



Brüssel, den 3. Juli 2024
(OR. en)

10630/24

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0053(COD)

**CODEC 1421
TRANS 270
PE 156**

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission
– Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments
(Straßburg, 26. bis 28. Februar 2024)

I. EINLEITUNG

Die Berichterstatterin, Karima DELLI (Verts/ALE, FR), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (TRAN) einen Bericht über den oben genannten Richtlinievorschlag vorgelegt, der 237 Änderungsanträge (Änderungsanträge 1 bis 237) zu dem Vorschlag enthielt.

Darüber hinaus haben die PPE-Fraktion 32 Änderungsanträge (Änderungsanträge 238 bis 241 und 305 bis 332), die ECR-Fraktion 22 Änderungsanträge (Änderungsanträge 242 bis 263), die Verts/ALE-Fraktion acht Änderungsanträge (Änderungsanträge 264 bis 271), die S&D-Fraktion 16 Änderungsanträge (Änderungsanträge 272 bis 287), die Fraktion The Left 17 Änderungsanträge (Änderungsanträge 288 bis 304) und eine Reihe von MdEP verschiedener Fraktionen elf Änderungsanträge (Änderungsanträge 333 bis 343) eingereicht.

II. ABSTIMMUNG

Das Europäische Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 28. Februar 2024 die Änderungsanträge 1 bis 3, 5 bis 32, 34 bis 36, 38 bis 42, 44 bis 60, 69 bis 78, 80 bis 86, 88, 89, 91, 94, 95, 97, 99 bis 135, 138 bis 167, 169 bis 179, 184 bis 203, 205 bis 220, 222 bis 237, 242, 243, 247, 253, 256, 258 bis 260, 262, 268, 269, 305, 306, 310 bis 312, 315, 318, 320 bis 329, 331, 335, 338, 339 und 341 zum Richtlinienvorschlag angenommen. Es wurden keine weiteren Änderungsanträge angenommen.

Der Kommissionsvorschlag in der geänderten Fassung stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer Entschließung (siehe Anlage) enthalten.

P9_TA(2024)0095

Führerscheine

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 28. Februar 2024 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0127),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0035/2023),
- 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 14. Juni 2023¹,
- nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
- gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0445/2023),
- 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 seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C 293 vom 18.8.2023, S. 133.

Abänderung 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung -1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1) Die Union verpflichtet sich ihrer „Vision Null Straßenverkehrstote“ bis 2050, wie in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität von 2020 dargelegt. Im Jahr 2017 erklärte der informelle Rat „Verkehr“ in Valletta, dass die anhaltend hohe Zahl von Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr ein großes gesellschaftliches Problem darstellt, und gab eine Erklärung ab, in der die Kommission unter anderem aufgefordert wurde, einen verbesserten EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit und einen Rechtsrahmen für das Jahrzehnt nach 2020 auszuarbeiten, damit weniger tödliche Verkehrsunfälle geschehen und speziell die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, die am häufigsten zu Opfern werden, besser geschützt werden.

Abänderung 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung -1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1a) Die bisherigen Bemühungen der Behörden haben zu einer Verringerung

der Zahl der Verkehrstoten von 51 400 im Jahr 2001 auf 19 800 im Jahr 2021 geführt. Damit wurde das Ziel der Union, die Zahl der Verkehrstoten von 2001 bis 2020 um 75 % zu senken, verfehlt. Darüber hinaus sind die in den ersten zehn Jahren erzielten Fortschritte bei der Halbierung der Zahl der Verkehrstoten später stagniert.

Abänderung 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Der derzeitige Rechtsrahmen sollte so aktualisiert werden, dass er der heutigen Zeit gerecht wird und nachhaltig, inklusiv, intelligent und resilient ist. Er sollte der Notwendigkeit Rechnung tragen, dass die Emissionen aus dem Verkehr verringert werden müssen, und auch die Digitalisierung, die demografischen Trends und technologischen Entwicklungen berücksichtigen, die die Grundlage für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft bilden. Die Verwaltungsverfahren müssen unbedingt vereinfacht und digitalisiert werden, um Hindernisse wie den Verwaltungsaufwand zu beseitigen, die nach wie vor die Freizügigkeit von Fahrzeugführern behindern, die ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, begründen. Ein harmonisierter Rahmen für einen unionsweiten Führerscheinstandard sollte sowohl physische als auch digitale Führerscheine umfassen und deren

Geänderter Text

(2) Der derzeitige Rechtsrahmen sollte so aktualisiert werden, dass er der heutigen Zeit gerecht wird und nachhaltig, inklusiv, intelligent und resilient ist. Er sollte der Notwendigkeit Rechnung tragen, dass die Emissionen **und der Energieverbrauch** aus dem Verkehr verringert werden müssen, **auch durch eine verstärkte Nutzung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen**, und auch die Digitalisierung, die demografischen Trends und technologischen Entwicklungen berücksichtigen, die die Grundlage für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft bilden. Die Verwaltungsverfahren müssen unbedingt vereinfacht und digitalisiert werden, um Hindernisse wie den Verwaltungsaufwand zu beseitigen, die nach wie vor die Freizügigkeit von Fahrzeugführern behindern, die ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, begründen. Ein harmonisierter Rahmen für einen

gegenseitige Anerkennung vorsehen, sofern sie gemäß dieser Richtlinie ordnungsgemäß ausgestellt wurden.

unionsweiten Führerscheinstandard sollte sowohl physische als auch digitale Führerscheine **aller Klassen** umfassen und deren gegenseitige Anerkennung vorsehen, sofern sie gemäß dieser Richtlinie ordnungsgemäß ausgestellt wurden.

Abänderung 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Es sollte sichergestellt werden, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten zur Umsetzung dieser Richtlinie mit dem Datenschutzrahmen der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵³, im Einklang steht.

⁵³ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

Geänderter Text

(4) Es sollte sichergestellt werden, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten zur Umsetzung dieser Richtlinie mit dem Datenschutzrahmen der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵³ **und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates**^{53a}, im Einklang steht.

⁵³ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

^{53a} **Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (ABl. L 201 vom**

Abänderung 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Mit dieser Richtlinie wird – im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e und gegebenenfalls Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) 2016/679 – eine Rechtsgrundlage für die Speicherung eines obligatorischen Satzes personenbezogener Daten in den physischen Führerscheinen und ihren Mikrochips oder QR-Codes und den digitalen Führerscheinen geschaffen, um ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu gewährleisten. Diese Daten sollten auf das Maß beschränkt sein, das erforderlich ist, um die Fahrerlaubnis einer Person nachzuweisen, diese Person zu identifizieren und ihre Fahrerlaubnisse und Identität zu überprüfen. Die Richtlinie sieht auch zusätzliche Garantien vor, um den Schutz personenbezogener Daten, die während des Überprüfungsverfahrens offengelegt werden, zu gewährleisten.

Geänderter Text

(5) Mit dieser Richtlinie wird – im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e und gegebenenfalls Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) 2016/679 – ***zum Zwecke des Nachweises und der Überprüfung der Fahrerlaubnis und der Identität einer Person*** eine Rechtsgrundlage für die Speicherung eines obligatorischen Satzes personenbezogener Daten in den physischen Führerscheinen und ihren Mikrochips oder QR-Codes und den digitalen Führerscheinen geschaffen, um ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu gewährleisten. Diese Daten sollten auf das Maß beschränkt sein, das erforderlich ist, um die Fahrerlaubnis einer Person nachzuweisen, diese Person zu identifizieren und ihre Fahrerlaubnisse und Identität zu überprüfen. Die Richtlinie sieht auch zusätzliche Garantien vor, um den Schutz personenbezogener Daten, die während des Überprüfungsverfahrens offengelegt werden, zu gewährleisten.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Um für Rechtssicherheit zu sorgen und den nahtlosen Übergang zwischen dieser Richtlinie und der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein⁵⁴ zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten zusätzliche personenbezogene Daten auf einem Mikrochip speichern können, sofern dies im nationalen Recht vorgesehen ist und mit der Verordnung (EU) 2016/679 im Einklang steht. Diese Richtlinie dient jedoch nicht als Rechtsgrundlage für die Aufnahme solcher zusätzlichen Daten.

⁵⁴ 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).

Geänderter Text

(6) Um für Rechtssicherheit zu sorgen und den nahtlosen Übergang zwischen dieser Richtlinie und der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten zusätzliche personenbezogene Daten auf einem Mikrochip speichern können, sofern dies im nationalen Recht vorgesehen ist und mit der Verordnung (EU) 2016/679 im Einklang steht. ***In jedem Fall werden die auf diesem Mikrochip gespeicherten Daten nur bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer des Führerscheins gespeichert.*** Diese Richtlinie dient jedoch nicht als Rechtsgrundlage für die Aufnahme solcher zusätzlichen Daten.

⁵⁴ 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).

Abänderung 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Der digitale Führerschein sollte in Bezug auf die personenbezogenen Daten, die zur Identifizierung und Authentifizierung verwendet werden, ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleisten, unabhängig davon, ob diese Daten lokal,

in dezentralen Registern oder über cloudbasierte Lösungen gespeichert werden, wobei den unterschiedlichen Risikostufen Rechnung zu tragen ist. Ungeachtet der Notwendigkeit einer starken Nutzerauthentifizierung sollte die Verwendung biometrischer Daten zur Identifizierung und Authentifizierung keine Voraussetzung für die Nutzung des digitalen Führerscheins sein. Biometrische Daten, die für die Authentifizierung einer natürlichen Person im Rahmen der Verordnung (EU) 2016/679 verwendet werden, sollten ohne ausdrückliche Zustimmung des Nutzers nicht in Cloud-basierten Lösungen gespeichert werden. Die Verwendung biometrischer Daten sollte gemäß Artikel 9 auf bestimmte Szenarien beschränkt sein, und sie erfordert organisatorische Maßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen, die dem Risiko entsprechen, das eine solche Verarbeitung für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen mit sich bringen kann, und muss im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 erfolgen.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Der digitale Wandel ist eine der Prioritäten der Union. Im Straßenverkehr wird er dazu beitragen, die verbleibenden administrativen Hindernisse für die Freizügigkeit – z. B. lange Fristen für die Ausstellung des physischen Führerscheins – zu beseitigen. Daher sollte ein gesonderter unionsweiter Standard für die in der Union ausgestellten digitalen

Geänderter Text

(10) Der digitale Wandel ist eine der Prioritäten der Union. Im Straßenverkehr wird er dazu beitragen, die verbleibenden administrativen Hindernisse für die Freizügigkeit – z. B. lange Fristen für die Ausstellung des physischen Führerscheins – zu beseitigen. Daher sollte ein gesonderter unionsweiter Standard für die in der Union ausgestellten digitalen

Führerscheine festgelegt werden. Um den digitalen Wandel zu erleichtern, sollten ab dem [Datum der Annahme + 4 Jahre] **standardmäßig** digitale Führerscheine ausgestellt werden, unbeschadet des Rechts des Bewerbers, einen physischen oder **gleichzeitig sowohl** einen physischen **als auch** einen digitalen Führerschein zu **erwerben**.

Führerscheine festgelegt werden. Um den digitalen Wandel zu erleichtern, sollten ab dem [Datum der Annahme + 4 Jahre] digitale Führerscheine **zusätzlich zu den physischen Führerscheinen** ausgestellt werden, unbeschadet des Rechts des Bewerbers, **entweder auf** einen physischen oder **auf** einen digitalen Führerschein zu **verzichten**. **Der Bewerber sollte das Recht haben, seinen Führerschein in dem Format zu erwerben, auf das er zunächst verzichtet hatte**. **Freiwilligkeit sollte nach wie vor die Norm bleiben, wobei sichergestellt werden sollte, dass die Bewerber aus wirtschaftlicher und operativer Sicht gleichberechtigten Zugang zum physischen und digitalen Format erhalten**. **Daher darf auf keinen Fall von der Entscheidung für einen physischen Führerschein abgeraten werden**. **Insbesondere sollte der Zugang zu einem physischen Führerschein auch dann erhalten bleiben, wenn Bewerber einen digitalen Führerschein nicht erwerben können oder wollen**. **Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass der physische Führerschein unverzüglich und spätestens innerhalb von zwei Wochen ab dem Tag, an dem er angefordert wurde, ausgestellt oder neu ausgestellt wird**.

Abänderung 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Der digitale Führerschein sollte nicht nur die Informationen, die auf dem physischen Führerschein angegeben sind, enthalten, sondern auch Informationen,

Geänderter Text

(11) Der digitale Führerschein sollte nicht nur die Informationen, die auf dem physischen Führerschein angegeben sind, enthalten, sondern auch Informationen,

die es ermöglichen, die Echtheit der Daten **zu überprüfen**, sowie einen Einmal-Zeiger. Es sollte jedoch gewährleistet sein, dass selbst in solchen Fällen die verfügbar gemachten personenbezogenen Daten auf die Angaben des physischen Führerscheins beschränkt sind und die Informationen zur Überprüfung der Echtheit dieser Daten nicht über das hierfür strikt erforderliche Maß hinausgehen. Diese zusätzlichen Daten sollten andere sein, wenn die Person im Besitz mehrerer digitaler Führerscheine ist; dies ist möglich, sofern diese von demselben Mitgliedstaat ausgestellt werden.

die es ermöglichen, **dass** die Echtheit der Daten **überprüft werden kann**, sowie einen Einmal-Zeiger. Es sollte jedoch gewährleistet sein, dass selbst in solchen Fällen die verfügbar gemachten personenbezogenen Daten auf die Angaben des physischen Führerscheins beschränkt sind und die Informationen zur Überprüfung der Echtheit dieser Daten, **insbesondere der elektronischen Signatur der ausstellenden Behörde**, nicht über das hierfür strikt erforderliche Maß hinausgehen. Diese zusätzlichen Daten sollten andere sein, wenn die Person im Besitz mehrerer digitaler Führerscheine ist; dies ist möglich, sofern diese von demselben Mitgliedstaat ausgestellt werden.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ist auf das Ziel der EU ausgerichtet, die Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr deutlich zu verbessern. Zu den Emissionen des Straßenverkehrssektors zählen Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm sowie Mikroplastik durch Reifen- und Straßenabrieb. Der Fahrstil beeinflusst diese Emissionen und hat möglicherweise negative Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit. Daher sollte die Fahrausbildung die Fahrzeugführer in die Lage versetzen, ihren Anteil an den Emissionen zu verringern, und sie auf das Führen

Geänderter Text

(12) Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ist auf das Ziel der EU ausgerichtet, die Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr deutlich zu verbessern. Zu den Emissionen des Straßenverkehrssektors zählen Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm sowie Mikroplastik durch Reifen- und Straßenabrieb. **Eine stärkere Präsenz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb ist für den grünen Wandel von maßgeblicher Bedeutung. Die Möglichkeit, dass die neuen Modelle dieser Fahrzeuge, die ein höheres Gewicht aufweisen, unter die Führerscheinklassen B, C oder D fallen würden, sollte in dieser Richtlinie berücksichtigt werden.** Der Fahrstil

emissionsfreier Fahrzeuge vorbereiten.

beeinflusst diese Emissionen und hat möglicherweise negative Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit. Daher sollte die Fahrausbildung ***und Fahrprüfungen*** die Fahrzeugführer in die Lage versetzen, ihren Anteil an den Emissionen ***unter anderem durch eine umweltbewusste Fahrweise*** zu verringern, und sie auf das Führen emissionsfreier ***oder emissionsarmer*** Fahrzeuge vorbereiten.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Die nationalen oder regionalen Unterschiede bei der Einteilung von Krankenwagen und den für das Führen dieser Fahrzeuge erforderlichen Führerscheinklassen bergen das Risiko, den grenzüberschreitenden Verkehr oder den Verkehr innerhalb des Mitgliedstaates zu behindern.
Krankenwagen sollten daher im Rahmen dieser Richtlinie besonders behandelt werden. Es sollte daher in der gesamten Union gestattet sein, dass Personen zwei Jahre nach der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins der Klasse B Krankenwagen mit einem Führerschein der Klasse B fahren dürfen, sofern die zulässige Gesamtmasse des Krankenwagens 4 250 kg nicht überschreitet.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14a) Individuelle Verkehrsmittel spielen für die Mobilitätsbedürfnisse von Millionen von EU-Bürgern, insbesondere für Bewohner ländlicher Gebiete und für Personen mit eingeschränkter Mobilität, eine wesentliche Rolle. Jedoch stellen die mit einem Führerschein verbundenen Kosten manchmal ein Hindernis dar. Die Mitgliedstaaten sollten den Ausbau einer geeignete Infrastruktur in städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten, mit der sich die Zahl der Verkehrsunfälle und der Verkehrsstaus verringern lässt, sowie zielgerichtete politische Strategien und Förderprogramme für von Mobilitätsarmut bedrohte Menschen in Erwägung ziehen.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15) Im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006, dem die EU am 21. Januar 2011 beigetreten ist, sollten spezifische Bestimmungen erlassen werden, um Menschen mit Behinderungen das Führen von Fahrzeugen zu erleichtern. Daher sollte es den Mitgliedstaaten – mit

