



A8-0321/2017

20.10.2017

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein (COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Peter Lundgren

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	28
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES.....	29
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS ...	30

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

**zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein
(COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD))**

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0047),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0025/2017),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 31. Mai 2017¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A8-0321/2017),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C 288 vom 31.8.2017, S. 115.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung -1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 betonte die Kommission, dass mittels Forschung und der Umsetzung bereits verfügbarer technischer Errungenschaften Fortschritte im Hinblick auf eine wettbewerbsfähige emissionsarme Mobilität erzielt werden müssen, die im Wege der Harmonisierung der Strategien der Mitgliedstaaten Fortschritte hin zu einem wirklichen Verkehrsbinnenmarkt ermöglicht.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Für den Verkehrssektor wurde die Vorgabe festgelegt, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 um 20 % gegenüber dem Stand von 2008 zu senken. Damit dieses Ziel verwirklicht werden kann, müssen die Fahrer angemessen geschult werden, damit sie möglichst sparsam fahren. Dies sollte im Wege einer nachhaltigen Mobilität erreicht werden, bei der mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge und nachhaltigere Verkehrsmittel wie zum Beispiel Großraumfahrzeuge für den Straßengüterverkehr oder den intermodalen Verkehr gefördert werden.

Änderungsantrag 3

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Damit bei der Anwendung der Ausnahmen aus dem Geltungsbereich dieser Richtlinie für eine einheitliche Auslegung durch die Mitgliedstaaten gesorgt ist, sollte die Kommission die Bedeutung des Begriffs „Hauptbeschäftigung“ für die Zwecke dieser Richtlinie präzisieren.

Änderungsantrag 4

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 6**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Um die Entwicklungen im Bereich der Aus- und Weiterbildung zu berücksichtigen und den Beitrag der Richtlinie 2003/59/EG zur Sicherheit im Straßenverkehr sowie die Relevanz der Ausbildung für die Fahrer zu erhöhen, sollten Kenntnisbereiche im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit, beispielsweise Gefahrenerkennung, Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer und kraftstoffsparende Fahrweise, in den Lehrgängen verstärkt behandelt werden.

(6) Um die Entwicklungen im Bereich der Aus- und Weiterbildung zu berücksichtigen und den Beitrag der Richtlinie 2003/59/EG zur Sicherheit im Straßenverkehr sowie die Relevanz der Ausbildung für die Fahrer zu erhöhen, sollten Kenntnisbereiche im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit, beispielsweise Gefahrenerkennung, Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer **(in erster Linie von Fußgängern, Radfahrern und Menschen mit eingeschränkter Mobilität)** und kraftstoffsparende Fahrweise, in den Lehrgängen verstärkt behandelt werden. **Auch neue Technologien im Bereich des Straßenverkehrs wie etwa miteinander vernetzte Fahrzeuge sollten in den Lehrgängen behandelt werden.**

Änderungsantrag 5

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 6 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Intelligente Verkehrssysteme eröffnen Chancen für die Verwirklichung der Ziele, die Zahl der Verkehrsunfälle sowie Emissionen zu senken und einen wettbewerbsfähigen europäischen Verkehrssektor aufzubauen, weshalb es besonders wichtig ist, dass die Fahrer mit Blick auf die Ausschöpfung des Potenzials dieser Ziele geschult werden.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6b) Um die Treibhausgasemissionen zu verringern und die Nutzung neuer Technologien und neuartiger alternativer Antriebstechniken zu fördern, sollte bei Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnik das Gewicht dieses Antriebsstrangs nicht in die Berechnung des Gesamtgewichts des Fahrzeugs einbezogen werden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Die Mitgliedstaaten sollten **eindeutig** die Option erhalten, einen Teil der Ausbildungspraxis durch Nutzung von IKT-Instrumenten, z. B. E-Learning und integriertes Lernen, zu verbessern **und** modernisieren, wobei gleichzeitig die Qualität der Ausbildung zu gewährleisten **ist**.

(7) Die Mitgliedstaaten sollten **in jedem Fall** die Option erhalten, einen Teil der Ausbildungspraxis durch **die** Nutzung von IKT-Instrumenten, z. B. E-Learning und integriertes Lernen, zu verbessern, **zu modernisieren und zu vereinheitlichen**, wobei gleichzeitig die **höchste** Qualität, **die ordnungsgemäße Durchführung und die Wirksamkeit** der Ausbildung zu gewährleisten **sind und sensible Themen wie das Steuern von Gefahrgut- und Schwertransporten oder von Transporten lebender Tiere und die Fahrt bei ungünstigen Witterungsbedingungen**

ausgeschlossen werden müssen.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Um die Kohärenz zwischen den verschiedenen nach Unionsrecht vorgeschriebenen Formen der Ausbildung zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, verschiedene Arten von Aus- und Weiterbildung **zu kombinieren**, z. B. die Weiterbildung für die Beförderung gefährlicher Güter, zur Sensibilisierung für Behindertenfragen oder für den Transport von Tieren mit der in der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Ausbildung.

