

# Stellungnahme zum Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie (2023/0053 COD)

[Richtlinie 2006/126/EG](#)

# Stellungnahme zum Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie (2023/0053 COD)

## [Richtlinie 2006/126/EG](#)

Wichtige Bestimmungen zur Fahrerlaubnis in Europa regelt die EU-Führerscheinrichtlinie. Diese wurde zuletzt im Dezember 2006 mit der Richtlinie 2006/126/EG weiterentwickelt. Zwar führte die Anpassung, die 2013 in Kraft trat, zu deutlichen Fortschritten bei der Verkehrssicherheit, doch gibt es weiterhin großes Potenzial zu Verbesserungen. Der TÜV-Verband und DEKRA begrüßen daher grundsätzlich die von der Europäischen Kommission geplante Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie.

Unsere Empfehlungen im Einzelnen:

### **Artikel 3, 4 & 5**

- › Wir begrüßen grundsätzlich das Vorhaben, einen EU-weiten digitalen Führerschein einzuführen. Der gesamte Prozess des Fahrerlaubniserwerbs sollte vom Antrag bis zum Erhalt des Führerscheins digitalisiert werden.

### **Artikel 6**

- › Die Zuordnung der Fahrzeugart zur Fahrerlaubnisklasse sollte eindeutig sein, beispielsweise ist die Abgrenzung zwischen den Klassen C und D mit ‚mehr als 8 Pers.‘ unklar geregelt. Durch den expliziten Ausschluss der Klassen D1 und D bei Klasse C1 dürfen keine Kfz > 3.500 kg, welche zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind, mit Klasse C1 geführt werden. Dies betrifft auch die Kraftwagen, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3500 kg, jedoch nicht mehr als 7500 kg beträgt, und die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind. Somit wird die explizit ermöglichte Nutzung der Klasse C1 für Kfz >

3.500 kg bis 7.500 kg und bis zu acht Personen durch die unscharfe Formulierung der Klasse D1 konterkariert.

## Artikel 9

- > Hinsichtlich der Abschaffung des Erfordernisses, eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 und C bzw. D1 und D zu besitzen, um die Fahrerlaubnis der Klasse C1E, CE bzw. D1E und DE zu erlangen, sollte berücksichtigt werden, dass bei einem gestuften Zugang (bspw. von C zu CE) bisher jeweils klassenspezifische Grundfahraufgaben Teil der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung sind. Zudem wird bisher bei den Zugfahrzeugklassen der Prüfungsteil „Abfahrtskontrolle/Handfertigkeiten“ durchgeführt, welcher dann – da entsprechendes Wissen bereits nachgewiesen – bei den Anhängerklassen nicht noch einmal geprüft wird. Auch die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung der Klasse CE baut heute auf der zuvor absolvierten Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung der Klasse C auf. Wir empfehlen daher, die heutigen Anforderungen an eine Prüfung der Klassen C1E, CE, D1E und DE beizubehalten und bei direktem Zugang von Klasse B um die klassenspezifischen Anforderungen der Klassen C/D zu erweitern.
- > Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass zwei Jahre nach der erstmaligen Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B dieser für das Führen von Fahrzeugen mit alternativem Kraftstoff mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, aber nicht mehr als 4 250 kg ohne Anhänger gültig ist. Um die Berechtigungen für Bürger:innen verständlicher und transparenter zu machen, empfehlen wir eine grundsätzliche Erweiterung der Berechtigung in Klasse B für Fahrzeuge bis zu 4,25 Tonnen unabhängig von der Antriebsart.