(15) Im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006, dem die EU am 21. Januar 2011 beigetreten ist, sollten spezifische Bestimmungen erlassen werden, um Menschen mit Behinderungen das Führen von Fahrzeugen zu erleichtern. **Darüber hinaus müssen Personen mit**

vorheriger Zustimmung der Kommission – gestattet sein, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Anwendung von Artikel 6 auszunehmen.

eingeschränkter Mobilität unabhängig von ihrer Fähigkeit, ein Fahrzeug zu führen, ihre Mobilitätsrechte in Anspruch nehmen können, um Mobilitätsarmut zu verhindern. Die wirksame Umsetzung dieser Mobilitätsrechte könnte die Nutzung angepasster Einzel- oder Sammelfahrzeuge, einschließlich besonderer Merkmale oder Ausrüstung, und geeignete Infrastruktur umfassen, auch in ländlichen Gebieten. Daher sollte es den Mitgliedstaaten – mit vorheriger Zustimmung der Kommission – gestattet sein, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Anwendung von Artikel 6 auszunehmen.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Das Mindestalter der Bewerber für die verschiedenen Führerscheinklassen sollte auf Unionsebene festgelegt werden. Allerdings sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit eine höhere Altersgrenze für das Führen von Fahrzeugen bestimmter Klassen vorzusehen. ***Unter außergewöhnlichen Umständen*** sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, niedrigere Altersgrenzen vorzusehen, um innerstaatlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, insbesondere um das Fahren von Fahrzeugen der Feuerwehr und der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung oder auch Pilotprojekte im Zusammenhang mit neuen

Geänderter Text

(16) Das Mindestalter der Bewerber für die verschiedenen Führerscheinklassen sollte auf Unionsebene festgelegt werden. Allerdings sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit eine höhere Altersgrenze für das Führen von Fahrzeugen bestimmter Klassen vorzusehen. ***In Ausnahmefällen*** sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, niedrigere Altersgrenzen vorzusehen, um innerstaatlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, insbesondere um das Fahren von Fahrzeugen der Feuerwehr, ***des Zivilschutzes*** und der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung oder auch Pilotprojekte im Zusammenhang mit neuen Fahrzeugtechnologien zu

Fahrzeugtechnologien zu ermöglichen.

ermöglichen.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Die aktive Mobilität, wozu das Gehen und die Nutzung von Fahrrädern oder Elektrofahrrädern und anderen leichten Verkehrsmitteln wie E-Scootern gehören, wird vor dem Hintergrund des grünen Wandels immer beliebter. Die Nutzer der verschiedenen Formen der aktiven Mobilität nehmen immer häufiger die europäischen Straßen in Anspruch, die sie sich mit anderen individuellen Verkehrsmitteln teilen. Junge Nutzer, die zunehmend insbesondere E-Scooter nutzen, verfügen häufig nicht über ausreichende Kenntnisse der geltenden Gesetze, da sie noch keinerlei Führerschein besitzen. Dadurch steigt die Zahl der Unfälle, an denen E-Scooter beteiligt sind und bei denen sowohl Fußgänger als auch Nutzer von E-Scootern vorrangig zu Unfallopfern werden. Angesichts der Herausforderungen beim Thema Straßenverkehrssicherheit sollten Mitgliedstaaten altersgerechtes Training zur Straßenverkehrsordnung und zur Sensibilisierung für Risiken in ihre Schullehrpläne aufnehmen, um die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen. Dies sollte eine umfassende und tiefgehende Kenntnis der Sicherheitsmaßnahmen wie der Verwendung von Sicherheitsgurten und Helmen und insbesondere der sicheren Verkehrsteilnahme von gefährdeten

Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Radfahrern oder Nutzern von E-Scootern, einschließlich ihrer sicheren Interaktion mit Kraftwagen, sicherstellen. Mitgliedstaaten können weitere Maßnahmen für Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen mit dem Ziel einzuführen, die Zahl der Verkehrsunfälle zu verringern, die Verkehrssicherheitsbestimmungen zu verbessern und das Risikobewusstsein zu stärken.

Abänderung 17

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 16 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16b) Ein angemessenes Mindestalter für den Erwerb von Führerscheinen der einzelnen Klassen, das sowohl die Unabhängigkeit junger Fahrer bei der Mobilität als auch ihren frühzeitigen Zugang zum beruflichen Fahren ermöglicht, sowie strengere Auflagen für Fahranfänger unter anderem in Bezug auf Alkoholbegrenzungen können die Straßenverkehrssicherheit verbessern.

Abänderung 18

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 16 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16c) Die Bewertung der Tauglichkeit eines Fahrers zum sicheren Führen von

Fahrzeugen sollte anhand von bestimmten Kriterien durchgeführt werden, wobei insbesondere der Gesundheitszustand des Fahrers berücksichtigt werden sollte. Entscheidungen über die Aufnahme von Beschränkungen in den Führerschein oder die Aussetzung, Entziehung oder Aufhebung des Führerscheins sollten einzelfallbezogen getroffen werden und auf den objektiven Ergebnissen von Untersuchungen und Prüfungen basieren. Eine Diskriminierung von Fahrern mit gültigem Führerschein allein aufgrund ihres Alters darf – gleich welcher Form – nicht hingenommen werden.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16d) Das Recht auf einen Führerschein stellt einen Anspruch auf Freizügigkeit und auf Teilnahme am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben dar, insbesondere in ländlichen und weniger besiedelten Gebieten mit nur grobmaschigem öffentlichem Verkehrsnetz. Vor allem für ältere oder einsame Menschen, für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Menschen mit Behinderungen ist der Individualverkehr ein wichtiges Element, das sie in ihrer Unabhängigkeit unterstützt und ihnen dabei hilft, ein selbstständiges Leben zu führen. Beschränkungen des Rechts auf einen Führerschein sollten auf objektiven Kriterien basieren, die für jeden Einzelfall gesondert festgelegt werden, und sollten keine Gefahr von Diskriminierungen

Abänderung 20

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Es sollte ein Stufensystem eingeführt werden, d. h. der Erwerb des Führerscheins der Klasse B sollte als Voraussetzung dafür gelten, dass der Bewerber zum Erwerb bestimmter anderer Führerscheinklassen zugelassen wird, und es sollten Äquivalenzen zwischen den verschiedenen Führerscheinklassen festgelegt werden. Ein solches System sollte für alle Mitgliedstaaten **teilweise** verbindlich sein, aber es sollte diesen auch die Möglichkeit bieten, es in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten untereinander anzuwenden. Den Mitgliedstaaten sollte es zudem gestattet sein, bestimmte Äquivalenzen festzulegen, die nur für ihr eigenes Hoheitsgebiet gelten.

Geänderter Text

(17) Es sollte ein Stufensystem eingeführt werden, d. h. der Erwerb des Führerscheins der Klasse B sollte als Voraussetzung dafür gelten, dass der Bewerber zum Erwerb bestimmter anderer Führerscheinklassen zugelassen wird, und es sollten Äquivalenzen zwischen den verschiedenen Führerscheinklassen festgelegt werden, **unter anderem gegebenenfalls eine Mindestdauer in Bezug auf die Fahrpraxis vor der Zulassung.** Ein solches System sollte für alle Mitgliedstaaten verbindlich sein, aber es sollte diesen auch die Möglichkeit bieten, es in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten untereinander anzuwenden. Den Mitgliedstaaten sollte es zudem gestattet sein, bestimmte Äquivalenzen festzulegen, die nur für ihr eigenes Hoheitsgebiet gelten.

Abänderungen 242 und 305

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit ist es notwendig, Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Führerscheins festzulegen. Die

Geänderter Text

(18) Aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit ist es notwendig, Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Führerscheins festzulegen. Die

Standards für Fahrprüfungen und die Erteilung der Fahrerlaubnis sollten harmonisiert werden. Daher sollten die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen festgelegt werden, auf denen die Fahrprüfung beruhen sollte, und sollten Mindestanforderungen an die **körperliche und geistige** Tauglichkeit zum Führen solcher Fahrzeuge festgelegt werden.

Standards für Fahrprüfungen und die Erteilung der Fahrerlaubnis sollten harmonisiert werden. Daher sollten die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen festgelegt werden, auf denen die Fahrprüfung beruhen sollte, und sollten Mindestanforderungen an die Tauglichkeit zum Führen solcher Fahrzeuge festgelegt werden. **Bei diesen Anforderungen sollte der unterschiedlichen Praxis in allen Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden.**

Abänderungen 243 und 306

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Derzeit haben die meisten Mitgliedstaaten bei der Ausstellung von Führerscheinen für die Gruppe 1, insbesondere für Fahrzeugführer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 und BE, über die Untersuchung des Sehvermögens hinaus irgendeine Form der Untersuchung der Fahrtauglichkeit eingeführt. Dies kann von einem Formular für die Selbsteinschätzung bis hin zu einer ärztlichen Untersuchung durch einen Allgemeinmediziner, einen Facharzt oder in einem Untersuchungszentrum reichen. Bei der Erneuerung von Führerscheinen der Gruppe 1 verlangen nur wenige Mitgliedstaaten eine ärztliche Untersuchung. Außerdem haben nur wenige Mitgliedstaaten einen nationalen Mechanismus für die Meldung wesentlicher Änderungen der Fahrtauglichkeit eingerichtet. Im Allgemeinen sind die Anforderungen bei der Ausstellung und Erneuerung von

Führerscheinen für die Gruppe 2, d. h. für Fahrzeugführer von Fahrzeugen der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E schärfer und ausführlicher, und es ist eine ärztliche Untersuchung vorgeschrieben.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Der Nachweis über die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung sollte bei Ausstellung des Führerscheins und danach in regelmäßigen Abständen erbracht werden. Durch die regelmäßige Überprüfung der Einhaltung der Mindestanforderungen gemäß den nationalen Vorschriften soll zur Verwirklichung der Freizügigkeit, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur besseren Berücksichtigung der besonderen Verantwortung der Führer solcher Fahrzeuge beigetragen werden. Die Mitgliedstaaten sollten **die Möglichkeit haben**, ärztliche Untersuchungen **vorzuschreiben**, um die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen anderer Kraftfahrzeuge zu gewährleisten. Aus Gründen der Transparenz sollten solche Untersuchungen mit einer Erneuerung des Führerscheins zusammenfallen.

Geänderter Text

(19) Der Nachweis über die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung sollte bei Ausstellung des Führerscheins und danach in regelmäßigen Abständen erbracht werden. Durch die regelmäßige Überprüfung der Einhaltung der Mindestanforderungen gemäß den nationalen Vorschriften soll zur Verwirklichung der Freizügigkeit, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur besseren Berücksichtigung der besonderen Verantwortung der Führer solcher Fahrzeuge beigetragen werden. Die Mitgliedstaaten sollten ärztliche Untersuchungen **vorschreiben**, um die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen anderer Kraftfahrzeuge zu gewährleisten. Aus Gründen der Transparenz sollten solche Untersuchungen mit einer Erneuerung des Führerscheins zusammenfallen.

Abänderung 22

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19a) In jüngster Zeit haben neue medizinische Technologien zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beigetragen. Mit diesen Technologien, die auf den Markt gebracht wurden und inzwischen bei Patienten zum Einsatz kommen, wird das mit bestimmten Erkrankungen einhergehende Risiko für die Verkehrssicherheit gemindert oder beseitigt. Dank Überwachungstechnologien wie kontinuierlich messenden Glukosesensoren (CGM) für Menschen mit Diabetes mellitus können Betroffene wirksam und fortlaufend ihre Erkrankung überwachen und so das damit einhergehende Risiko für die Verkehrssicherheit beseitigen. Darüber hinaus werden CGM und andere Technologien derzeit in rasantem Tempo weiterentwickelt und optimiert, womit eine immer bessere Überwachung des Gesundheitszustands sichergestellt und somit die Straßenverkehrssicherheit verbessert wird.

Abänderung 23

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19b) Mit seiner Entschließung vom 23. November 2022 zu dem Thema „Vorbeugung von, Umgang mit und

bessere Versorgung bei Diabetes in der EU anlässlich des Weltdiabetestags^{1a}“ hat das Europäische Parlament die Kommission aufgefordert, den einschlägigen Rechtsrahmen für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und die Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu überprüfen, um eine weitere Diskriminierung von Menschen mit Diabetes zu vermeiden.

^{1a} ABl. C 167 vom 11.5.2023, S. 36.

Abänderung 24

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20a) Auffrischungskurse für erfahrene Fahrzeugführer können zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit beitragen, indem das Bewusstsein gestärkt wird und die Fahrer angehalten sind, zusätzliche Erfahrung in neuen technologischen Lösungen zu sammeln, wozu beispielsweise fortgeschrittene Fahrerassistenzsysteme oder das teilautomatisierte und automatisierte Fahren gehören. Zu diesem Zweck könnte der Einsatz von Simulatoren den entscheidenden Ausschlag geben, um die Fähigkeiten erfahrener Fahrzeugführer zu verbessern. Darüber hinaus könnten die Fahrer in Fahrsimulatoren mit ungünstigen Bedingungen oder Notfallszenarien konfrontiert werden und so ihre Fähigkeit verbessern, in kritischen Situationen zu reagieren und entsprechende Entscheidungen zu treffen.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20b) Lebenslanges Lernen ist von entscheidender Bedeutung, um die Kenntnisse erfahrener Fahrer auf dem neuesten Stand zu halten, insbesondere im Hinblick auf umweltfreundliches Fahren, die zunehmende Masse der Fahrzeuge, die kontinuierliche technologische Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen und anderen automatisierten Geräten sowie alternative Antriebsarten von Fahrzeugen. Die Mitgliedstaaten sollten daher aufgefordert werden, Ausbildungsmodule für erfahrene Fahrzeugführer zu entwickeln.

Abänderung 26

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(25) Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, einen Beschluss zu erlassen, in dem Drittländer benannt werden, die ein mit der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr gewährleisten, und den Inhabern von Führerscheinen, die von diesen Ländern ausgestellt wurden, die Möglichkeit zu geben, ihre Führerscheine zu ähnlichen Bedingungen umzutauschen, als wären sie von einem Mitgliedstaat ausgestellt worden. Diese Bedingungen sollten für alle

(25) Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, einen Beschluss zu erlassen, in dem Drittländer benannt werden, die ein mit der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr gewährleisten, und den Inhabern von Führerscheinen, die von diesen Ländern ausgestellt wurden, die Möglichkeit zu geben, ihre Führerscheine zu ähnlichen Bedingungen umzutauschen, als wären sie von einem Mitgliedstaat ausgestellt worden. **Die Kommission sollte in dieser**

einschlägigen Führerscheinklassen ausführlich und klar definiert sein.

Hinsicht die Möglichkeit erhalten zu überprüfen, ob ein Drittland über Fahrschulen für Berufskraftfahrer, Vorschriften für die Ausstellung von Führerscheinen und Prüfverfahren verfügt, die vollständig oder teilweise mit dem Niveau in der Union vergleichbar sind und dazu dienen, am Ende eine mit dem Befähigungsnachweis vergleichbare Bescheinigung auszustellen. Die Inhaber einer solchen Bescheinigung aus einem Drittland können dadurch diese möglicherweise gegen einen europäischen Befähigungsnachweis eintauschen, sofern sie zusätzlichen Unterricht nehmen. Dieser Befähigungsnachweis kann neben dem Führerschein die zweite verpflichtende Voraussetzung für Berufskraftfahrer sein, um für in der Union ansässige Transportunternehmen Verkehrsleistungen erbringen zu dürfen.
Diese Bedingungen sollten für alle einschlägigen Führerscheinklassen ausführlich und klar definiert sein.

