

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein“ (Neufassung)

(KOM(2003) 621 endg. — 2003/0252 (COD))

(2004/C 112/09)

Der Rat beschloss am 13. Januar 2004, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 71 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 2. März 2004 an. Berichterstatter war Herr Simons.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 407. Plenartagung am 31. März/1. April 2004 (Sitzung vom 31. März) mit 99 Stimmen ohne Gegenstimmen bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme:

1. Einleitung

1.1 Mobilität ist für sehr viele europäische Bürger ein wichtiges Thema, und zwar für Menschen aller Altersstufen. Der allergrößte Teil der europäischen Bevölkerung über 18 Jahre ist im Besitz des Führerscheins. Der Führerschein stellt für diesen Teil der Bevölkerung die Eintrittskarte in eine motorisierte Form der Mobilität dar. Besonders in einem Europa, dessen Bevölkerung immer älter wird, ist der Führerschein häufig entscheidend für Kontakte zur Außenwelt und sogar für die Befriedigung grundlegender Lebensbedürfnisse. Jeder Vorschlag für eine europäische Richtlinie über den Führerschein betrifft somit die gesamte europäische Bevölkerung. Die Bedeutung eines solchen Richtlinienvorschlags darf deshalb auch nicht unterschätzt werden.

1.2 Die Europäische Kommission beabsichtigt mit den Rechtsvorschriften zum Führerschein im EWR, die Freizügigkeit der Unionsbürger auszubauen, die Betrugsmöglichkeiten zu verringern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese Ziele visitierte die Europäische Kommission mit früheren Rechtsvorschriften in diesem Bereich an, und sie sind auch das Leitmotiv für künftige Rechtsvorschriften.

1.3 Trotz aller Maßnahmen, die in den letzten Jahren getroffen wurden, hat die Rechtsunsicherheit der Unionsbürger eher zu- als abgenommen. ⁽¹⁾ Die Europäische Kommission hält es für wesentlich, die Rechtsunsicherheit zu beseitigen, die die Freizügigkeit der Bürger behindert. Dieses Ziel fällt in den Rahmen der wesentlich umfassenderen Zielsetzungen, die der Europäische Rat in der „Lissabon-Agenda“ festgelegt hat, insbesondere die Verwirklichung eines reibungslos funktionierenden Binnenmarktes, einschließlich der Wettbewerbsaspekte. Die Beseitigung der letzten Hindernisse für den Führerschein durch den Richtlinienvorschlag sieht die Kommission als den Abschluss eines Prozesses der schrittweisen Harmonisierung an.

1.4 Abgesehen von ihren Bemühungen um eine uneingeschränkte gegenseitige Anerkennung des Führerscheins zur Förderung der Freizügigkeit der Unionsbürger schlägt die Kommission in der Richtlinie verschiedene konkrete Rechtsvorschriften vor, die die Verkehrssicherheit positiv beeinflussen sollen. Diese Maßnahmen betreffen die Einführung neuer Fahrzeugklassen für den Führerschein, die Einführung des stufenweisen Zugangs zu diesen Klassen, damit die Fahrer zuerst in kleineren Fahrzeugklassen Erfahrungen sammeln, die Harmonisierung der Abstände für medizinische Untersuchungen der Fahrtüchtigkeit von Fahrern, die besondere Aufmerksamkeit für den Zugang von Fahrern mit Behinderungen zum motorisierten Verkehr sowie Mindestanforderungen an die Ausbildung zum Fahrprüfer.