Geänderter Text

(8) Um die Kohärenz zwischen den verschiedenen nach Unionsrecht vorgeschriebenen Formen der Ausbildung zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, verschiedene Arten von Aus- und Weiterbildung – z. B. die Weiterbildung für die Beförderung gefährlicher Güter, zur Sensibilisierung für Behindertenfragen oder für den Transport von Tieren **sowie für das Führen von Schwertransporten und für das Fahren bei ungünstigen Witterungsbedingungen** – mit der in der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Ausbildung **zu kombinieren**.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Um zu vermeiden, dass durch unterschiedliche Praktiken in den Mitgliedstaaten die Verfahren der gegenseitigen Anerkennung behindert und das Recht der Kraftfahrer auf Weiterbildung in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten, eingeschränkt **werden**, sollten die Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, für jeden Fahrer, der die Anforderungen der Richtlinie 2003/59/EG erfüllt, **das Dokument über** die gegenseitige Anerkennung auszustellen.

Geänderter Text

(9) Um zu vermeiden, dass durch unterschiedliche Praktiken in den Mitgliedstaaten die Verfahren der gegenseitigen Anerkennung behindert **werden** und das Recht der Kraftfahrer auf Weiterbildung in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten, eingeschränkt **wird**, sollten die Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, für jeden Fahrer, der die Anforderungen der Richtlinie 2003/59/EG erfüllt, **den für** die gegenseitige Anerkennung **erforderlichen Fahrerqualifizierungsnachweis in der durch die Standardvorlagen vorgeschriebenen Form** auszustellen.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Um das Risiko einer unterschiedlichen Auslegung des Begriffs des nicht gewerblichen Transports von Fahrgästen oder Gütern abzuwenden, sollte dieser Begriff gemäß der einheitlichen Begriffsbestimmung in der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ausgelegt werden.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) In Anbetracht des im Weißbuch genannten Ziels, den Ausstoß von Treibhausgasen um 60 % zu senken, und der Vorgabe, die Nutzung „konventionell angetriebener“ Fahrzeuge im Stadtverkehr bis 2030 zu halbieren und diese Fahrzeuge bis 2050 ganz aus den Städten zu verbannen, sollte den Mitgliedstaaten durch die Richtlinie 2006/126/EG und im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip die Möglichkeit eingeräumt werden, das Führen eines Fahrzeugs mit alternativem Antrieb bis zu einem Höchstgewicht von 4 250 kg auf ihrem Hoheitsgebiet mit einem Führerschein der Klasse B zu gestatten, sofern das höhere Gewicht des Fahrzeugs ausschließlich dem Gewicht seines alternativen Antriebssystems geschuldet ist und die Nutzung dieser Fahrzeuge zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen und einer Verbesserung der Luftqualität beiträgt. Zudem sollten die Mitgliedstaaten

sicherstellen, dass die Fahrer dieser Fahrzeuge verpflichtet werden, einen zusätzlichen Lehrgang zu absolvieren, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern und eine umweltfreundliche Fahrweise zu fördern.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Den Feststellungen der Kommission zufolge finden rund 33 % aller Fahrten von Lastkraftwagen in der Union grenzüberschreitend zwischen Mitgliedstaaten statt. Folglich müssen die Spediteure wissen, wo sie sich über die verschiedenen Rechtsvorschriften, die für die Ausübung ihres Gewerbes maßgeblich sind, informieren können, weshalb dies in die Inhalte der Lehrgänge für die einschlägigen Befähigungsnachweise aufgenommen werden muss.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11b) In Anbetracht der Tatsache, dass die verschiedenen im Transportwesen in der Union geltenden Rechtsvorschriften nicht hinreichend bekannt gemacht wurden, sollte eine gemeinsame Datenbank erstellt werden, in der die Bestimmungen und Vorschriften im Verkehrswesen in ihrer jeweils aktuellen Fassung und in mindestens einigen der in der Union meistverwendeten Sprachen hinterlegt sind, damit manche der Hindernisse, die die Umsetzung eines effizienten und wettbewerbsfähigen europäischen Verkehrsbinnenmarktes erschweren, beseitigt werden.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) Fahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Katastrophenschutz, der Feuerwehr **und** den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften eingesetzt werden oder ihrer Kontrolle unterstellt sind, wenn die Beförderung im Rahmen der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben ausgeführt wird;