Abänderung 310

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 27 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(27a) Als nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte gilt eine große Vielfalt von Maschinen, die in der Regel auf vielfältige Weise nicht auf der Straße eingesetzt werden. Dazu gehören z. B. Bau- und Forstmaschinen (Bagger, Radlader, Bulldozer usw.) und landwirtschaftliche Maschinen (Pflück- und Erntemaschinen, Grubber usw.). Für diese Maschinen gilt die bestehende Richtlinie nicht. Sie unterliegen jedoch einem Flickenteppich nationaler Vorschriften über die erforderlichen Führerscheine und besonderen

Ausbildungsanforderungen, da sie für den Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind. Die Mitgliedstaaten sollten zusammenarbeiten, um den Einsatz von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen in der gesamten Union zu erleichtern, insbesondere in länderübergreifenden Zusammenhängen, bei Saisonarbeit oder bei der Arbeit entsandter Arbeitnehmer. Die Kommission sollte eine Plattform für die Zusammenarbeit einrichten und dazu die nationalen Behörden und die einschlägigen Interessenträger einladen, um Wissen und Informationen über bewährte Verfahren für Fahrzeugführer von Spezialfahrzeugen wie mobilen Maschinen und Geräten in allen Mitgliedstaaten zu bündeln, zu verarbeiten und zu verbreiten. Die Erörterungen der Plattform für die Zusammenarbeit sollten als Grundlage für den Bericht der Kommission darüber dienen, wie sich die Anwendung nationaler Vorschriften auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte auswirkt und was daraus für den Binnenmarkt und die Straßenverkehrssicherheit folgt. Diesem Bericht könnte erforderlichenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag an das Europäische Parlament und den Rat beigefügt werden, um den Einsatz nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte in der gesamten Union zu erleichtern.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

(28) Zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sollte für **bestimmte** Führerscheinklassen eine unionsweite Regelung für begleitetes Fahren eingeführt werden. Nach den Vorschriften einer solchen Regelung sollten die Bewerber die Möglichkeit haben, Führerscheine in den betreffenden Klassen zu erwerben, bevor das erforderliche Mindestalter erreicht ist. Diese Führerscheine sollten jedoch nur in Begleitung eines erfahrenen Fahrzeugführers verwendet werden dürfen. In solchen Fällen sollte es den Mitgliedstaaten aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit gestattet sein, in ihrem Hoheitsgebiet strengere Bedingungen und Vorschriften für die von ihnen ausgestellten Führerscheine festzulegen.

Geänderter Text

(28) Zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sollte für **die** Führerscheinklassen **B, C und C1** eine unionsweite Regelung für begleitetes Fahren eingeführt werden. Nach den Vorschriften einer solchen Regelung sollten die Bewerber die Möglichkeit haben, Führerscheine in den betreffenden Klassen zu erwerben, bevor das erforderliche Mindestalter erreicht ist. Diese Führerscheine sollten jedoch nur in Begleitung eines erfahrenen Fahrzeugführers verwendet werden dürfen. In solchen Fällen sollte es den Mitgliedstaaten aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit gestattet sein, in ihrem Hoheitsgebiet strengere Bedingungen und Vorschriften für die von ihnen ausgestellten Führerscheine festzulegen.

Abänderung 28

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 29**

Vorschlag der Kommission

(29) Die Regelung für das begleitete Fahren sollte unbeschadet ihres Gesamtziels, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, den Beruf des Lastkraftwagenfahrers für die jüngere Generation zugänglicher und attraktiver machen, um ihre beruflichen Möglichkeiten zu erweitern und einen Beitrag zur Bekämpfung des Mangels an Lastkraftwagenfahrern in der Union zu leisten. Sie sollte sich auf Führerscheine

Geänderter Text

(29) Die Regelung für das begleitete Fahren sollte unbeschadet ihres Gesamtziels, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, den Beruf des Lastkraftwagenfahrers für die jüngere Generation zugänglicher und attraktiver machen, um ihre beruflichen Möglichkeiten zu erweitern und einen Beitrag zur Bekämpfung des Mangels an Lastkraftwagenfahrern in der Union zu leisten. Sie sollte sich auf Führerscheine

der **Klasse C** und die dafür erforderlichen Führerscheine der Klasse B erstrecken.

der **Klassen C und C1** und die dafür erforderlichen Führerscheine der Klasse B erstrecken.

Abänderung 29

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 29 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29a) Die Partnerschaft zwischen Berufsschulen einerseits und Transport- und Logistikunternehmen andererseits sollte durch Anreize, unter anderem durch spezielle Hilfen aus dem EU-Haushalt und gemäß der Richtlinie 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} zweckgebundene Einnahmen, gestärkt werden, um dem Mangel an Berufskraftfahrern in der Union entgegenzuwirken. Diese Partnerschaft sollte angehenden Berufskraftfahrern die Möglichkeit bieten, sich näher mit den Vorteilen und Herausforderungen des Berufsstands zu beschäftigen, ihre Kenntnisse im Betriebswesen und ihre organisatorischen Fähigkeiten zu verbessern sowie Erfahrungen zu sammeln, und zwar unter Verwendung fortschrittlicher Technologien und Methoden. Diese Hilfen können unter anderem die Form einer EU-Kofinanzierung für den Erwerb bestimmter Qualifikationen wie des Befähigungsnachweises oder für die Absolvierung spezieller Schulungen für angehende Fahrer annehmen.

^{1a} ABI. L 68 vom 13.3.2015, S. 9. ELI:
<http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>

Abänderung 30

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

(30) Es sollte sichergestellt werden, dass Fahrzeugführer, die ihren Führerschein in einer bestimmten Klasse seit Kurzem erworben haben, die Straßenverkehrssicherheit nicht aufgrund ihrer Unerfahrenheit gefährden. Für diese Fahranfänger sollte eine Probezeit von zwei Jahren festgelegt werden, während **deren sie** unionsweit strengerer Vorschriften und Sanktionen unterworfen werden **sollten**, sofern sie aufgrund von Alkoholeinfluss gegen diese Vorschriften verstoßen. Die Sanktionen für ein solches Verhalten sollten wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein, und ihre Schwere sollte so weit wie möglich den mittel- und langfristigen Zielen der Union, nämlich die Zahl der Toten und Schwerverletzten zu halbieren und auf nahezu Null zu bringen, Rechnung tragen. Was sonstige Beschränkungen für Fahranfänger betrifft, so sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, zusätzliche Vorschriften in ihrem Hoheitsgebiet anzuwenden.

Geänderter Text

(30) Es sollte sichergestellt werden, dass Fahrzeugführer, die ihren Führerschein in einer bestimmten Klasse seit Kurzem erworben haben, die Straßenverkehrssicherheit nicht aufgrund ihrer Unerfahrenheit gefährden. Für diese Fahranfänger sollte eine Probezeit von **mindestens** zwei Jahren festgelegt werden. **Sollte ein Fahranfänger bereits einen gültigen Führerschein für eine andere Klasse besitzen, so sollte die Probezeit lediglich den Zeitraum der potenziell verbleibenden Probezeit des vorhandenen Führerscheins umfassen, mindestens jedoch sechs Monate.** Während **dieser Probezeit sollten Fahrer** unionsweit strengeren Vorschriften und Sanktionen unterworfen werden, sofern sie **beispielsweise** aufgrund von **Alkohol- oder Drogeneinfluss, Geschwindigkeitsübertretungen, der Nutzung nicht zugelassener Fahrzeuge, fehlender Sicherheitsausrüstung oder Fahren ohne gültigen Führerschein** gegen diese Vorschriften verstoßen. **Strafverfolgungsbehörden müssen gegebenenfalls einen technischen Null-Toleranz-Schwellenwert für effektive Messungen festlegen, der nicht höher als 0,2 g/ml sein sollte, um die unbeabsichtigte Aufnahme von Alkohol zu berücksichtigen.** Die Sanktionen für ein solches Verhalten sollten wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein, und ihre Schwere sollte so weit wie möglich den

mittel- und langfristigen Zielen der Union, nämlich die Zahl der Toten und Schwerverletzten zu halbieren und auf nahezu Null zu bringen, Rechnung tragen. Was sonstige Beschränkungen für Fahreranfänger betrifft, so sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, zusätzliche Vorschriften in ihrem Hoheitsgebiet anzuwenden.

Abänderung 31

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

(31) Es sollten Mindestanforderungen für den Zugang zum Beruf des Fahrprüfers sowie Anforderungen an die Ausbildung von Fahrprüfern festgelegt werden, damit die Fahrprüfer über bessere Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und zugleich sichergestellt wird, dass Führerscheinbewerber objektiver beurteilt und die Fahrprüfungen einheitlicher gestaltet werden. Der Kommission sollte ferner die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Mindestanforderungen erforderlichenfalls an technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen in diesem Bereich anzupassen.

Geänderter Text

(31) Es sollten Mindestanforderungen für den Zugang zum Beruf des Fahrprüfers sowie Anforderungen an die Ausbildung von Fahrprüfern festgelegt werden, *unter anderem in Form von Kursen zum Thema Gefahrenerkennung*, damit die Fahrprüfer über bessere Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und zugleich sichergestellt wird, dass Führerscheinbewerber objektiver beurteilt und die Fahrprüfungen einheitlicher gestaltet werden. Der Kommission sollte ferner die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Mindestanforderungen erforderlichenfalls an technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen in diesem Bereich, *einschließlich neuer fortschrittlicher Fahrerassistenzsysteme*, anzupassen.

Abänderung 32

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 32

Vorschlag der Kommission

(32) Der Begriff des gewöhnlichen Wohnsitzes sollte so definiert werden, dass Probleme gelöst werden können, die sich ergeben, wenn es nicht möglich ist, den gewöhnlichen Wohnsitz auf der Grundlage beruflicher oder familiärer Bindungen festzustellen. Ferner müssen die Bewerber die Möglichkeit haben, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in dem Mitgliedstaat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen, wenn der Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, nicht die Möglichkeit bietet, diese Prüfungen in der Amtssprache des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen. Für Diplomaten und ihre Familien **sollten** besondere Regeln festgelegt werden, wenn sie aufgrund ihres Auftrags für einen längeren Zeitraum im Ausland leben müssen.

Geänderter Text

(32) Der Begriff des gewöhnlichen Wohnsitzes sollte so definiert werden, dass Probleme gelöst werden können, die sich ergeben, wenn es nicht möglich ist, den gewöhnlichen Wohnsitz auf der Grundlage beruflicher oder familiärer Bindungen festzustellen. Ferner müssen die Bewerber die Möglichkeit haben, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in dem Mitgliedstaat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen, wenn der Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, nicht die Möglichkeit bietet, diese Prüfungen in der Amtssprache des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen. Für Diplomaten und ihre Familien **können** besondere Regeln festgelegt werden, wenn sie aufgrund ihres Auftrags für einen längeren Zeitraum im Ausland leben müssen, **sofern damit keine zusätzlichen Risiken für die Straßenverkehrssicherheit verbunden sind.**

Abänderungen 247 und 311

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 35 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(35a) Bei den Vorbereitungen für die Überarbeitung dieser Richtlinie sollte die Kommission in vollem Umfang berücksichtigen, dass die Mitgliedstaaten bei der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit vor unterschiedlichen geografischen und gesellschaftlichen Herausforderungen

stehen. Während einige Mitgliedstaaten die Straßenverkehrsvorschriften mit sogenannten Strafpunktesystemen erfolgreich durchzusetzen versuchen, setzen andere Mitgliedstaaten auf andere Methoden, etwa auf die sofortige Verhängung strengerer Sanktionen oder verstärkte Anstrengungen bei gezielten Durchsetzungs- und Präventionskampagnen. Dariüber hinaus sollte auch die Tatsache berücksichtigt werden, dass sich die Strafpunktesysteme auch in den Mitgliedstaaten, in denen sie Anwendung finden, erheblich voneinander unterscheiden können. Daher sollten andere Maßnahmen, mit denen die Straßenverkehrssicherheit erhöht werden kann, mit den entsprechenden Mitteln ausgestattet werden und die entsprechende Aufmerksamkeit erhalten, während es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben sollte, die unterschiedlichen Herausforderungen, mit denen sie konfrontiert sind, auf die Weise anzugehen, die sie für am wirksamsten halten.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 35 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(35b) Ebenso sollten die Mitgliedstaaten Daten über ihre bewährten Verfahren im Hinblick auf Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und Kurse zum Thema Risikobewusstsein,

insbesondere für Fahranfänger und im Zusammenhang mit dem lebenslangen Lernen, auf die Anwendung von Hilfsmaßnahmen nach Altersgruppe in Form von Feedback-Interventionen mit Teilnahmebestätigungen und Empfehlungen eines Fahrlehrers, Verkehrspychologen oder Fahrprüfers sowie auf Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit von gefährdeten Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stellen.

Abänderung 35

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 37

Vorschlag der Kommission

(37) Vor dem Hintergrund der schrittweisen Digitalisierung und Automatisierung, immer strengerer Anforderungen an die Emissionsminderung im Straßenverkehr und des steten technischen Fortschritts bei Kraftfahrzeugen ist es notwendig, alle Fahrzeugführer im Hinblick auf das Wissen über die Straßenverkehrssicherheit und die Nachhaltigkeit auf dem neuesten Stand zu halten. ***Die Förderung des lebenslangen Lernens*** kann entscheidend dazu beitragen, die Fähigkeiten erfahrener Fahrzeugführer in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit, neue Technologien, umweltbewusste Fahrweise, die die Kraftstoffeffizienz verbessert und die Emissionen verringert, und Geschwindigkeitskontrolle auf dem neuesten Stand zu halten.

Geänderter Text

(37) Vor dem Hintergrund der schrittweisen Digitalisierung und Automatisierung, immer strengerer Anforderungen an die Emissionsminderung im Straßenverkehr und des steten technischen Fortschritts bei Kraftfahrzeugen ist es notwendig, alle Fahrzeugführer im Hinblick auf das Wissen über ***neue Technologien***, die Straßenverkehrssicherheit und die Nachhaltigkeit auf dem neuesten Stand zu halten. ***Die Mitgliedstaaten sollten Anstrengungen unternehmen, um das lebenslange Lernen von Fahrern zu fördern und Kurse für sicheres Fahren mit Anreizen zu unterstützen, darunter Feedback-Interventionen mit Teilnahmebestätigungen und Empfehlungen eines Fahrlehrers, Verkehrspychologen oder Fahrprüfers, was zu einer inklusiveren Mobilität beitragen kann.*** Dies kann entscheidend dazu beitragen, die Fähigkeiten erfahrener

Fahrzeugführer in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit, neue Technologien, umweltbewusste Fahrweise, die die Kraftstoffeffizienz verbessert und die Emissionen verringert, und Geschwindigkeitskontrolle auf dem neuesten Stand zu halten.

Abänderung 36

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) bestimmte Aspekte, die Fahranfänger betreffen.

Geänderter Text

d) bestimmte Aspekte, die **unter anderem** Fahranfänger betreffen.

Abänderung 312

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) *Diese Richtlinie gilt nicht für Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Ketten mit wenigstens zwei Achsen, deren Aufgabe im Wesentlichen in der Zugeistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter, in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben verwendeter Geräte, Maschinen oder Anhänger ausgelegt sind und deren Einsatz zur Personen- oder Güterbeförderung oder zum Ziehen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr nur*

Geänderter Text

(2) *Unbeschadet der Artikel 12a und 20 der vorliegenden Richtlinie und des Rechts der Mitgliedstaaten, den von ihnen gemäß Anhang I ausgestellten Führerscheinen eigene Klassen hinzuzufügen, gilt diese Richtlinie nicht für selbstfahrende bewegliche Maschinen, die unter die Richtlinie 2006/42/EG fallen und für die Verrichtung von Arbeiten entworfen oder gebaut wurden, beispielsweise nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, wie [in der Verordnung über die Genehmigung und die Marktüberwachung von nicht für den*

einen Nebenzweck erfüllt.

Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten auf öffentlichen Straßen zur Änderung der Verordnung 2023/0090(COD) definiert].