1.5 Als dritter wichtiger Punkt des Vorschlags wird die Verringerung der Betrugsmöglichkeiten mit dem Führerschein genannt. Mit der Abschaffung der Möglichkeit, einen Führerschein auf Papier auszustellen, und der obligatorischen Einführung einerseits einer Plastikkarte und andererseits einer beschränkten Gültigkeitsdauer soll ein fälschungssicheres Dokument geschaffen werden.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss unterstützt die von der Europäischen Kommission mit dem vorliegenden Vorschlag angestrebten Ziele (Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verringerung der Betrugsmöglichkeiten und Förderung der Freizügigkeit der Unionsbürger). Dieser Vorschlag liegt auf der Linie, die die Kommission durch die Annahme des Europäischen Aktionsprogramms für Straßenverkehrssicherheit „Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“ ⁽²⁾ und in dem bereits früher veröffentlichten Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ ⁽³⁾ festgelegt hat.

⁽¹⁾ Mitteilung der Kommission zu Auslegungsfragen über den Führerschein in der EG, ABl. C 77, 28.3.2002, S. 5.

⁽²⁾ KOM(2003) 311 endg.

⁽³⁾ KOM(2001) 370 endg. — Stellungnahme des Ausschusses, ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 168.

2.2 Der Ausschuss begrüßt insbesondere, dass der Schwerpunkt dieses Vorschlags auf dem menschlichen Faktor im Verkehrsgeschehen liegt und dass konkrete Maßnahmen zur Problematik der Sicherheit von Menschen im Verkehr vorgeschlagen werden. Bereits in seiner Stellungnahme zum Europäischen Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit „Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“⁽¹⁾ hat der Ausschuss auf die Bedeutung des Faktors Mensch im Verkehr für die Verkehrssicherheit hingewiesen und ist deshalb sehr erfreut festzustellen, dass im vorliegenden Kommissionsvorschlag gerade diesem Faktor Beachtung geschenkt wird.

2.3 Nach Ansicht des Ausschusses haben einige der vorgeschlagenen Maßnahmen weitreichende Folgen für die Bürger der Mitgliedstaaten (begrenzte Gültigkeitsdauer des Führerscheins), für Führerscheinanwärter und -inhaber bezüglich bestimmter Klassen (medizinische Untersuchungen, stufenweiser Zugang zu bestimmten Klassen, höheres Mindestalter) sowie für Fahrschulen (neue Klassen, geänderte Fahrzeuganforderungen an die Klassen C1 und D1). Diese Folgen werden von den Betroffenen nicht immer positiv bewertet werden und bringen in einigen Fällen größeren Verwaltungsdruck und höhere Kosten mit sich. Der Ausschuss fordert die Beachtung der Folgen dieser Richtlinie und weist die Kommission auf die Einhaltung einer ausreichend langen Übergangsfrist hin, bevor die Maßnahmen des Richtlinienvorschlages in Kraft treten. Dieser Standpunkt beruht u.a. auf der Tatsache, dass die obligatorischen Veränderungen auf der Grundlage der Richtlinie 91/439/EWG⁽²⁾ in einigen Mitgliedstaaten erst vor Kurzem eingeführt wurden. Dies hindert den Ausschuss nicht daran, eine insgesamt positive Stellungnahme zu den in dieser Richtlinie vorgeschlagenen Maßnahmen abzugeben — mit einigen kritischen Bemerkungen.

3. Besondere Bemerkungen

3.1 Der Ausschuss stimmt einer begrenzten Gültigkeitsdauer des Führerscheins zu. Er stimmt der Argumentation zu, dass dies sowohl die Freizügigkeit der Unionsbürger fördert als auch Betrugsmöglichkeiten mit dem Führerschein einschränkt. Laut der Europäischen Kommission ist es nicht erforderlich, für die in Umlauf befindlichen Führerscheine eine begrenzte Gültigkeitsdauer einzuführen. Sie argumentiert, dass die Mitgliedstaaten nach dem Subsidiaritätsprinzip die Möglichkeit haben, die älteren, nicht fälschungssicheren Modelle einzuziehen. Der Ausschuss hat Zweifel an dieser teilweisen Freistellung, da der tatsächliche Übergangszeitraum dadurch in einigen Mitgliedstaaten mehr als 50 Jahre betragen wird. Deshalb schlägt er vor, Artikel 3 Absatz 2 zu verschärfen, um so den Umtausch älterer Führerscheine, bei denen keine Fälschungssicherheit gegeben ist, sicherer zu gestalten. Dazu könnte in Artikel 3 Absatz 2 der Satz „Sie unterrichten die Kommission hiervon.“ durch den Satz „Die Kommission muss diesen zustimmen.“ ersetzt werden. Diese Empfehlung wird auch deshalb ausgesprochen, weil der Führerschein in einigen Staaten sogar als

