Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu folgenden Vorlagen: „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 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“

(COM(2023) 127 final — 2023/0053 (COD))

und Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust

(COM(2023) 128 final — 2023/0055 (COD))

(2023/C 293/19)

Berichterstatter: **Philippe CHARRY**

Befassung	Europäisches Parlament, 17.4.2023
	Rat der Europäischen Union, 20.4.2023 und 26.4.2023
Rechtsgrundlage	Artikel 91 Absatz 1 und Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	16.5.2023
Verabschiedung im Plenum	14.6.2023
Plenartagung Nr.	579
Ergebnis der Abstimmung	
(Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	210/1/2

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

1.1. Das von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Legislativpaket zielt darauf ab, die Anzahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union (EU) bis 2050 auf null zu senken. In der vorliegenden Stellungnahme werden zwei Komponenten der Reform behandelt: die Einführung eines digitalen Führerscheins sowie die verstärkte EU-weite Strafverfolgung von Delikten, welche die Straßenverkehrssicherheit gefährden.

1.2. Mit dem digitalen Führerschein für Fahrer aus der EU sollen auch die administrativen Unterschiede und Verzögerungen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten beseitigt werden, die bei der Bearbeitung von Anträgen auf Umtausch einer ausländischen Fahrerlaubnis auftreten und die Freizügigkeit einschränken. Ein solcher Führerschein soll auf dem Mobiltelefon oder jedem anderen digitalen Datenträger mitgeführt werden. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) unterstützt dieses Ziel, spricht sich jedoch dafür aus, dass für Fahrer, die dies wünschen, auch weiterhin Führerscheine in Papierform zur Verfügung stehen. Darüber hinaus empfiehlt der EWSA maßgeschneiderte und kostenlose Schulungen und Coachings zur Nutzung der neuen digitalen Führerscheine, damit die digitale Inklusion sämtlicher Altersgruppen gelingen kann.

1.3. Dementsprechend regt der EWSA auch an, die in Artikel 10 des Richtlinienvorschlags über den Führerschein vorgesehene Verkürzung seiner Gültigkeitsdauer aus Altersgründen für Personen ab 70 Jahren zu streichen. Stattdessen plädiert er für einen diskriminierungsfreien Ansatz, der für alle Fahrer mit nachgewiesenen Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit gilt und eine konkrete medizinische Bewertung einschließt.

1.4. Nach Ansicht des EWSA sollten in dem Vorschlag für eine Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust bessere Garantien gegen etwaige Überschneidungen mit den im Rahmen der Zusammenarbeit in Strafsachen herangezogenen Instrumenten vorgesehen werden. Der geplante Informationsaustausch über von Fahrern begangene Delikte beruht nämlich auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zur gemeinsamen Verkehrspolitik, während der geplante Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden sich offenbar eher auf Straftaten entsprechend den Grundsätzen der polizeilichen Zusammenarbeit gemäß Artikel 87 AEUV sowie den Grundsätzen der justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen gemäß Artikel 82 AEUV bezieht.

1.5. Der EWSA stellt fest, dass der Schwerpunkt des Legislativpakets auf dem Faktor Mensch liegt. Viele Verkehrsunfälle sind jedoch auf eine mangelhafte Straßeninstandhaltung zurückzuführen, und die Verantwortung der Betreiber der Straßeninfrastruktur bleibt in dem Legislativpaket unerwähnt. Nach Ansicht des EWSA könnte durch die Wechselwirkung mit der Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]), deren Umsetzung bzw. die Doppelung von Maßnahmen derzeit von der Kommission geprüft werden, ein allzu fragmentiertes Rechtsinstrumentarium entstehen und dadurch die angestrebte Wirksamkeit beeinträchtigt werden.