Abänderung 38

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

1. „Führerschein“ ein **elektronisches** oder **physisches Dokument**, mit dem die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen bescheinigt wird und in dem die Bedingungen angegeben sind, unter denen der Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist;

Geänderter Text

1. „Führerschein“ ein **Dokument, ob in physischer oder digitaler Form oder beides**, mit dem die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen bescheinigt wird und in dem die Bedingungen angegeben sind, unter denen der Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist;

Abänderung 39

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

11a. „Krankenwagen“ gemäß „Kriterien für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen“, „Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung“ in Anhang I Teil A Nummer 5.3 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} ein Fahrzeug der Klasse M, das für die Beförderung Kranker oder Verletzter bestimmt und zu diesem

Zweck mit besonderer Ausrüstung ausgestattet ist;

^{1a} Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

Abänderung 40

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

11b. „Wohnmobil“ gemäß „Kriterien für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen“, „Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung“ in Anhang I Teil A Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858 ein Fahrzeug der Klasse M mit einem Wohnbereich, der Sitzgelegenheiten und einen Tisch, getrennte oder durch Umstellung von Sitzen geschaffene Schlafgelegenheiten, Kochgelegenheiten und Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen umfasst, die alle im Wohnbereich fest anzubringen sind;

Abänderung 41

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

11c. „Fahrzeug mit alternativem Antrieb“^{1a} ein Kraftfahrzeug, das ganz oder teilweise mit einem alternativen Energieträger angetrieben wird und gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 genehmigt wurde;

Abänderung 42

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

11d. „alternative Energieträger“ einen Kraftstoff oder eine Kraftquelle, der/die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann; dazu zählt Folgendes:

- a) Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen,**
- b) Wasserstoff,**
- c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),**
- d) Flüssiggas (LPG),**
- e) mechanische Energie aus bordeigenen Speichern/bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme;**

f) jeder andere „CO₂-neutrale Kraftstoff“, also alle Kraftstoffe im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass die Emissionen des Kraftstoffs bei der Nutzung (eu) netto null betragen, was beispielsweise bedeutet, dass das CO₂-Äquivalent des in der chemischen Zusammensetzung des verwendeten Kraftstoffs (eu) enthaltenen Kohlenstoffs biogenen Ursprungs ist und/oder abgeschieden wurde, sodass es nicht als CO₂ in die Atmosphäre gelangt ist, oder dass es aus der Umgebungsluft abgeschieden wurde, darunter Folgendes:

- i) erneuerbare und/oder synthetische Kraftstoffe wie Biokraftstoff, Biogas, Kraftstoff aus Biomasse, erneuerbare flüssige oder gasförmige Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) oder wiederverwendete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe (RCF);
- ii) andere nicht in der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführte Kraftstoffe können unter den Begriff „CO₂-neutraler Kraftstoff“ fallen, sofern diese Bedingungen und die Nachhaltigkeitskriterien dieser Richtlinie und der mit ihr verknüpften delegierten Rechtsakte eingehalten werden; und
- iii) ein Gemisch aus zwei oder mehr CO₂-neutralen Kraftstoffen gilt als CO₂-neutraler Kraftstoff;

Abänderung 44

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Bis zum [Datum der Annahme]

Geänderter Text

(4) Bis zum [Datum der Annahme]

+ 4 Jahre] stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass grundsätzlich ***nur noch digitale Führerscheine*** ausgestellt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt können die Mitgliedstaaten beschließen, digitale Führerscheine auszustellen.

+ 4 Jahre] stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass ***allen Bewerbern*** grundsätzlich ***sowohl ein digitaler als auch ein physischer Führerschein*** ausgestellt wird. Bis zu diesem Zeitpunkt können die Mitgliedstaaten beschließen, digitale Führerscheine auszustellen.

Abänderung 45

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Abweichend von Absatz 4 sehen die Mitgliedstaaten vor, dass auf Antrag ***des Bewerbers ein physischer Führerschein anstelle eines digitalen Führerscheins oder zusammen mit diesem ausgestellt werden kann.***

Geänderter Text

(5) Abweichend von Absatz 4 sehen die Mitgliedstaaten vor, dass ***Bewerber das Recht erhalten, auf Antrag auf den physischen oder den digitalen Führerschein zu verzichten. Die Mitgliedstaaten müssen solche Anträge durch Bewerber unterstützen und dürfen diese in keiner Weise beeinflussen.***

Abänderung 46

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) In Abweichung von Absatz 5 müssen Mitgliedstaaten Bewerbern, die auf eines der in Absatz 4 erwähnten Führerscheinformate verzichtet haben, das Recht einräumen, die Ausstellung oder erneute Ausstellung dieses Formats anzufordern. Jede Ausstellung oder

erneute Ausstellung eines Formats, auf das zuvor verzichtet wurde, hat unverzüglich und spätestens zwei Wochen nach Beantragung durch den Bewerber zu erfolgen.

Abänderung 47

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle Führerscheine, die ausgestellt werden oder in Umlauf sind, bis zum 19. Januar **2030** alle Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

Geänderter Text

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle Führerscheine, die ausgestellt werden oder in Umlauf sind, bis zum 19. Januar **2033** alle Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

Abänderung 48

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 4 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten können beschließen, ein Speichermedium (Mikrochip) als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen. Beschließt ein Mitgliedstaat, einen Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen, so kann er ebenfalls beschließen, über die Daten in Anhang I Teil D hinaus weitere Daten auf dem Mikrochip zu speichern, sofern die nationalen Rechtsvorschriften für den Führerschein dies vorsehen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können beschließen, ein Speichermedium (Mikrochip) als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen. Beschließt ein Mitgliedstaat, einen Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen, so kann er ebenfalls beschließen, über die Daten in Anhang I Teil D hinaus weitere Daten auf dem Mikrochip zu speichern, sofern die nationalen Rechtsvorschriften für den Führerschein dies vorsehen. **Der Aufbewahrungszeitraum für die auf dem**

***Mikrochip gespeicherten
personenbezogenen Daten sollte sich
nach Möglichkeit nach der
Gültigkeitsdauer des Führerscheins
richten.***

Abänderung 49

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Diesen Anwendungen müssen die im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶² ausgestellten EUid-Brieftaschen (European Digital Identity Wallets) zugrunde liegen.

Geänderter Text

Diesen Anwendungen müssen die im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶² ausgestellten EUid-Brieftaschen (European Digital Identity Wallets) zugrunde liegen ***und es muss für ein angemessenes Sicherheitsniveau für diese Anwendungen Sorge getragen werden.***

⁶² Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

⁶² Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

Abänderung 50

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die elektronischen Anwendungen nicht mehr als die in Anhang I Teil D genannten Daten enthalten ***oder bei Verwendung eines Zeigers nicht mehr als diese Daten bereitstellen.***

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die elektronischen Anwendungen nicht mehr als die in Anhang I Teil D genannten Daten enthalten.

Abänderung 51

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die personenbezogenen Daten, die für die Überprüfung der Fahrerlaubnisse des Inhabers des digitalen Führerscheins erforderlich sind, nicht von der Prüfstelle aufbewahrt werden und die den Führerschein ausstellende Behörde die im Wege der Benachrichtigung erhaltenen Informationen nur für die Zwecke der Beantwortung des Prüfersuchens bearbeitet.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die personenbezogenen Daten, die für die Überprüfung der Fahrerlaubnisse des Inhabers des digitalen Führerscheins erforderlich sind, nicht von der Prüfstelle aufbewahrt werden und die den Führerschein ausstellende Behörde die im Wege der Benachrichtigung erhaltenen Informationen nur für die Zwecke der Beantwortung des Prüfersuchens bearbeitet. ***Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt im Einklang mit den Verordnungen (EU) 2016/679 und (EU) 2018/1725 und gegebenenfalls der Richtlinie 2002/58/EG, wobei die Grundsätze der „Datenminimierung“, der „Zweckbindung“ und des „Datenschutzes durch Technikgestaltung und durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen“, insbesondere in Bezug auf technische Maßnahmen, umgesetzt werden.***

Abänderung 52

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Liste der einschlägigen nationalen Systeme mit, die zur Ausgabe von Daten **und Zeigern** für digitale Führerscheine zugelassen sind. Die Kommission macht die Liste der einschlägigen nationalen Systeme in elektronisch signierter oder besiegelter und für die automatisierte Verarbeitung geeigneter Form über einen sicheren Kanal öffentlich zugänglich.

Geänderter Text

(5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Liste der einschlägigen nationalen Systeme mit, die zur Ausgabe von Daten für digitale Führerscheine zugelassen sind. Die Kommission macht die Liste der einschlägigen nationalen Systeme in elektronisch signierter oder besiegelter und für die automatisierte Verarbeitung geeigneter Form über einen sicheren Kanal öffentlich zugänglich.

Abänderung 53

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 5 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

(7) Bis zum [Datum der Annahme + 18 Monate] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um detaillierte Bestimmungen für die Interoperabilität, Sicherheit und Erprobung von digitalen Führerscheinen festzulegen, auch für die Merkmale der Überprüfung und die Schnittstelle mit den nationalen Systemen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

(7) Bis zum [Datum der Annahme + 18 Monate] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um detaillierte Bestimmungen für die Interoperabilität, Sicherheit und Erprobung von digitalen Führerscheinen festzulegen, auch für die Merkmale der Überprüfung und die Schnittstelle mit den nationalen Systemen, **wobei die notwendigen Vorschriften berücksichtigt werden müssen, die die Anerkennung dieser Führerscheine durch die regelsetzenden Behörden in Drittländern sicherstellen**. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten

Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 54

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Die Kommission unterstützt diesbezüglich die Mitgliedstaaten, die gemeinsam an der weltweiten Nutzung und Anerkennung des europäischen Führerscheins arbeiten sollen, durch eine entsprechende Änderung der Übereinkommen über den Straßenverkehr hin, d. h. des Genfer Abkommens vom 19. September 1949, des Internationalen Abkommens vom 24. April 1926 und des Wiener Abkommens vom 8. November 1968.

Abänderung 55

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe a – Absatz 2 – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

- zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h (mit Ausnahme solcher Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h);

Geänderter Text

- zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h **und einer maximalen Nennleistung von bis zu 4 kW** (mit Ausnahme solcher Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h);

Abänderung 56

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer i – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

- Krafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm³, einer Leistung von bis zu 11 kW und einem Leistungsgewicht von bis zu 0,1 kW/kg;

Geänderter Text

- Krafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm³, einer **maximalen Nennleistung** von bis zu 11 kW und einem Leistungsgewicht von bis zu 0,1 kW/kg;

Abänderung 57

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer i – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

- dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von bis zu 15 kW;

Geänderter Text

- dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer **maximalen Nennleistung** von bis zu 15 kW;

Abänderung 58

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer ii – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

- Krafträder mit einer Leistung von bis zu 35 kW und einem Leistungsgewicht von bis zu 0,2 kW/kg, die nicht von einem Fahrzeug mit einer Leistung von mehr als 70 kW abgeleitet sind;

Geänderter Text

- Krafträder mit einer **maximalen Nennleistung** von bis zu 35 kW und einem Leistungsgewicht von bis zu 0,2 kW/kg, die nicht von einem Fahrzeug mit einer Leistung von mehr als 70 kW abgeleitet sind;

Abänderung 59

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer iii – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

- dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 15 kW;

Geänderter Text

- dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer **maximalen Nennleistung** von mehr als 15 kW;

Unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betroffenen Fahrzeuge dürfen Kraftfahrzeuge aus den in Buchstabe a und b genannten Klassen einen Anhänger mit einem amtlich zulässigen Gesamtgewicht von höchstens der Hälfte des Gewichts der Leermasse des Zugfahrzeugs mitführen;

Abänderung 60

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer iii – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

- Kraftwagen, die zur Beförderung von **nicht** mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind und deren Länge bis zu 8 m beträgt.

Geänderter Text

- Kraftwagen, die zur Beförderung von mehr als **8 und bis** 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind und deren Länge bis zu 8 m beträgt.

Abänderung 69

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 6 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Mit vorheriger Zustimmung der Kommission, die die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme auf die Straßenverkehrssicherheit bewertet, können die Mitgliedstaaten bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen, einschließlich Sonderfahrzeugen für Menschen mit Behinderungen, von der Anwendung dieses Artikels ausnehmen.

Geänderter Text

Mit vorheriger Zustimmung der Kommission, die die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme auf die Straßenverkehrssicherheit bewertet, können die Mitgliedstaaten bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen, einschließlich Sonderfahrzeugen für Menschen mit Behinderungen **oder Fahrzeuge für den Einsatz im Bauwesen, die unter anderem als nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte gelten**, von der Anwendung dieses Artikels ausnehmen.

Abänderung 70

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) für die Klassen AM, A1 **und** B1
16 Jahre;

Geänderter Text

a) für die Klassen AM, A1, B1 **und T**
16 Jahre;

Abänderung 71

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

da) unbeschadet der in Artikel 6

*Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561
dargelegten Umstände für die Klassen C,
CE, D1 und D1E für Berufsfahrer, die den
Führerschein national und international
nutzen, 18 Jahre, sofern sie über einen
Befähigungsnachweis verfügen;*

Abänderung 72

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*ea) unbeschadet der in Artikel 6
Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561
dargelegten Umstände für die Klassen D
und DE für Berufsfahrer, die den
Führerschein national und international
nutzen, 21 Jahre, sofern sie über einen
Befähigungsnachweis verfügen.*

Abänderung 73

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) für die Klasse B1 bis auf 18 Jahre
anheben;

b) für die Klasse B1 bis auf 18 Jahre
anheben;

*Mitgliedstaaten dürfen Kandidaten über
21 Jahren keinen Führerschein für die
Klasse B1 für die in Artikel 9 Absatz 4,
Unterabsatz 1, Buchstabe c genannten
Fahrzeuge und unter den im Absatz
genannten Bedingungen ausstellen.*

Abänderung 74

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Kraftfahrzeuge, die von der Feuerwehr und zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung eingesetzt werden;

Geänderter Text

a) Kraftfahrzeuge, die von der Feuerwehr, **vom Zivilschutz** und zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung eingesetzt werden;

Abänderung 75

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet Führerscheine anerkennen, die in anderen Mitgliedstaaten Personen ausgestellt wurden, deren Alter unter dem in diesem Absatz genannten Mindestalter liegt.

Abänderung 76

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Nach **den Absätzen 2 und 3** ausgestellte

Geänderter Text

Nach **Absatz 2** ausgestellte Führerscheine

Führerscheine sind nur im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats gültig, bis der Inhaber des Führerscheins das in Absatz 1 genannte Mindestalter erreicht hat.

sind nur im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats gültig, bis der Inhaber des Führerscheins das in Absatz 1 genannte Mindestalter erreicht hat.

Abänderung 77

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Abweichend von Absatz 1 Buchstaben d und e gilt für Bewerber, die den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzen, folgendes Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins:

- a) ***für die Klassen C und CE das Mindestalter gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie (EU) 2022/2561;***
- b) ***für die Klassen D1 und D1E das Mindestalter gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie (EU) 2022/2561;***
- c) ***für die Klassen D und DE das Mindestalter gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i Unterabsatz 1, Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii Unterabsatz 1 und Artikel 5 Absatz 3 Buchstaben b der genannten Richtlinie.***

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 78

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 1**

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten versehen Führerscheine, die einer Person unter einer oder mehreren Bedingungen, unter der oder denen sie zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist, ausgestellt werden, mit einem Vermerk. Zu diesem Zweck verwenden die Mitgliedstaaten die entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E. Für Bedingungen, die in Anhang I Teil E nicht erfasst sind, können auch nationale Codes verwendet werden.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten versehen Führerscheine, die einer Person unter einer oder mehreren Bedingungen, unter der oder denen sie zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist, ausgestellt werden, mit einem Vermerk. Zu diesem Zweck verwenden die Mitgliedstaaten die entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E. Für Bedingungen, die in Anhang I Teil E nicht erfasst sind, können auch nationale Codes verwendet werden, ***und in diesem Fall haben sie dies unverzüglich vor Ablauf der Umsetzungsfrist dieser Richtlinie und im Falle von [späteren] neuen Ergänzungen oder Modifikationen der vorhandenen Codes der Kommission zu melden, zusammen mit Details zu den Codes und den Fällen, in denen diese verwendet werden.***

Abänderung 80

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*ca) für die Klasse CE und DE
ausgestellte Führerscheine gelten auch
für die Klasse C bzw. D;*

Abänderung 81

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*da) für die Klasse C1E und D1E
ausgestellte Führerscheine gelten auch
für die Klasse C1 bzw. D1;*

Abänderung 82

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

h) für die Klasse B ausgestellte
Führerscheine gelten zwei Jahre nach ihrer
erstmaligen Ausstellung für Fahrzeuge mit
alternativem Antrieb gemäß Artikel 2 **der**
Richtlinie **96/53/EG des Rates**⁶³ mit einer
zulässigen Gesamtmasse von mehr als
3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg,

h) für die Klasse B ausgestellte
Führerscheine gelten zwei Jahre nach ihrer
erstmaligen Ausstellung für Fahrzeuge mit
alternativem Antrieb gemäß Artikel 2
Absatz 11c dieser Richtlinie **für die**
Klassen M und N, wie in Verordnung EU
2018/858 festgelegt, die für die Nutzung

ohne Anhänger.

auf öffentlichen Straßen bestimmt sind, einschließlich derer, die in einer oder in mehreren Stufen konzipiert und gefertigt wurden, und zwar mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg, ohne Anhänger, sowie für die Personenbeförderung mit einer Sitzplatzkapazität von höchstens acht Sitzen außer dem Fahrzeugführer. Hinter diesen Kraftwagen darf ein Anhänger bzw. Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse des Gespanns von höchstens 5 000 kg mitgeführt werden;

⁶³ 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 (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

⁶³ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1)..