Ausweis gebraucht werden kann. Fälschungssicherheit ist deshalb von grundlegender Bedeutung.

3.2 Dem Vorschlag der Kommission, den Führerschein auf Papier durch eine Plastikkarte, eventuell mit eingebautem Chip, zu ersetzen, steht der Ausschuss positiv gegenüber. Seiner Ansicht nach fördert dies die Einheit zwischen den Mitgliedstaaten und verringert die Betrugsmöglichkeiten mit dem Dokument erheblich. Gleichzeitig rät der Ausschuss, das Dokument noch fälschungssicherer zu machen und plädiert für optimale Sicherheitsvorkehrungen in und auf dem Dokument, analog zu den Sicherheitsanforderungen, die an den Pass gestellt werden.

3.3 Auch der geplanten Harmonisierung der medizinischen Untersuchungen von Führerscheininhabern der Gruppe 2 steht der Ausschuss positiv gegenüber. Sowohl die Abstände als auch der Inhalt dieser medizinischen Untersuchungen müssen gemeinschaftsweit harmonisiert sein, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verhindern. Allerdings tut sich der Ausschuss damit schwer, dass für die „kleinen“ Klassen C1 und D1 die gleichen Verpflichtungen für medizinische Untersuchungen gelten sollen wie für die „großen“ Klassen C und D (LKW und Bus). Für die Klassen C1 und C2 wären nach Ansicht des Ausschusses weniger häufige medizinische Untersuchungen ausreichend. Außerdem hielte es der Ausschuss für sinnvoll, dass diese Verpflichtung auch für andere Berufskraftfahrer, die durch die Definition ihres Fahrzeugs zu Gruppe 1 der Führerscheininhaber zählen, gelten würde. Hier wäre zum Beispiel an Taxifahrer zu denken.

3.4 Laut dem vorliegenden Kommissionsvorschlag haben die Mitgliedstaaten nicht länger die Möglichkeit, aus medizinischen Gründen einen Führerschein mit begrenzter Gültigkeitsdauer auszustellen. Gemäß früheren Rechtsvorschriften hatten die Mitgliedstaaten sehr wohl diese Möglichkeit. Nach Ansicht des Ausschusses sollte diese Befugnis erhalten bleiben.

3.5 Der Ausschuss stimmt der vorgeschlagenen neuen Fahrzeugklassifizierung für den Führerschein uneingeschränkt zu. Die Einführung einer Führerscheinklasse AM sowie die obligatorische Einführung der Altersgrenze von 16 Jahren für Leichtkraftmädräder (A1) wird einen großen Teil der Problematik im Zusammenhang mit diesen leichten Zweirädern lösen. Insbesondere die Tatsache, dass sechzehnjährige Fahrzeugführer in den Mitgliedstaaten eine Alternative zum unfallträchtigen Moped erhalten, wobei eine anspruchsvollere Ausbildung sowie eine theoretische und praktische Prüfung verpflichtend sind, wird sich nach Ansicht des Ausschusses direkt positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Auch die weiterhin gültige Unterscheidung zwischen den Klassen A2 und A mit der Verpflichtung zu einer zweiten Fahrprüfung und die höheren Altersgrenzen sind vielversprechende Maßnahmen für einen Fahrzeugtyp, der in den Unfallstatistiken unverhältnismäßig stark vertreten ist.

