



European Commission  
Adina Vălean  
Commissioner for Transport  
Rue de la Loi / Wetstraat 200  
1049 Brussels  
Belgium

[cab-valean-contact@ec.europa.eu](mailto:cab-valean-contact@ec.europa.eu)

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen    Unser Zeichen    Bearbeiter/in    Tel **501 65**    Fax **501 65**    Datum  
COM(2023) UV/GSt/PR/SP    Stefanie Pressinger DW 12818 DW 142818 24.04.2023  
127 final

## EU-Richtlinie | Führerschein

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zur oa EU-Richtlinie wie folgt Stellung:

### Inhalt des Entwurfs:

Der vorgelegte Richtlinienentwurf verfolgt mehrere Zielsetzungen. Oberstes Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit innerhalb der Mitgliedstaaten bis hin zur Erreichung der Vision Zero: keine Verkehrstoten mehr auf Europas Straßen bis 2050. Ein weiterer Kernpunkt ist, dass es EU-weit endlich ein einheitliches Regelwerk für die Ausstellung und Anerkennung von Führerscheinen im Gemeinschaftsgebiet geben soll. In Zukunft soll es möglich sein, im Rahmen der Personenverkehrsfreiheit, die Führerscheinprüfung auch in einem anderen Mitgliedstaat zu erwerben, nicht mehr nur im Wohnsitzstaat. Auch der digitale Wandel wird forciert und soll künftig dazu beitragen, verfahrensrechtliche Vereinheitlichungen und Vereinfachungen in der Führerscheinpraxis durchzusetzen. Ebenso wird dem Klimaschutz Rechnung getragen. Durch Regelungen zu klimaschonendem Fahren (Vermeidung von Lärm und Mikroplastik), emissionsfreien Fahrzeugen und Automatisierung sollen mittel- und langfristig EU-weite Verbesserungen erreicht und ein Beitrag zu einem nachhaltigen Straßenverkehr geleistet werden.

### Das Wichtigste in Kürze:

- Das Mindestalter für den Erwerb eines Führerscheins für die Klassen C und D wird gesenkt. Bei Lkw auf 18 statt 21 Jahre und bei Bussen auf 21 statt 24 Jahre.
- Einführung der Möglichkeit des begleitenden Fahrens ab 17 Jahren mit Lkw auf Basis der geltenden RL für Berufskraftfahrer.

- Unionsweite Kategorisierung aller Fahrzeugtypen verbunden mit entsprechender Altersvorgabe.
- Wechselseitige Anerkennung digitaler Führerscheine im gesamten Gemeinschaftsgebiet.
- Unionsweite Einführung von Befristungen bei Führerscheinen der Klassen A und B auf 10 (alternativ auf 15 Jahre) und bei den Klassen C und D auf fünf Jahre.
- Einrichtung von europäischen Netzwerken für mitgliedstaatenübergreifenden Informationsaustausch den Führerschein betreffender Daten (RESPER)
- "Aufmachen" der Gewichtsklasse B: zwei Jahre nach Erlangen des B Führerscheins soll es künftig möglich sein, Kfz mit alternativen Antrieben fahren zu dürfen, deren Gewicht 4,25 Tonnen beträgt (nicht mehr 3,5 Tonnen); Anhänger sind nicht umfasst.
- Mindestens zweijährige Probezeit für Führerscheinneulinge bezüglich "Alkohol am Steuer" im EU-Raum.
- Einführung von QR-Codes auf dem Führerschein (Überprüfungserleichterung) welche die obligatorische Speicherung personenbezogener Daten ermöglichen und erleichtern.
- Etablieren von Mindestanforderungen an Führerscheinwerber:innen durch Überprüfen der körperlichen und geistigen Eignung im Rahmen des Führerscheinwerbs.

### **Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:**

#### Artikel 3:

Die BAK begrüßt die gegenseitige unionsweite Anerkennung von Führerscheinen und die damit einhergehende Vereinheitlichung der Führerscheinpraxis. Wichtig aus Sicht der BAK ist in diesem Zusammenhang, dass sichergestellt wird, dass bei der elektronischen Datenverarbeitung nicht mehr Daten über die Führerscheininhaber:innen erhoben und ausgetauscht werden als unbedingt erforderlich. Das ist auch bei der Erlassung der künftig vorgesehenen delegierten Rechtsakte unbedingt zu beachten.

