



Brüssel, den 24. Mai 2017
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0015 (COD)

8596/1/17
REV 1

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
Nr. Komm.dok.: 5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4

Betr.: 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
– Allgemeine Ausrichtung

EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 1. Februar 2017 den oben genannten Vorschlag übermittelt.
2. Laut Bewertung durch die Kommission wurde die Richtlinie 2003/59/EG ohne größere Probleme durchgeführt und sie hat demnach einen wichtigen Beitrag zu mehr Straßenverkehrssicherheit und Arbeitskräftemobilität geleistet; in einer Ex-post-Bewertung wurden zwischen 2012 und 2014 jedoch einige Defizite festgestellt, die durch den Vorschlag behoben werden sollen.

3. Mit dem Vorschlag wird angestrebt,
 - die gegenseitige Anerkennung der Pflichtausbildung von Berufskraftfahrern zu verbessern,
 - die Ausbildungsanforderungen zu modernisieren und ihren Bezug zu in anderen Rechtsvorschriften der EU festgelegten Ausbildungsanforderungen zu präzisieren,
 - Unklarheiten hinsichtlich Ausnahmen von den Verpflichtungen der Richtlinie zu verringern und
 - die Anforderungen an das Mindestalter für das Führen von Fahrzeugen, die sich aus der Anwendung der Richtlinie 2003/59/EG und 2006/126/EG ergeben, zu präzisieren, um eine einheitliche Anwendung der EU-Vorschriften zu gewährleisten.
4. Im Vorfeld des vorliegenden Vorschlags hatte die Kommission am 14. Dezember 2016 im Rahmen eines horizontalen Vorschlags Änderungen in Bezug auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle, wie es in dieser Richtlinie und in der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehen ist, vorgeschlagen.¹
5. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 3. April 2017 Herrn Peter Lundgren (EFDD, SE) zum Berichterstatter ernannt. Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (EMPL) hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.
6. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss will seine Stellungnahme am 31. Mai 2017 abgeben. Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme zu dem Vorschlag abzugeben.
7. Das Plenum des rumänischen Senats hat mit Schreiben vom 26. April 2017² seine Stellungnahme zur Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit übermittelt.

¹ Siehe Dok. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Siehe Dok. ST 8562/17 INIT.

BERATUNGEN IM RAT

8. Die Gruppe "Landverkehr" hat am 3. Februar 2017 mit der Prüfung des Vorschlags begonnen. Am 7. Februar 2017 hat sie sich mit der Folgenabschätzung der Kommission befasst. Die Delegationen haben generell anerkannt, dass diese Folgenabschätzung als Basis für Regelungsvorschläge geeignet ist. Mehrere Delegationen betonten, dass es wichtig ist, eine politische Option zu wählen, bei der die gegenseitige Anerkennung der in einem anderen Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung erreicht wird. Es wurde um mehr Informationen über die Verwaltungskosten für die Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen für Fahrer aus anderen Mitgliedstaaten gebeten. Einige Delegationen merkten an, dass die Folgenabschätzung im Hinblick auf den Vergleich der Verwaltungsanforderungen für EU-Fahrer mit denjenigen für Fahrer aus Drittländern ausführlicher hätte sein können. Mehrere Delegationen vertraten unterschiedliche Auffassungen zum Konzept des "E-Learning" und zur Festlegung von Ausnahmen von den Ausbildungsanforderungen. In Bezug auf den letztgenannten Punkt stellte der Vorsitz fest, dass die Kommission im Hinblick auf die Ausklammerung von Fahrern, die agrarbezogene Güter im Rahmen ihrer landwirtschaftlichen Geschäftstätigkeit befördern, keine detaillierte Analyse (Anzahl der Betroffenen, mögliche Beeinträchtigung der Ziele der Richtlinie) vorgelegt hat.
9. Zwischen dem 14. März und 11. April 2017 hat der Vorsitz eine Reihe von Kompromissdokumenten vorgelegt, um eine gemeinsame Grundlage für einige der vorgeschlagenen Änderungen zu finden. Die auf Ebene der Gruppe durchgeführten Arbeiten sind in den in der Anlage enthaltenen Text eingeflossen.
10. Die vereinbarten Änderungen betreffen hauptsächlich die Formulierung und Auslegung von Ausnahmen, die Verfahren und Instrumente zur Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung einer abgeschlossenen Fahrausbildung, die Organisation der Fahrausbildung und die Übergangsbestimmungen.
- 10a. Am 24. Mai 2017 hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter den Kompromisstext bestätigt und vereinbart, ihn dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr, Tagung am 8. Juni 2017) zwecks Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung vorzulegen.