1.6. In dem Vorschlag für eine Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust ist vorgesehen, dass die auf dem Personalausweis angegebene nationale Identifikationsnummer erforderlichenfalls Teil der elektronischen Daten ist, die zwischen den nationalen Behörden ausgetauscht werden. Die nationale Identifikationsnummer ermöglicht jedoch in vielen Mitgliedstaaten auch den Zugang zu der Patientenakte der betreffenden Person. Der EWSA stellt fest, dass die Datenschutz-Grundverordnung die Verarbeitung personenbezogener Gesundheitsdaten grundsätzlich verbietet, da es sich hierbei um „sensible" Daten handelt. Er fordert daher, dass der Richtlinienvorschlag entsprechend präzisiert wird.

1.7. Der EWSA spricht sich dafür aus, die Bestimmung, wonach Maßnahmen zur Durchführung der Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust schon vor ihrer Umsetzung in den Mitgliedstaaten angenommen werden können, aus dem Legislativvorschlag zu streichen, da sie gegen die Grundsätze der Rechtssicherheit, der Hierarchie der Rechtsnormen sowie der zeitlichen Anwendung dieser Normen verstößt.

1.8. Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass junge Menschen bereits im Alter von 17 Jahren in Begleitung einen Lastkraftwagen steuern dürfen. Er betont zugleich, dass auch die Berufsausbildung von Lkw-Fahrern angepasst sowie ihre Arbeitsbedingungen und Löhne verbessert werden müssen, damit ihr Beruf attraktiver wird. Er fordert die Kommission auf, bei den Arbeitgebern auf eine Verbesserung der Situation unter Einsatz aller Mittel zu dringen, z. B. durch die Stärkung der Ausbildung und die Konzipierung von Sensibilisierungsmaßnahmen in den Mitgliedstaaten;

1.9. Der EWSA empfiehlt eine Harmonisierung mit dem Ziel, dass der Lkw-Fahrschüler im Anschluss an die theoretische Ausbildung an der Fahrschule und die praktischen Fahrstunden praktische Fahrerfahrung mit einem speziell dafür geschulten Ausbilder erwirbt. Dann dürften 17-jährige Fahrer einen Lastkraftwagen erst nach längerer Begleitung und einer sehr selektiven Fahrprüfung steuern. Der EWSA fordert, dass dies im Richtlinienvorschlag aufgegriffen wird.

2. **Allgemeine Bemerkungen**

2.1. Das von der Kommission vorgeschlagene Legislativpaket zielt darauf ab, die Anzahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union (EU) bis 2050 auf null und bis 2030 um 50 % zu senken. Darin wird vorgeschlagen, einen in allen Mitgliedstaaten gültigen digitalen Führerschein einzuführen und die grenzüberschreitende Durchsetzung des Fahrbefähigungsverlusts zu verbessern. Der Kommission zufolge verursachen Lastkraftwagen und Personenkraftwagen die meisten tödlichen Unfälle, wobei 70 % der Unfallopfer in städtischen Gebieten ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind.

2.2. Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich auf zwei der Vorschläge des Legislativpakets, das eine präventive und eine Strafverfolgungskomponente umfasst:

— Prävention: Bessere Vorbereitung der Fahrer, emissionsfreie Fahrzeuge zu führen und sich auf den städtischen Straßen zusammen mit mehr Fahrrädern, zweirädrigen Kraftfahrzeugen und zahlreichen Fußgängern zu bewegen;

— die Strafverfolgung umfasst einen besseren Zugang zu den Fahrzeugzulassungsregistern der Mitgliedstaaten und eine verstärkte Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Ermittlung von Delikten.

2.3. In dem Legislativpaket wird Elektrofahrzeugen besondere Aufmerksamkeit gewidmet, was auch im Einklang mit den Zielen zur Verringerung des CO_2-Fußabdrucks, der Treibhausgasemissionen und der Lärmbelastung steht.

2.4. Berücksichtigt wird dabei auch die technologische Entwicklung der Fahrzeuge, die Umstellung von manueller auf automatische Gangschaltung sowie die Änderung des Fahrzeuggewichts.

Der digitale Führerschein

2.5. Der *Richtlinienvorschlag COM(2023) 127 final* sieht die Einführung eines digitalen Führerscheins ab 2023 vor. Zudem enthält er Bestimmungen, welche die Umstellung auf „emissionsfreie Fahrzeuge" erleichtern sollen.

