



Brüssel, den 30. September 2025
(OR. en)

8351/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0055(COD)

TRANS 152
JAI 504
CATS 17
COPEN 99
CODEC 492
PARLNAT

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung für den Erlass einer RICHTLINIE
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung
der Richtlinie (EU) 2025/... hinsichtlich bestimmter Entscheidungen über
den Fahrberechtigungsverlust

- Begründung des Rates
- Annahme durch den Rat am 29. September 2025

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 1. März 2023 als Teil des Pakets zur Straßenverkehrssicherheit einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust angenommen.
2. Am 6. Februar 2024 hat das Europäische Parlament seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen. Herr Matteo Ricci (IT, S&D) wurde als Berichterstatter für die 10. Wahlperiode des Europäischen Parlaments benannt. Am 7. Oktober 2024 stimmte der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) für die Aufnahme von Trilogverhandlungen.
3. Am 5. Dezember 2024 hat der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) eine allgemeine Ausrichtung festgelegt¹.
4. Am 11. Dezember 2024 fand unter ungarischem Vorsitz ein erster Trilog statt. Der zweite und letzte Trilog fand am 25. März 2025 statt.
5. Am 30. April 2025 hat der AStV den endgültigen Kompromisstext im Hinblick auf eine Einigung geprüft und bestätigt.
6. Am 14. Mai 2025 richtete der Vorsitz des TRAN-Ausschusses ein Schreiben an den Präsidenten des AStV, in dem bestätigt wurde, dass das Parlament den Standpunkt des Rates in zweiter Lesung billigen würde, falls der Rat den vereinbarten Text in erster Lesung nach Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen billigen würde.

II. ZIEL

7. Mit dem Vorschlag soll ein Unionsrahmen für eine unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust geschaffen werden, um eine weitgehende Straflosigkeit gebietsfremder Fahrer, die schwere Verkehrsdelikte begehen, zu verhindern. Nach dem Vorschlag wäre der Mitgliedstaat, der den Führerschein eines solchen Zuwiderhandelnden ausgestellt hat (im Folgenden „Ausstellungsmitgliedstaat“), unter bestimmten Bedingungen und im Einklang mit seinen nationalen Rechtsvorschriften dazu verpflichtet, eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust umzusetzen, die von dem Mitgliedstaat erlassen wurde, in dem ein schweres die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt begangen wurde (im Folgenden „Deliktsmitgliedstaat“).

¹ Dok. 16423/24.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

Verfahrenstechnischer Hintergrund

8. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags haben Parlament und Rat Verhandlungen geführt, um auf der Grundlage des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer frühzeitigen Einigung in zweiter Lesung zu gelangen. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden gesetzgebenden Organen erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

Zusammenfassung der wichtigsten Punkte

9. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält die folgenden Kernpunkte, über die die beiden gesetzgebenden Organe eine Einigung erzielt haben:
10. Die Vorschriften über den Fahrberechtigungsverlust werden in die Führerscheintrichtlinie aufgenommen.
11. Die Bedingungen für den vom Deliktsmitgliedstaat zu meldenden Fahrberechtigungsverlust, die Informationen, die in der Mitteilung zur Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust enthalten sind, sowie die Menge der zwischen dem Ausstellungsmitgliedstaat und dem Deliktsmitgliedstaat auszutauschenden Informationen wurden gestrafft, um den Verwaltungsaufwand zu verringern.
12. Alle Arten des Fahrberechtigungsverlustes wurden so angepasst, dass sie von allen Mitgliedstaaten umgesetzt werden können, auch im Einklang mit ihren nationalen Systemen.
13. Ein Mitgliedstaat kann mehrere nationale Kontaktstellen benennen.
14. Die zwingenden Gründe für eine Ausnahme wurden auf Gründe beschränkt, die die Mitgliedstaaten sofort überprüfen können.
15. Der Deliktsmitgliedstaat kann Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust sowie damit verbundene ergänzende Bedingungen im Einklang mit seinen nationalen Vorschriften und mit auf sein Hoheitsgebiet beschränkter Wirkung anwenden, bis der Fahrzeugführer die Bedingungen erfüllt hat.

16. Der Deliktsmitgliedstaat kann das Verbot einer Wiedererlangung eines Führerscheins für einen Zeitraum verhängen, in dem er beschließen kann, die Gültigkeit eines im Ausstellungsmitgliedstaat wiedererlangten Führerscheins nicht anzuerkennen.
17. Der Ausstellungsmitgliedstaat kann die Tauglichkeit und Befähigung des Fahrzeugführers zum Führen eines Fahrzeugs beurteilen und alle Maßnahmen ergreifen, die gemäß seinem nationalen Recht als angemessen erachtet werden.
18. Es wurde eine Frist von 20 Arbeitstagen für die Unterrichtung der betroffenen Person durch den Ausstellungsmitgliedstaat im Anschluss an die Mitteilung durch den Deliktsmitgliedstaat eingeführt. Der Ausstellungsmitgliedstaat muss diese Frist jedoch nur soweit möglich einhalten.
19. Die Kommission wird bei ihrer Überprüfung der Richtlinie bewerten, ob Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust, die auf der Grundlage anderer Verkehrsdelikte verhängt werden, aufgenommen werden sollen.
20. Die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten wurden begrenzt; die Häufigkeit der Berichterstattung und Überprüfung und der Zeitraum für die Umsetzung der Vorschriften über den Fahrberechtigungsverlust wurden an die entsprechenden Bestimmungen der neuen Führerscheinrichtlinie angeglichen.

IV. FAZIT

21. Der Standpunkt des Rates unterstützt das Ziel des Kommissionsvorschlags und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
22. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung die Verhandlungsergebnisse in ausgewogener Weise abbildet und dass die Richtlinie über bestimmte Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust und zur Änderung der [NEUEN RICHTLINIE ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN] nach ihrer Annahme einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der EU leisten wird.