Abänderung 83

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ha) für die Klasse B ausgestellte Führerscheine gelten zwei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung für Krankenwagen im Sinne von Artikel 2 [Absatz 11a] und für andere Sonderfahrzeuge sowie Wohnmobile im Sinne von Artikel 2 [Absatz 11b] dieser

*Richtlinie, sofern diese Fahrzeuge
4 250 kg nicht überschreiten;*

*In den periodischen Berichten an das
Europäische Parlament und den Rat
gemäß Artikel 20 dieser Richtlinie
überprüft die Kommission die
Auswirkungen von technologischen
Fortschritten im Bereich der
Notfallmedizinausstattung und/oder der
Nutzung von alternativen Kraftstoffen auf
die Gesamtmasse von Krankenwagen. Der
Kommission wird die Befugnis
übertragen, gemäß Artikel 21 delegierte
Rechtsakte zur Änderung dieser
Richtlinie zu erlassen, um das zulässige
Höchstgewicht von Krankenwagen
basierend auf den abschließenden
Erklärungen dieser periodischen Berichte
zu aktualisieren.*

*Der Kommission wird die Befugnis
übertragen, gemäß Artikel 21 delegierte
Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie
zu erlassen, um das zulässige
Höchstgewicht der in Unterabsatz 1
dieses Buchstaben genannten Fahrzeuge
zu aktualisieren und den Auswirkungen
der technologischen Neuerungen und der
Entwicklung alternativer Energieträger
für Krankenwagen Rechnung zu tragen;*

Abänderung 84

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe h b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

hb) für die Klasse BE ausgestellte Führerscheine gelten zwei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 2 Absatz 11c dieser Richtlinie für die Klassen M und N, wie in Verordnung EU 2018/858 festgelegt, die für die Nutzung auf öffentlichen Straßen bestimmt sind, einschließlich derer, die in einer oder in mehreren Stufen konzipiert und gefertigt wurden, und zwar mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg, ohne Anhänger. Hinter diesen Kraftwagen darf ein Anhänger bzw. Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse des Anhängers oder Sattelanhängers von höchstens 3 500 kg mitgeführt werden;

Abänderung 85

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe h c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

hc) für die Klasse C1 ausgestellte Führerscheine gelten drei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 2 [Absatz 11c] dieser Richtlinie mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7 500 kg, jedoch nicht mehr als 8 250 kg, ohne Anhänger, die in einer oder in mehreren Stufen für die Beförderung von höchstens acht Personen zusätzlich zum

Fahrzeugführer konzipiert und gefertigt sein können. Hinter diesen Kraftwagen darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden;

Abänderung 86

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe h d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

hd) für die Klasse C1E ausgestellte Führerscheine gelten drei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe h c sowie deren Anhänger bzw. Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12 750 kg nicht überschreitet;

Abänderung 88

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe h f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

hf) für die Klasse D1 ausgestellte Führerscheine gelten drei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung für Fahrzeuge, die zur Beförderung von nicht mehr als 22 Personen außer dem Fahrzeugführer

*ausgelegt und gebaut sind und deren
Länge bis zu 8 m beträgt.*

Abänderung 89

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*In ihrem zweiten der in Artikel 20 dieser
Richtlinie vorgesehenen
Durchführungsbericht an das Europäische
Parlament und den Rat beurteilt die
Kommission die Auswirkungen der
Entwicklung und Einführung von
Fahrzeugen mit alternativem Antrieb
und/oder die Anwendung der
[Buchstaben h bis hd dieses Artikels] auf
die Straßenverkehrssicherheit. Der
Kommission wird die Befugnis
übertragen, gemäß Artikel 21 delegierte
Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie
zu erlassen, um die Massenschwellwerte
von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb
zu aktualisieren.*

Abänderung 91

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(4a) Die Mitgliedstaaten sind berechtigt,
in ihrem Gebiet Inhabern eines*

Führerscheins der Klasse C das Führen von Fahrzeugen der Klasse D bzw. D1 zu gestatten, sofern im Fahrzeug keine anderen Personen befördert werden und der Fahrer die technische Überwachung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU durchführt oder Werkstattmechaniker ist, der eine Testfahrt durchführt, nachdem das Fahrzeug repariert wurde oder zu Wartungs- oder Prüfungszwecken, und zwar jeweils im Umkreis von 5 km um die Werkstatt. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle nach diesem Absatz erteilten Fahrerlaubnisse.

Abänderung 94

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 10 – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Vorschriften, um sicherzustellen, dass Personen mit Behinderungen, deren Prüfung in einem an ihre Behinderung angepassten Fahrzeug durchgeführt wird, von der Ausführung von Übungen befreit sind, die mit ihrer Behinderung unvereinbar sind.

Abänderung 95

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Einleitung**

Vorschlag der Kommission

Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine haben die folgende Gültigkeitsdauer:

Geänderter Text

Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine haben **mindestens** die folgende Gültigkeitsdauer:

Abänderungen 253, 315 und 335

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 5**

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten **können** die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in Einzelfällen bei allen Klassen beschränken, falls sie häufigere ärztliche **Kontrollen** oder sonstige besondere Maßnahmen für erforderlich halten, **einschließlich Beschränkungen** nach Verkehrsverstößen.

Geänderter Text

Unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips können die Mitgliedstaaten die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in Einzelfällen bei allen Klassen **unter Berücksichtigung der gesundheitlichen Tauglichkeit zum Führen eines Fahrzeugs und der Fahrtüchtigkeit** **gemäß Anhang III** beschränken, falls sie häufigere ärztliche **Untersuchungen** oder sonstige besondere Maßnahmen für erforderlich halten, **darunter auch** nach Verkehrsverstößen **verhängte Beschränkungen zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.**

Abänderung 97

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 6**

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten müssen die in

Geänderter Text

entfällt

**Unterabsatz 1 festgelegte
Gültigkeitsdauer von Führerscheinen,
deren Inhaber ihren Wohnsitz in ihrem
Hoheitsgebiet und das Alter von
70 Jahren erreicht haben, auf bis zu fünf
Jahre begrenzen, um häufigere ärztliche
Kontrollen oder sonstige besondere
Maßnahmen wie Auffrischungskurse
vorschreiben zu können. Eine derartige
Verringerung der Gültigkeitsdauer wird
nur bei der Erneuerung eines
Führerscheins angewendet.**

Abänderung 99

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 – Absatz 6 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

*Die Kommission erlässt bis zum [Datum
der Annahme + 18 Monate]
Durchführungsrechtsakte, in denen der
Inhalt der Selbsteinschätzung gemäß
Anhang III Nummer 3 festgelegt und alle
in diesem Anhang aufgeführten
medizinisch bedingten Gründe für
Fahrurfähigkeit abgedeckt werden. Diese
Durchführungsrechtsakte werden gemäß
dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten
Prüfverfahren erlassen.*

Geänderter Text

entfällt

Abänderungen 256 und 318

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 – Absatz 6 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*Unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips
können die Mitgliedstaaten die
Erneuerung von Führerscheinen der
Klassen AM, A, A1, A2, B, B1, BE und T*

*von einer Prüfung der
Mindestanforderungen an die
Tauglichkeit für das Führen dieser
Fahrzeuge gemäß Anhang III abhängig
machen.*

Abänderung 100

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 10 – Absatz 6 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(6a) Die Mitgliedstaaten erarbeiten
erkenntnisgestützte Leitlinien für
Allgemein- und Hausärzte zur besseren
Ermittlung von Personen, die beim Führen
eines Fahrzeugs eine Gefahr darstellen
können, und arbeiten mit den
Fahrerlaubnisbehörden zusammen.***

Abänderung 101

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 10 – Absatz 6 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(6b) Die Mitgliedstaaten entwickeln
nationale Sensibilisierungskampagnen,
mit deren Hilfe das Bewusstsein der
breiten Öffentlichkeit für die körperlichen
bzw. geistigen Signale geschärft werden
soll, die dazu führen können, dass eine
Person beim Führen eines Fahrzeugs eine
Gefahr darstellt.***

Abänderung 102

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 10 – Absatz 7 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen **physischen** Führerscheins sein. Eine Person kann jedoch **Inhaber mehrerer digitaler Führerscheine sein, sofern diese vom selben Mitgliedstaat ausgestellt wurden.**

Geänderter Text

Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen Führerscheins sein. Eine Person kann **einen digitalen Führerschein jedoch auf mehreren Geräten speichern.**

Abänderung 103

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 10 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Auf der Grundlage von Expertenempfehlungen entwickelt die Kommission eine Online-Fortbildung für Allgemeinärzte, in deren Rahmen die Kompetenz erworben werden kann, alle Aspekte der Fahrtauglichkeit eines Bewerbers zu bewerten.

Abänderung 104

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Der **umtauschende** Mitgliedstaat leitet den abgegebenen Führerschein an die zuständige Stelle des Mitgliedstaats,

Geänderter Text

(3) Der Mitgliedstaat, **der einen physischen Führerschein umtauscht**, leitet den abgegebenen Führerschein an die

der ihn ausgestellt hat, zurück und gibt die Gründe dafür an.

zuständige Stelle des Mitgliedstaats, der ihn ausgestellt hat, zurück und gibt die Gründe dafür an. ***Der umtauschende Mitgliedstaat unterrichtet die Behörden des Mitgliedstaates, der ihn ausgestellt hat, und gibt die Gründe für den Umtausch an. Der Mitgliedstaat, der den Führerschein ursprünglich ausgestellt hat, hat dafür Sorge zu tragen, dass der vorherige digitale Führerschein nicht mehr eingesehen werden kann. Für Kommunikationszwecke nutzen die Mitgliedstaaten das in Artikel 19 Absatz 1 genannte EU-Führerscheinnetz.***

Abänderung 105

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Vorläufiger Führerschein

(1) Während der Ersetzung, der Erneuerung oder des Umtauschs eines Führerscheins stellt der Mitgliedstaat, der den Ersatz, die Erneuerung oder den Umtausch vornimmt, einen vorläufigen Führerschein in Form einer Bescheinigung aus, selbst wenn es sich um denselben Mitgliedstaat handelt, der den vorherigen Führerschein ausgestellt hat. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, bis 31. Dezember 2025 gemäß Artikel 21 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Richtlinie durch eine standardisierte Form einer solchen Bescheinigung zu ergänzen. Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte berücksichtigt die Kommission das Risiko einer Fälschung dieser Formulare.

(2) Die von einem Mitgliedstaat nach diesem Artikel ausgestellte Bescheinigung gilt für einen Zeitraum von höchstens einem Monat. Die Bescheinigung muss von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden. Nimmt die Ersetzung, die Erneuerung oder der Umtausch des Führerscheins länger in Anspruch, können die Mitgliedstaaten diese Bescheinigung zweimal um jeweils nicht mehr als einen Monat verlängern. Die Bescheinigung verliert automatisch ihre Gültigkeit, sobald der Inhaber in Besitz eines physischen oder digitalen Führerscheins gemäß Artikel 3 ist.

Abänderung 106

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 6 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Zur Bestimmung eines solchen Drittlands kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten den Straßenverkehrsrahmen des Drittlands bewerten. Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zu dem in dem betreffenden Drittland geltenden Straßenverkehrsrahmen Stellung zu nehmen. Die Kommission nimmt die Bewertung vor, sobald sie die Stellungnahmen aller Mitgliedstaaten erhalten hat oder wenn die Frist für die Übermittlung der Stellungnahmen abgelaufen ist, je nachdem, welcher Zeitpunkt der **spätere** ist.

Geänderter Text

Zur Bestimmung eines solchen Drittlands kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten den Straßenverkehrsrahmen des Drittlands bewerten. Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zu dem in dem betreffenden Drittland geltenden Straßenverkehrsrahmen Stellung zu nehmen. Die Kommission nimmt die Bewertung vor, sobald sie die Stellungnahmen aller Mitgliedstaaten erhalten hat oder wenn die Frist für die Übermittlung der Stellungnahmen abgelaufen ist, je nachdem, welcher Zeitpunkt der **frühere** ist.

Abänderung 107

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 12 – Absatz 6 – Unterabsatz 3 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) das von dem Drittland angewandte System für den Umtausch von EU-Führerscheinen.

Abänderung 108

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 12 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Ein von einem Drittland gemäß Absatz 2 ausgestellter Befähigungsnachweis oder gleichwertiger Nachweis kann durch einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten neuen Befähigungsnachweis ersetzt werden, sofern der Inhaber in diesem Mitgliedstaat eine zusätzliche Schulung von bis zu 35 Stunden abschließt. Diese zusätzliche Schulung muss in der vom [Kandidaten] am besten beherrschten EU-Sprache absolviert werden. Erforderlichenfalls muss eine angemessene Sprachunterstützung im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Grundqualifikation und Weiterbildung

der Fahrer bestimmter Straßenfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr bereitgestellt werden, damit ein hohes Maß an Befähigung und Straßenverkehrssicherheit sichergestellt wird.

Um festzustellen, ob ein Drittland über Regeln verfügt, die vollständig oder teilweise mit den EU-Regeln vergleichbar sind und ein Maß an Straßenverkehrssicherheit garantieren, das vollständig oder teilweise mit dem in der Union vergleichbar ist, wird der Kommission die Befugnis übertragen, bis [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zur Änderung] delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 21 zu erlassen, die diese Richtlinie ergänzen, indem sie die Bedingungen für und die anzuwendenden Kriterien und Methoden darlegen, um die Vorschriften eines Drittlandes für die berufsbezogene Schulung von Fahrzeugführern oder für die Verfahren zur Ausstellung von Bescheinigungen oder zur Prüfung, oder beides, zu beurteilen.

Auf Grundlage dieser [delegierten Rechtsakte/Beurteilungsbedingungen, -kriterien und -methoden] und in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten in Einklang mit dem in Absatz 6 dargelegten Verfahren erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Absteckung ihrer Entscheidung, dass ein bestimmtes Drittland über Vorschriften für die berufsbezogene Schulung von Fahrzeugführern und/oder für die Verfahren zur Ausstellung von Bescheinigungen oder zur Prüfung verfügt, die vollständig oder teilweise mit den entsprechenden Vorschriften der Union vergleichbar sind und die ein Maß an Straßenverkehrssicherheit garantieren, das vollständig oder

teilweise mit dem in der Union vergleichbar ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

^{1a} Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (ABI. L 330 vom 23.12.2022, S. 46.).

Abänderung 109

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

(9) Die Kommission veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union und auf ihrer Website eine Liste der Drittländer, für die ein Durchführungsbeschluss nach Absatz 7 angenommen wurde, und veröffentlicht entsprechend auch alle gemäß Absatz 9 vorgenommenen einschlägigen Änderungen.

Geänderter Text

(9) Die Kommission veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union und auf ihrer Website eine Liste der Drittländer, für die ein Durchführungsbeschluss nach Absatz 7 **und 8a** angenommen wurde, und veröffentlicht entsprechend auch alle gemäß Absatz 8 vorgenommenen einschlägigen Änderungen.

Abänderung 320

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 12a

Plattform für die Zusammenarbeit

(1) Die Kommission richtet eine Plattform für die Zusammenarbeit ein, auf der Wissen und Informationen über bewährte Verfahren in Bezug auf folgende Sachverhalte gebündelt, verarbeitet und verbreitet werden:

- a) die Ausbildungsprogramme für Fahrzeugführer in den Mitgliedstaaten, auch hinsichtlich der Ausbildung für Spezialfahrzeuge wie nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte;*
- b) die Zulassung und den üblichen Einsatz von Spezialfahrzeugen wie nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten in den verschiedenen Mitgliedstaaten, auch in Bezug auf die länderübergreifenden Auswirkungen unterschiedlicher Vorschriften und mit dem Ziel, den Einsatz dieser Maschinen und Geräte zu erleichtern; und*
- c) sonstige für zweckmäßig erachtete Sachverhalte.*

(2) An der Plattform beteiligen sich die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die einschlägigen Interessenträger der Straßenverkehrswirtschaft, und die Plattform erleichtert nach Möglichkeit die Umsetzung dieser bewährten Verfahren in die Praxis.

Abänderung 110

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 13 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*Ein Mitgliedstaat muss einen
Führerschein aussetzen, sofern die*

ärztliche Untersuchung zur Bestätigung der Gültigkeit gemäß Artikel 10 ergibt, dass die körperlichen und geistigen Anforderungen in Bezug auf die in Anhang III aufgeführten medizinischen Fahruntüchtigkeitsgründe vorübergehend nicht erfüllt sind.