([1]) Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 1).

2.6. Hierdurch wird die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) geändert, mit der die Straßenverkehrssicherheit verbessert und die Freizügigkeit erleichtert werden soll, indem folgende Maßnahmen ergriffen werden:

— ein einheitliches europäisches Führerscheinmuster in der EU, das ab 2033 für alle Fahrzeugführer verbindlich ist und einen besseren Schutz vor Betrug und Fälschung gewährleisten soll;

— Einteilung der Führerscheine in Klassen nach Fahrzeugarten und Mindestalter zum Führen der betreffenden Fahrzeuge;

— obligatorische behördliche Erneuerung aller neuen Führerscheine alle zehn Jahre;

— Abbau des Verwaltungsaufwands für Fahrzeugführer, die ihren Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegen;

— Anwendung gemeinsamer Mindeststandards für die Fähigkeiten, die Kenntnisse und die körperliche und geistige Tauglichkeit der Fahrzeugführer;

— stufenweiser Zugang zu leistungsstarken Motorrädern, basierend auf einem Mindestalter und vorheriger Erfahrung mit weniger leistungsstarken Motorrädern;

— Einrichtung eines Netzes für den Austausch von Informationen über den Führerschein zwischen den nationalen Behörden (RESPER).

2.7. Für diese vierte Überarbeitung der Führerscheinbestimmungen gibt es zwei Hauptgründe. Zum einen spielen die Fähigkeiten, das Verhalten und die Gesundheit des Fahrers eine wichtige Rolle bei vielen tödlichen Verkehrsunfällen und Unfällen, die schwerwiegende Folgen bzw. nicht tödliche Verletzungen nach sich ziehen. Allzu viele Führerscheininhaber setzen sich nämlich ans Steuer, obwohl ihre Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt ist. In diesem Zusammenhang scheint das Alterskriterium nicht mehr entscheidend zu sein, da Studien zufolge bestimmte medizinische Kriterien hinsichtlich Drogenkonsum, psychische Gesundheit, Epilepsie, Diabetes, Herzzustand und Schlafapnoe nicht speziell mit dem Alter zusammenhängen und für die Bestimmung der Fahrtüchtigkeit aussagekräftiger sind als das Alter.

2.8. Zum anderen sind Kenntnisse, Praxiserfahrung und Risikobewusstsein bei jungen Fahrern besonders schwach ausgeprägt. Die hohe Zahl von Unfällen, in die Fahranfänger verwickelt sind, verdeutlicht, dass die Anforderungen für die Ausstellung von Führerscheinen nicht vollständig an das Ziel der Straßenverkehrssicherheit angepasst sind.

2.9. Darüber hinaus wird sich die fortschreitende Entwicklung des assistierten Fahrens, der automatischen Notbremsung und automatisierter Fahrzeuge auf das Fahren auswirken und die geltende Richtlinie 2006/126/EG somit hinfällig.

2.10. Die Freizügigkeit der Unionsbürgerinnen und -bürger wird auch durch administrative Probleme bei der Erlangung, Anerkennung, Beibehaltung bzw. dem Umtausch des Führerscheins in einem anderen als dem ausstellenden Mitgliedstaat eingeschränkt. Bestimmte Kriterien der Richtlinie 2006/126/EG wie „ordentlicher Wohnsitz“ führen zu zahlreichen Auslegungsproblemen, sodass Führerscheininhaber in ihrem neuen Wohnsitzland mitunter nicht länger als sechs Monate fahren dürfen. Darüber hinaus haben Unionsbürgerinnen und -bürger mit Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat fallweise Schwierigkeiten, ihre Führerscheinprüfung in einer Fremdsprache abzulegen, zumal die Unterstützung durch einen Dolmetscher nicht vorgesehen ist.

2.11. Im Übrigen gibt es keine gemeinsamen Regeln für die Anerkennung von in einem Drittstaat ausgestellten Führerscheinen von Personen, die ihren Wohnsitz nunmehr in der EU begründen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein von einem Mitgliedstaat ausgestellter Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat möglicherweise nicht als gültig anerkannt wird.