⁽¹⁾ ABl. C 80 vom 30.3.2004.

⁽²⁾ PB I 237 24.8.1991.

3.6 Der Ausschuss befürwortet uneingeschränkt die neue Definition der Fahrzeugklassen C1 und D1, bei der das bisherige zulässige Gesamtgewicht von 7.500 kg durch 6.000 kg ersetzt wird. Vor allem die Tatsache, dass dadurch die technischen Merkmale der Fahrzeuge stärker berücksichtigt werden, ist positiv zu werten. Auch die Gleichstellung von Fahrzeugen der Klassen C1 und D1 hält der Ausschuss für positiv. Diese Gleichstellung beeinträchtigt die Verkehrssicherheit nicht, da die Fahrzeuge dieser zwei Klassen dieselben technischen Spezifikationen haben und z.B. mit gleichartigen Bremsvorrichtungen versehen sind. Gleichzeitig stellt die Obergrenze von 6.000 kg den Übergang zu anderen technischen Spezifikationen dar, die z.B. eine andere Bremsvorrichtung umfassen. Der Lenker eines Fahrzeugs der Klasse C1 ist deshalb genauso gut für das Führen eines Fahrzeugs der Klasse D1 ausgebildet. Gleichzeitig erhöht diese Gleichstellung die Freiheit und die Möglichkeiten von Lenkern dieser Fahrzeuge.

3.7 Die obligatorische Einführung der „kleinen“ Klassen C1 und D1, die in der voraufgehenden Richtlinie über den Führerschein (91/439/EWG) noch freiwillig waren, wird sich nach Meinung des Ausschusses ebenfalls positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken, insbesondere in den Städten. Der Ausschuss geht davon aus, dass diese Fahrzeugklassen in zunehmendem Maße für die Lieferung von Waren und den Transport von Personen innerhalb städtischer Grenzen genutzt werden. Das bedeutet, dass die „großen“ Fahrzeuge diese Stadtzentren nicht mehr anfahren müssen, was sich sowohl mit Blick auf die Sicherheit als auch auf den Schadstoffausstoß für die städtische Bevölkerung positiv auswirken wird. Der Ausschuss ist jedoch der Ansicht, dass diese Fahrzeugklassen zu diesem Zweck attraktiver gemacht werden müssen, indem beispielsweise die medizinischen Untersuchungen für sie weniger häufig sind.

3.8 Der Ausschuss begrüßt die Verdeutlichung in der Definition für die Fahrzeugklasse B+E. Die neue Definition von B+E ist teilweise klarer, indem sie festlegt, dass jeder Anhänger, dessen zulässiges Gesamtgewicht 750 kg übersteigt, unter die Führerscheinklasse B+E fällt. Diese Verdeutlichung, die eine Erleichterung für die Bürger und die Umsetzung darstellt, wird vom Ausschuss nachdrücklich begrüßt.

3.9 Allerdings könnten die Definitionen für die Fahrzeugklassen B+E und C1+E noch klarer formuliert werden. Insbesondere die Definition der Fahrzeugklasse C1+E ist nach Ansicht des Ausschusses problematisch, da das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers vom zulässigen Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs abhängt. Das bedeutet, dass innerhalb dieser Führerscheinklasse nur mit sehr leichten Anhängern gefahren werden darf, während in der Führerscheinklasse B+E viel schwerere Anhänger benutzt werden dürfen. So ist es beispielsweise laut der derzeitigen und der vorgeschlagenen neuen Definition auf Grund der Gewichtsverteilungen nicht möglich, innerhalb der Klasse C1+E mit einer Fahrzeugkombination aus Zugmaschine und Sattelanhänger zu fahren, während dies innerhalb der Klasse B+E sehr wohl möglich ist. Gerade die Kombination Zugmaschine-Sattelanhänger hält der Ausschuss in der Führerscheinklasse B+E nicht für wünschenswert. Diese Kombination, die nach dem Dafürhalten des Ausschusses nur im gewerblichen Kraftverkehr gebraucht wird, sollte eher unter die Klasse C1+E fallen, was bei der derzeit vorgeschlagenen Definition nicht möglich ist.