Abänderung 111

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und **C** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B, **C** und **C1** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Abänderung 112

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

(2) Inhaber eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur dann Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person begleitet werden, die folgende Bedingungen **erfüllt**:

Geänderter Text

(2) Inhaber eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur dann Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person **auf dem Beifahrersitz** begleitet werden, die **während des Fahrens Unterstützung leisten kann. Die**

Begleitperson muss die Vorschriften über das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss oder in einem aus anderen Gründen nicht fahrtüchtigen Zustand einhalten und folgende Bedingungen erfüllen:

Abänderung 113

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

- b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Geänderter Text

- b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **EU-Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Abänderung 114

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

- e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klasse C** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Geänderter Text

- e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klassen C und C1** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Abänderung 115

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) sie hat im Falle von Fahrzeugen der Klassen C und C1 im Rahmen ihrer regelmäßigen Weiterbildung zum Befähigungsnachweis eine siebenstündige Schulung absolviert, um die erforderlichen beruflichen und pädagogischen Fähigkeiten zu erwerben.

Abänderung 116

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Dauer der Schulung auf 14 Stunden zu erhöhen.

Abänderung 117

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Das begleitete Fahren schränkt die bestehenden Möglichkeiten der Mitgliedstaaten, das Mindestalter für die Klasse B zu senken, wie in Artikel 7 Absatz 2 dieser Richtlinie dargelegt, und entsprechende Bedingungen auf nationaler Ebene anzuwenden, nicht ein.

Abänderung 118

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Mitgliedstaaten können das in Absatz 1 festgelegte Alter für Personen mit ordentlichem Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet herabsetzen, um Pilotprojekte durchzuführen und Daten zur Wirkung des begleiteten Fahrens in einem früheren Alter im Rahmen der Fahrausbildung von Bewerbern zu sammeln, bis diese 3 500 km absolviert haben. Sollte ein Mitgliedstaat diese Option nutzen wollen, reicht er einen begründeten Antrag bei der Kommission ein. Die Kommission prüft diesen Antrag im Rahmen eines Dialogs mit dem jeweiligen Mitgliedstaat und trifft innerhalb von drei Monaten eine Entscheidung. Die Kommission kann den Antrag durch Übermittlung einer begründeten Stellungnahme genehmigen oder ablehnen oder ihn unter weiteren Bedingungen genehmigen, um für die die Straßenverkehrssicherheit Sorge zu tragen. Die Absätze 2, 3 und 4 bleiben auch anwendbar, wenn die Kommission eine Ausnahmeregelung gewährt. Die Mitgliedstaaten überwachen die Ergebnisse der genehmigten Pilotprojekte und melden sie der Kommission. Die Kommission prüft die Anträge und – sofern verfügbar – die Ergebnisse der genehmigten Pilotprojekte in ihren regelmäßigen Überprüfungen.

Abänderung 119

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins einer bestimmten Klasse gilt als Fahranfänger und unterliegt einer Probezeit von mindestens zwei Jahren.

Geänderter Text

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins einer bestimmten Klasse gilt als Fahranfänger und unterliegt einer Probezeit von mindestens zwei Jahren. **Die Mitgliedstaaten legen Regeln zur Länge des Zeitraums und zu Sanktionen für Fahranfänger fest.**

Abänderung 268

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Mitgliedstaaten verpflichten Fahranfänger, während der gesamten Dauer ihrer Probezeit an der Heckscheibe ihres Fahrzeugs einen standardisierten runden Aufkleber der Union anzubringen. Die Kommission erlässt spätestens [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 21 zur Festlegung der gemeinsamen visuellen Spezifikationen für den standardisierten runden Aufkleber.

Abänderung 120

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als **0,0 g/ml** fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als **0,2g/ml oder unter dem Einfluss von psychotropen Stoffen oder Betäubungsmitteln** fahren. **Die Strafverfolgungsbehörden der Mitgliedstaaten legen einen technischen Null-Toleranz-Schwellenwert auf Grundlage der niedrigsten Bestimmungsgrenze fest, der die passive oder unbeabsichtigte Aufnahme berücksichtigt**, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein **und können den Entzug der Fahrerlaubnis umfassen.**

Abänderung 121

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Mitgliedstaaten legen strengere Vorschriften zu Sanktionen für Fahranfänger fest, die beispielsweise keine Sicherheitsausrüstung benutzen oder ohne gültigen Führerschein fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Abänderung 269

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Die Mitgliedstaaten können die Anwendung des Null-Toleranz-Systems für Alkohol und illegale psychoaktive Drogen auf alle Fahrzeugführer ausweiten.

Abänderung 122

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Sie unterrichten die Kommission hiervon.
Mit diesen Regeln darf das Fahren in der Nacht nicht eingeschränkt werden.

Abänderung 123

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Bei Fahrern, die während der

Probezeit für eine zuvor ausgestellte Führerscheinklasse eine neue Klasse erwerben, kann die Probezeit für die neue Klasse auf der Grundlage der bereits absolvierten Probezeit, die nicht kürzer als sechs Monate sein darf, verkürzt werden. Diese Reduzierung ist nicht anwendbar, wenn der vorhandene Führerschein ausschließlich für die Klasse AM ausgestellt wurde.

Abänderung 124

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, altersgerechte Schulungen zu Vorschriften über die Straßenverkehrssicherheit und Schulungen zur Sensibilisierung für Verkehrsrisiken in ihre Grund- und Sekundarschullehrpläne aufzunehmen. Die Mitgliedstaaten können die gemäß der [Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a}] zweckgebundenen Einnahmen zur finanziellen Unterstützung solcher Initiativen verwenden. Die Kommission kann die in [Artikel 8a derselben Richtlinie] genannten Mittel auch zur finanziellen Unterstützung solcher Initiativen verwenden.

^{1a} Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende

Abänderung 125

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 16 – Absatz 1 – Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Die Fahrprüfer, die ihren Beruf bereits vor dem **19. Januar 2013** ausüben, sind nur den Bestimmungen über die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen zu unterwerfen.

Geänderter Text

Die Fahrprüfer, die ihren Beruf bereits vor dem **Inkrafttreten dieser Richtlinie** ausüben, sind nur den Bestimmungen über die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen zu unterwerfen.

Abänderung 126

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 17 – Absatz 1 – Unterabsatz 1**

Vorschlag der Kommission

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **und** beruflicher Bindungen **oder** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Geänderter Text

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **oder** beruflicher Bindungen **und** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Abänderung 127

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 17 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins **der Klasse B** kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der **Amtssprachen** des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Geänderter Text

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der **EU-Amtssprachen** des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Abänderung 128

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten wenden die mit dem Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission⁶⁴ festgelegten Äquivalenzen zwischen vor dem **19. Januar 2013** erworbenen Fahrberechtigungen und den in Artikel 6 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Führerscheinklassen an.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten wenden die mit dem Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission⁶⁴ festgelegten Äquivalenzen zwischen vor dem **Inkrafttreten dieser Richtlinie** erworbenen Fahrberechtigungen und den in Artikel 6 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Führerscheinklassen an.

¹⁴ Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABl. L 302 vom 9.11.2016, S. 62).

¹⁴ Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABl. L 302 vom 9.11.2016, S. 62).

Abänderung 129

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Eine vor dem **19. Januar 2013** erteilte Fahrberrechtigung darf aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden.

Geänderter Text

(2) Eine vor dem **Inkrafttreten dieser Richtlinie** erteilte Fahrberrechtigung darf aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden.

Abänderung 130

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 19 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

c) Straftaten gemäß [VERWEIS AUF PRÜM II] zu verhüten und aufzudecken sowie diesbezüglich zu ermitteln;

Geänderter Text

c) ***mit dem Straßenverkehr zusammenhängende*** Straftaten gemäß [VERWEIS AUF PRÜM II] zu verhüten und aufzudecken sowie diesbezüglich zu ermitteln, ***sofern alle darin für diesen Zweck angegebenen Bedingungen erfüllt sind und unter Einhaltung der Grundsätze der Zweckbindung, der Notwendigkeit und der Verhältnismäßigkeit;***

Abänderung 131

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 20 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission jährlich über die Anzahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzen, entzogenen und umgetauschten Führerscheine für jede Klasse, einschließlich Daten über die Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission jährlich über die Anzahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzen, entzogenen und umgetauschten Führerscheine für jede Klasse, einschließlich Daten über die Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen. *Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission ferner innerhalb von drei Monaten, wenn die von ihnen erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, so geändert werden, dass sie die Anwendung dieser Richtlinie berühren.*

Abänderung 132

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 20 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ebenso müssen die Mitgliedstaaten Daten über ihre bewährten Verfahren im Hinblick auf Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und Kurse zum Thema Risikobewusstsein, insbesondere für Fahranfänger und im Zusammenhang mit dem lebenslangen Lernen, auf Arten von Untersuchungen der gesundheitlichen Tauglichkeit nach Altersgruppe, auf die Anwendung von Hilfsmaßnahmen nach Altersgruppe in

Form von Feedback-Interventionen mit Teilnahmebestätigungen und Empfehlungen eines Fahrlehrers, Verkehrspychologen oder Fahrprüfers sowie auf Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit von gefährdeten Verkehrsteilnehmern, darunter Maßnahmen zur Regelung der Mikromobilität, zur Verfügung stellen.

Abänderung 321

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission legt bis zum 1. Juli 2027 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht darüber vor, wie sich die Anwendung nationaler Vorschriften auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte auswirkt und was daraus für den Binnenmarkt und die Straßenverkehrssicherheit folgt. Diesem Bericht kann erforderlichenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag an das Europäische Parlament und den Rat beigefügt werden, um den Einsatz nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte in der gesamten Union zu erleichtern.

Abänderung 133

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 1 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten melden der Kommission jährlich Statistiken über Verkehrsunfälle der einzelnen Führerscheinklassen, die von Fahrerfängern im Rahmen des begleiteten Fahrens gemäß Artikel 14 verursacht wurden. Die Kommission wird aufgefordert, alle drei Jahre in einem Bericht die Unfälle von Fahrern, die ihren Führerschein im Rahmen des begleiteten Fahrens erworben haben, mit denen anderer Fahrer zu vergleichen. Der Bericht muss Daten für die einzelnen Führerscheinklassen berücksichtigen. Die Kommission veröffentlicht den Bericht, unter anderem im Portal für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen, wie in der [Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen] festgelegt.

Abänderung 134

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 21 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8 und Artikel 16 Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Datum des Inkrafttretens der Richtlinie] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, **Artikel 9 Absatz 2**, Artikel 10 Absatz 8, **Artikel 11 Buchstabe a, Artikel 12 Absatz 8a** und Artikel 16 Absatz 2 und **Artikel 16a Absatz 2** wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Datum des Inkrafttretens der Richtlinie] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des

Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Abänderung 135

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 23 – Absatz 1

Richtlinie (EU) 2022/2561

Artikel 5 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklasse C**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.

Geänderter Text

c) b 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklassen C und C1**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.

Abänderung 322

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 23 – Absatz 1 a (neu)

Richtlinie (EU) 2022/2561

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe a

Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrzeugführer das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E in seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern der Fahrzeugführer den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann das Mindestalter für die Führerscheinklassen D und DE für Berufsfahrer von Bussen und Reisebussen wie folgt senken:

– auf 19 Jahre in seinem Hoheitsgebiet, sofern der Fahrzeugführer eine vollständige Berufsausbildung absolviert hat und den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzt;

– auf 18 Jahre in seinem Hoheitsgebiet, sofern der Fahrzeugführer eine vollständige Berufsausbildung absolviert hat und den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzt und diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste oder – auf Linien mit einer Länge von unter 50 km – mit Fahrgästen führt.

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann das Mindestalter für die Führerscheinklassen D und DE für Berufsfahrer von Bussen und Reisebussen wie folgt senken:

- *auf 19 Jahre in seinem Hoheitsgebiet, sofern der Fahrzeugführer eine vollständige Berufsausbildung absolviert hat und den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzt;*
- *auf 18 Jahre in seinem Hoheitsgebiet, sofern der Fahrzeugführer eine vollständige Berufsausbildung absolviert hat und den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzt und diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste oder – auf Linien mit einer Länge von unter 50 km – mit Fahrgästen führt.*

Abänderung 323

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 23 – Absatz 1 b (neu)

Richtlinie (EU) 2022/2561

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) ab 23 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 324

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 25 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [Datum der Annahme + 2 Jahre] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich

Geänderter Text

*Unbeschadet Absatz 1 erlassen und veröffentlichen **die Mitgliedstaaten** spätestens am [Datum der Annahme + 2 Jahre] die Rechts- und*

sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Abänderung 325

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 25 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [Datum der Annahme + 3 Jahre] an.

Geänderter Text

Unbeschadet Absatz 1a wenden sie diese Vorschriften ab dem [Datum der Annahme + 3 Jahre] an.

Abänderung 326

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 25 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am ... [Datum der Annahme + 4 Monate] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 9 Absatz 2 dieser Richtlinie nachzukommen.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem ... [Datum der Annahme + 4 Monate] an.

Abänderung 138

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Teil B1 – Nummer 4 – Nummer 3 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

e) **DG 8: biometrische Daten (zur Iris) des Führerscheininhabers;**

e) **entfällt**

Abänderung 139

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe b – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– **Auswirkungen auf das Risiko einer Ablenkung aufgrund der Nutzung von Mobiltelefonen oder anderen elektronischen Geräten während des Fahrens und Auswirkungen auf die Sicherheit;**

Abänderung 140

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe c – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– wichtigste Grundsätze im Zusammenhang mit der Einhaltung des Sicherheitsabstands zu anderen Fahrzeugen, dem Bremsweg und der Bodenhaftung des Fahrzeugs bei verschiedenen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen;

– wichtigste Grundsätze im Zusammenhang mit der Einhaltung des Sicherheitsabstands zu anderen Fahrzeugen, dem Bremsweg und der Bodenhaftung des Fahrzeugs bei verschiedenen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen, **darunter insbesondere bei Schnee und Glätte;**

Abänderung 141

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe d – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

- spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit der mangelnden Erfahrung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere gefährdeter Verkehrsteilnehmer, die im Verkehr weniger geschützt sind als die Nutzer von Kraftfahrzeugen wie Pkw, Bussen und Lastkraftwagen und die den Kollisionskräften unmittelbar ausgesetzt sind. Zu dieser Kategorie gehören Fußgänger, Radfahrer, Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, Nutzer von persönlichen Mobilitätshilfen sowie Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung.

Geänderter Text

- spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit der mangelnden Erfahrung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere gefährdeter Verkehrsteilnehmer, die im Verkehr weniger geschützt sind als die Nutzer von Kraftfahrzeugen wie Pkw, Bussen und Lastkraftwagen und die den Kollisionskräften unmittelbar ausgesetzt sind. Zu dieser Kategorie gehören **Kinder**, Fußgänger, Radfahrer, Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, Nutzer von persönlichen Mobilitätshilfen sowie Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung.

Abänderung 142

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe d – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

- Gefahren aufgrund des Verkehrs verschiedener Arten von Fahrzeugen, deren Fahreigenschaften und der unterschiedlichen Sicht der Fahrzeugführer, **einschließlich Fahrzeugen mit fortschrittlichen Fahrassistentenzsystemen und anderen automatisierten Merkmalen**;

Geänderter Text

- Gefahren aufgrund des Verkehrs **und der Interaktion** verschiedener Arten von Fahrzeugen **und** deren Fahreigenschaften **aufgrund unterschiedlicher Dimensionen und Fahrdynamiken** und der unterschiedlichen Sicht der Fahrzeugführer;

Abänderung 143

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe d – Spiegelstrich 2 a
(neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*– tote Winkel und Änderungen im
Gefälle;*

Abänderung 144

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe d – Spiegelstrich 2 b
(neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*– ordnungsgemäße und rechtzeitige
Verwendung von
Fahrtrichtungsanzeigern;*

Abänderung 145

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe e – Spiegelstrich 2 a
(neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*– Vorschriften für das Verhalten im
Falle eines sich nähernden
Einsatzfahrzeugs sowie für das Verhalten
an der Unfallstelle;*

Abänderung 146

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe e – Spiegelstrich 4

Vorschlag der Kommission

- Kenntnisse über Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit alternativem Antrieb;

Geänderter Text

- Kenntnisse über Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit alternativem Antrieb *und/oder mit Akkus, insbesondere der Gefahr einer spontanen Explosion/eines Großfeuers oder einer chemischen Reaktion bei einem Unfall oder einer Störung*;

Abänderung 147

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

- (f) Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs;

Geänderter Text

- (f) Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs, *einschließlich der Sicherstellung, dass das Öffnen der Fahrzeugtür sicher ist und es zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Fahrer von Mikromobilitätsfahrzeugen kommt*;

Abänderung 148

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

(i) Umweltaspekte der Fahrzeugnutzung und entsprechende Vorschriften, auch in Bezug auf Elektrofahrzeuge: angemessene Verwendung von Vorrichtungen für Schallzeichenanlagen, maßvoller Kraftstoff-/Energieverbrauch, Begrenzung der Emissionen (Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Lärm und Mikroplastik durch Reifen- und Straßenabnutzung usw.).