2.12. Schließlich planen viele Mitgliedstaaten einen digitalen Führerschein, der gültig ist, ohne dass der Personalausweis gezeigt werden muss (bzw. haben diesen bereits eingeführt). Die Richtlinie 2006/126/EG sieht jedoch nur die Anerkennung von Führerscheinen in Papierform vor, was zu einem neuen Hindernis für die Freizügigkeit der Unionsbürgerinnen und -bürger führt.

2.13. Der Richtlinienvorschlag steht zudem im Einklang mit den Zielen der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung ([3]) und soll dazu beitragen, dass die Städte und das Lebensumfeld bis 2030 inklusiver, sicherer, resilienter und nachhaltiger werden und alle Menschen Zugang zu sicheren, erschwinglichen, barrierefreien und nachhaltigen Verkehrssystemen haben. Der Vorschlag entspricht ferner den Zielen des Grünen Deals, denn er sieht neue Vorschriften für die Automatikschaltung und das Höchstgewicht der meisten emissionsfreien Fahrzeuge der Klasse B vor.

2.14. Besondere Aufmerksamkeit wird darin auch ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Radfahrern, Fußgängern, Rollerfahrern, Menschen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität gewidmet. Außerdem wird die Erneuerung von Führerscheinen der Klassen C und D erleichtert, was für Verkehrsunternehmen — überwiegend KMU — von Vorteil ist.

([2]) Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18).

([3]) https://sdgs.un.org/

Straßenverkehrssicherheit und verstärkte Ahndung von Delikten

2.15. Im Jahr 2018 setzte sich die EU das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 50 % zu senken. Leider sind die Zahlen aus dem jüngsten Bericht vom Februar 2023 alarmierend: Im vergangenen Jahr wurden in Europa 20 600 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet.

2.16. In dem Vorschlag für eine Richtlinie über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust (COM(2023) 128 final) ist wiederum vorgesehen, die Straflosigkeit zu verringern, indem den nationalen Behörden Zugang zu den nationalen Führerscheinregistern gewährt und die Zusammenarbeit zwischen diesen bei der Beitreibung von Geldbußen verbessert wird.

2.17. Darin wird vorgeschlagen, die bereits bestehende Zusammenarbeit bei Geschwindigkeitsübertretungen auf andere Delikte auszuweiten, etwa die Nichteinhaltung von Sicherheitsabständen zu anderen Fahrzeugen, gefährliche Überholmanöver, insbesondere das Überfahren von Sperrlinien, sowie gefährdendes Parken.

2.18. Die vorgeschlagene Reform zielt auf eine bessere Fahrausbildung ab, denn in Europa sind an zwei von fünf tödlichen Unfällen Fahrer beteiligt, die jünger als 30 Jahre alt sind. Der Richtlinienvorschlag sieht eine Verschärfung der Sanktionen im Falle des Fahrens unter Alkoholeinfluss vor, indem eine Probezeit von mindestens zwei Jahren für Fahranfänger mit einer „Null-Toleranz-Regel" für Alkohol am Steuer ([4]) eingeführt wird.

2.19. Der Richtlinienvorschlag zielt auch auf Delikte ab, die von Fahrern in einem anderen als ihrem Wohnsitzland begangen werden. Im Jahr 2019 wurden mehr als 40 % der Fahrer, die ein Delikt in einem anderen EU-Mitgliedstaat als ihrem Wohnsitzland begangen haben, entweder nicht verfolgt bzw. haben keine Geldstrafe entrichtet, und nur 50 % der Täter wurden überhaupt ermittelt.

2.20. Dem Vorschlag zufolge sollten Gebietsansässige und Gebietsfremde bei Delikten gleich behandelt werden und Geldbußen über ein digitales Portal entrichtet werden können. In dem Richtlinienvorschlag wird jedoch präzisiert, dass jedes Land seine eigenen Rechtsvorschriften über Verkehrsdelikte und die diesbezüglichen Sanktionen beibehalten kann.