## Artikel 10

- > Auch durch individuelle Mobilität soll eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleistet werden. Dabei spielen ältere Menschen - auch durch die demografische Entwicklung - als Teilnehmende im Straßenverkehr eine immer größere Rolle. Ältere Menschen müssen für eine sichere Teilnahme am Verkehrsgeschehen intensiv in Bezug auf ihre Leistungsfähigkeit hinsichtlich Fahrkompetenz und Fahreignung aufgeklärt werden. Da ältere Fahrzeugführer als Unfallverursacher in der Unfallstatistik bisher nur eine untergeordnete Rolle spielen, ist zunächst eine generelle verpflichtende Überprüfung der Fahreignung im Alter - ohne Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für Defizite zu Fahrkompetenz und Fahreignung - nicht zwangsläufig erforderlich.
- > Gleichwohl muss der Blick auf die Entwicklung der Unfallzahlen gerichtet bleiben, denn schon heute wird in den Unfallstatistiken das Unfallgeschehen für Fahrzeugführer ab dem 75. Lebensjahr auffällig.
- > Wir begrüßen und empfehlen daher, wenn die EU-Mitgliedsstaaten für Fahrerlaubnisinhaber ab 75

Jahre geeignete Maßnahmen ergreifen und rechtliche Rahmen schaffen, um regelmäßige Feedbackfahrten anbieten zu können. Im Rahmen dieser Feedbackfahrten würde ein:e Expert:in die Fahrkompetenz der Senior:innen feststellen und notwendige Potenziale zur Wiederherstellung der Fahrfähigkeiten zurückmelden; im Bedarfsfall werden auch Rückmeldungen zur individuellen Fahreignung gegeben.

## Artikel 14

- › Die EU-weite Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 begrüßen wir grundsätzlich. Die Erfahrungen in Deutschland sind durchweg positiv. Begleitetes Fahren ab 17, kurz BF17, ist seit 2004 in Deutschland möglich. Die Zahl der Verkehrsunfälle junger Menschen ist in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen. Auch die Zahl der Getöteten in dieser Altersgruppe sank deutlich. BF17 hat gezeigt, dass sich das Unfallrisiko durch begleitetes Fahren verringert.
- › Mit der Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren in Klasse C kann Auszubildenden zum Berufskraftfahrer die Möglichkeit gegeben werden, im geschützten Rahmen Fahrkompetenz und Berufserfahrung zu sammeln, bevor sie zu Alleinfahrten eingesetzt werden. Sie könnten dadurch intensiver von der Berufs- und Fahrerfahrung ihrer Kollegen profitieren, gleichzeitig können Theorie und Praxis in der Berufsausbildung durch zusätzliche Zeit im Fahrzeug besser verzahnt und die Qualität der Ausbildung deutlich erhöht werden. Sowohl die zusätzliche Fahrerfahrung als auch die dadurch mögliche Verbesserung der Ausbildungsqualität lassen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit der Berufskraftfahrer und eine Verringerung der Unfallzahlen erwarten.
- › Die Bedingungen für Begleitpersonen im Absatz 2 sollten als Mindestregelung formuliert werden. Die Mitgliedsstaaten können strengere Bedingungen festlegen.
- › Der frühestmögliche Zugang zum Fahrerlaubniserwerb für die Fahrerlaubnisklasse B ist auch im Vorschlag der EU-Kommission weiterhin nur mit 17 Jahren möglich. Die Durchführung von Modellversuchen zum Begleiteten Fahren mit 16 sollte auf nationaler Ebene den Mitgliedsstaaten ermöglicht werden.

## Artikel 15

- › Die Einführung einer Probezeit von mindestens zwei Jahren begrüßen wir ausdrücklich. Die Wirksamkeit der Probezeitregelung ist in Deutschland gut belegt. Auch das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger:innen unterstützen wir. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass Fahranfänger, die unter die Alkoholverbotsregelung fallen, auch in späteren Jahren eher das Auto stehen lassen, wenn sie Alkohol getrunken haben.

## Artikel 17

- › Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass Fahrerlaubnisbewerber:innen, die die Sprache ihres Wohnsitzmitgliedstaates nicht beherrschen, künftig die Möglichkeit haben, den Führerschein vom Mitgliedsstaat ihrer Staatsangehörigkeit ausstellen zu lassen, wenn der Mitgliedstaat ihres ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die Theoretische oder Praktische Fahrerlaubnisprüfung in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats der Staatsangehörigkeit oder mit einem Dolmetscher abzulegen.