Geänderter Text

b) Fahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Katastrophenschutz, der Feuerwehr, den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften **und den Notfallkrankentransportdiensten** eingesetzt werden oder ihrer Kontrolle unterstellt sind, wenn die Beförderung im Rahmen der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben ausgeführt wird;

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 2 – Buchstabe c

Derzeitiger Wortlaut

c) Fahrzeugen, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- **oder** Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind;

Geänderter Text

aa) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

c) Fahrzeugen, die zum Zweck der technischen Entwicklung **oder** zu Reparatur- **und** Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind, **oder Fahrzeugen ohne Fahrgäste, die von Wartungspersonal zu ihren Depots, aus den Depots oder zu und aus den Depots gefahren werden;**

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Darüber hinaus gilt diese Richtlinie nicht für Personen, die einen Führerschein oder einen Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1 erlangen möchten, wenn diese Personen im Rahmen des Lernens am Arbeitsplatz eine zusätzliche Fahrausbildung erhalten und dabei von einer anderen Person, die einen Befähigungsnachweis für die zu diesem Zweck verwendete Fahrzeugklasse besitzt, oder von einem Fahrlehrer für die genannte Fahrzeugklasse begleitet werden.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 2 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) Folgender Buchstabe ga wird hinzugefügt:

ga) Fahrzeugen, die in einem Umkreis von weniger als 100 km von ihrem Standort eingesetzt werden, sofern das Führen des Fahrzeugs nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers ist.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 2 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

h) Fahrzeugen, die von
Landwirtschafts-, Gartenbau-,
Forstwirtschafts- oder

h) Fahrzeugen, die von
Landwirtschafts-, Gartenbau-,
Forstwirtschafts- oder

Fischereiunternehmen zur **Güterbeförderung** im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden, sofern es sich beim Führen der Fahrzeuge nicht um die Hauptbeschäftigung der Fahrer handelt.

Fischereiunternehmen zur **Beförderung von Gütern oder notwendigen Gegenständen** im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden, sofern es sich beim Führen der Fahrzeuge nicht um die Hauptbeschäftigung der Fahrer handelt.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe a

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Weiterbildung gibt den Inhabern von Befähigungsnachweisen die Möglichkeit, die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse zu aktualisieren, wobei **die besondere Betonung** auf der Verkehrssicherheit und dem rationelleren Kraftstoffverbrauch **liegt**.

Geänderter Text

Die Weiterbildung gibt den Inhabern von Befähigungsnachweisen die Möglichkeit, die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse zu aktualisieren, wobei **mindestens einen Tag lang ein besonderer Schwerpunkt** auf der Verkehrssicherheit **sowie der Sicherheit und dem Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz** und dem rationelleren Kraftstoffverbrauch **durch beispielsweise eine umweltfreundliche Fahrweise liegen muss**.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 7 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut

Diese Weiterbildung wird von einer zugelassenen Ausbildungsstätte **gemäß Anhang I Abschnitt 5 organisiert**. Wechselt der Kraftfahrer zu einem anderen Unternehmen, so ist die bereits erfolgte Weiterbildung anzurechnen.

Geänderter Text

(aa) **Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

Diese Weiterbildung wird von einer **gemäß Anhang I Abschnitt 5** zugelassenen Ausbildungsstätte **organisiert. Ein wesentlicher Teil der Weiterbildung erfolgt in klassischer Präsenzlehre, ein zweiter Teil muss in Form von fahrpraktischen Trainings auf einem Trainingsgelände absolviert werden und**

ein dritter Teil kann in leistungsfähigen Simulatoren erteilt werden. Wechselt der Kraftfahrer zu einem anderen Unternehmen, so ist die bereits erfolgte Weiterbildung anzurechnen.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b (neu)

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Weiterbildung dient dazu, bestimmte Kenntnisbereiche der Liste in Anhang I Abschnitt 1 zu vertiefen und erneut zu behandeln. Sie umfasst stets mindestens einen Kenntnisbereich im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit und muss verschiedene Kenntnisbereiche abdecken. Die Kenntnisbereiche der Weiterbildung müssen *dem speziellen Weiterbildungsbedarf Rechnung tragen, der in Bezug auf die vom Fahrer durchgeführten Beförderungen und die Weiterentwicklung der einschlägigen Rechtsvorschriften und Technik besteht.*