OFFENE FRAGEN

11. Die Gruppe hat sich mit allen von den Delegationen aufgeworfenen Fragen befasst und ist zu einem Kompromisstext gelangt, der für alle Delegationen annehmbar scheint. Was die Ausnahmen anbelangt, so konnte die Gruppe zusätzliche Präzisierungen vornehmen, wobei bestimmte Begriffe aufgrund unterschiedlicher Praktiken und Bedingungen in den Mitgliedstaaten weiter auslegungsfähig sind. Eine Delegation erklärte erneut, dass sie mit dem Kompromiss in Bezug auf die Ausnahmen unzufrieden ist.
12. Mehrere Delegationen äußerten die Sorge, dass die für die Verbesserung der gegenseitigen Anerkennung gefundene Lösung zu erheblichen Verwaltungskosten führen würde. Andere Delegationen hätten einen ehrgeizigeren Vorschlag vorgezogen, der den Weg für einen elektronischen Informationsaustausch bereitet hätte. Eine Delegation bat um zusätzliche Präzisierungen hinsichtlich der Übergangsbestimmungen.³
13. Einige Delegationen äußerten Bedenken in Bezug auf die Beibehaltung eines gesonderten Verfahrens, das es im Güterverkehr tätigen Fahrern aus Drittländern ermöglicht, ihre in Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1072/ 2009 ausgestellte Fahrerbescheinigung weiterhin als Nachweis für die Erfüllung von Ausbildungsanforderungen zu verwenden. Der Kompromisstext beinhaltet jedoch eine Verbesserung des geltenden Verfahrens, indem die Angabe eines spezifischen Codes auf der Fahrerbescheinigung verbindlich vorgeschrieben wird.
14. Die Kommission hält beim gegenwärtigen Stand des Verfahrens an einem allgemeinen Vorbehalt gegen die Änderungen ihres Vorschlags fest, begrüßt aber generell die Bemühungen des Rates, zu einer allgemeinen Ausrichtung zu gelangen.

FAZIT

15. Der Rat wird ersucht, sich auf die in der Anlage wiedergegebene allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag zu verständigen.

³ Siehe Addendum zu diesem Bericht.

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ ABl. C vom , S.. .

² ABl. C vom , S.. .

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011³ legt die Kommission ihr Ziel einer "Vision Null" dar, wonach die Union danach streben soll, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2050 auf nahe Null zu senken.
- (2) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung über die Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011– 20 20⁴ vorgeschlagen, eine erneute Halbierung der Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2020 ab dem Jahr 2010 anzustreben. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission sieben strategische Ziele festgelegt, darunter die Verbesserung der Verkehrserziehung und der Ausbildung der Straßenverkehrsteilnehmer sowie den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer.
- (3) Im Anschluss an die Bewertung der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ zeigte die Kommission einige Mängel auf. Die wichtigsten Mängel betrafen Schwierigkeiten und Rechtsunsicherheit bei der Auslegung von Ausnahmen, den Inhalt der Ausbildung, die den Bedürfnissen der Fahrer nur teilweise gerecht wird, Schwierigkeiten der Fahrer bezüglich der gegenseitigen Anerkennung der ganz oder teilweise in einem anderen Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung sowie Widersprüche hinsichtlich der Anforderungen an das Mindestalter zwischen der Richtlinie 2003/59/EG und der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶.
- (4) Um die Rechtsklarheit in der Richtlinie 2003/59/EG zu verbessern, sollten alle Verweise auf aufgehobene oder ersetzte Rechtsakte der Union gestrichen oder geändert werden.