Diese Option sehen wir kritisch. Fahrerlaubnisbewerber sollten grundsätzlich die Praktische Prüfung wohnortnah ablegen. Damit wird gewährleistet, dass die Bewerber:innen ihre Fahrkompetenzen insbesondere im Straßenverkehrsgeschehen ihres Lebensumfeldes unter Beachtung regionaler Besonderheiten in Infrastruktur und Verkehrsdichte nachweisen. Dort werden sie in aller Regel auch ausgebildet. Die o.g. neue Möglichkeit umgeht dieses Prinzip und kann das ohnehin hohe Fahranfängerrisiko weiter steigern. Zwar führen auch heute schon die gegenseitige Anerkennung und Möglichkeit zur Umschreibung der Fahrerlaubnis dazu, dass die Fahrerlaubnisinhaber nicht nur in den Ländern fahren dürfen wo sie auch geprüft worden sind. Allerdings dürfte es sich dabei überwiegend um Fahrerlaubnisinhaber mit Fahrerfahrung handeln - womit die Anpassung an andere Verkehrsrahmenbedingungen leichter fällt - und somit die beschriebenen Nachteile bezüglich der Stringenz von Ausbildung, Prüfung und erster Fahrerfahrung weniger relevant sind.

- › Alternativ wäre aus unserer Sicht ein solches Verfahren nur bei gegenseitiger Anerkennung zwischen den betroffenen Mitgliedsstaaten durchführbar.
- › Von den im Vorschlag der Kommission genannten „Dolmetscher-Prüfungen“ sollte generell abgesehen werden, da sich hiermit u. a. Möglichkeiten der Prüfungsmanipulation ergeben.

## Annex II

- › Wir unterstützen den Vorschlag, Aspekte zur Wahrnehmung und Antizipation von Gefahren im Straßenverkehr in der Fahrerlaubnisprüfung über zusätzliche Prüfungsinhalte und -methoden zu stärken.
- › Wir unterstützen den Vorschlag, den richtigen Umgang mit Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen und Wissen zu Elektrofahrzeugen zu integrieren.
- › Wir halten den Einsatz von Simulatoren im Rahmen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung für nicht geeignet. Simulatoren können eine sinnvolle Ergänzung in der Fahrausbildung sein. So könnten gezielt gefährliche oder selten vorkommende Situationen trainiert werden. In der Fahrerlaubnisprüfung kann das Antizipieren von und Reagieren auf Gefahren auch mittels gängiger

Hardware festgestellt werden. Simulatoren haben bisweilen den Nachteil, dass durch die Interaktion kaum standardisierte Aufgaben möglich sind. Zudem stehen Kosten und Nutzen in keinem akzeptablen Verhältnis.

- › Das Thema „Ablenkung“ sollte in die Prüfung der Kenntnisse aufgenommen werden.
- › Die Prüfung der Verhaltensweisen im Verkehr sollte überarbeitet werden. „Fahrübungen“ sollten als „Fahraufgaben“ benannt werden.

## Annex III

### **Verkehrspsychologische oder neuropsychologische Kompetenz von Expert:innen berücksichtigen**

- › In Annex III der EU-Führerscheinrichtlinie werden ärztliche Expert:innen ausdrücklich bevorzugt bzw. ausschließlich genannt („Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle“) um Eignungsfragen zu klären. Eine solche Einschränkung berücksichtigt nicht, dass in einigen Mitgliedsstaaten (z.B. Deutschland, Österreich oder Spanien) Verkehrspsycholog:innen große Kompetenz im Bereich der Beurteilung des Missbrauchs und der Abhängigkeit von Alkohol und Betäubungsmitteln, der neuropsychologischen Leistungsfähigkeit besitzen. Diese Kompetenz wird auf Grundlage gesetzlicher Regelungen bei behördlichen Entscheidungen einbezogen. Neben Deutschland sehen weitere Länder mittlerweile Regelungen vor, die psychologische Kompetenz in den diagnostischen Prozess einbeziehen. Diese Entwicklung sollte daher gleichfalls in der Richtlinie abgebildet werden.
- › Ein interdisziplinärer Ansatz wäre in vielen Bereichen, die in Annex III angesprochen werden, zu bevorzugen. Dies betrifft insbesondere Suchterkrankungen, Missbrauch psychoaktiver Substanzen und Medikamente, neurodegenerative Erkrankungen, geistige Störungen oder Erkrankungen, die ein besonderes Maß an Compliance und Adhärenz sowie eine gute Fähigkeit zur Selbstwahrnehmung hinsichtlich der akuten Krankheitssymptomatik bedürfen, um sich verkehrssicher verhalten zu können. Im Bereich der neurologischen Entwicklungsstörungen (einschließlich Autismus-Spektrum-Störungen und Aufmerksamkeitsdefizit-/Hyperaktivitätsstörungen, kurz ADHS) drängt sich evidenzbasiert ebenfalls Änderungsbedarf auf. Eine steigende Anzahl wissenschaftlicher Studien deuten auf Risiken im Straßenverkehr bei Personen mit ADHS hin und weitere Forschungserkenntnisse deuten auf eine erhöhte Prävalenz für diese Erkrankung hin.