Die Punkte 4 und 5 lehnt die BAK inhaltlich ausdrücklich ab. Die Vorgabe, dass die Mitgliedstaaten nach Ablauf von vier Jahren nach Annahme der gegenständlichen Richtlinie automatisch nur noch mobile Führerscheine ausstellen, ist nicht nachvollziehbar. Physische Führerscheine dienen nicht nur dem Nachweis der Fahrbefähigung, sondern erfüllen auch die Kriterien der Ausweispflicht und dienen dem Identitätsnachweis. Im Falle eines Blackouts oder bei Auftreten irgendwelcher technischer Gebrechen im Rahmen von Kontrollen erfüllen sie wichtige Aufgaben. Daher sollte es auch weiterhin automatisch zur Ausstellung sowie Ausgabe von physischen Führerscheinen kommen und nicht nur auf ausdrückliches Verlangen. Auch die Interessen von Unionsbürgern bzw Verbraucher:innen die Handys oder digitaler Technik kritisch gegenüberstehen müssen gewahrt und sichergestellt werden.

#### Artikel 7:

Die BAK lehnt die Senkung des Mindestalters für den Erwerb und die Ausstellung eines Führerscheins für die Klassen C und D ausdrücklich ab.

Unfallstatistiken und Studien von Haftpflichtversicherungen zeigen immer wieder, dass die Unfallhäufigkeit zwischen dem 18. und 25. Lebensjahr am höchsten ist. Sowohl beim Fahren eines Lkw als auch eines Busses (mit Fahrgästen) muss ein noch höherer Anspruch an das Verantwortungsbewusstsein gestellt werden, da es gilt, auch für die Fahrgäste und die Fracht eine hohe Verantwortung zu übernehmen. Oft mangelt es aber gerade in dieser Altersgruppe an der nötigen Reife und dem erforderlichen Bewusstsein. Dem Ziel der EU, die Verkehrssicherheit zu erhöhen dient diese Maßnahme nicht.

Wenn es gilt den europaweiten Fahrer:innenmangel endlich wirksam zu bekämpfen, sollten vorrangig die Arbeits- und Sozialbedingungen in diesem Sektor erheblich verbessert werden. Und wirksame Kontrollen in Bezug auf Fahrer:innen aus Drittstaaten auf den Weg gebracht und umgesetzt werden.

Artikel 10:

Punkt 2 enthält Vorgaben zur Gültigkeitsdauer von Führerscheinen und differenziert nach Fahrzeugklassen. Es erscheint nachvollziehbar, dass besonderes Augenmerk auf junge Lenker:innen bzw Führerscheineulinge und ältere Personen gelegt wird, die am Verkehrsgeschehen teilnehmen und somit auch mitverantwortlich für die Verkehrssicherheit sind. Für diese Gruppen wird eine zehnjährige bis maximal fünfzehnjährige Gültigkeit vorgesehen. Die BAK möchte in diesem Zusammenhang ausdrücklich auf den inhaltlichen Widerspruch an anderer Stelle (Artikel 7) hinweisen. Hier soll gerade sehr jungen Fahrer:innen ermöglicht werden Busse und Lkws zu lenken.

Die BAK ersucht unbedingt sicherzustellen, dass die Intervalle für Überprüfungen der Führerscheintauglichkeit für Pkw und Motorräder über 15 Jahre hinaus verlängert werden können. Angedacht werden könnte aus Sicht der BAK, dass verpflichtende amtsärztliche Überprüfungen nach Unfällen oder schwerwiegenden Verstößen gegen Straßenverkehrsvorschriften vorgesehen werden. Sicherzustellen ist hier, dass es sich in der Praxis nur um die Überprüfung der gesundheitlichen Eignung handelt und nicht über Umwege eine neuerliche Führerscheinprüfung abzulegen ist.

Artikel 11 und 12:

Erleichterungen beim Umtausch und Ersatz von Unionsführerscheinen werden begrüßt. Seitens der BAK bestehen beim Umtausch von Führerscheinen aus Drittstaaten aber Bedenken wie das Niveau der Fahreignung und der Fahrkenntnisse praktisch überprüft werden soll. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte hier rasch ein konkreter Katalog an Überprüfungskriterien festgelegt werden, der nachvollziehbar und umsetzbar ist.

Artikel 15:

Die Einführung einer mindestens zweijährigen Probezeit in Verbindung mit dem erstmaligen Erwerb eines Führerscheins in der EU wird begrüßt. Gerade das Fahren unter Alkoholeinfluss oder unter dem Einfluss von Drogen und anderen bewusstseinsverändernden Substanzen

wird im Verhältnis zu anderen Verkehrsverstößen immer noch bagatellisiert. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der erwünschten generalpräventiven Abschreckung wird diese Maßnahme ausdrücklich befürwortet.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