3.10 Angesichts der voraufgehenden Feststellungen schlägt der Ausschuss vor, die Definitionen der Anhängerklassen noch einmal zu überdenken. Eine Möglichkeit, die sowohl für Klarheit bei den Bürgern und bei den für die Durchsetzung Verantwortlichen als auch für eine größere Verkehrssicherheit sorgen würde, bestünde darin, die Anhängerklassen unabhängig vom Gewicht der Zugmaschine zu definieren und dabei nicht nur eine Untergrenze, sondern auch eine Obergrenze für das zulässige Gewicht festzulegen.

3.11 Außerdem stellt der Ausschuss fest, dass die Anforderungen an Wohnwagenbesitzer durch die von der Kommission vorgeschlagene Definition der Fahrzeugklasse B+E vielleicht zu hoch sind. Gemäß der heutigen Definition der Fahrzeugklasse B dürfen die meisten Wohnwagen mit einem Führerschein für diese Fahrzeugklasse gefahren werden. Im Kommissionsvorschlag entfällt dieses Recht für neue Fahrer komplett und werden alle Wohnwagen in die Führerscheinklasse B+E eingeordnet, für die die Verpflichtung besteht, eine Prüfung abzugeben. Der Ausschuss weist auf die möglichen Auswirkungen dieses Vorschlags auf die Industrie hin und schlägt vor, mit Blick auf die Verkehrssicherheit eine eintägige obligatorische Schulung für bestimmte Anhängertypen, darunter auch einen Großteil der Wohnwagen, einzuführen. Die Absolvierung dieser Schulung könnte durch einen Code auf dem Führerschein vermerkt werden. Der Ausschuss schlägt vor, dafür den Code 96 zu benutzen.

3.12 Der Ausschuss stellt fest, dass viele Fahrer der Führerscheinklasse B (Kleintransporter) im gewerblichen Kraftverkehr tätig sind und dass in der vorliegenden Richtlinie keine besonderen Maßnahmen vorgeschlagen werden, um der hohen Unfallrate⁽¹⁾ bei dieser Führerscheinklasse entgegenzuwirken. Das heißt, dass für diese Fahrergruppe derzeit keine Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten sowie Fachkompetenzen gelten und dass die Fahrzeuge nicht mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sein müssen. Die Gefährdung, die insbesondere vom Kleintransportersektor (white vans) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 3.500 kg auf den Straßen der Europäischen Union ausgeht, ist dem Ausschuss ein Dorn im Auge. Der Ausschuss würde es begrüßen, wenn die Kommission Maßnahmen mit Blick auf diesen Sektor ergreift. Dafür gibt es verschiedene Möglichkeiten. Die zuverlässigste Möglichkeit bestünde nach Ansicht des Ausschusses darin, die Lenker aller Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 3.500 kg und einer Ladefähigkeit von über 1.000 kg zu verpflichten, einen Führerschein der Klasse C1 zu machen. Damit werden sie automatisch als Berufskraftfahrer eingestuft und behandelt. Diese Definition hätte zur Folge, dass Lenker solcher Fahrzeuge an die Maßnahmen auf der Grundlage der Richtlinie 2003/59/EWG gebunden sind und sich sowohl anfänglich einer Fachausbildung unterziehen als auch in regelmäßigen Abständen weiterbilden müssen. Ebenso hielte es der Ausschuss für einen Fortschritt, Berufskraftfahrer der Gruppe 1, wie z.B. Fahrer von Kleintransportern, Taxis und Krankenwagen, denselben medizinischen Untersuchungen zu unterziehen wie die Berufskraftfahrer der Gruppe 2 (Fahrer von LKW und Bussen).