³ Weißbuch vom 28. März 2011 "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem", KOM(2011) 144 endg.

⁴ Mitteilung "Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020", KOM(2010) 389 endg.

⁵ Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

⁶ 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).

- (5) Im Interesse der Rechtssicherheit und der Kohärenz mit anderen Rechtsakten der Union sollte eine Reihe von Änderungen an den Ausnahmen der Richtlinie 2003/59/EG vorgenommen werden, unter Berücksichtigung vergleichbarer Ausnahmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷. Einige dieser Ausnahmen betreffen Situationen, in denen das Führen von Fahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung ist – beispielsweise wenn weniger als 30 % der monatlichen Arbeitszeit auf das Führen von Fahrzeugen entfallen – und in denen die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie 2003/59/EG eine unverhältnismäßige Belastung für die betreffenden Personen darstellen würde.
- (5a) Fahrer, die von der Grundqualifikation befreit wurden, sollten, auch wenn diese Befreiung beibehalten wird, dennoch einer Weiterbildungspflicht unterliegen, um die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse zu aktualisieren.
- (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.
- (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. Ein erheblicher Teil der im Rahmen dieser Richtlinie geforderten Weiterbildung sollte in einer anerkannten Ausbildungsstätte stattfinden.
- (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 Fragen betreffend Menschen mit Behinderungen oder für den Transport von Tieren mit der in der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Ausbildung.

⁷ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

- (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 einschlägige Dokument auszustellen. Das Dokument sollte gegenseitig anerkannt werden, auch bei Unterwegskontrollen. Diese Mindestanforderung in Bezug auf Dokumente sollte eine Weiterentwicklung der Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet durch Aufzeichnung und Austausch von Informationen auf elektronischem Wege nicht behindern.
- (9a) Die Verwendung von Fahrerbescheinigungen durch Fahrer aus Drittländern als Nachweis der Erfüllung der Ausbildungsanforderungen könnte ein Hindernis für Fahrer darstellen, wenn der Verkehrsunternehmer die Bescheinigung an die ausstellenden Behörden zurückgibt, insbesondere wenn diese Fahrer eine Beschäftigung in einem anderen Mitgliedstaat aufnehmen möchten. Um zu vermeiden, dass Fahrer in diesem Fall ihre Ausbildung wiederholen müssen, wenn sie eine neue Beschäftigung aufnehmen, sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, zusammenzuarbeiten und Informationen über die Qualifikation von Fahrern auszutauschen.
- (9b) Um einen reibungslosen Übergang zu ermöglichen, sollten gültige Fahrerbescheinigungen und gültige Fahrerqualifizierungsnachweise, die gemäß den vor Beginn der Anwendung der geänderten Bestimmungen geltenden Vorschriften ausgestellt wurden, bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer anerkannt werden. Eine vor der Anwendung der Änderungen absolvierte Ausbildung sowie die zur Bescheinigung dieser Ausbildung ausgestellten Führerscheine verlieren durch die Änderungen nicht ihre Gültigkeit.
- (10) Im Interesse der Rechtssicherheit und zur Gewährleistung harmonisierter Anforderungen an das Mindestalter für die Zwecke der Richtlinie 2003/59/EG sollte in der Richtlinie 2006/126/EG eine klare Ausnahme festgelegt werden, wonach eine Fahrerlaubnis bei Erreichen der in der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Mindestalter erteilt werden darf. Diese Präzisierung betrifft das allgemeine Mindestalter für Fahrer bestimmter Fahrzeugklassen, die einen Befähigungsnachweis besitzen, und bedeutet keine Änderung bestehender Optionen für eine Senkung der Mindestalteranforderungen oder für Ausnahmen davon.