### **Unklare Regelungen in Abschnitt 14 Alkohol und Abschnitt 15 Drogen und Arzneimittel konkretisieren**

- › Auch im Bereich der Suchtentwicklung beschränkt sich die Expertise nicht auf medizinische Expertisen. Dies ist z.B. in der Einleitung des Abschnitts 14 Alkohol zu eng gefasst.

- > Auch ist unklar, wann angenommen werden muss, dass Fahrerlaubnisbewerber:innen oder Inhaber:innen „das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können“ und es fehlen Regelungen dazu, unter welchen Umständen diese Personen den Führerschein wiedererhalten können.
- > In Abschnitt 15 Drogen und Arzneimittel wird nicht zwischen dem missbräuchlichen Konsum von Betäubungsmitteln und der Einnahme von psychoaktiven Stoffen unterschieden. Außerdem wird nicht angenommen, dass – zumindest bei Medikamenten – die Einnahme von Stoffen mit beeinträchtigender Auswirkung von der Verkehrsteilnahme zu trennen ist und darauf reagiert werden kann (Trennvermögen).
- > Im Vergleich zu anderen Kapiteln und im Verhältnis zu den von dieser Gruppe ausgehenden Risiken für die Verkehrssicherheit, ist dieser Abschnitt nicht hinreichend entwickelt. Durch diese Vagheit und Unvollständigkeit bietet das Kapitel keine Unterstützung der Mitgliedsstaaten bei der Entwicklung von Rechtsvorschriften.

#### **Regelungen zu sicherheitswidrigem Verhalten einführen**

- > Annex III betrachtet die Frage der Eignung ausschließlich unter medizinischen Aspekten. Regelungen dazu, dass Personen, die eine Häufung von Regelverstößen oder besondere Ausprägung von antisozialen Verhalten aufweisen, keinen Führerschein erhalten oder verlängern dürfen, fehlen vollständig. Dieses Versäumnis wird dem Wunsch nach Sicherheit der Verkehrsteilnehmer:innen nicht gerecht. Ein erhebliches Verkehrsrisiko entsteht allerdings durch nicht regelgerechtes, nicht situationsangepasstes oder riskantes Fahrverhalten.

Dies ist auch deshalb nicht verständlich, als in Annex II Abschnitt II zwar ein verkehrsgerechtes, sicherheitsorientiertes Verhalten gefordert wird, es den Mitgliedstaaten jedoch freigestellt ist, Maßnahme zu treffen, um solches Verhalten wiederherzustellen. Angemessener wäre es, klare Regelungen zu finden, die Antragsteller:innen und Inhaber:innen einer Fahrerlaubnis, die eine besondere Häufung und Schwere von verkehrs- oder strafrechtlichen Delikten aufweisen, eine Verkehrsteilnahme untersagen.