Geänderter Text

Die Weiterbildung dient dazu, bestimmte Kenntnisbereiche der Liste in Anhang I Abschnitt 1 zu vertiefen und erneut zu behandeln. Sie umfasst stets mindestens einen Kenntnisbereich im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit und muss verschiedene Kenntnisbereiche abdecken. Die Kenntnisbereiche der Weiterbildung müssen *den Entwicklungen der einschlägigen Rechtsvorschriften und der Technik Rechnung tragen. Sie werden außerdem nach Möglichkeit dem konkreten Weiterbildungsbedarf des Fahrers gerecht.*

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Ausgehend von dem Befähigungsnachweis nach Artikel 6 und dem Befähigungsnachweis nach Artikel 8 Absatz 1 vermerken die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung von Artikel 5 Absätze 2 und 3 sowie von Artikel 8 den in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen Unionscode 95 neben den entsprechenden

Geänderter Text

Ausgehend von dem Befähigungsnachweis nach Artikel 6 und dem Befähigungsnachweis nach Artikel 8 Absatz 1 vermerken die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung *der Bestimmungen* von Artikel 5 Absätze 2 und 3 sowie von Artikel 8 den in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen *harmonisierten* Unionscode 95 neben den

Führerscheinklassen
– *entweder* auf dem Führerschein
– oder auf dem
„Fahrerqualifizierungsnachweis“, der nach
dem Modell in Anhang II erstellt wird.

entsprechenden Führerscheinklassen
– auf dem Führerschein
– oder – *sofern der Code nicht auf
dem Führerschein vermerkt werden
kann* – auf dem
„Fahrerqualifizierungsnachweis“, der nach
dem Modell in Anhang II erstellt wird.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten
Fahrerqualifizierungsnachweise werden
gegenseitig anerkannt. Bei der Ausstellung
des Nachweises vergewissern sich die
zuständigen Behörden, dass *die in dem
Nachweis vermerkte
Führerscheinnummer* gültig ist.

Geänderter Text

Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten
Fahrerqualifizierungsnachweise werden
gegenseitig anerkannt. Bei der Ausstellung
des Nachweises vergewissern sich die
zuständigen Behörden, dass *der
Führerschein für die betreffende
Fahrzeugklasse* gültig ist.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 10 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

2. a) Der Kraftfahrer gemäß Artikel 1
Buchstabe b, der Fahrzeuge zur
Güterbeförderung führt, *erbringt* den
Nachweis über die mit dieser Richtlinie
geforderte Qualifikation und Weiterbildung
durch die in der Verordnung (EG) Nr.
1072/2009 des Europäischen Parlaments
und des Rates(*) vorgesehene
Fahrerbescheinigung. *Diese
Fahrerbescheinigung wird* für die Zwecke
dieser Richtlinie *gegenseitig anerkannt,
selbst* wenn der *entsprechende*

Geänderter Text

2. Der Kraftfahrer gemäß Artikel 1
Buchstabe b, der Fahrzeuge zur
Güterbeförderung führt, *kann* den
Nachweis über die mit dieser Richtlinie
geforderte Qualifikation und Weiterbildung
durch die in der Verordnung (EG)
Nr. 1072/2009 des Europäischen
Parlaments und des Rates(*) vorgesehene
Fahrerbescheinigung *erbringen, sofern auf
dieser der Unionscode 95 vermerkt ist.* Für
die Zwecke dieser Richtlinie *trägt der
ausstellende Mitgliedstaat den*

Unionscode nicht darauf vermerkt wurde.

Unionscode 95 im Feld „Bemerkungen“ der Bescheinigung ein, wenn der betreffende Fahrer die Qualifikations- und Ausbildungsanforderungen gemäß dieser Richtlinie erfüllt hat.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 10 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) Der Kraftfahrer gemäß Artikel 1 Buchstabe b, der Fahrzeuge zur Personenbeförderung führt, weist die mit dieser Richtlinie geforderte Qualifikation und Weiterbildung wie folgt nach:

entfällt

– durch den Unionscode auf dem auf ihn ausgestellten Führerschein nach dem Unionsmodell, oder

– durch den Fahrerqualifizierungsnachweis nach Anhang II, in dem der entsprechende Unionscode vermerkt ist, oder