- (10a) Die Änderungen der Richtlinie 2006/126/EG sollten auf diejenigen beschränkt werden, die unmittelbar mit der Änderung der Richtlinie 2003/59/EG zusammenhängen. Eine eingehendere Analyse der Umsetzung und Anwendung der Richtlinie 2006/126/EG, einschließlich der Abgrenzung zwischen bestimmten Fahrzeugklassen, erscheint wünschenswert und sollte in die bevorstehende Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG einfließen.
- (11) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung einer unionsweit geltenden Grundqualifikation und Weiterbildung für Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann, sondern wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Kraftverkehrs und der Zwecke, die mit dieser Richtlinie erreicht werden sollen, besser auf Unionsebene zu erreichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (12) Die Richtlinie 2003/59/EG und 2006/126/EG sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2003/59/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erster und zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:
 - Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist,
 - Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse D1, D1+E, D oder D+E im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist.

Für die Zwecke dieser Richtlinie sind Bezugnahmen auf Führerscheinklassen, die ein Pluszeichen ("+") enthalten, gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang III zu lesen.

(*) 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)."

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

b) Die Buchstaben d bis g erhalten folgende Fassung:

"d) Fahrzeugen, die in Notfällen bzw. für Rettungsaufgaben eingesetzt werden, einschließlich Fahrzeugen, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe eingesetzt werden;

e) Fahrzeugen, die beim Fahrunterricht und bei der Prüfung zur Erlangung eines Führerscheins oder des Befähigungsnachweises im Sinne von Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1 eingesetzt werden, sofern diese nicht für die gewerbliche Beförderung von Gütern und Personen eingesetzt werden.

Darüber hinaus gilt die 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, vorausgesetzt, dass diese Personen 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;

f) Fahrzeugen, die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern eingesetzt werden;

g) Fahrzeugen zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die die Fahrer zur Ausübung ihres Berufs verwenden, sofern es sich beim Führen der Fahrzeuge nicht um die Hauptbeschäftigung der Fahrer handelt."

c) Die folgenden Absätze werden angefügt:

"Die Mitgliedstaaten können eine Ausnahme für Fahrer von Fahrzeugen vorsehen, 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. Die Mitgliedstaaten können für diese Ausnahmen individuelle Bedingungen in ihrem eigenen Hoheitsgebiet sowie, mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten, im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats festlegen.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ausnahmen mit, die sie nach dieser Vorschrift gewähren, und die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten hiervon."

3. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"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."

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"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 der Weiterentwicklung der einschlägigen Rechtsvorschriften und Technik Rechnung tragen und sollten so weit wie möglich den speziellen Weiterbildungsbedarf des Fahrers berücksichtigen."

4. Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"Kraftfahrer im Sinne von Artikel 1 Buchstabe a erlangen die Grundqualifikation nach Artikel 5 in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz gemäß Artikel 12 der Richtlinie 2006/126/EG haben."

5. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

"Artikel 10

Unionscode

(1) 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 Führerscheinklassen

- auf dem Führerschein und/oder
- auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis, der nach dem Modell in Anhang II erstellt wird.

Können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Befähigungsnachweis erlangt wurde, den Unionscode nicht auf dem Führerschein vermerken, so stellen sie dem Fahrer einen Fahrerqualifizierungsnachweis aus.

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.

- (2) Dem Kraftfahrer gemäß Artikel 1 Buchstabe b, der Fahrzeuge zur Güterbeförderung führt, ist es auch gestattet, 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 zu erbringen, sofern auf dieser der Unionscode 95 vermerkt ist. Für die Zwecke dieser Richtlinie trägt der ausstellende Mitgliedstaat den Unionscode 95 im Feld "Bemerkungen" der Bescheinigung ein, wenn der betreffende Fahrer die Qualifikations- und Weiterbildungsanforderungen dieser Richtlinie erfüllt hat.