2.21. Im Rahmen der Reform wird daher erwogen, den nationalen Behörden Zugang zu den nationalen Registern zu geben und ihre Zusammenarbeit bei der Beitreibung von Geldbußen zu verbessern. Die bereits bestehende Zusammenarbeit bei Geschwindigkeitsübertretungen wird auf andere Delikte wie die Nichteinhaltung von Sicherheitsabständen zu anderen Fahrzeugen, gefährliche Überholmanöver und gefährdendes Parken ausgeweitet.

2.22. Die Reform sieht zudem die Möglichkeit vor, den Führerschein in allen EU-Mitgliedstaaten zu entziehen und die Bestimmungen für die Aussetzung und Aufhebung der Fahrerlaubnis gemäß dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung für den Fall zu harmonisieren, dass Verkehrslichtsignale nicht eingehalten werden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit gefährlich überschritten oder die Durchführung von Alkohol- oder Drogentests verweigert wird.

3. **Besondere Bemerkungen**

3.1. Nach Ansicht des EWSA wird in dem auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV über die Umsetzung der gemeinsamen Verkehrspolitik gestützten Vorschlag für eine Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust nicht ausreichend gewährleistet, dass es nicht zu Überschneidungen mit den im Rahmen der Zusammenarbeit in Strafsachen herangezogenen Instrumenten kommt. Der geplante Informationsaustausch betrifft nämlich Straftaten und setzt eine polizeiliche Zusammenarbeit gemäß Artikel 87 AEUV und eine justizielle Zusammenarbeit in Strafsachen gemäß Artikel 82 AEUV voraus, während sich der Richtlinienvorschlag lediglich auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV stützt.

3.2. Der EWSA stellt fest, dass der Schwerpunkt des Vorschlags auf dem Faktor Mensch liegt, dabei jedoch nicht berücksichtigt wird, dass viele Verkehrsunfälle auf eine mangelhafte Straßeninstandhaltung zurückzuführen sind. Die Haftung der Straßeninfrastrukturbetreiber bleibt in dem Legislativpaket unerwähnt. Nach Ansicht des EWSA könnte durch die Wechselwirkung mit der Richtlinie (EU) 2019/1936, deren Umsetzung bzw. die Doppelung von Maßnahmen derzeit von der Kommission geprüft werden, ein allzu fragmentiertes Rechtsinstrumentarium entstehen und dadurch die angestrebte Wirksamkeit beeinträchtigt werden.

3.3. Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c des Vorschlags für eine Richtlinie über den Fahrbefähigungsverlust sieht vor, dass die auf dem Personalausweis angegebene nationale Identifikationsnummer erforderlichenfalls Teil der elektronischen Daten ist, zu denen die nationalen Behörden Zugang haben. In Artikel 6 des Anhangs I zu dem Vorschlag über den digitalen Führerschein heißt es ausdrücklich, dass es sich bei der Nummer des nationalen Personalausweises um einen von einem Kartenlesegerät auslesbaren Datensatz auf dem Mikrochip des Personalausweises handelt. Die nationale Identifikationsnummer ermöglicht jedoch in vielen Mitgliedstaaten auch den Zugang zu der Patientenakte der betreffenden Person.

([4]) Aus einem Austausch mit der Kommission geht hervor, dass der Begriff der Nulltoleranz als das zu verstehen ist, was in technischer Hinsicht vertretbar ist.

3.4. Der EWSA stellt fest, dass die Datenschutz-Grundverordnung die Verarbeitung personenbezogener Gesundheitsdaten grundsätzlich verbietet, da es sich hierbei um „sensible" Daten handelt. Er fordert daher, dass der Richtlinienvorschlag entsprechend präzisiert wird.