#### **Übersetzungen der Richtlinie optimieren**

- > Durch eine unsaubere Übersetzung in Abschnitt 10 Nr. 2 der Anlage III (Diabetes mellitus) wird die Begutachtung in Deutschland auf Fachärzt:innen eingeschränkt und andere kompetente Verkehrsmediziner:innen werden ohne fachliche Grundlage ausgegrenzt, obwohl sie im deutschen Recht in § 11 FeV ausdrücklich vorgesehen sind. (“competent medical opinion” vs. “Facharzt”) Hier empfehlen wir eine Korrektur der amtlichen deutschen Übersetzung.
- > Wir empfehlen den Begriff Fahreignung einheitlich zu definieren. Eine international weit

verbreitete Definition kann der Begriffstaxonomie des TR-Board<sup>1</sup>, entnommen werden. Die Zeitschrift Transportation Research-Part F ist eine einflussreiche Publikationsquelle, für vorrangig verkehrspsychologischer Themen.

#### **Einrichtung einer Sachverständigengruppe**

- › Wir begrüßen, die Einrichtung einer Sachverständigengruppe, die es den Behörden ermöglichen soll, Informationen und bewährte Verfahren in Bezug auf die Fahreignung auszutauschen, sowie die Entwicklung eines Online-Schulungsprogramms für Allgemeinmediziner zur Fahrtauglichkeit.

#### **Wir schlagen darüber hinaus vor, nachfolgende Aspekte in die Führerscheinrichtlinie aufzunehmen:**

- › Das Fahrerlaubniswesen ist maßgeblich durch Bildungsmaßnahmen (Fahrschulausbildung, Fahrerlaubnisprüfung) gekennzeichnet und sollte daher – auch im Interesse der Verkehrssicherheit – frei von wirtschaftlichen Erwägungen sein. Insofern ist hervorzuheben, dass die Fahrerlaubnisprüfung eine hoheitliche Tätigkeit ist und demzufolge von den Mitgliedstaaten oder entsprechend von (durch sie) ermächtigten/beauftragten Stellen/Institutionen durchgeführt wird.
- › Die von den Mitgliedstaaten ermächtigten Stellen haben dafür Sorge zu tragen, dass die Unabhängigkeit, die Objektivität und eine hohe Qualität der Fahrerlaubnisprüfung gewahrt sind. Die Mitgliedstaaten können hierfür geeignete Anforderungen festlegen.
- › Die Qualität der Fahrerlaubnisprüfung soll durch geeignete Evaluationsmaßnahmen regelmäßig überprüft werden.
- › Für die Qualität der Fahranfängervorbereitung ist essentiell, dass Ausbildung und Prüfung durch getrennte Institutionen durchgeführt werden. Nur so können alle Beteiligten (z.B. Fahrlehrer:innen, Prüfer:innen) frei von Interessenkonflikten – auch wirtschaftlicher oder persönlicher Art – handeln. Es sollte in der Richtlinie hervorgehoben werden, dass die Mitgliedstaaten Anforderungen in Bezug auf die Trennung der Tätigkeiten festlegen können.
- › Die Mitgliedstaaten treffen erforderliche Maßnahmen, um Manipulation in der Prüfungsdurchführung zu unterbinden.
- › Die Kenntnis möglicher Beurteilungsfehler im Rahmen der Prüfungsdurchführung und die Fähigkeit, diesen entgegenzuwirken, sollte als Anforderung in die Aus- und Fortbildung der Personen, welche die Prüfung der Fähigkeiten/Verhaltensweisen abnehmen, aufgenommen werden.

<sup>1</sup> The Transportation Research Board, Taxonomy and Terms for Stakeholders in Senior Mobility, Juli 2016:  
<http://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/circulars/ec211.pdf>

## Ansprechpartner

### Marc-Philipp Waschke

Referent Fahrerlaubnis, Fahreignung und  
Verkehrssicherheit

TÜV-Verband e.V.

E-Mail: [marc-philipp.waschke@tuev-  
verband.de](mailto:marc-philipp.waschke@tuev-<br/>verband.de)

Tel. +49 30 760095 480

[www.tuev-verband.de](http://www.tuev-verband.de)

### Thomas Riedel

Leiter Fahrerlaubniswesen

DEKRA Automobil GmbH

E-Mail: [thoma.riedel@dekra.com](mailto:thoma.riedel@dekra.com)

Tel. +49 35754 7344 251

[www.dekra.com](http://www.dekra.com)