Fahrerbescheinigungen, die gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 1072/ 2009, insbesondere dessen Absatz 7, vor dem [ABl.: *das in Artikel 3 Absatz 1 genannte Datum einsetzen*] zum Nachweis der Erfüllung der Weiterbildungsanforderungen nach dieser Richtlinie ausgestellt wurden und auf denen der Unionscode 95 nicht vermerkt ist, werden bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer als Qualifizierungsnachweis anerkannt.

(*) Verordnung (EG) Nr. 1072/ 2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11. 2009, S. 72)."

6. Die Anhänge I und II werden nach Maßgabe des Anhangs dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

Die Richtlinie 2006/126/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - i) unter Buchstabe e erhält der dritte Gedankenstrich folgende Fassung:
 - "das Mindestalter für die Klassen C1 und C1E wird auf 18 Jahre festgelegt;"
 - ii) unter Buchstabe g erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:
 - "das Mindestalter für die Klassen C und CE wird auf 21 Jahre festgelegt;"

iii) unter Buchstabe i erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

- "das Mindestalter für die Klassen D1 und D1E wird auf 21 Jahre festgelegt;"

iv) unter Buchstabe k erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

- "das Mindestalter für die Klassen D und DE wird auf 24 Jahre festgelegt;"

b) Folgender Absatz wird angefügt:

"(7) Abweichend vom Mindestalter nach Artikel 4 Absatz 4 Buchstaben g, i und k dieser Richtlinie entspricht das Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins der Klasse C, CE, D1, D1E, D oder DE dem Mindestalter für das Führen dieser Fahrzeuge für Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i Satz 1, Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii Satz 1 bzw. Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie 2003/59/EG.

Gestattet ein Mitgliedstaat in seinem Hoheitsgebiet gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i Satz 2 oder Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii Satz 2 der Richtlinie 2003/59/EG das Führen von Fahrzeugen ab einem niedrigeren Alter, so ist der Führerschein nur im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats gültig, bis der Führerscheininhaber das einschlägige Mindestalter gemäß Unterabsatz 1 erreicht hat und einen Befähigungsnachweis besitzt."

2. In Artikel 15 erhält der vorhandene Text die Absatznummer 1 und wird folgender Absatz angefügt:

"(2) Das EU-Führerscheinnetz kann auch für den Austausch von Informationen über Führerscheine zu in anderen Rechtsakten der Union vorgesehenen Zwecken genutzt werden."

Artikel 3

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

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. Die Anhänge I und II der Richtlinie 2003/59/EG werden wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

A) Abschnitt 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"Das Mindestqualifikationsniveau muss mindestens Niveau 2 des Europäischen Qualifikationsrahmens gemäß Anhang II der Empfehlung 2008/C 111/01 des Europäischen Parlaments und des Rates(*) vergleichbar sein.

(*) Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Einrichtung des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen (ABl. C 111 vom 6.5. 2008, S. 1)."

b) Nummer 1.2 erhält folgende Fassung:

"1.2. Ziel: Kenntnis der technischen Merkmale und der Funktionsweise der Sicherheitsausstattung, um das Fahrzeug zu beherrschen, seinen Verschleiß möglichst gering zu halten und Fehlfunktionen vorzubeugen:

Grenzen des Einsatzes der Bremsanlagen und der Dauerbremsanlage, kombinierter Einsatz von Brems- und Dauerbremsanlage, bestes Verhältnis zwischen Geschwindigkeit und Getriebeübersetzung, Einsatz der Trägheit des Fahrzeugs, Einsatz der Bremsanlagen im Gefälle, Verhalten bei Defekten, Verwendung von elektronischen und mechanischen Geräten wie elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), vorausschauende Notbremssysteme (AEBS), Antiblockiersystem (ABS), Traktionskontrollsysteme (TCS) und Überwachungssysteme im Fahrzeug (IVMS) sowie andere zur Verwendung zugelassene Fahrerassistenz- oder Automatisierungssysteme."

c) Nummer 1.3 erhält folgende Fassung:

"1.3. Ziel: Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs

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."

