für diese Fahrzeuge einen Führerschein der Klasse AM einzuführen.

Zugang zu Mobilität
erleichtern!

Neue Probezeiten-Regelung

Die Probezeit soll auf jede zusätzlich erworbene Führerscheinklasse ausgeweitet werden. AutofahrerInnen, die nachträglich eine zusätzliche Führerscheinklasse erwerben, durchlaufen dadurch eine weitere Probezeit.

Fahrprüfung nach Probezeit

Nach Abschluss der Probezeit sollen Fahranfänger laut Vorschlag der Berichterstatterin eine erneute Fahrprüfung absolvieren müssen.

ZUSAMMENFASSUNG

- Eine Befristung von Führerscheinen allein aus Altersgründen, verbunden mit verpflichtenden ärztlichen Überprüfungen der Fahrtauglichkeit, lehnt die Mehrheit der EAC-Mitglieder ab.
- Die Einführung einer neuen Führerscheinklasse für Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 1800 kg wäre unverhältnismäßig. Unabhängig von der Antriebsart sollte die für alle Fahrzeuge der Führerscheinklasse B/BE zulässige Gesamtmasse an das Gewicht moderner Fahrzeuge angepasst werden.
- EU-Mitgliedstaaten sollten auch zukünftig das Mindestalter für den Erwerb eines Führerscheins individuell festlegen können. Eine pauschale Erhöhung des Mindestalters ist aus Sicht des EAC kein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Ein Roller- und Mopedführerschein bietet jungen Menschen einen günstigen Einstieg in die Mobilität und ist vor allem in ländlichen Regionen essentiell für die individuelle Mobilität junger Menschen. Das Mindestalter sollte daher unter keinen Umständen erhöht werden.
- Der EAC begrüßt die EU-Pläne, Begleitetes Fahren ist ein Schlüsselfaktor in der Fahrausbildung von FahranfängerInnen zu sicheren AutofahrerInnen und sollte europaweit eingeführt werden.



- Europaweite Fahrverbote sind aus Sicht des EAC richtig und wichtig, damit grenzüberschreitende Delikte zukünftig nicht mehr ungestraft bleiben.
- Die geplante Harmonisierung der Standards und Mindestanforderungen für Fahrprüfungen und die Erteilung der Fahrerlaubnis bewertet der EAC grundsätzlich positiv.
- Die Einführung eines Digitalen Führerscheins ist aus Sicht des EAC überfällig. Vollständig ersetzen wird der digitale Führerschein den herkömmlichen Führerschein kurzfristig nicht. Bis 2033 müssen erstmal alle Führerscheine in einen Führerschein im Scheckkartenformat umgetauscht werden.
- Ein von der Berichterstatterin vorgeschlagenes Nachtfahrverbot für Fahranfänger ist aus Sicht des EAC unverhältnismäßig und realitätsfremd. Junge Menschen dürfen unter keinen Umständen von der Mobilität ausgeschlossen werden.
- Anstatt eines Führerscheins für E-Scooter empfiehlt der EAC eine Helmpflicht einzuführen.
- Der EAC spricht sich gegen eine Ausweitung der Probezeit auf jede zusätzlich erworbene Führerscheinklasse und eine erneute Fahrprüfung nach Ablauf der Probezeit aus. Der Zugang zu Mobilität sollte nicht verkompliziert werden.

IMPRESSUM

European Automobile Clubs asbl
Avenue Michel-Ange 69
B-1000 Brüssel

Tel: +32 2 808 82 09
mail: info@eaclubs.org
Web: eaclubs.org

Copyright 2023 by European Automobile Clubs
All Rights Reserved

Media:
Syda Productions - stock.adobe.com
iStock.com/RichVintage
[iStock.com/Nutthaseth Vanchalchan](https://iStock.com/NutthasethVanchalchan)
iStock.com/LanaStock
iStock.com/Georgijevic



KS/AUXILIA
Automobilclub