– durch eine nationale Bescheinigung, deren Gültigkeit von den Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet gegenseitig anerkannt wird.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 2003/59/EG

Artikel 10 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Fahrerbescheinigungen, auf denen der Unionscode 95 nicht vermerkt ist und die gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009,

insbesondere dessen Absatz 7, vor dem [ABl.: das in Artikel 3 Absatz 1 genannte Datum einsetzen] zum Nachweis der Erfüllung der Ausbildungsanforderungen nach dieser Richtlinie ausgestellt wurden, werden bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer als Qualifizierungsnachweis anerkannt.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)
Richtlinie 2003/59/EG
Artikel 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

Register und Überwachung

Bis spätestens zum [ABl.: Datum 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einsetzen] richten die Mitgliedstaaten ein gemeinsames unionsweites Netz einzelstaatlicher Datenbanken ein und schließen sich diesem Netz an, um hierüber Informationen über die ausgestellten Befähigungsnachweise und über Personen auszutauschen, die zu einem früheren Zeitpunkt einen gefälschten Nachweis innehatten oder an der Erstellung oder Verbreitung solcher Nachweise beteiligt waren.

Dieses Netz der einzelstaatlichen verbundenen Datenbanken wird so konzipiert, dass die zuständigen Behörden bei einer Straßenkontrolle oder im Laufe einer Ermittlung das Recht wahrnehmen können, die Gültigkeit eines Befähigungsnachweises in Echtzeit zu prüfen und Informationen über die mit dem Befähigungsnachweis verbundene Qualifikation einer Person oder über eine

frühere Beteiligung einer Person an der Erstellung oder Verbreitung gefälschter Nachweise einzuholen. Dieses Netz kann außerdem von den einzelstaatlichen ausstellenden Behörden im Laufe der Bearbeitung von Anträgen auf einen Befähigungsnachweis genutzt werden.“

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 2006/126/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe h

Derzeitiger Wortlaut

„h) Klasse D1:

Kraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als **16** Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind und deren Länge höchstens 8 m beträgt; **hinter** Kraftwagen **dieser Klasse darf ein** Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg **mitgeführt werden;**

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)

Richtlinie 2006/126/EG

Artikel 6 – Absatz 4 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) Klasse D1:

Kraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als **22** Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind und deren Länge höchstens 8 m beträgt, **einschließlich solcher** Kraftwagen, **die einen** Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg **mitführen;**

Geänderter Text

(1a) In Artikel 6 Absatz 4 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„ba) Fahrzeuge mit alternativem Antrieb im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der

Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr bis zu einem Höchstgewicht von 4 250 kg, sofern das Zusatzgewicht des Fahrzeugs über 3 500 kg hinaus ausschließlich dem Gewicht seines alternativen Antriebssystems geschuldet ist und die Nutzung dieser Fahrzeuge zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen und einer Verbesserung der Luftqualität beiträgt. Zudem stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Fahrer dieser Fahrzeuge verpflichtet werden, einen zusätzlichen Lehrgang zu absolvieren, um die Sicherheit des Straßenverkehrs zu verbessern und eine umweltfreundliche Fahrweise zu fördern.“

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens [OP: bitte das für **18** Monate nach **Inkrafttreten** berechnete DATUM einfügen] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens [OP: bitte das für **24** Monate nach **dem Datum des Inkrafttretens** berechnete DATUM einfügen] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a – Buchstabe b a (neu) Richtlinie 2003/59/EG Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 1.2 a (neu)

(ba) Es wird folgende Nummer eingefügt:

1.2a. Ziel: Kenntnis des Verhaltens bei extremen Witterungsbedingungen

Kenntnis und Verständnis mit Blick auf die Art und Weise, wie eine Fahrt bei ungewöhnlichen Witterungsbedingungen wie zum Beispiel extrem hohen oder niedrigen Temperaturen, vereisten Straßen, Schneefall und Starkregen vorzubereiten und zu planen ist; Kenntnis der Nutzung der Sicherheitsausrüstung wie zum Beispiel der Schneeketten und Fähigkeit, sich bewusst zu machen, wann eine Fahrt aufgrund extremer Witterungsbedingungen verschoben oder abgesagt werden muss.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a – Buchstabe c

Richtlinie 2003/59/EG

Anhang 1 – Abschnitt 1 – Nummer 1.3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Optimierung des Kraftstoffverbrauchs durch Anwendung der Kenntnisse gemäß den Nummern 1.1 und 1.2, Bedeutung der Antizipation des Verkehrsflusses, geeigneter Abstand und Nutzung der Fahrzeugdynamik, konstante Geschwindigkeit, ausgeglichener Fahrstil und angemessener Reifendruck.