d) Die folgende Nummer wird vor der Überschrift „Führerscheinklassen C, C + E, C1, C1 + E“ eingefügt :

"1.3a. Ziel: Fähigkeit, Risiken im Straßenverkehr zu antizipieren, zu bewerten und sich daran anzupassen

Sich unterschiedlicher Straßen-, Verkehrs- und Witterungsbedingungen bewusst sein und sich daran anpassen, künftige Ereignisse antizipieren, sich an Verkehrsrisiken anpassen sowie Gefahrensituationen erkennen und sich daran anpassen, vor allem in Bezug auf Größe und Gewicht des Fahrzeugs und schwächere Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Zweiräder;

Mögliche Gefahrensituationen erkennen und korrekte Schlüsse ziehen, wie aus dieser potenziell gefährlichen Lage Situationen entstehen können, in denen Unfälle möglicherweise nicht mehr vermieden werden können, sowie Maßnahmen auswählen und durchführen, durch die die Sicherheitsmargen in einem solchen Umfang erhöht werden, dass ein Unfall noch verhindert werden kann, falls die potenziellen Gefahren auftreten sollten."

e) Nummer 1.4 erhält folgende Fassung:

"1.4. Ziel: Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Fahrzeugs

Bei der Fahrt auf das Fahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Fahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Nutzung von Automatikgetrieben, Berechnung der Nutzlast eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, Berechnung des Nutzvolumens, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt, Arten von Verpackungen und Lastträgern.

Wichtigste Kategorien von Gütern, bei denen eine Ladungssicherung erforderlich ist, Feststell- und Verzurrtechniken, Verwendung der Zurrgurte, Überprüfung der Haltevorrichtungen, Einsatz des Umschlaggeräts, Abdecken mit einer Plane und Entfernen der Plane."

f) Nummer 1.6 erhält folgende Fassung:

"1.6. Ziel: Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Fahrzeugs

Bei der Fahrt auf das Fahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Fahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Nutzung von Automatikgetrieben, Berechnung der Nutzlast eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt."

g) Nummer 2.1 erhält folgende Fassung:

"2.1. Ziel: Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften für den Kraftverkehr

Höchstzulässige Arbeitszeiten in der Verkehrsbranche; Grundsätze, Anwendung und Auswirkungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/ 2006(*) und (EU) Nr. 165/ 2014(**) des Europäischen Parlaments und des Rates; Sanktionen für den Fall, dass der Fahrtenschreiber nicht benutzt, falsch benutzt oder verfälscht wird; Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen für den Kraftverkehr: Rechte und Pflichten der Kraftfahrer im Bereich der Grundqualifikation und der Weiterbildung.

(*) Verordnung (EG) Nr. 561/ 2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 38 20/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4. 2006, S. 1).

(**) Verordnung (EU) Nr. 165/ 2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/ 2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2. 2014, S. 1)."

h) Nummer 3.7 erhält folgende Fassung:

"3.7. Ziel: Kenntnis des wirtschaftlichen Umfelds des Güterkraftverkehrs und der Marktordnung

Kraftverkehr im Verhältnis zu bestimmten Verkehrsmitteln (Wettbewerb, Verlader) unterschiedliche Tätigkeiten im Kraftverkehr (gewerblicher Güterverkehr, Werkverkehr, Transporthilfstätigkeiten), Organisation der wichtigsten Arten von Verkehrsunternehmen oder Transporthilfstätigkeiten, unterschiedliche Spezialisierungen (Tankwagen, temperaturgeführte Transporte, gefährliche Güter, Tiertransporte usw.), Weiterentwicklung der Branche (Diversifizierung des Leistungsangebots, Huckepackverkehr, Subunternehmer usw.)."

i) Nummer 3.8 erhält folgende Fassung:

"3.8. Ziel: Kenntnis des wirtschaftlichen Umfelds des Personenkraftverkehrs und der Marktordnung

Personenkraftverkehr im Verhältnis zu den verschiedenen Verkehrsmitteln zur Beförderung von Personen (Bahn, Personenkraftwagen), unterschiedliche Tätigkeiten im Personenkraftverkehr, Sensibilisierung für Fragen betreffend Menschen mit Behinderungen, Überschreiten der Grenzen (internationaler Personenkraftverkehr), Organisation der wichtigsten Arten von Personenkraftverkehrsunternehmen."

B) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2.1 erhält folgende Fassung:

"2.1. *Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung*

Die Grundqualifikation beinhaltet Unterricht in allen in der Liste in Abschnitt 1 aufgeführten Kenntnisbereichen. Die Unterrichtsdauer bei dieser Grundqualifikation beträgt 280 Stunden.

Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers muss während mindestens zwanzig Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug der betreffenden Klasse führen, das mindestens den in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge entspricht.

Während der persönlichen Führung eines Fahrzeugs wird der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers von einem Ausbilder begleitet, der bei einer anerkannten Ausbildungsstätte angestellt ist. Jeder Kraftfahrer kann während höchstens acht oder zwanzig Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen, damit die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden kann, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn je nach Witterungsverhältnissen sowie Tages- und Nachtzeit und die Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs.

Die Mitgliedstaaten können gestatten, dass ein Teil der von der anerkannten Ausbildungsstätte durchgeführten Ausbildung mithilfe von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie, beispielsweise E-Learning, erfolgt, wobei sicherzustellen ist, dass die erforderliche Qualität der Ausbildung beibehalten wird, und hierfür Ausbildungsinhalte ausgewählt werden, 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 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 Schulung zur Sensibilisierung für Fragen betreffend Menschen mit Behinderungen 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(***)).

Für Kraftfahrer im Sinne von Artikel 5 Absatz 5 beträgt die Unterrichtsdauer bei der Grundqualifikation 70 Stunden, davon fünf Stunden mit persönlicher Führung eines Fahrzeugs.

Nach Abschluss dieser Ausbildung wird der Kraftfahrer von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder der von ihnen benannten Stelle einer schriftlichen oder mündlichen Prüfung unterzogen. Diese Prüfung umfasst mindestens eine Frage zu jedem der in der Liste der Kenntnisbereiche in Abschnitt 1 genannten Ziele.

(*) Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9. 2008, S. 13).

(**) Verordnung (EU) Nr. 181/ 2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/ 2004 (ABl. L 55 vom 28.2. 2011, S. 1).

(***) Verordnung (EG) Nr. 1/ 2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinie 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 (ABl. L 3 vom 5.1. 2005, S. 1)."

b) Nummer 2.2. Buchstabe b Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

"Die bei den praktischen Prüfungen verwendeten Fahrzeuge entsprechen mindestens den in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge."

C) Die Abschnitte 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

"Abschnitt 3: Beschleunigte Grundqualifikation gemäß Artikel 3 Absatz 2

Die beschleunigte Grundqualifikation beinhaltet Unterricht in allen in der Liste in Abschnitt 1 aufgeführten Kenntnisbereichen. Ihre Dauer beträgt 140 Stunden.

Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers muss während mindestens zehn Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug der betreffenden Klasse führen, das mindestens den in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge entspricht.

Während der persönlichen Führung eines Fahrzeugs wird der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers von einem Ausbilder begleitet, der bei einer anerkannten Ausbildungsstätte angestellt ist. Jeder Kraftfahrer kann während höchstens vier der zehn Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen, damit die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden kann, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn je nach Witterungsverhältnissen sowie Tages- und Nachtzeit und die Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs.

Die Bestimmungen von Nummer 2.1 Absatz 4 gelten auch für die beschleunigte Grundqualifikation.

Für Kraftfahrer im Sinne von Artikel 5 Absatz 5 beträgt die Unterrichtsdauer bei der beschleunigten Grundqualifikation 35 Stunden, davon 2 1/2 Stunden mit persönlicher Führung eines Fahrzeugs.