⁽¹⁾ Siehe für die Situation in den Niederlanden u.a.: C. Schoon, „Ontwikkelingen in parkomvang en onveiligheid bestelauto's. Een verkenning binnen het thema Voertuigveiligheid van het SWOV-jaarprogramma 2000-2001“. Berichtsnummer R-2001-33; A.A. Kampen, „Onveiligheid van Bestel- en Vrachtauto's binnen de bebouwde kom“. Berichtsnummer R 97-53 SWOV. Daraus geht hervor, dass Kleintransporter die einzige Fahrzeugklasse sind, deren Verwicklung in tödliche Unfälle beständig steigt. Bei einem Index von 100 im Jahr 1984 ist der Stand für diese Klasse 2002 auf 138 angestiegen, während er für alle anderen 2002 bereits unter 85 liegt.

3.13 Angesichts der vorausgehenden Feststellungen schlägt der Ausschuss die folgenden neuen Definitionen für die Führerscheinklassen B, B+E, C1 und C1+E vor:

Führerscheinklasse	Zulässiges Gesamtgewicht Zugmaschine	Zulässige Ladefähigkeit Zugmaschine	Zulässiges Gesamtgewicht Anhänger
B	< 3.500 kg	< 1.000 kg	< 750 kg
B + Ausbildung + Code auf dem Führerschein	< 3.500 kg	< 1.000 kg	> 750 kg; < 1.400 kg; Gesamtlänge Anhänger 7,0 Meter
B+E	< 3.500 kg	< 1.000 kg	> 750 kg; < 3.500 kg; Kombination < 7.000 kg; Gesamtlänge Anhänger 7,0 Meter
C1	< 3.500 kg	> 1.000 kg	< 750 kg
C1	> 3.500 kg; < 6.000 kg	nicht anwendbar	< 750 kg
C1+E	> 3.500 kg; < 6.000 kg	nicht anwendbar	> 750 kg; Kombination < 12.000 kg;

3.14 Der Ausschuss hat gewisse Bedenken bezüglich der in Artikel 7 Absatz 2 vorgesehenen Möglichkeit der Mitgliedstaaten, das Mindestalter für den Erwerb des Führerscheins herabzusetzen. Weder in der Begründung noch im Artikel selbst wird zwischen den verschiedenen von den Mitgliedstaaten angewandten Verfahrensweisen unterschieden. Bei der Herabsetzung des Lebensalters sind drei verschiedene Ansätze zu unterscheiden:

- a) die Ausstellung des Führerscheins selbst betreffend, z.B. in Irland und dem Vereinigten Königreich,
- b) nur die Ausbildung für den Führerschein betreffend, z.B. in Frankreich und Schweden,
- c) die Ausbildung für den Führerschein betreffend, nach der ein anfänglich allein im Inland gültiger Führerschein ausgestellt wird, z.B. in Österreich und in einigen deutschen Bundesländern.

3.15 Die Gleichstellung der Fahrzeugklassen B und A1, wie sie in der Richtlinie 91/439/EWG festgelegt wurde und die die Kommission nicht zu ändern beabsichtigt, wird vom Ausschuss nicht befürwortet. Der Ausschuss vertritt die Meinung, dass dies zwar die Freiheiten und die Möglichkeiten der Lenker von Personenkraftwagen erhöht, der Verkehrssicherheit damit aber nicht gedient ist. Erhebungen in Staaten, in denen eine solche Gleichstellung besteht, zeigen, dass sich dies negativ auf die Unfallzahlen für diese Klasse von Zweirädern auswirkt. Der Ausschuss hält es auch für erforderlich, für jeden Fahrzeugtyp eine gesonderte Ausbildung und eine gesonderte Prüfung einzuführen. Einer Gleichstellung zwischen dem Führerschein B und

der Mopedklasse AM kann der Ausschuss zustimmen. Die Prüfung für die Fahrzeugklasse AM besteht nur aus einer theoretischen Prüfung, die zu einem großen Teil die gleichen Kenntnisse abdeckt, die auch für den Erwerb des Führerscheins der Klasse B gefordert werden.