3.5. Die Durchführung von Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c kann in einem Durchführungsrechtsakt geregelt werden, der von der Kommission nach dem Komitologieverfahren bereits vor dem Zeitpunkt der Umsetzung erlassen wird. Der EWSA bedauert diese Bestimmung, mit der Maßnahmen zur Durchführung einer Richtlinie bereits vor ihrer Umsetzung in den Mitgliedstaaten ermöglicht werden. Dadurch wird nämlich gegen den Grundsatz der Normenhierarchie und ihrer zeitlichen Anwendung verstoßen und folglich die Rechtssicherheit untergraben.

3.6. Nach Ansicht des Ausschusses wird dadurch, dass der Beruf des Kraftfahrers — in dem Nachwuchsmangel herrscht — für junge Menschen attraktiv gemacht werden soll, indem sie bereits im Alter von 17 Jahren in Begleitung einen Lastkraftwagen steuern dürfen, nicht allen Aspekten der Problematik Rechnung getragen. Außerdem müssen die Berufsausbildung von Lkw-Fahrern angepasst sowie ihre Arbeitsbedingungen und Löhne verbessert werden, damit der Beruf attraktiver wird. Der EWSA fordert die Kommission auf, bei den Arbeitgebern auf eine Verbesserung der Situation unter Einsatz aller Mittel zu dringen, z. B. durch die Stärkung der Ausbildung und die Konzipierung von Sensibilisierungsmaßnahmen in den Mitgliedstaaten.

3.7. Nach Auffassung des EWSA sollten die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet das Steuern von Bussen und Fahrzeugen der Klassen D/DE durch Fahrer ab 18 Jahren ohne Entfernungsbegrenzung auf 50 km gestatten dürfen.

3.8. Die Führerscheinreform sieht vor, das Führen von Fahrzeugen mit einer begrenzten Höchstgeschwindigkeit durch junge Fahrer im Alter von 16 bis 21 Jahren mit einem Führerschein der Klasse B1 zu gestatten. Dies ist ein interessanter Vorschlag, um die Nutzung wenig sicherer leichter Motorräder oder Motorroller einzudämmen und das Fehlen öffentlicher Verkehrsmittel in bestimmten Regionen auszugleichen, zumal Fahrzeuge mit begrenzter Höchstgeschwindigkeit auch von Fahrern ohne Führerschein der Klasse B oder — als Übergangslösung — von älteren Menschen mit eingeschränkter Fahrtüchtigkeit genutzt werden können. Der EWSA befürwortet diese Neuerungen.

3.9. Ferner sollte es möglich sein, die Fahrzeuggeschwindigkeit auf andere Weise als durch die von der Kommission vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung zu beschränken. So stellen elektronische Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme eine zuverlässige und moderne Alternative dar. Die Mitgliedstaaten könnten ihrerseits vorsehen, dass rechtswidrige Änderungen der Geschwindigkeitsbegrenzung von Motoren sanktioniert werden.

3.10. Der EWSA unterstützt auch die vorgeschlagene Möglichkeit, Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und einem Gewicht von bis zu 4 250 kg mit einem Führerschein B zu führen, da so die Elektrifizierung der Flotte leichter Lastkraftwagen beschleunigt und dem Fahrermangel entgegengewirkt werden könnte. Im Übrigen haben die Fahrzeughersteller bereits zahlreiche Elektro-Transportfahrzeuge mit einem Gewicht zwischen 3 500 kg und 4 250 kg und derselben Ladekapazität wie die der derzeit auf dem Markt verfügbaren Diesel-Transportfahrzeuge auf den Markt gebracht.

3.11. Nach Auffassung des EWSA sollte der LKW-Fahrschüler im Anschluss an die theoretische Ausbildung an der Fahrschule und nach den praktischen Fahrstunden praktische Fahrerfahrung mit einem speziell dafür ausgebildeten Ausbilder erwerben. Die Ausbilder und Ausbilderinnen sollten hierfür besonders geschult werden.

3.12. Dann dürften 17-jährige Fahrer einen Lastkraftwagen erst nach längerer Begleitung und einer sehr selektiven Fahrprüfung steuern. Der Richtlinienvorschlag sollte daher entsprechend ergänzt werden.

Brüssel, den 14. Juni 2023

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Oliver RÖPKE