Optimierung des Kraftstoffverbrauchs durch Anwendung der Kenntnisse gemäß den Nummern 1.1 und 1.2, Bedeutung der Antizipation des Verkehrsflusses, geeigneter Abstand und Nutzung der Fahrzeugdynamik, konstante Geschwindigkeit, ausgeglichener Fahrstil und angemessener Reifendruck ***sowie Kenntnis der intelligenten Verkehrssysteme, die ein effizientes Fahren und eine bessere Routenplanung ermöglichen.***

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a – Buchstabe d

Richtlinie 2003/59/EG

Anhang 1 – Nummer 1.3 a – Unterabsatz 1 – Buchstabe a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) Fähigkeit, Gefahrensituationen im Straßenverkehr wahrzunehmen und als solche zu erkennen; Fähigkeit, Stress- und Gefahrensituationen sicher zu bewältigen

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a – Buchstabe d

Richtlinie 2003/59/EG

Anhang 1 – Nummer 1.3 a – Unterabsatz 2 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) Fähigkeit, etwaige riskante Situationen zu erkennen, wie etwa die Ablenkung des Fahrers durch zum Beispiel die Verwendung von Smartphones und anderer elektronischer Geräte oder durch die technische Ausstattung des Fahrzeugs.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a – Buchstabe d a (neu)

Richtlinie 2003/59/EG

Anhang 1 – Nummer 1.3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(da) Folgende Nummer 1.3b wird eingefügt:

1.3b. Ziel: Anpassung der beruflichen Fortbildung von Berufskraftfahrern an ihr Tätigkeitsprofil:

In den praktischen Lehrgängen für Berufskraftfahrer sollte den Themenbereichen Verkehr, Straßenverkehrssicherheit, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz,

Verbesserung der Kenntnisse und Fähigkeiten im Bereich IKT und Vermittlung einer umweltfreundlichen Fahrweise besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Der Inhalt der Lehrgänge muss auf den sich aus ihrem Tätigkeitsprofil ergebenden jeweiligen Weiterbildungsbedarf der Fahrer zugeschnitten sein.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a – Buchstabe g a (neu)

Richtlinie 2003/59/EG

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 2.2

Derzeitiger Wortlaut

„2.2. Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Güterkraftverkehr

Beförderungsgenehmigungen, Verpflichtungen im Rahmen der Musterverträge für die Güterbeförderung, Erstellen von Beförderungsdokumenten, Genehmigungen im internationalen Verkehr, Verpflichtungen im Rahmen des CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr), Erstellen des internationalen Frachtbriefs, Überschreiten der Grenzen, Verkehrskommissionäre, besondere Begleitdokumente für die Güter.

Geänderter Text

(ga) Nummer 2.2. erhält folgende Fassung:

„2.2. Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Güterkraftverkehr

Beförderungsgenehmigungen, *im Fahrzeug mitzuführende Dokumente, Fahrverbote für bestimmte Straßen, Straßenbenutzungsgebühren,* Verpflichtungen im Rahmen der Musterverträge für die Güterbeförderung, Erstellen von Beförderungsdokumenten, Genehmigungen im internationalen Verkehr, Verpflichtungen im Rahmen des CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr), Erstellen des internationalen Frachtbriefs, Überschreiten der Grenzen, Verkehrskommissionäre, besondere Begleitdokumente für die Güter.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a – Buchstabe g b (neu)

Richtlinie 2003/59/EG

Anhang I – Abschnitt 1 – Nummer 2.2 – Unterabsatz 1 a (neu)

(gb) In Nummer 2.2 wird folgender Unterabsatz eingefügt:

Für die Güter- und die Fahrgastbeförderung auf der Straße maßgebliche europäische Richtlinien und Verordnungen und Kenntnis der Stellen, bei denen Informationen über die Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und über das Sozialrecht der einzelnen Mitgliedstaaten eingeholt werden können.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b – Buchstabe a

Richtlinie 2003/59/EG

Anhang I – Abschnitt 2 – Nummer 2.1 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können gestatten, dass **die** Ausbildung **zusätzlich** mithilfe von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie, beispielsweise E-Learning, **erfolgt**, wobei die **angemessene** Qualität der Ausbildung **gewährleistet sein muss**, und **sie** können nach anderen EU-Rechtsvorschriften vorgeschriebene spezielle Ausbildungsmaßnahmen als Teil der Ausbildung **zählen**. Dazu gehören u. a. die Ausbildung gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates(*) über die Beförderung gefährlicher Güter, die Ausbildung zur Sensibilisierung für Behindertenfragen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates(**) sowie die Ausbildung für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates(***)).