3.16 Der Ausschuss begrüßt die von der Kommission vorgeschlagene Harmonisierung minimaler Ausbildungsanforderungen für Fahrprüfer. Von einer tatsächlichen Harmonisierung zwischen den Mitgliedstaaten der Union kann erst dann die Rede sein, wenn die Führerscheinanwärter dieselben Bedingungen erfüllen müssen. Es ist dann auch nicht mehr als selbstverständlich, dass die Personen, die beurteilen, ob ein Anwärter diese Bedingungen erfüllt, ebenfalls in harmonisierter Form handeln.

4. Zusammenfassung und Schlussbemerkungen

4.1 Der Ausschuss begrüßt nachdrücklich den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein, hat jedoch einige kritische Bemerkungen zur Auslegung bestimmter Maßnahmen zu machen.

4.2 Insbesondere der Schwerpunkt, der in dem Richtlinien-vorschlag durch verschiedene Systemänderungen auf die Erhöhung der Sicherheit für den Faktor Mensch im Verkehr gelegt wird, stößt beim Ausschuss auf Zustimmung, ohne dass die übrigen Zielsetzungen dieser Richtlinie (Freizügigkeit der Bürger und Verringerung der Betrugsanfälligkeit) bagatellisiert werden sollen.

4.3 Der Ausschuss weist auf die in einigen Mitgliedstaaten und von bestimmten Zielgruppen zu erwartende Reaktion auf die vorgeschlagenen Maßnahmen hin. Insbesondere eine ausreichend lange Umsetzungsfrist kann einen Großteil des Widerstands brechen, ohne dass damit gesagt werden soll, dass die Maßnahmen auf die lange Bank geschoben werden sollen. Angesichts der vorgeschlagenen neuen Maßnahmen für die Fahrzeugklassen C, C1, D, D1 und ihre Anhängerklassen sowie angesichts der kürzlich von der Kommission und dem Rat angenommenen Richtlinie 2003/59/EWG über die Fachkompetenzen von Berufskraftfahrern wäre eine zeitgleiche Umsetzung verschiedener Teile dieser Richtlinie für viele Mitgliedstaaten von Vorteil.

4.4 Der Ausschuss weist auf die Problematik der hohen Zahl an Unfällen hin, in die Berufskraftfahrer der Führerscheinklasse B verwickelt sind. Einen Vorschlag der Europäischen Kommission zu Maßnahmen für diese Fahrergruppe würde der Ausschuss am meisten begrüßen.

4.5 Der Ausschuss empfiehlt, die Definition der Anhängerklassen B+E und C1+E nochmals zu überdenken. Vor allem die Unsicherheit, die die derzeit vorgeschlagene Definition hervorruft, sowie die Problematik der Gewichtsverteilung in der Führerscheinklasse C1+E und die Unterschiede zwischen den Führerscheinklassen B+E und C1+E geben dem Ausschuss Anlass, zu dem vorliegenden Vorschlag einige Bemerkungen zu machen.

4.6 Der Ausschuss begrüßt die Gleichstellung zwischen den Führerscheinklassen C1 und D1. Die zu erwartenden Folgen einer Gleichstellung zwischen den Führerscheinklassen B und A1 sieht er hingegen nicht als positiv an. Der Ausschuss ist sich bewusst, dass diese Gleichstellung in einigen Mitgliedstaaten bereits gegeben ist, äußert jedoch seine Besorgnis über die Folgen dieser Maßnahme.

4.7 Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Befugnis der Mitgliedstaaten, Führerscheine mit einer begrenzten Gültigkeitsdauer auf Grund einer medizinischen Indikation auszustellen, erhalten bleiben muss.

Brüssel, den 31. März 2004

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Roger BRIESCH