Nach Abschluss dieser Ausbildung wird der Kraftfahrer von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder der von ihnen benannten Stelle einer schriftlichen oder mündlichen Prüfung unterzogen. Diese Prüfung umfasst mindestens eine Frage zu jedem der in der Liste der Kenntnisbereiche in Abschnitt 1 genannten Ziele.

Abschnitt 4: Obligatorische Weiterbildung gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b

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 anerkannte Ausbildungsstätte kann diese Weiterbildung teilweise in leistungsfähigen Simulatoren und mithilfe von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie, beispielsweise E-Learning, durchführen, wobei sicherzustellen ist, dass die erforderliche Qualität der Ausbildung beibehalten wird, und hierfür Ausbildungsinhalte ausgewählt werden, bei denen der Einsatz von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie am effizientesten ist. Insbesondere verlangen die Mitgliedstaaten eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und geeignete Kontrollmaßnahmen. Mindestens eine der Zeiteinheiten von sieben Stunden umfasst einen die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Kenntnisbereich. Der Inhalt der Ausbildung trägt der Weiterentwicklung der einschlägigen Rechtsvorschriften und der Technik Rechnung und sollte so weit wie möglich den speziellen Weiterbildungsbedarf des Fahrers berücksichtigen. In den 35 Stunden sollten unterschiedliche Kenntnisbereiche abgedeckt werden, einschließlich der Wiederholung von Lerninhalten, wenn sich herausstellt, dass der Fahrer spezifische Fördermaßnahmen benötigt.

Die Mitgliedstaaten können nach anderen EU-Rechtsvorschriften vorgeschriebene abgeschlossene spezielle Ausbildungsmaßnahmen als bis zu eine der genannten Zeiteinheiten von sieben Stunden anrechnen. 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 Fragen betreffend Menschen mit Behinderungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/ 2011."

2. Anhang II wird wie folgt geändert:

A) Der Titel erhält folgende Fassung:

"BESTIMMUNGEN ZUM MODELL DES
FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES DER EUROPÄISCHEN UNION"

B) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:

a) betreffend Seite 1 des Fahrerqualifizierungsnachweises:

i) Buchstabe d Nummer 9 erhält folgende Fassung:

"9. Fahrzeugklassen, für die der Fahrer die Grundqualifikations- und Weiterbildungsverpflichtungen erfüllt;"

ii) Buchstabe e Satz 1 erhält folgende Fassung:

"die Aufschrift „Modell der Europäischen Union“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Nachweis ausstellt, und die Aufschrift ‚Fahrerqualifizierungsnachweis‘ in den anderen Amtssprachen der Union in blaufarbenem Druck als Hintergrund des Fahrerqualifizierungsnachweises:"

b) betreffend Seite 2 des Fahrerqualifizierungsnachweises erhalten die unter Buchstabe a aufgeführten Nummern 9 und 10 folgende Fassung:

"9. Fahrzeugklassen, für die der Fahrer die Grundqualifikations- und Weiterbildungsverpflichtungen erfüllt

10. den harmonisierten Code 95 der Europäischen Union gemäß Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG"

C) In Abschnitt 4 erhält die Überschrift für das Modell des Fahrerqualifizierungsnachweises folgende Fassung: "MODELL DES FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES DER EUROPÄISCHEN UNION". Auf Seite 2 des Modells wird unter Nummer 10 das Wort "Gemeinschaftscode" durch das Wort "Unionscode" ersetzt.

D) Folgender Abschnitt wird angefügt:

"5. Übergangsbestimmungen

Vor dem [Abl.: *das in Artikel 3 Absatz 1 genannte Datum einsetzen*] ausgestellte Fahrerqualifizierungsnachweise bleiben bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer gültig."

B. Folgender Anhang wird angefügt:

"Anhang III – Entsprechungstabelle für die Bezugnahmen auf bestimmte Führerscheinklassen

<i>Bezugnahme in dieser Richtlinie</i>	<i>Bezugnahme in der Richtlinie 2006/126/EG</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

"