Die Mitgliedstaaten können gestatten, dass **ein Teil der** Ausbildung – **unter der Aufsicht und der Gesamtverantwortung der anerkannten Ausbildungsstätte** – **auch** mithilfe von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie, beispielsweise E-Learning, **erbracht wird**, wobei **auch hier** die **höchste** Qualität, **die ordnungsgemäße Durchführung und die Wirksamkeit** der Ausbildung **sicherzustellen und Ausbildungsinhalte auszuwählen sind, bei denen der Einsatz von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie am effizientesten ist. Insbesondere verlangen die Mitgliedstaaten eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und geeignete Kontrollmaßnahmen. Die Mitgliedstaaten** können nach anderen EU-Rechtsvorschriften vorgeschriebene spezielle Ausbildungsmaßnahmen als Teil der Ausbildung **anrechnen**. Dazu gehören u. a. die Ausbildung gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments

und des Rates(*) über die Beförderung gefährlicher Güter, die Ausbildung zur Sensibilisierung für Behindertenfragen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates(**) sowie die Ausbildung für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates(***)).

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe c

Richtlinie 2003/59/EG

Anhang I – Abschnitt 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Obligatorische Weiterbildungskurse werden von einer anerkannten Ausbildungsstätte veranstaltet. Die Dauer der Weiterbildung beträgt 35 Stunden alle fünf Jahre, die in Zeiteinheiten von jeweils mindestens sieben Stunden erteilt werden.

Ein Teil der Weiterbildung kann in leistungsfähigen Simulatoren und durch Nutzung von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie wie E-Learning erteilt werden, wobei gleichzeitig die Qualität der Ausbildung zu gewährleisten ist. Mindestens eine der Zeiteinheiten von ***sieben Stunden*** umfasst einen die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Kenntnisbereich. Der Inhalt der Ausbildung trägt ***dem speziellen Weiterbildungsbedarf Rechnung, der in Bezug auf die vom Fahrer durchgeführten Beförderungen und die Weiterentwicklung der einschlägigen Rechtsvorschriften und der Technik besteht. Die Zeiteinheiten von sieben Stunden decken unterschiedliche Kenntnisbereiche ab.***

Geänderter Text

Obligatorische Weiterbildungskurse werden von einer anerkannten Ausbildungsstätte veranstaltet. Die Dauer der Weiterbildung beträgt 35 Stunden alle fünf Jahre, die in Zeiteinheiten von jeweils mindestens sieben Stunden erteilt werden, ***die auf mindestens zwei aufeinanderfolgende Tage und höchstens drei Tage aufgeteilt werden können. Ein wesentlicher Teil der Weiterbildung erfolgt in klassischer Präsenzlehre, ein zweiter Teil muss in Form von fahrpraktischen Trainings auf einem Trainingsgelände absolviert werden und einen dritten Teil kann die anerkannte Ausbildungsstätte auch in leistungsfähigen Simulatoren und durch Nutzung von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie wie E-Learning erteilen. Beim Einsatz von E-Learning trägt die anerkannte Ausbildungsstätte dafür Sorge, dass die erforderliche Qualität der Ausbildung beibehalten wird, und wählt Ausbildungsinhalte aus, bei denen der Einsatz von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie am effizientesten ist. Insbesondere verlangen***

die Mitgliedstaaten eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und geeignete Kontrollmaßnahmen. Die Weiterbildung darf höchstens zehn Stunden in Form von E-Learning erteilt werden.

Mindestens eine der Zeiteinheiten *des Lehrgangs* umfasst einen die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Kenntnisbereich. Der Inhalt der Ausbildung trägt **den einschlägigen Entwicklungen der Rechtsvorschriften und der Technik Rechnung und sollte so weit wie möglich dem konkreten Weiterbildungsbedarf des Fahrers gerecht werden. In den 35 Stunden sollten unterschiedliche Kenntnisbereiche abgedeckt werden, einschließlich der Wiederholung von Lerninhalten, wenn sich herausstellt, dass der Fahrer gesonderte Fördermaßnahmen benötigt.**