Geänderter Text

(i) Umweltaspekte der Fahrzeugnutzung und entsprechende Vorschriften, auch in Bezug auf Elektrofahrzeuge: angemessene Verwendung von Vorrichtungen für Schallzeichenanlagen, maßvoller Kraftstoff-/Energieverbrauch, Begrenzung der Emissionen (Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Lärm und Mikroplastik durch Reifen-, **Bremsen**- und Straßenabnutzung usw.).

Abänderung 149

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ia) Erste-Hilfe-Grundkenntnisse und Fähigkeit, Erste-Hilfe-Ausrüstung zu nutzen und Erste Hilfe zu leisten, einschließlich Herz-Lungen-Reanimation;
Die Mitgliedstaaten können alternativ festlegen, dass ein zuvor abgeschlossener, zertifizierter praktischer Erste-Hilfe-Kurs, der die Herz-Lungen-Reanimation umfassen muss, zur Befreiung vom Erste-Hilfe-Inhalt der Theorieprüfung berechtigt;

Abänderung 150

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe i b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ib) sichere Interaktion mit fortschrittlichen Fahrerassistenzfunktionen und anderen Automatisierungsfunktionen, einschließlich der damit zusammenhängenden Vorteile, Beschränkungen und Risiken;

Abänderung 151

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe i c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ic) grundlegender Rechtsrahmen für Zufahrtsbeschränkungen in Städten, einschließlich Niedrigemissionszonen;

Abänderung 152

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Einleitung**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Besondere Bestimmungen für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E

4. Besondere Bestimmungen für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E und **T**

Abänderung 153

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe d**

Vorschlag der Kommission

(d) Verhalten bei Unfällen; Kenntnis der nach Unfällen und ähnlichen Ereignissen zu treffenden Maßnahmen, einschließlich Notfallmaßnahmen wie Evakuierung von Fahrgästen, sowie Grundkenntnisse in erster Hilfe;

Geänderter Text

(d) Verhalten bei Unfällen; Kenntnis der nach Unfällen und ähnlichen Ereignissen zu treffenden Maßnahmen, einschließlich Notfallmaßnahmen wie Evakuierung von Fahrgästen, sowie Grundkenntnisse in erster Hilfe, ***einschließlich Herz-Lungen-Reanimation;***

Abänderung 154

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe f a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) Zweck und Einsatz von Getriebebremsen/Auspuff und Bremsen;

Abänderung 155

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 1 – Buchstabe g**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(g) Behinderung der Sicht des Fahrzeugführers aufgrund der Bauart des Fahrzeugs;

(g) Behinderung der Sicht des Fahrzeugführers aufgrund der Bauart des Fahrzeugs, ***insbesondere in Bezug auf Fußgänger an der Vorderseite des Fahrzeugs und Radfahrer an der Seite und Vorderseite des Fahrzeugs;***

Abänderung 156

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) defensive und umweltbewusste Fahrweise: Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug; Überholen in Kurven, Spurwechsel, Vorrangregeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen;

Abänderung 157

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs: Kontrolle des Ladeguts (Verstauen und Verzurren), Beherrschen von Schwierigkeiten mit verschiedenen Arten von Ladegut (z. B. flüssiges Ladegut, hängendes Ladegut usw.), Be- und Entladen von Gütern und dafür erforderliche Verwendung von Ladevorrichtungen (nur bei den Klassen C, CE, C1 und C1E);

(i) Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs: Kontrolle des Ladeguts (Verstauen und Verzurren), Beherrschen von Schwierigkeiten mit verschiedenen Arten von Ladegut (z. B. flüssiges Ladegut, hängendes Ladegut usw.), Be- und Entladen von Gütern und dafür erforderliche Verwendung von Ladevorrichtungen (nur bei den Klassen C, CE, C1, C1E und T)

Abänderung 158

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ia) Sicherheitsmaßnahmen, -verfahren und -protokolle in Bezug auf sichere Parkflächen;

Abänderung 159

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(j) Kenntnis der Verantwortung des Fahrzeugführers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen müssen Teil der theoretischen Prüfung sein (öffentliche Busse und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen usw.) (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E).

(j) Kenntnis der Verantwortung des Fahrzeugführers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere, *insbesondere von Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität, sowie angemessene Reaktion bei geschlechtsspezifischer Belästigung und Gewalt*; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen müssen Teil der theoretischen Prüfung sein (öffentliche Busse und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen usw.) (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E).

Abänderung 160

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 1 – Buchstabe c – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Der Unionscode, der auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B und BE, der aufgrund einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, wird gestrichen, wenn der Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert.

Geänderter Text

Der Unionscode, der auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B und BE, der aufgrund einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, **wird nicht auferlegt oder** wird gestrichen, wenn der Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert, **die vor oder nach der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe erfolgen kann.**

Abänderung 161

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 1 – Buchstabe c – Absatz 2 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

i) die spezielle Schulung zu genehmigen und zu überwachen; **oder**

Geänderter Text

i) die spezielle Schulung zu genehmigen und zu überwachen, **auch als Teil der allgemeinen Fahrzeugführerschulung; oder**

Abänderung 162

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 1 – Buchstabe d – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Besondere Bestimmungen für Fahrzeuge der Klassen BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E

Geänderter Text

Besondere Bestimmungen für Fahrzeuge der Klassen BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E und **T**

Abänderung 163

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe g – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; **der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist;** das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Abänderung 164

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe h – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem und mit einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; ***der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist;*** das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem, ***einem fünften Rad, einem Getriebe mit mindestens acht Vorwärtsgängen*** und mit einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Abänderung 165

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe i – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; ***der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die***

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Führerkabine ist;

Abänderung 166

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe j – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterkategorie C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg. Die Fahrzeugkombination muss eine Länge von mindestens 8 m aufweisen und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ***der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens genauso breit und hoch wie die Führerkabine ist; der geschlossene Körper des Anhängers kann geringfügig weniger breit sein, sofern sichergestellt ist, dass die Sicht nach hinten nur über die Außenrückspiegel des Zugfahrzeugs möglich ist;*** der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterkategorie C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg. Die Fahrzeugkombination muss eine Länge von mindestens 8 m aufweisen und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Abänderung 167

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe l – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen

Gesamtmasse von mindestens 1250 kg und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; **der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens 2 m breit und 2 m hoch ist;** der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Gesamtmasse von mindestens 1250 kg und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Abänderung 169

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 6 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln;

Geänderter Text

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen die Fahrbahn wechseln **oder wenden;**

Abänderung 170

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 6 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

(g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer Fahrzeuge **(soweit möglich);** an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Geänderter Text

(g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer Fahrzeuge, **einschließlich Radfahrern, Fahrern von Mikromobilitätsfahrzeugen, Fußgängern;** an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Abänderung 171

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 6 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

(h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Geänderter Text

(h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge, **Fahrstreifen für den Fahrradverkehr**; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Abänderung 172

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 6 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) Interaktion mit anderen Fahrzeugen, einschließlich des Vorhersehens toter Winkel und des angemessenen Einsatzes von Fahrtrichtungsanzeigern;

Abänderung 173

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 6 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(j) beim Verlassen des Fahrzeugs die

(j) beim Verlassen des Fahrzeugs die

erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.

erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen, ***insbesondere in Bezug auf Radfahrer.***

Abänderung 174

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 7 – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

(g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer **Fahrzeuge** (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Geänderter Text

(g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer **Verkehrsteilnehmer**, **einschließlich Radfahrer** (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Abänderung 175

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 7 – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) unabängiges Fahren zu einem bestimmten Zielort ohne spezifische Abbiegeanweisungen;

Abänderung 176

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 7 – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

(h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Geänderter Text

(h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; **mit einem großen Fahrzeug in einen Kreisverkehr einfahren; Rechts- und Linksverkehr;** Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; **Fahrstreifen für den Fahrradverkehr;** auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; **Änderungen im Gefälle;** Tunnel;

Abänderung 177

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 7 – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern, einschließlich des Vorhersehens toter Winkel und des angemessenen Einsatzes von Fahrtrichtungsanzeigern;

Abänderung 178

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 7 – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) **beim** Verlassen des Fahrzeugs **die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen;**

(i) **Einstiegen ins Fahrzeug und** Verlassen des Fahrzeugs, **einschließlich der Sicherstellung, dass das Öffnen der**

Fahrzeugtür sicher ist und es zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Fahrer von Mikromobilitätsfahrzeugen kommt, mit besonderem Augenmerk auf dem Öffnen der Tür mit der Hand, die am weitesten entfernt ist;

Abänderung 179

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 7 – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen mithilfe von Simulatoren.

Geänderter Text

(j) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen, **unter anderem** mithilfe von Simulatoren.

Abänderung 184

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 2 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) die verschiedenen Kupplungsmechanismen zwischen Anhängern und Lastkraftwagen, auch die Sattelkupplung für Sattelkraftfahrzeuge (für Sattelanhänger) und die Bolzenkupplung für Deichselanhänger (Solofahrzeuge), sowie die Standardarbeitsanweisungen und -

protokolle für das Ankuppeln von Anhängern an und das Abkuppeln von Anhängern von Lastkraftwagen unter Verwendung dieser Kupplungsmechanismen;

Abänderung 185

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) zum Be- oder Entladen sicher an einer Laderampe/-plattform oder einer ähnlichen Einrichtung parken (nur für die Klassen C, CE, C1 **und** C1E);

Geänderter Text

(c) zum Be- oder Entladen sicher an einer Laderampe/-plattform oder einer ähnlichen Einrichtung parken (nur für die Klassen C, CE, C1, C1E **und** T);

Abänderung 186

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln;

Geänderter Text

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln **oder wenden**;

Abänderung 187

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ea) tote Winkel berücksichtigen;

Abänderung 188

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

(g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer **Fahrzeuge** (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Geänderter Text

(g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer **Verkehrsteilnehmer, einschließlich Radfahrer und Fußgänger** (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Abänderung 189

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

(h) spezielle Teile der Straße (**soweit verfügbar**): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Geänderter Text

(h) spezielle Teile der Straße: **in einen Kreisverkehr mit einem großen Fahrzeug einfahren; Rechts- und Linksverkehr;** Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge, **Fahrstreifen für den Fahrradverkehr;** auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Abänderung 190

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

(i) ***beim*** Verlassen des Fahrzeugs ***die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.***

Geänderter Text

(i) ***Einstiegen ins Fahrzeug und***
Verlassen des Fahrzeugs, einschließlich der Sicherstellung, dass das Öffnen der Fahrzeugtür sicher ist und es zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Fahrer von Mikromobilitätsfahrzeugen kommt;

Abänderung 191

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ia) die Vorsichtsmaßnahmen, die beim sicheren Einstiegen und Aussteigen aus einem Fahrzeug zu treffen sind.

Abänderung 192

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und

(a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und

Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden;

Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden, **Abstand halten zum vorausfahrenden Fahrzeug; Überholen in Kurven, Spurwechsel, Vorrangregeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen;**

Abänderung 193

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 4 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen mithilfe von Simulatoren.

Geänderter Text

(b) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen, **unter anderem** mithilfe von Simulatoren.

Abänderung 194

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Fahrprüfer müssen so ausgebildet werden, dass sie korrekt beurteilen können, ob der Bewerber in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen. Die Arbeit der Fahrprüfer muss von einer durch den Mitgliedstaat zugelassenen Stelle kontrolliert und überwacht werden, um eine korrekte und konsequente Fehlerbewertung gemäß den Kriterien dieses Anhangs zu gewährleisten.

Geänderter Text

Die Fahrprüfer müssen so ausgebildet werden, dass sie korrekt beurteilen können, ob der Bewerber in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen. Die Arbeit der Fahrprüfer muss von einer **unabhängigen**, durch den Mitgliedstaat zugelassenen Stelle kontrolliert und überwacht werden, um eine korrekte und konsequente Fehlerbewertung gemäß den Kriterien dieses Anhangs zu gewährleisten.

Abänderung 195

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Gebrauch der Bedienvorrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE **und** D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Geänderter Text

(a) Gebrauch der Bedienvorrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, **moderner Sicherheits- und Fahrhilfen**, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E **und** T); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Abänderung 196

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter

Geänderter Text

(b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter

Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung, ***und Nutzung der eingebauten Fahrhilfen und/oder Sicherheitsvorkehrungen im Auto*** (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Abänderung 197

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) Einhaltung der Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick, richtige Benutzung der Spiegel, Sicht auf kurze, lange und mittlere Entfernungen;

Geänderter Text

(c) Einhaltung der Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick, richtige Benutzung der Spiegel ***und neuer Technologien***, Sicht auf kurze, lange und mittlere Entfernungen;

Abänderung 198

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) kontrolliertes Bremsen und Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion verwenden (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Geänderter Text

(j) kontrolliertes Bremsen und Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion, ***darunter bordeigene Technologien***, verwenden (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Abänderung 199

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil II – Absatz 1 – Spiegelstrich 5

Vorschlag der Kommission

- alle Faktoren, die das Fahrverhalten beeinträchtigen (z. B. Alkohol, Ermüdung, Sehschwächen usw.), zu berücksichtigen, damit er stets im Vollbesitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten ist;

Geänderter Text

- alle Faktoren, die das Fahrverhalten beeinträchtigen (z. B. Alkohol, Ermüdung, Sehschwächen, **Verwendung elektronischer Geräte** usw.), zu berücksichtigen, damit er stets im Vollbesitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten ist;

Abänderung 200

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil II – Absatz 1 – Spiegelstrich 7

Vorschlag der Kommission

- über ausreichende Kenntnisse über Risikofaktoren im Zusammenhang mit Mikromobilitätsmitteln zu verfügen;

Geänderter Text

- über ausreichende Kenntnisse über Risikofaktoren im Zusammenhang mit **Radfahrern, Fußgängern und Fahrern von** Mikromobilitätsmitteln zu verfügen;

Abänderung 201

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil II – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten **können** angemessene Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass Fahrer, die die unter den Nummern 1 bis 9 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nicht mehr aufweisen, diese Kenntnisse und Fähigkeiten wiedererlangen können, sodass sie sich weiterhin in einer Weise verhalten, die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlich ist.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten **werden aufgefordert**, angemessene Maßnahmen **anzunehmen und zu** treffen, um sicherzustellen, dass Fahrer, die die unter den Nummern 1 bis 9 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nicht mehr aufweisen, diese Kenntnisse und Fähigkeiten wiedererlangen können, sodass sie sich weiterhin in einer Weise verhalten, die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlich ist. **Die Mitgliedstaaten können die gemäß der Richtlinie (EU) 2015/413 zweckgebundenen Einnahmen zur finanziellen Unterstützung solcher Initiativen verwenden.**

Abänderungen 258, 327 und 338

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang III – Zwischenüberschrift 1**

Vorschlag der Kommission

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE **KÖRPERLICHE UND GEISTIGE** TAUGLICHKEIT ZUM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

Geänderter Text

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE TAUGLICHKEIT ZUM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

Abänderungen 259, 328 und 339

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang III – Zwischenüberschrift 3**

Vorschlag der Kommission

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNGEN

Geänderter Text

TAUGLICHKEIT ZUM FÜHREN
EINES KRAFTFAHRZEUGS

Abänderung 202

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(1) Gruppe 1: Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 und BE;

Geänderter Text

(1) Gruppe 1: Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1, BE und **T**;

Abänderung 203

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Absatz 1 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die nationalen Rechtsvorschriften **können** Bestimmungen enthalten, wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihren Führerschein für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen für Fahrzeugführer der Gruppe 2 angewandt werden.

Geänderter Text

(3) Die nationalen Rechtsvorschriften **müssen** Bestimmungen enthalten, wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihren Führerschein für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen für Fahrzeugführer der Gruppe 2 angewandt werden.

Abänderungen 260 und 329

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Bewerber müssen eine Selbsteinschätzung **ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit** für das Führen eines Kraftfahrzeugs **abgeben**.

Geänderter Text

Die Bewerber müssen **gemäß dem im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes geltenden nationalen System entweder** eine Selbsteinschätzung **abgeben oder eine ärztliche Untersuchung** für das Führen eines Kraftfahrzeugs **durchführen lassen**.

Abänderung 205

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Absatz 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, **wenn sich aus der Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit** im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins **ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen.**

Geänderter Text

Bewerber müssen im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins ärztlich untersucht werden, **einschließlich einer geeigneten Untersuchung ihres Sehvermögens gemäß Nummer 6**, und erhalten ein begründetes ärztliches Gutachten von einer ärztlichen Stelle, die über einschlägige Kompetenzen angesichts der Komplexität der kombinierten Ziele dieses Anhangs verfügt.

Abänderungen 262, 331 und 341

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 3 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Inhaber eines Führerscheins unterliegen bei der Erneuerung ihres Führerscheins **demselben Verfahren**.

Geänderter Text

Bei der Erneuerung ihres Führerscheins **können Fahrzeugführer einer ärztlichen Untersuchung der Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs, einer Selbsteinschätzung oder einer anderen Art der Überprüfung der Fahrtauglichkeit gemäß dem im Mitgliedstaat ihres ordentlichen Wohnsitzes geltenden nationalen System unterzogen werden.**

Abänderung 206

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(3a) Die Mitgliedstaaten können
strenge Standards und Regeln als die in
diesem Anhang für die Ausstellung oder
anschließende Verlängerung von
Führerscheinen genannten festlegen.***

Abänderung 207

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 4 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Vor der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins müssen die Bewerber ärztlich untersucht werden; in der Folgezeit müssen die Inhaber eines Führerscheins gemäß den nationalen Vorschriften im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes bei jeder Erneuerung ihres Führerscheins ärztlich untersucht werden.

Geänderter Text

Vor der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins müssen die Bewerber ärztlich ***auf ihre körperliche und mentale Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs*** untersucht werden; in der Folgezeit müssen die Inhaber eines Führerscheins gemäß den nationalen Vorschriften im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes bei jeder Erneuerung ihres Führerscheins ärztlich untersucht werden. ***Die ärztliche Untersuchung kann von einem Allgemeinmediziner durchgeführt werden, sofern dieser die Online-Schulung gemäß Artikel 10 Absatz 8a absolviert hat.***

Abänderung 208

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Inhaber eines Führerscheins unterliegen bei der Erneuerung ihres Führerscheins demselben Verfahren.

Abänderung 209

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 6 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Alle Bewerber um einen Führerschein müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe und ein ebensolches Gesichtsfeld haben. In Zweifelsfällen sollte der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle untersucht werden. Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle untersucht werden. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren infrage stellen können.

Geänderter Text

Alle Bewerber um einen Führerschein **oder eine Verlängerung des Führerscheins** müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe, **die anhand einer anerkannten Sehprobentafel festzustellen ist**, und ein ebensolches Gesichtsfeld haben. In Zweifelsfällen sollte der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle **oder einem nach nationalem Recht zugelassenen qualifizierten Augenspezialisten** untersucht werden. Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle untersucht werden. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren infrage stellen können.

Abänderung 210

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Ausstellung des Führerscheins „in einzelnen Ausnahmefällen“ in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe zwar nicht erfüllt sind, aber Grund zur Annahme besteht, dass die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben muss der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle erfolgreich absolvieren.

Geänderter Text

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Ausstellung des Führerscheins „in einzelnen Ausnahmefällen“ in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe zwar nicht erfüllt sind, aber Grund zur Annahme besteht, dass die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle **oder einen nach nationalem Recht zugelassenen qualifizierten Augenspezialisten** unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben muss der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle erfolgreich absolvieren.

Abänderung 211

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 3 – Nummer 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, beim beidäugigen Sehen

Geänderter Text

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, beim beidäugigen Sehen

eine Gesamtsehschärfe von mindestens 0,5 haben.

eine Gesamtsehschärfe von mindestens 0,5 (ausgedrückt in einer Dezimalzahl) haben.

Abänderung 212

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 3 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

(2) Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden oder (z. B. bei Diplopie) nur ein Auge benutzen, müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,5 haben. Die zuständige ärztliche Stelle muss bescheinigen, dass diese Einäugigkeit ausreichend lange bestanden hat, um dem Betreffenden eine Anpassung zu ermöglichen, und dass das Gesichtsfeld des betreffenden Auges den in Nummer 6.1 genannten Anforderungen genügt.

Geänderter Text

(2) Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden oder (z. B. bei Diplopie) nur ein Auge benutzen, müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,5 (**ausgedrückt in einer Dezimalzahl**) haben. Die zuständige ärztliche Stelle muss bescheinigen, dass diese Einäugigkeit ausreichend lange bestanden hat, um dem Betreffenden eine Anpassung zu ermöglichen, und dass das Gesichtsfeld des betreffenden Auges den in Nummer 6.1 genannten Anforderungen genügt.

Abänderung 213

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 3 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

(3) Bei in jüngerer Zeit eingetretener Diplopie und nach dem Verlust des

Geänderter Text

(3) Bei in jüngerer Zeit eingetretener Diplopie und nach dem Verlust des

Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt.

Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt. **Die regelsetzende Behörde kann vorübergehende Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf nächtliche Fahrten vorschreiben.**

Abänderung 214

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 4 – Nummer 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen beidäugig sehen und dabei, erforderlichenfalls mit Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,1 auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern erreicht, so muss das Mindestsehvermögen (0,8 und 0,1) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über plus acht Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen erreicht werden. Die Korrektur muss gut verträglich sein.

Geänderter Text

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen beidäugig sehen und dabei, erforderlichenfalls mit Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,8 (**ausgedrückt in einer Dezimalzahl**) auf dem besseren Auge und von mindestens 0,1 (**ausgedrückt in einer Dezimalzahl**) auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern erreicht, so muss das Mindestsehvermögen (0,8 und 0,1) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über plus acht Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen erreicht werden. Die Korrektur muss gut verträglich sein. **Die ärztliche Untersuchung kann von einem Allgemeinmediziner durchgeführt werden, der eine Online-Schulung gemäß Artikel 10 Absatz 8a absolviert hat.**

Abänderung 215

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 4 – Nummer 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern **mit einer Störung der** Kontrastempfindlichkeit oder Diplopie darf ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden.

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, **die eine erhebliche Beeinträchtigung des Dämmerungssehens oder** der Kontrastempfindlichkeit, **ein unzureichendes Sehvermögens bei Blendung mit einer unzulänglichen Erholungszeit auch des besser sehenden Auges** oder **eine Diplopie aufweisen**, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch erneuert werden.

Abänderung 216

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 4 – Nummer 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Nach einem erheblichen Verlust des Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen dem Betreffenden das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt.

Geänderter Text

Nach einem erheblichen Verlust des Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen dem Betreffenden das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt. **Die zuständige ärztliche Stelle kann die Erlaubnis zum Führen von Fahrzeugen mit etwaigen Anordnungen**

oder Einschränkungen erteilen.

Abänderung 217

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 10 – Absatz 3 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

(2) Ein Bewerber oder Fahrzeugführer mit Diabetes, der mit Medikamenten behandelt wird, die zu Hypoglykämie führen können, muss nachweisen, dass er das Risiko einer Hypoglykämie versteht und die Erkrankung angemessen unter Kontrolle hat.

Geänderter Text

(2) Ein Bewerber oder Fahrzeugführer mit Diabetes, der mit Medikamenten behandelt wird, die zu Hypoglykämie führen können, muss nachweisen, dass er das Risiko einer Hypoglykämie versteht und die Erkrankung angemessen unter Kontrolle hat, ***einschließlich durch ein System zur kontinuierlichen Überwachung, sofern von der zuständigen ärztlichen Stelle als notwendig erachtet.***

Abänderung 218

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 10 – Absatz 7 – Nummer 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Außerdem wird der Führerschein in diesen Fällen nur mit Zustimmung einer zuständigen ärztlichen Stelle und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ausgestellt, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen drei Jahre nicht überschreiten darf.

Geänderter Text

Außerdem wird der Führerschein in diesen Fällen nur mit Zustimmung einer zuständigen ärztlichen Stelle und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ***durch einen Spezialisten*** ausgestellt ***oder erneuert***, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen drei Jahre nicht überschreiten darf.

Abänderung 219

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 11 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer schweren Erkrankung des Nervensystems darf ein Führerschein nur dann ausgestellt oder es darf ihr Führerschein nur dann erneuert werden, wenn der Antrag durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle befürwortet wird.

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer schweren Erkrankung des Nervensystems darf ein Führerschein nur dann ausgestellt oder es darf ihr Führerschein nur dann erneuert werden, wenn der Antrag durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle, **ausgestellt durch einen Spezialisten oder das zuständige Gesundheitsamt**, befürwortet wird.

Abänderung 220

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 11 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Störungen des Nervensystems, die auf Erkrankungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in motorischen oder sensorischen Einschränkungen äußern und das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der **Funktions- und Entwicklungsmöglichkeiten** zu beurteilen. Bei Gefahr einer Verschlechterung kann die Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins in diesen Fällen von regelmäßigen Untersuchungen abhängig gemacht werden.

Geänderter Text

Störungen des Nervensystems, die auf **Entwicklungsstörungen**, Erkrankungen, **medizinische Behandlungen** oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in **kognitiven, verhaltensbezogenen**, motorischen oder sensorischen Einschränkungen äußern und **die Leistung/Funktion**, das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der **Funktionsmöglichkeiten** zu beurteilen. **Die Risiken des Fortschreitens einer Beeinträchtigung und die Einhaltung der Behandlungserfordernisse müssen berücksichtigt werden.** Bei Gefahr einer Verschlechterung kann die

Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins in diesen Fällen von regelmäßigen Untersuchungen abhängig gemacht werden.

Abänderung 222

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 12 – Absatz 6 – Nummer 11 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Provozierter epileptischer Anfall:
Bewerber, die einen provozierten epileptischen Anfall aufgrund einer erkennbaren Ursache erlitten haben, deren Auftreten am Steuer unwahrscheinlich ist, können auf der Grundlage eines neurologischen Gutachtens individuell als zum Führen von Fahrzeugen geeignet erklärt werden. Nach der akuten Episode muss ein EEG erstellt und eine neurologische Bewertung vorgenommen werden.

Geänderter Text

Provozierter epileptischer Anfall:
Bewerber, die einen provozierten epileptischen Anfall aufgrund einer erkennbaren Ursache erlitten haben, deren Auftreten am Steuer unwahrscheinlich ist, können auf der Grundlage eines neurologischen Gutachtens individuell als zum Führen von Fahrzeugen **für den privaten Gebrauch, nicht aber für die Beförderung Dritter** geeignet erklärt werden. Nach der akuten Episode muss ein EEG erstellt und eine neurologische Bewertung vorgenommen werden.

Abänderung 223

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 12 – Absatz 6 – Nummer 12

Vorschlag der Kommission

(12) Erster oder einmaliger nicht provozierter Anfall: Bewerber, die

Geänderter Text

(12) Erster oder einmaliger nicht provozierter Anfall: Bewerber, die

erstmals einen nicht provozierten epileptischen Anfall erlitten haben, können auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen neurologischen Bewertung nach fünf anfallsfreien Jahren ohne Einnahme von Antiepileptika als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden. ***Die nationalen Behörden können Fahrzeugführern mit anerkannt guten Prognoseindikatoren bereits vorher das Führen von Fahrzeugen erlauben.***

erstmals einen nicht provozierten epileptischen Anfall erlitten haben, können auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen neurologischen Bewertung nach fünf anfallsfreien Jahren ohne Einnahme von Antiepileptika als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden.

Abänderung 224

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen Einschränkungen,

Geänderter Text

(a) angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen, ***kognitiven oder verhaltensbezogenen*** Einschränkungen,

Abänderung 225

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) ***schwerwiegender Intelligenzminderung,***

Geänderter Text

(b) ***entfällt***

Abänderung 226

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) *schwerwiegenden Verhaltensauffälligkeiten, durch Alterungsprozesse bedingten Verhaltensauffälligkeiten oder*
Persönlichkeitsstörungen, die zu schwerwiegenden Störungen des Urteilsvermögens, des Verhaltens und der Anpassung führen,

Geänderter Text

(c) Persönlichkeitsstörungen, die zu schwerwiegenden Störungen des Urteilsvermögens, des Verhaltens und der Anpassung führen,

Abänderung 227

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 13 – Absatz 3 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

Geänderter Text

(2) Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind. *Die zuständige ärztliche Stelle kann vorübergehende Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf die Fahrt vorschreiben.*

Abänderung 228

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 14 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die **alkoholabhängig sind** oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden, wenn keine geeigneten Beschränkungen durch den Einsatz von Technologien zum Ausgleich der Abhängigkeit (z. B. durch die verpflichtende Verwendung einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrre) angewendet werden.

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die **Alkoholkonsumstörungen haben** oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden, wenn keine geeigneten Beschränkungen durch **ihre Teilnahme an Rehabilitationsprogrammen, einschließlich Überwachung und ärztlicher Aufsicht, und** den Einsatz von Technologien zum Ausgleich der Abhängigkeit (**einschließlich** durch die verpflichtende Verwendung einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrre) angewendet werden.

Abänderung 229

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 14 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig waren, kann nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ohne weitere Beschränkungen ein Führerschein ausgestellt oder es kann ihr Führerschein erneuert werden.

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig waren, kann nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des **positiven** Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle **durch das zuständige Gesundheitsamt** ohne weitere Beschränkungen ein Führerschein ausgestellt oder es kann ihr Führerschein erneuert werden.

Abänderung 230

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 14 – Absatz 3 – Nummer 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die zuständige ärztliche Stelle kann Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf die Fahrt vorschreiben.

Abänderung 231

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 15 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen **abhängig sind** oder, **auch ohne abhängig zu sein, von solchen Stoffen regelmäßig übermäßig** Gebrauch machen, darf ein Führerschein unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden.

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen oder **Betäubungsmitteln** Gebrauch machen, darf ein Führerschein unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden.

Abänderung 232

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 15 – Absatz 2 – Nummer 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die regelmäßig psychotrope Stoffe **in irgendeiner Form** einnehmen, darf, wenn

Bewerben oder Fahrzeugführern, die psychotrope Stoffe **missbrauchen oder** regelmäßig einnehmen, darf, wenn die

die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit **nachteilig** beeinflusst wird, ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden. Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit beeinflusst wird, ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden. Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

Die zuständige ärztliche Stelle kann Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf die Fahrt vorschreiben.

Abänderung 233

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 15 – Absatz 2 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

Geänderter Text

(3) Die zuständige ärztliche Stelle muss die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe **verbundenen** zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen **und kann Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf die Fahrt vorschreiben.**

Abänderung 234

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang IV – Teil 1 – Nummer 3 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) Verständnis und Berücksichtigung gefährdeter und nicht motorisierter

Abänderung 235

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang IV – Teil 4 – Nummer 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Die Fahrprüfungstätigkeit muss von einer von dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigten Stelle beobachtet und überwacht werden, um die korrekte und einheitliche Anwendung der Bewertung zu gewährleisten.

Geänderter Text

(e) Die Fahrprüfungstätigkeit muss von einer **unabhängigen**, von dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigten Stelle beobachtet und überwacht werden, um die korrekte und einheitliche Anwendung der Bewertung zu gewährleisten.

Abänderung 236

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang IV – Teil 4 – Nummer 2 – Buchstabe a – Ziffer i – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

– die erforderlichen Kenntnisse und die Prüfungsfähigkeiten zu erhalten und aufzufrischen,

Geänderter Text

– die erforderlichen Kenntnisse und die **Prüfungs- und Kommunikationsfähigkeiten** zu erhalten und aufzufrischen,

Abänderung 237

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang IV – Teil 5 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten können es Personen, die unmittelbar vor dem Inkrafttreten **der Bestimmungen der** Richtlinie **2006/126/EG** zur Abnahme von Fahrprüfungen zugelassen waren, gestatten, weiterhin Fahrprüfungen abzunehmen, auch wenn sie nicht gemäß den allgemeinen Bedingungen der Nummer 2 oder dem Verfahren für die Grundqualifikation der Nummer 3 zugelassen worden sind.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten können es Personen, die unmittelbar vor dem Inkrafttreten **dieser** Richtlinie zur Abnahme von Fahrprüfungen zugelassen waren, gestatten, weiterhin Fahrprüfungen abzunehmen, auch wenn sie nicht gemäß den allgemeinen Bedingungen der Nummer 2 oder dem Verfahren für die Grundqualifikation der Nummer 3 zugelassen worden sind.