

Mittwoch, 23. Februar 2005

- c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 1 Kubikmeter oder 1/3 000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;
- d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
- e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

10. Von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Lüftungsverfahren können zur Beseitigung von Ladungsrückständen aus einem Tank verwendet werden. Diese Verfahren beruhen auf von der [IMO] erarbeiteten Normen. Alles später in den Tank eingeführte Wasser wird als sauber angesehen und unterliegt nicht Absatz 7, 8 oder 9.

11. Das Einleiten ins Meer von Stoffen, die nicht in eine Gruppe eingestuft, vorläufig bewertet oder nach Regel 4 Absatz 1 beurteilt worden sind, oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten.

12. Diese Regel verbietet nicht, dass ein Schiff die Rückstände von Ladung der Gruppe B oder C an Bord behält und außerhalb eines Sondergebiets nach Absatz 2 bzw. 3 ins Meer einleitet.

Regel 6: Ausnahmen

Regel 5 gilt nicht

- a) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, oder
- b) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffen enthaltenden Gemischen infolge der Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ausrüstung:
 - i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und
 - ii) sofern nicht der Eigentümer oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder
- c) für das von der Verwaltung [Flaggenstaat] zugelassene Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu verringern. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung der Regierung, in deren Hoheitsgebiet das Einleiten vorgesehen ist.

P6_TA(2005)0041

Führerschein *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (KOM(2003)0621 — C5-0610/2003 — 2003/0252(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

— in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2003)0621) ⁽¹⁾,

— gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 Absatz 1 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C5-0610/2003),

⁽¹⁾ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Mittwoch, 23. Februar 2005

- gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0016/2005),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

P6_TC1-COD(2003)0252

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 23. Februar 2005 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2005/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (Neufassung)

AS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION,-

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach dem Verfahren des Artikels 251 *des Vertrags* ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein ⁽³⁾ wurde mehrfach und grundlegend geändert. Wegen dieser Änderungen empfiehlt sich im Sinne größerer Klarheit eine Neufassung der genannten Richtlinie.
- (2) Trotz der bei der Harmonisierung der Regeln für den Führerschein erzielten Fortschritte gibt es nach wie vor grundlegende Unterschiede zwischen den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, die im Hinblick auf die Durchführung der Gemeinschaftspolitik eine stärkere Harmonisierung erforderlich machen. Die Regelungen zum Führerschein sind unverzichtbar im Hinblick auf die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Erleichterung der Freizügigkeit der Personen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als jenem, der den Führerschein ausgestellt hat, niederlassen. Angesichts der Bedeutung der individuellen Verkehrsmittel fördert der Besitz eines vom Aufnahmemitgliedstaat anerkannten Führerscheins die Freizügigkeit der Bürger.
- (3) Die in der Richtlinie 91/439/EWG vorgesehene Möglichkeit, einzelstaatliche Bestimmungen hinsichtlich der Gültigkeitsdauer des Führerscheins vorzuschreiben, führt dazu, dass unterschiedliche Regelungen der einzelnen Mitgliedstaaten nebeneinander bestehen und in den Mitgliedstaaten mehr als **110** verschiedene Führerscheinmuster gültig und im Umlauf sind. Dies führt zu Transparenzproblemen für Bürger, Ordnungskräfte und für die Verwaltung des Führerscheins zuständige Behörden und zu gefälschten Dokumenten, die zuweilen jahrzehntealt **sind**.
- (4) **In allen Ländern sollten die alten Führerscheine umgetauscht werden, um zu vermeiden, dass es anstelle eines einheitlichen europäischen Modells bloß ein zusätzliches europäisches Modell gibt. Für die alten Führerscheinmodelle aus Papier sollte für den Umtausch eine Frist von 10 Jahren, für die alten Führerscheinmodelle in Plastikkartenformat eine Frist von 20 Jahren vorgesehen werden.**
- (5) **Bestehende Rechte in Bezug auf die Fahrerlaubnis für verschiedene Klassen sollten nicht durch diesen Umtausch der bestehenden Führerscheine nicht eingeschränkt werden.**

⁽¹⁾ ABl. C.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. Februar 2005.

⁽³⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).