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe c

Richtlinie 2003/59/EG

Anhang I – Abschnitt 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Gemäß anderen EU-Rechtsvorschriften vorgeschriebene abgeschlossene spezielle Ausbildungsmaßnahmen **können** als eine der Zeiteinheiten von sieben Stunden **zählen**. Dazu zählen u. a. die Ausbildung **gemäß der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter, die Ausbildung** für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 sowie die Schulung zur Sensibilisierung für **Behinderungen im Rahmen der Personenbeförderung** gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011.;

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können in Erwägung ziehen, gemäß anderen EU-Rechtsvorschriften vorgeschriebene abgeschlossene spezielle Ausbildungsmaßnahmen als eine der Zeiteinheiten von sieben Stunden **anzurechnen**. Dazu zählen u. a. die Ausbildung für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 sowie die Schulung zur Sensibilisierung für **Behindertenfragen** gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011. **Gemäß der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter vorgeschriebene abgeschlossene spezielle Ausbildungsmaßnahmen können als zwei der Zeiteinheiten von sieben Stunden**

angerechnet werden.

BEGRÜNDUNG

Der Straßenverkehr – sowohl die Beförderung von Gütern als auch von Personen – war, ist und wird zumindest in der nächsten absehbaren Zukunft für die europäischen Volkswirtschaften von allergrößter Bedeutung sein. Moderne Entwicklungen wie zum Beispiel die Auslagerung der Produktion ins Ausland oder der anhaltende Übergang zur digitalen Wirtschaft mit dem Online-Erwerb von Gütern machen es erforderlich, dass Transportunternehmen immer mehr und immer häufiger Güter durch Europa befördern, wobei sie gleichzeitig aber auch den Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit anstreben, indem sie ihre Betriebskosten senken. Diese Kürzungen erfolgen bedauerlicherweise häufig zulasten der Aus- und der Weiterbildung oder der sozialen Bedingungen der Fahrer, was wiederum dazu führt, dass es auf den europäischen Straßen mehr Unfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen gibt.

Die Effizienz und Sicherheit des gewerblichen Straßenverkehrs hängen in hohem Maße von der Qualität der eingesetzten Fahrzeuge und den Kompetenzen der von den Transportunternehmen beschäftigten Fahrer ab. Deshalb sind die Qualifikation und die Weiterbildung der Fahrer sowie die Möglichkeit, diese Kompetenzen zu überprüfen und die einschlägigen Rechtsvorschriften EU-weit durchzusetzen, so wichtig und müssen regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden, damit sie dem schnellen Wandel, dem die Branche unterliegt, gerecht werden.

Der Berichterstatter begrüßt und unterstützt den Vorschlag der Kommission und schlägt wenige Änderungen vor, die seiner Auffassung nach die überarbeiteten Richtlinien zusätzlich aufwerten, indem sie die Sicherheit und die Vergleichbarkeit der Wettbewerbsbedingungen in der gesamten EU verbessern. Diese Änderungen umfassen unter anderem mehr Flexibilität bei der Auswahl und Durchführung der Ausbildungsmaßnahmen oder eine Anpassung der Anforderungen an den konkreten Bedarf der Fahrer. Außerdem wurden wenige Ausnahmen vorgeschlagen, nämlich die Möglichkeit, die Fahrer im Unternehmen „on the Job“ von ihren zertifizierten Kollegen schulen zu lassen, kleine Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen unter bestimmten besonderen Voraussetzungen ihre eigenen Güter befördern zu lassen oder den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb wie beispielsweise elektrischen Transportern zu erlauben.

Last, but not least schlägt der Berichterstatter gesonderte Anforderungen vor, mit denen die Fahrer für eine sichere Fahrt bei extremen Witterungsbedingungen geschult würden, und bringt die Idee eines gemeinsamen EU-weiten Registers auf, damit die Behörden die in diesen Richtlinien verankerten Bestimmungen besser durchsetzen und den illegalen Handel mit gefälschten Lizenzen besser bekämpfen können.

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und Führerschein
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD)
Datum der Übermittlung an das EP	1.2.2017
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 1.3.2017
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 1.3.2017
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	EMPL 9.3.2017
Berichterstatter Datum der Benennung	Peter Lundgren 3.4.2017
Datum der Annahme	12.10.2017
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 47 –: 0 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, André Elissen, Michael Gahler, Kateřina Konečná, Jozo Radoš, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Herbert Dorfmann, Jaromír Kohlíček
Datum der Einreichung	23.10.2017

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

47	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
ENF	Marie-Christine Arnautu, André Elissen
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná, Merja Kyllönen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Herbert Dorfmann, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Cláudia Țapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Keith Taylor

0	-

0	0

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung