



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge
für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. Im Zusammenhang mit dem "Europa der Bürger" ist es ein wichtiges Anliegen der Kommission, das Unionsrecht zu vereinfachen und klarer zu gestalten, damit es für die Bürger besser verständlich und zugänglich wird und sie die spezifischen Rechte, die es ihnen zuerkennt, besser in Anspruch nehmen können.

Dieses Ziel lässt sich so lange nicht erreichen, wie zahlreiche Vorschriften, die mehrfach und oftmals in wesentlichen Punkten geändert wurden, in verschiedenen Rechtsakten, vom ursprünglichen Rechtsakt bis zu dessen letzter geänderter Fassung, verstreut sind und es einer aufwendigen Suche und eines Vergleichs vieler Rechtsakte bedarf, um die jeweils geltenden Vorschriften zu ermitteln.

Soll das Recht verständlich und transparent sein, müssen häufig geänderte Rechtsakte also kodifiziert werden.

2. Die Kommission hat mit Beschluss vom 1. April 1987¹ ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Rechtsvorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtsakte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.

3. Der Europäische Rat von Edinburgh hat sich im Dezember 1992 in seinen Schlussfolgerungen ebenfalls in diesem Sinne geäußert² und die Bedeutung der Kodifizierung unterstrichen, da sie hinsichtlich der Frage, welches Recht zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen spezifischen Gegenstand anwendbar ist, Rechtssicherheit biete.

Bei der Kodifizierung ist das übliche Verfahren für den Erlass der Rechtsakte der Union uneingeschränkt einzuhalten.

Da an den zu kodifizierenden Rechtsakten keine materiell-inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden dürfen, haben sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 auf ein beschleunigtes Verfahren für die rasche Annahme kodifizierter Rechtsakte geeinigt.

4. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates³ kodifiziert werden. Die neue Richtlinie ersetzt die verschiedenen Rechtsakte, die Gegenstand der Kodifizierung sind⁴. Der Vorschlag behält den materiellen Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig bei und beschränkt sich darauf, sie in einem Rechtsakt zu vereinen, wobei nur insoweit formale Änderungen vorgenommen werden, als diese aufgrund der Kodifizierung selbst erforderlich sind.

¹ KOM(87) 868 PV.

² Siehe Anhang 3 zu Teil A der Schlussfolgerungen.

³ Aufgenommen in das Legislativprogramm für 2020.

⁴ Siehe Anhang IV Teil A des vorliegenden Vorschlags.

5. Der Kodifizierungsvorschlag wurde auf der Grundlage einer vorläufigen konsolidierten Fassung der Richtlinie 2003/59/EG und der sie ändernden Rechtsakte ausgearbeitet. Die vorläufige konsolidierte Fassung wurde vom Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems in 24 Amtssprachen erstellt. Wenn die Artikel neu nummeriert wurden, werden die alte und die neue Nummerierung einander in der Entsprechungstabelle in Anhang V der kodifizierten Richtlinie gegenübergestellt.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –
gestützt auf den Vertrag \boxtimes über die Arbeitsweise der Europäischen Union \boxtimes , insbesondere auf Artikel \boxtimes 91 \boxtimes ,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁶,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:



- (1) Die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ wurde mehrfach und erheblich geändert⁸. Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, sie zu kodifizieren.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 1

- (2) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“⁹ legt die Kommission ihr Ziel einer „Vision Null“ dar, wonach die Union darauf hinarbeiten sollte, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2050 auf nahe null zu senken.

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁷ Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

⁸ Siehe Anhang IV Teil A.

⁹ KOM(2011) 144 endgültig.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 2

- (3) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung über die Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 mit dem Titel „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“¹⁰ das Ziel vorgeschlagen, eine erneute Halbierung der Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der Union bis 2020 ab dem Jahr 2010 anzustreben. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission sieben strategische Ziele festgelegt, darunter die Verbesserung der Verkehrserziehung und der Ausbildung der Straßenverkehrsteilnehmer sowie den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 3

- (4) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung am 23. und 24. Oktober 2014 das verbindliche Ziel bestätigt, die Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft der Union bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Mit diesem Ziel der Emissionsreduktion wird zur Erfüllung der langfristigen Vorgaben aus dem Übereinkommen von Paris beigetragen und alle Wirtschaftszweige sollten hierzu ihren Beitrag leisten. Im Verkehr bedarf es eines umfassenden Ansatzes für die Förderung von Emissionsreduktion und der Energieeffizienz. Fortschritte im Hinblick auf eine emissionsarme Mobilität sollten unter anderem im Wege der Forschung und der Umsetzung bereits verfügbarer technologischer Errungenschaften erzielt werden. Fahrer müssen angemessen geschult werden, damit sie möglichst sparsam fahren.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 3
(angepasst)

- (5) Um es den Kraftfahrern zu ermöglichen, sich auf die Anforderungen des Kraftverkehrsmarktes einzustellen, sollten die Rechtsvorschriften ☒ der Union über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr ☒ auf alle Kraftfahrer ☒ anwendbar sein ☒, und zwar unabhängig davon, ob sie ihren Beruf als Selbstständige oder als abhängig Beschäftigte, im gewerblichen Güterverkehr oder im Werkverkehr ausüben.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 4
(angepasst)

- (6) Ziel der Vorschriften ☒ der Union über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr sollte ☒ die Qualitätssicherung für den Beruf des Kraftfahrers in Form einer Qualifikation sowohl für die Aufnahme als auch für die Ausübung des Berufs ☒ sein ☒.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 5

- (7) Speziell die Pflicht zu einer Grundqualifikation und zur Weiterbildung stellt auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Sicherheit des Fahrers ab, wobei

¹⁰ KOM(2010) 389 endgültig.

sich dies auch auf das Verhalten des Fahrers bei haltendem Fahrzeug erstreckt. Darüber hinaus sollte ein moderner Arbeitsplatz bei jungen Menschen das Interesse für den Beruf des Kraftfahrers wecken, was dazu beitragen sollte, dass Berufsanfänger den Weg in diesen Mangelberuf finden.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 6

- (8) Zur Vermeidung ungleicher Wettbewerbsbedingungen sollte diese Richtlinie für das Führen von Fahrzeugen sowohl durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats als auch durch Staatsangehörige eines Drittlands gelten, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden.
-

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 22 (angepasst)

- (9) Um die Grundsätze des ☒ Unionsrechts ☒ zu befolgen, sollten die Fahrer von Fahrzeugen für Transporte, deren Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit als geringer eingestuft wird oder in dem Fall, dass die Anforderungen dieser Richtlinie eine unverhältnismäßige wirtschaftliche oder soziale Belastung darstellen, von der Anwendung dieser Richtlinie ausgenommen werden.
-

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 6
(angepasst)

- (10) ☒ Gewisse ☒ Ausnahmen ☒ sollten im Zusammenhang mit ☒ Situationen ☒ festgelegt werden ☒, in denen das Führen von Fahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers ist und in denen es eine unverhältnismäßige Belastung für Fahrer darstellen würde, wenn man von ihnen verlangte, die Anforderungen ☒ dieser ☒ Richtlinie einzuhalten. Generell gilt das Führen von Fahrzeugen nicht als Hauptbeschäftigung des Fahrers, wenn es weniger als 30 % der rollierenden monatlichen Arbeitszeit in Anspruch nimmt.
-

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 7
(angepasst)

- (11) Sofern das Führen von Fahrzeugen nicht häufig erfolgt, im ländlichen Raum stattfindet ☒ oder ☒ von Fahrern vorgenommen wird, die ihr eigenes Unternehmen versorgen, sollten unter der Voraussetzung, dass die Straßenverkehrssicherheit unverändert gewahrt wird, Ausnahmeregelungen gelten. Aufgrund der mit Blick auf Geografie, Klima und Bevölkerungsdichte unterschiedlichen Bedingungen im ländlichen Raum in der Union sollten die Mitgliedstaaten über einen Ermessensspielraum bei der Entscheidung verfügen, ob das Führen von Fahrzeugen in diesen Fällen als gelegentlich betrachtet werden kann und ob eine solche Ausnahmeregelung beispielsweise aufgrund der Art der Straße, des Verkehrsaufkommens oder der Anwesenheit schwächerer Verkehrsteilnehmer Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit nach sich zieht.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 8

- (12) Da die Entfernungen, die in der Landwirtschaft, dem Gartenbau, der Forstwirtschaft und der Fischerei tätige und von dieser Richtlinie befreite Personen im Rahmen ihres Berufs zurücklegen müssen, in der Union unterschiedlich sein können, sollten die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Rechtsvorschriften die maximal zulässige Entfernung festlegen dürfen, für die die Ausnahmeregelungen gelten, berechnet ab dem Standort des Unternehmens.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 7

- (13) Damit ein Kraftfahrer die ordnungsgemäße Einhaltung seiner Verpflichtungen nachweisen kann, sollten die Mitgliedstaaten einen Befähigungsnachweis ausstellen, mit dem die Grundqualifikation oder die Weiterbildung bescheinigt wird.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 8
(angepasst)

- (14) Um die Durchführung der Bestimmungen über die Grundqualifikation zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, zwischen mehreren Optionen zu wählen.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 9

- (15) Um die Qualifikation von Berufskraftfahrern, die ihren Beruf bereits ausüben, auf dem neuesten Stand zu halten, sollte für diese Fahrer eine regelmäßige Auffrischung der für die Ausübung des Berufs wesentlichen Kenntnisse vorgeschrieben werden.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 9

- (16) Fahrer, die von der Anforderung der Grundqualifikation befreit wurden, sollten, auch wenn sie weiterhin in den Genuss dieser Befreiung kommen, dennoch einer Weiterbildungspflicht unterliegen, um sicherzustellen, dass die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse auf dem aktuellen Stand bleiben.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 10 (angepasst)

- (17) Die Mindestanforderungen für die Grundqualifikation und die Weiterbildung betreffen die beim Fahren und beim Halten zu beachtenden Sicherheitsregeln. Die Entwicklung eines defensiven Fahrstils, d. h. das Voraussehen von Gefahren und die Rücksichtnahme auf die übrigen Verkehrsteilnehmer, der mit einem rationelleren Kraftstoffverbrauch einhergeht, ☒ sollte ☒ sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf das Straßentransportgewerbe selbst positiv auswirken.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 11

- (18) Die erworbenen Rechte von Berufskraftfahrern, die ihren Führerschein als Zugangsvoraussetzung für den Beruf vor dem Termin erworben haben, der für den Erwerb des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der entsprechenden Grundqualifikation oder der Weiterbildung vorgesehen ist, sollten durch diese Richtlinie nicht eingeschränkt werden.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 12

- (19) Die Durchführung der im Rahmen der Grundqualifikation und der Weiterbildung vorgesehenen Lehrgänge sollte nur Ausbildungsstätten gestattet sein, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zugelassen wurden. Um die Qualität dieser zugelassenen Ausbildungsstätten zu gewährleisten, sollten die zuständigen Behörden harmonisierte Zulassungskriterien festlegen, so unter anderem das einer fundierten fachlichen Kompetenz.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 13

- (20) Die Durchführung der im Rahmen der Grundqualifikation und der Weiterbildung vorgesehenen Prüfungen sollte nicht nur den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, sondern auch allen von ihnen benannten Stellen übertragen werden. In Anbetracht der Bedeutung dieser Richtlinie im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten diese Prüfungen überwachen.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 14

- (21) Die Mitgliedstaaten sollten vorschreiben, dass die Beendigung der ersten Weiterbildungsmaßnahme und die Ausstellung des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Weiterbildung entweder innerhalb von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt der Ausstellung des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Grundqualifikation oder innerhalb von fünf Jahren nach dem Stichtag erfolgen muss, bis zu dem bestimmte Kraftfahrer ihre erworbenen Rechte geltend machen können. Eine Verkürzung oder Verlängerung dieser Fristen sollte ebenfalls zulässig sein. Im Anschluss an die erste Weiterbildung sollte sich der Kraftfahrer alle fünf Jahre einer neuen Weiterbildungsmaßnahme unterziehen.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 15 (angepasst)

- (22) Zur Bestätigung, dass ein Berufskraftfahrer aus einem Mitgliedstaat Inhaber eines Befähigungsnachweises im Sinne dieser Richtlinie ist, und zur Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung der verschiedenen Befähigungsnachweise sollten die Mitgliedstaaten den hierfür vorgesehenen harmonisierten ☒ Unionscode ☒

zusammen mit dessen Gültigkeitsdauer entweder auf dem Führerschein oder auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis vermerken, der von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt wird und für den in dieser Richtlinie ein harmonisiertes Modell vorgesehen ist. In Anbetracht der Bedeutung der damit verbundenen Rechte für die Straßenverkehrssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen sollte dieser Nachweis den gleichen Vorschriften für die Fälschungssicherheit genügen wie der Führerschein.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 10

- (23) Die Mitgliedstaaten sollten in Zusammenarbeit mit der Kommission elektronisch Informationen über Befähigungsnachweise austauschen. Sie sollten — unter Berücksichtigung einer Kosten-Nutzen-Analyse der Kommission — die hierzu erforderliche elektronische Plattform einrichten, wozu auch das gemäß der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ eingerichtete EU-Führerscheinnetz erweitert werden könnte. Neben anderen Vorteilen erhalten die Mitgliedstaaten dadurch einfachen Zugriff auf Informationen über absolvierte Ausbildungsmaßnahmen, die nicht auf dem Führerschein des Fahrers eingetragen sind. Es ist wichtig, dass die Mitgliedstaaten und die Kommission sich um die Weiterentwicklung dieses Instruments bemühen, mit dem Ziel eines Zugriffs in Echtzeit bei Straßenkontrollen.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 11
(angepasst)

- (24) Um die Entwicklungen im Bereich der Aus- und Weiterbildung zu berücksichtigen und den Beitrag ☒ dieser ☒ Richtlinie zur Sicherheit im Straßenverkehr sowie die Relevanz der Ausbildung für die Fahrer zu erhöhen, sollten Kenntnisbereiche im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit in den Lehrgängen behandelt werden, wie beispielsweise Gefahrenerkennung, Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer — insbesondere von Fußgängern, Radfahrern und Menschen mit eingeschränkter Mobilität —, kraftstoffsparende Fahrweise, Fahren unter extremen Witterungsbedingungen und Beförderung von Sondergütern. In diesem Zusammenhang sollten die Lehrgänge außerdem intelligente Verkehrssysteme abdecken und zum Zwecke der Anpassung an die technische Entwicklung weiterentwickelt werden.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 12

- (25) Die Mitgliedstaaten sollten die eindeutige Option erhalten, einen Teil der Ausbildungspraxis durch die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)-Instrumenten, z. B. E-Learning und integriertes Lernen, unter gleichzeitiger Sicherung der Qualität der Ausbildung zu verbessern und zu modernisieren. Bei der Verbesserung und Modernisierung der Ausbildungspraxis unter Nutzung von IKT-Instrumenten ist es wichtig zu berücksichtigen, dass für bestimmte Ausbildungsinhalte eine praktische Ausbildung erforderlich ist und diese mit den genannten Lerninstrumenten nicht wirksam behandelt werden können, wie

¹¹ 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).

zum Beispiel das Anlegen von Schneeketten, das Sichern der Ladung oder andere Ausbildungsinhalte, die praktisch geübt werden müssen. Die praktische Ausbildung könnte — muss aber nicht — im Führen von Fahrzeugen bestehen. Ein großer Teil der im Rahmen dieser Richtlinie geforderten Ausbildung sollte in einer zugelassenen Ausbildungsstätte stattfinden.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 13
(angepasst)

- (26) Um die Kohärenz zwischen den verschiedenen nach Unionsrecht vorgeschriebenen Formen der Ausbildung zu wahren, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, verschiedene Arten relevanter Ausbildung zu kombinieren: Beispielsweise sollten sie die Ausbildung für die Beförderung gefährlicher Güter, zur Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen oder für den Transport von Tieren, mit der in ☒ dieser ☒ Richtlinie vorgesehenen Ausbildung kombinieren können.
-

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 14
(angepasst)

- (27) Damit durch die unterschiedliche Praxis in den Mitgliedstaaten die Verfahren der gegenseitigen Anerkennung nicht behindert werden und das Recht der Kraftfahrer auf Weiterbildung in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten, nicht eingeschränkt wird, sollten die Behörden der Mitgliedstaaten immer dann, wenn absolvierte Ausbildungsmaßnahmen nicht auf dem Führerschein vermerkt werden können, dazu verpflichtet werden, für jeden Fahrer, der die Anforderungen ☒ dieser ☒ Richtlinie erfüllt, einen für die gegenseitige Anerkennung erforderlichen Fahrerqualifizierungsnachweis in der durch die Standardmodelle vorgeschriebenen Form auszustellen.
-

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 15

- (28) Für Fahrer aus Drittländern könnte es ein Hindernis darstellen, wenn sie die Erfüllung der Ausbildungsanforderungen anhand einer Fahrerbescheinigung nachweisen müssen, der Verkehrsunternehmer aber den ausstellenden Behörden diese Bescheinigung zurückgegeben hat, insbesondere dann, wenn diese Fahrer eine Beschäftigung in einem anderen Mitgliedstaat aufnehmen möchten. Damit Fahrer in diesem Fall bei der Aufnahme einer neuen Beschäftigung ihre Ausbildung nicht wiederholen müssen, sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, zusammenzuarbeiten und Informationen über die Qualifikation von Fahrern auszutauschen.
-

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 19

- (29) Um im Wege der Förderung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Luftqualität beizutragen, sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, den Inhabern eines Führscheins der Klasse B auf ihrem Hoheitsgebiet das Führen von Fahrzeugen bestimmter Typen mit alternativem Antrieb zu gestatten, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, aber höchstens 4 250 kg beträgt. Die Möglichkeit, 3 500 kg zu überschreiten, sollte der Bedingung unterliegen, dass die

zusätzliche gestattete Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des alternativen Antriebssystems geschuldet ist und sollte zudem Einschränkungen und Bedingungen unterliegen, mit denen abträgliche Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit abgewendet werden sollen.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 17

- (30) Für Kraftfahrer, die Staatsangehörige eines Drittlands sind und die ebenfalls unter diese Richtlinie fallen, sollten besondere Bescheinigungsbestimmungen vorgesehen werden.

↓ 2019/1243 Art. 1 u.
Anh. Ziff. IX (angepasst)

- (31) Um ☒ diese ☒ Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 ☒ des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ☒ Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II ☒ dieser ☒ Richtlinie zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden¹². Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 20
(angepasst)

- (32) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich ☒ die Festlegung ☒ einer unionsweit geltenden Grundqualifikation und Weiterbildung für Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Kraftverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie angegangen werden sollen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

¹² ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.



- (33) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung unberührt lassen —

↓ 2003/59/EG

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 1
(angepasst)

Artikel 1

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für das Führen von Fahrzeugen

- a) durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats,
- b) durch Staatsangehörige eines Drittlands, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden

(im Folgenden „Kraftfahrer“), die auf öffentlichen Verkehrswegen innerhalb der Union Beförderungen durchführen mit

- Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1 + E, C oder C + E im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist,
- Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse D1, D1 + E, D oder D + E im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist.

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

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 2

Artikel 2

Ausnahmen

(1) Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen

- a) deren zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 45 km/h liegt;
- b) die von den Streitkräften, dem Katastrophenschutz, der Feuerwehr, den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften und den Notfallkrankentransportdiensten eingesetzt werden oder ihrer Kontrolle unterstellt sind, wenn die Beförderung im Rahmen der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben ausgeführt wird;

- c) die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Fahrer von Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind;
- d) für die ein Führerschein der Klassen D oder D1 erforderlich ist und die vom Wartungspersonal ohne Fahrgäste zu einer Wartungsstätte oder wieder zurückgefahren werden, die sich in der Nähe des nächsten, vom Verkehrsunternehmer genutzten Wartungsstandorts befindet, sofern das Führen des Fahrzeugs nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers darstellt;
- e) die in Notfällen bzw. für Rettungsaufgaben eingesetzt werden, einschließlich Fahrzeugen, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe eingesetzt werden;
- f) die beim Fahrunterricht und bei der Prüfung zur Erlangung eines Führerscheins oder des Befähigungsnachweises im Sinne von Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1 eingesetzt werden, sofern diese nicht für die gewerbliche Beförderung von Gütern und Personen eingesetzt werden;
- g) die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern eingesetzt werden;
- h) zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die die Fahrer zur Ausübung ihres Berufs verwenden, sofern es sich beim Führen der Fahrzeuge nicht um die Hauptbeschäftigung der Fahrer handelt.

Hinsichtlich Buchstabe f dieses Absatzes gilt diese Richtlinie nicht für Personen, die einen Führerschein oder einen Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1 erlangen möchten, wenn diese Personen im Rahmen der Ausbildung am Arbeitsplatz eine zusätzliche Fahrausbildung erhalten und dabei von einer anderen Person, die einen Befähigungsnachweis für die zu dem unter jenem Buchstaben genannten Zweck verwendete Fahrzeugklasse besitzt, oder von einem Fahrlehrer für die zu dem unter jenem Buchstaben genannten Zweck verwendete Fahrzeugklasse begleitet werden.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht, wenn alle der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) wenn Fahrer von Fahrzeugen im ländlichen Raum zur Versorgung des eigenen Unternehmens des Fahrers aktiv sind;
- b) Fahrer keine Beförderungsleistungen anbieten;
- c) der Mitgliedstaat die Beförderung als gelegentlich und für die Straßenverkehrssicherheit unbedenklich einstuft.

(3) Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden, es sei denn, das Führen von Fahrzeugen gehört zur Hauptbeschäftigung des Fahrers oder eine in den nationalen Rechtsvorschriften festgelegte Entfernung von dem Niederlassungsort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least, wird überschritten.

Artikel 3

Qualifikation und Ausbildung

(1) Das Führen von Fahrzeugen ☒ nach ☒ Artikel 1 unterliegt der Pflicht zu einer Grundqualifikation und der Pflicht zur Weiterbildung. Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten für

a) ein System für die Grundqualifikation

Die Mitgliedstaaten wählen zwischen den beiden folgenden Optionen:

i) Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung

Gemäß Anhang I Abschnitt 2 Nummer 2.1 beinhaltet diese Art der Grundqualifikation eine obligatorische Teilnahme an Unterricht während einer bestimmten Dauer. Sie wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Bei erfolgreicher Ablegung dieser Prüfung wird der Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a ausgestellt;

ii) Option mit Beschränkung auf Prüfungen

Gemäß Anhang I Abschnitt 2 Nummer 2.2 beinhaltet diese Art der Grundqualifikation keine obligatorische Teilnahme an Unterricht, sondern lediglich eine theoretische und eine praktische Prüfung. Bei erfolgreicher Ablegung der Prüfungen wird der Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b ausgestellt.

Ein Mitgliedstaat kann einem Kraftfahrer jedoch vor Erlangung des Befähigungsnachweises das Führen eines Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet für einen höchstens dreijährigen Zeitraum gestatten, wenn er eine mindestens sechsmonatige innerstaatliche Berufsausbildung erhält. Im Rahmen dieser innerstaatlichen Berufsausbildung können die Prüfungen im Sinne der Ziffern i) und ii) in Etappen abgelegt werden;

b) ein System für die Weiterbildung

Gemäß Anhang I Abschnitt 4 beinhaltet die Weiterbildung die obligatorische Teilnahme an Unterricht. Sie führt zur Ausstellung des Befähigungsnachweises im Sinne von Artikel 8 Absatz 1.

(2) Die Mitgliedstaaten können auch ein System für eine beschleunigte Grundqualifikation vorsehen, damit ermöglicht wird, dass der Kraftfahrer in den Fällen gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii) ☒, Artikel 5 Absatz 2 ☒ Buchstabe b ☒, Artikel 5 ☒ Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i) und ☒ Artikel 5 Absatz 3 ☒ Buchstabe b ein Fahrzeug führt.

Gemäß Anhang I Abschnitt 3 beinhaltet die beschleunigte Grundqualifikation die obligatorische Teilnahme an Unterricht. Sie wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Bei erfolgreicher Ablegung dieser Prüfung wird der Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 Absatz 2 ausgestellt.

(3) Die Mitgliedstaaten können einen Kraftfahrer, der die Bescheinigung über die fachliche Eignung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ erhalten hat, in den Kenntnissbereichen, die von der Prüfung gemäß der genannten Verordnung erfasst sind, von den in Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i) und ii) und Absatz 2 vorgesehenen Prüfungen und gegebenenfalls von der Anwesenheit an jenem Teil der Kurse, der diese Kenntnissbereiche betrifft, befreien.

Artikel 4

Erworbene Rechte

Von der Pflicht zu einer Grundqualifikation sind diejenigen Kraftfahrer ausgenommen, die

- a) einen Führerschein der Klasse D1, D1 + E, D oder D + E oder einen als gleichwertig anerkannten Führerschein besitzen, der spätestens ☒ am 10. September 2008 ☒ ausgestellt worden ist;
- b) einen Führerschein der Klasse C1, C1 + E, C oder C + E oder einen als gleichwertig anerkannten Führerschein besitzen, der spätestens am 10. September 2009 ausgestellt worden ist.

Artikel 5

Grundqualifikation

(1) Für den Zugang zur Grundqualifikation ist der vorherige Erwerb des entsprechenden Führerscheins nicht erforderlich.

(2) Dem Kraftfahrer ist im Güterverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

- a) ab 18 Jahren:
 - i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C und C + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;
 - ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C1 und C1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt;
- b) ab 21 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C und C + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

- a) ab 21 Jahren:
 - i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr im Umkreis von bis zu 50 km, sowie von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer ☒ dieser ☒ Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

¹³ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

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

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer ☒ dieser ☐ Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 20 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt;

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

(4) Unbeschadet der Altersgrenzen nach Absatz 2 brauchen Kraftfahrer im Güterverkehr, die den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 für eine der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Fahrzeugklassen besitzen, für die anderen der in diesem Absatz genannten Fahrzeugklassen keinen derartigen Befähigungsnachweis zu erwerben.

Diese Bestimmungen gelten gleichermaßen für Fahrer der in Absatz 3 genannten Fahrzeugklassen, die im Personenverkehr tätig sind.

(5) Kraftfahrer im Güterverkehr, die ihre Tätigkeit im Hinblick auf die Personenbeförderung ausweiten oder verändern (oder umgekehrt) und die den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 besitzen, müssen die übereinstimmenden Teile der Grundqualifikation nicht wiederholen, sondern nur die spezifischen Teile der neuen Qualifikation.

Artikel 6

Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Grundqualifikation

(1) Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation

- a) **Befähigungsnachweis aufgrund von Unterrichtsteilnahme und Prüfungen**

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i) schreibt der Mitgliedstaat vor, dass der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers einem Unterricht in einer Ausbildungsstätte folgt, die von den zuständigen Behörden gemäß Anhang I Abschnitt 5 zugelassen ist (im Folgenden „zugelassene Ausbildungsstätte“). Gegenstand dieses Unterrichts sind alle Kenntnisbereiche, die in der Liste in Anhang I Abschnitt 1 aufgeführt sind. Diese Ausbildung wird mit der erfolgreichen Ablegung der Prüfung gemäß Anhang I Abschnitt 2 Nummer 2.1 abgeschlossen. Diese Prüfung wird von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer von ihnen benannten Stelle abgenommen, um nachzuprüfen, ob der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers den in Anhang I Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den genannten Bereichen besitzt. Diese Behörden oder Stellen überwachen die Prüfungen und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation aus.

- b) **Befähigungsnachweis aufgrund von Prüfungen**

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii) schreibt der Mitgliedstaat vor, dass der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers die theoretische und die praktische Prüfung nach Anhang I Abschnitt 2 Nummer 2.2 mit Erfolg ablegen muss. Diese Prüfungen werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer von ihnen benannten Stelle abgenommen, um nachzuprüfen, ob der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers den in Anhang I Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in allen genannten Bereichen besitzt. Diese Behörden oder Stellen überwachen die

Prüfungen und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation aus.

(2) Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer beschleunigten Grundqualifikation

Gemäß Artikel 3 Absatz 2 schreibt der Mitgliedstaat vor, dass der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers einem Unterricht in einer zugelassenen Ausbildungsstätte folgt. Gegenstand dieses Unterrichts sind alle Kenntnisbereiche, die in Anhang I Abschnitt 1 aufgeführt sind.

Diese Ausbildung wird mit der Prüfung gemäß Anhang I Abschnitt 3 abgeschlossen. Diese Prüfung wird von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer von ihnen benannten Stelle abgenommen, um nachzuprüfen, ob der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers den in Anhang I Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den genannten Bereichen besitzt. Diese Behörden oder Stellen überwachen die Prüfung und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer beschleunigten Grundqualifikation aus.

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 3

Artikel 7

Weiterbildung

Die Weiterbildung gibt den Inhabern von Befähigungsnachweisen die Möglichkeit, die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse zu aktualisieren, wobei die Verkehrssicherheit, die Sicherheit und der Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und die Reduzierung der Umweltauswirkungen des Fahrens besondere Schwerpunkte bilden.

Diese Weiterbildung wird von einer gemäß Anhang I Abschnitt 5 zugelassenen Ausbildungsstätte organisiert. Die Weiterbildung besteht aus Unterricht in einem Schulungsraum, praktischer Ausbildung und — sofern verfügbar — Weiterbildungsmaßnahmen, die mithilfe von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) oder leistungsfähigen Simulatoren durchgeführt werden. Wechselt der Kraftfahrer zu einem anderen Unternehmen, so ist die bereits erfolgte Weiterbildung anzurechnen.

Die Weiterbildung dient dazu, bestimmte Kenntnisbereiche der Liste in Anhang I Abschnitt 1 zu vertiefen und erneut zu behandeln. Sie deckt verschiedene Kenntnisbereiche ab und muss stets mindestens einen Kenntnisbereich im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit umfassen. Die Kenntnisbereiche der Weiterbildung müssen den Entwicklungen der einschlägigen Gesetzgebung und der Technik Rechnung tragen und so weit wie möglich dem konkreten Weiterbildungsbedarf des Fahrers gerecht werden.

↓ 2003/59/EG (angepasst)

Artikel 8

Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung

(1) Nach Beendigung der Weiterbildungsmaßnahme gemäß Artikel 7 stellen die zuständigen Behörden oder die zugelassene Ausbildungsstätte dem Kraftfahrer einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung aus.

(2) Der Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 6 ☒ hat ☒ binnen fünf Jahren nach dem Zeitpunkt seiner Ausstellung ☒ eine erste Weiterbildung zu durchlaufen ☒.

Die Mitgliedstaaten können ☒ die in Unterabsatz 1 ☒ genannte Frist verkürzen oder verlängern, insbesondere damit sie mit der Gültigkeitsdauer des Führerscheins ☒ übereinstimmt ☒. Diese Frist darf jedoch nicht kürzer als drei Jahre und nicht länger als sieben Jahre sein.

(3) Der Kraftfahrer, der eine erste Weiterbildung im Sinne von Absatz 2 durchlaufen hat, muss sich alle fünf Jahre vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Weiterbildung einer Weiterbildungsmaßnahme unterziehen.

(4) Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 6 oder gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels sowie Kraftfahrer im Sinne von Artikel 4 müssen, wenn sie ihren Beruf nicht mehr ausüben und den Anforderungen der Absätze 1, 2 und 3 ☒ des vorliegenden Artikels ☒ nicht entsprechen, vor einer Wiederaufnahme des Berufs eine Weiterbildung durchlaufen.

(5) Kraftfahrer im Güter- oder Personenverkehr, die eine Weiterbildung für eine der in Artikel 5 Absätze 2 und 3 genannten Führerscheinklassen durchlaufen haben, brauchen für die anderen in diesen Absätzen genannten Klassen keine Weiterbildung zu durchlaufen.

Artikel 9

Ausbildungsort

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 4

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

↓ 2003/59/EG (angepasst)

Die in Artikel 1 Buchstabe b genannten Kraftfahrer erhalten diese ☒ Grundqualifikation ☒ in dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, oder in dem Mitgliedstaat, der ihnen eine Arbeitsgenehmigung erteilt hat.

Die in Artikel 1 Buchstaben a und b genannten Kraftfahrer durchlaufen die Weiterbildung gemäß Artikel 7 in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, oder in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten.

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 5
(angepasst)

Artikel 10

Unionscode

(1) Ausgehend von dem Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Grundqualifikation und dem Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung vermerken die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung von Artikel 5 Absätze 2 und 3 sowie

von Artikel 8 dieser Richtlinie den in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen harmonisierten Unionscode ,95‘ neben den entsprechenden Führerscheinklassen

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

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

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

(2) Dem in Artikel 1 Buchstabe b ☒ dieser Richtlinie ☒ genannten Kraftfahrer, der Fahrzeuge zur Güterbeförderung führt, ist es außerdem gestattet, den Nachweis über die mit dieser Richtlinie geforderte Qualifikation und Ausbildung durch die in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ vorgesehene Fahrerbescheinigung zu erbringen, sofern auf dieser Bescheinigung der Unionscode ,95‘ vermerkt ist. Für die Zwecke dieser Richtlinie trägt der ausstellende Mitgliedstaat den Unionscode ,95‘ im Feld ,Bemerkungen‘ der Bescheinigung ein, wenn der betreffende Fahrer die Qualifikations- und Ausbildungsanforderungen dieser Richtlinie erfüllt hat.

(3) Fahrerbescheinigungen, auf denen der Unionscode ,95‘ nicht vermerkt ist und die gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, und insbesondere dessen Absatz 7, vor dem 23. Mai 2020 zum Nachweis der Erfüllung der Ausbildungsanforderungen nach dieser Richtlinie ausgestellt wurden, werden bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer als Qualifizierungsnachweis anerkannt.

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 6

Artikel 11

Durchsetzungsnetz

(1) Zum Zweck der Durchsetzung tauschen die Mitgliedstaaten Informationen über ausgestellte oder entzogene Befähigungsnachweise aus. Hierzu errichten die Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Kommission ein elektronisches Netz oder befassen sich mit der Erweiterung eines bestehenden Netzes, wobei sie eine Bewertung der kosteneffizientesten Option durch die Kommission berücksichtigen.

(2) Das Netz kann in den Befähigungsnachweisen enthaltene Informationen und Angaben zu den Verwaltungsverfahren für Befähigungsnachweise umfassen.

(3) Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass personenbezogene Daten ausschließlich

¹⁴ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

¹⁵ 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 (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

zum Zweck der Prüfung der Einhaltung dieser Richtlinie und insbesondere der in dieser Richtlinie festgelegten Ausbildungsanforderungen verarbeitet werden.

(4) Der Zugriff auf das Netz wird geschützt. Die Mitgliedstaaten dürfen den Zugriff lediglich den für die Umsetzung und Überwachung der Einhaltung dieser Richtlinie zuständigen Behörden gewähren.

↓ 2019/1243 Art. 1 u.
Anh. Ziff. IX Nr. 5 (angepasst)

Artikel 12

Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen.

Artikel 13

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 26. Juli 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des 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.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

↓ 2003/59/EG (angepasst)

Artikel 14

Aufhebung

Die Richtlinie ☒ 2003/59/EG, in der Fassung der in Anhang IV Teil A aufgeführten Rechtsakte, ☒ wird ☒ unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung ☒ aufgehoben.



Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

↓ 2003/59/EG (angepasst)

Artikel 15

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am ☒ 24. Mai 2021 ☒ in Kraft.

Artikel 16

Adressaten

Diese Richtlinie ist an ☒ die ☒ Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.2.2021
COM(2021) 34 final

ANNEXES 1 to 5

ANHÄNGE

zu einem

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge
für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text)**

ANHANG I

MINDESTANFORDERUNGEN AN QUALIFIKATION UND AUSBILDUNG

ABSCHNITT 1: LISTE DER KENNTNISBEREICHE

Die Kenntnisse, die für die Feststellung der Grundqualifikation und Weiterbildung des Fahrers durch die Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind, müssen sich zumindest auf die in dieser Liste angeführten Bereiche erstrecken. Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers müssen über das zum sicheren Führen eines Fahrzeugs der betreffenden Führerscheinklasse erforderliche Niveau von Kenntnissen und Fähigkeiten in diesen Bereichen verfügen.

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. a

Das Mindestqualifikationsniveau muss mindestens mit Niveau 2 des Europäischen Qualifikationsrahmens gemäß Anhang II der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008¹ vergleichbar sein.

↓ 2003/59/EG

1. Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens auf der Grundlage der Sicherheitsregeln

Alle Führerscheinklassen

- 1.1. Ziel: Kenntnis der Eigenschaften der kinematischen Kette für eine optimierte Nutzung

Drehmomentkurven, Leistungskurven, spezifische Verbrauchskurven eines Motors, optimaler Nutzungsbereich des Drehzahlmessers, optimaler Drehzahlbereich beim Schalten.

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. a

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

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

¹ Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Einrichtung des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen (ABl. C 111 vom 6.5.2008, S. 1).

sowie andere zur Verwendung zugelassene Fahrerassistenz- oder Automatisierungssysteme.

1.3. Ziel: Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs

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

1.4. Ziel: Fähigkeit, Risiken im Straßenverkehr vorherzusehen, zu bewerten und sich daran anzupassen

Sich unterschiedlicher Straßen-, Verkehrs- und Witterungsbedingungen bewusst sein und sich daran anpassen, künftige Ereignisse vorhersehen, ermessen, welche Vorkehrungen für eine Fahrt bei außergewöhnlichen Witterungsbedingungen getroffen werden müssen, die Verwendung der damit verbundenen Sicherheitsausrüstung beherrschen und sich bewusst machen, wann eine Fahrt aufgrund extremer Witterungsbedingungen verschoben oder abgesagt werden muss, sich an Verkehrsrissen anpassen, einschließlich gefährlicher Verhaltensweisen im Verkehr oder Ablenkung beim Fahren (durch die Nutzung elektronischer Geräte, Nahrungs- und Getränkeaufnahme usw.), Gefahrensituationen erkennen, sich daran anpassen und den damit verbundenen Stress bewältigen, vor allem in Bezug auf Größe und Gewicht des Fahrzeugs und schwächere Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Zweiräder.

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

↓ 2003/59/EG

Führerscheinklassen C, C + E, C1, C1 + E

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. a

1.5. Ziel: Fähigkeit zur Sicherung der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Fahrzeugs

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

Wichtigste Kategorien von Gütern, bei denen eine Ladungssicherung erforderlich ist, Feststell- und Verzurrtechniken, Verwendung der Zurrgurte, Überprüfung der

Haltevorrichtungen, Einsatz des Umschlaggeräts, Abdecken mit einer Plane und Entfernen der Plane.

↓ 2003/59/EG

Führerscheinklassen D, D + E, D1, D1 + E

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. a

- 1.6. Ziel: Fähigkeit zur Gewährleistung der Fahrgastsicherheit und des Fahrgastkomforts
- Richtige Einschätzung der Längs- und Seitwärtsbewegungen des Fahrzeugs, rücksichtsvolles Verkehrsverhalten, Positionierung auf der Fahrbahn, sanftes Abbremsen, Beachtung der Überhänge, Nutzung spezifischer Infrastrukturen (öffentliche Verkehrsflächen, bestimmten Verkehrsteilnehmern vorbehaltene Verkehrswege), angemessene Prioritätensetzung im Hinblick auf die sichere Steuerung des Fahrzeugs und die Erfüllung anderer dem Fahrer obliegenden Aufgaben, Umgang mit den Fahrgästen, besondere Merkmale der Beförderung bestimmter Fahrgastgruppen (Menschen mit Behinderungen, Kinder).
- 1.7. Ziel: Fähigkeit zur Sicherung der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Fahrzeugs
- Bei der Fahrt auf das Fahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Fahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Nutzung von Automatikgetrieben, Berechnung der Nutzlast eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt.

↓ 2003/59/EG

2. Anwendung der Vorschriften

Alle Führerscheinklassen

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. a

- 2.1. Ziel: Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften für den Kraftverkehr
- Höchstzulässige Arbeitszeiten in der Verkehrsbranche; Grundsätze, Anwendung und Auswirkungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006² und (EU) Nr. 165/2014³ des

² Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

³ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

Europäischen Parlaments und des Rates, Sanktionen für den Fall, dass der Fahrtschreiber nicht benutzt, falsch benutzt oder verfälscht wird, Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen für den Kraftverkehr: Rechte und Pflichten der Kraftfahrer im Bereich der Grundqualifikation und der Weiterbildung.

↓ 2003/59/EG

Führerscheinklassen C, C + E, C1, C1 + E

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. a

2.2. Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Güterkraftverkehr

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

↓ 2003/59/EG

Führerscheinklassen D, D + E, D1, D1 + E

2.3. Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Personenkraftverkehr

Beförderung bestimmter Personengruppen, Sicherheitsausstattung in Bussen, Sicherheitsgurte, Beladen des Fahrzeugs.

3. Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung, Logistik

Alle Führerscheinklassen

3.1. Ziel: Sensibilisierung in Bezug auf Risiken des Straßenverkehrs und Arbeitsunfälle

Typologie der Arbeitsunfälle in der Verkehrsbranche, Verkehrsunfallstatistiken, Beteiligung von Lastkraftwagen/Bussen, menschliche, materielle und finanzielle Auswirkungen.

3.2. Ziel: Fähigkeit, der Kriminalität und der Schleusung illegaler Einwanderer vorzubeugen

Allgemeine Information, Folgen für die Fahrer, Vorbeugungsmaßnahmen, Checkliste für Überprüfungen, Rechtsvorschriften betreffend die Verantwortung der Kraftverkehrsunternehmer.

3.3. Ziel: Fähigkeit, Gesundheitsschäden vorzubeugen

Grundsätze der Ergonomie: gesundheitsbedenkliche Bewegungen und Haltungen, physische Kondition, Übungen für den Umgang mit Lasten, individueller Schutz.

- 3.4. Ziel: Sensibilisierung für die Bedeutung einer guten körperlichen und geistigen Verfassung

Grundsätze einer gesunden und ausgewogenen Ernährung, Auswirkungen von Alkohol, Arzneimitteln oder jedem Stoff, der eine Änderung des Verhaltens bewirken kann, Symptome, Ursachen, Auswirkungen von Müdigkeit und Stress, grundlegende Rolle des Zyklus von Aktivität/Ruhezeit.

- 3.5. Ziel: Fähigkeit zu richtiger Einschätzung der Lage bei Notfällen

Verhalten in Notfällen: Einschätzung der Lage, Vermeidung von Nachfolgeunfällen, Verständigung der Hilfskräfte, Bergung von Verletzten und Leistung erster Hilfe, Reaktion bei Brand, Evakuierung der Mitfahrer des LKW bzw. der Fahrgäste des Busses, Gewährleistung der Sicherheit aller Fahrgäste, Vorgehen bei Gewalttaten, Grundprinzipien für die Erstellung der einvernehmlichen Unfallmeldung.

- 3.6. Ziel: Fähigkeit zu einem Verhalten, das zu einem positiven Image des Unternehmens beiträgt

Verhalten des Fahrers und Ansehen des Unternehmens: Bedeutung der Qualität der Leistung des Fahrers für das Unternehmen, unterschiedliche Rollen des Fahrers, unterschiedliche Gesprächspartner des Fahrers, Wartung des Fahrzeugs, Arbeitsorganisation, kommerzielle und finanzielle Konsequenzen eines Rechtsstreits.

Führerscheinklassen C, C + E, C1, C1 + E

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. a

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

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

↓ 2003/59/EG

Führerscheinklassen D, D + E, D1, D1 + E

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. a

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

Personenkraftverkehr im Verhältnis zu den verschiedenen Verkehrsmitteln zur Beförderung von Personen (Bahn, Personenkraftwagen), unterschiedliche Tätigkeiten im Personenkraftverkehr, Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Überschreiten der Grenzen (internationaler

↓ 2003/59/EG

ABSCHNITT 2: PFLICHT ZUR GRUNDQUALIFIKATION GEMÄß ARTIKEL 3 ABSATZ 1 BUCHSTABE A

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. b

2.1. Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung

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

Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers muss während mindestens 20 Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug der betreffenden Klasse führen, das mindestens den in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge entspricht.

Während der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers persönlich ein Fahrzeug führt, wird er von einem Ausbilder begleitet, der bei einer zugelassenen Ausbildungsstätte angestellt ist. Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers kann während höchstens acht der 20 Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen, damit die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden kann, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn und die Art und Weise, wie sich dieser bei verschiedenen Witterungsverhältnissen sowie entsprechend der Tages- und Nachtzeit ändert, und die Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs.

Die Mitgliedstaaten können gestatten, dass ein Teil der von der zugelassenen Ausbildungsstätte durchzuführenden Ausbildung mithilfe von IKT-Instrumenten, beispielsweise E-Learning, absolviert wird, wobei für eine hohe Qualität und die Wirksamkeit der Ausbildung zu sorgen ist und Kenntnisbereiche ausgewählt werden müssen, bei denen der Einsatz von IKT-Instrumenten am effizientesten ist. Insbesondere verlangen die Mitgliedstaaten eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und geeignete Kontrollmaßnahmen. Die Mitgliedstaaten können nach anderen Unionsrechtsvorschriften vorgeschriebene spezielle Ausbildungsmaßnahmen als Teil der Ausbildung anrechnen. Dazu gehören u. a. die Ausbildung gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ über die Beförderung gefährlicher Güter, die Schulung zur Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des

⁴ Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

Europäischen Parlaments und des Rates⁵ sowie die Schulung für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates⁶.

Für die in Artikel 5 Absatz 5 genannten Kraftfahrer beträgt die Unterrichtsdauer bei der Grundqualifikation 70 Stunden, davon fünf Stunden, in denen sie persönlich ein Fahrzeug führen.

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

↓ 2003/59/EG

2.2. Option Prüfungen

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder die von ihnen benannte Stelle nehmen eine theoretische und eine praktische Prüfung der nachstehend beschriebenen Art ab, um nachzuprüfen, ob die Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers hinsichtlich aller in Abschnitt 1 genannten Ziele und Bereiche den erforderlichen Kenntnisstand besitzen.

- a) Die theoretische Prüfung besteht mindestens aus zwei Teilen:
- i) einem Teil mit Multiple-choice-Fragen, Fragen mit direkter Antwort oder einer Kombination beider Systeme;
 - ii) einer Erörterung von Praxissituationen.

Die theoretische Prüfung dauert mindestens vier Stunden.

- b) Die praktische Prüfung besteht aus zwei Teilen:
- i) einer Fahrprüfung, bei der die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden soll. Diese Prüfung erfolgt nach Möglichkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstraßen und Autobahnen (oder ähnlichen) sowie auf allen Arten von Straßen in bebautem Gebiet mit den verschiedenartigen Schwierigkeiten, auf die ein Fahrer stoßen kann. Die Prüfung sollte in Situationen mit unterschiedlicher Verkehrsdichte erfolgen. Die Fahrzeit ist auf bestmögliche Art zu nutzen, um die Fähigkeiten des Kandidaten in allen verschiedenen Verkehrszonen zu beurteilen. Die Fahrprüfung dauert mindestens 90 Minuten;
 - ii) einem praktischen Prüfungsteil, der mindestens die Nummern 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 und 3.5 betrifft. Diese Teilprüfung dauert mindestens 30 Minuten.

⁵ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).

⁶ Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 (ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1).

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. b

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

↓ 2003/59/EG

Die praktische Prüfung kann durch eine dritte Teilprüfung ergänzt werden, die auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator stattfindet und das Ziel verfolgt, die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln zu bewerten, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn je nach Witterungsverhältnissen sowie Tages- und Nachtzeit.

Die Dauer dieser eventuellen Teilprüfung wird nicht festgelegt. Legt der Kraftfahrer diese Prüfung ab, so kann ihre Dauer von den 90 Minuten der Fahrprüfung nach Ziffer i) abgezogen werden, wobei der Abzug höchstens 30 Minuten betragen darf.

Für die in Artikel 5 Absatz 5 genannten Kraftfahrer beschränkt sich die theoretische Prüfung auf diejenigen in Abschnitt 1 genannten Kenntnisbereiche, welche die Fahrzeuge betreffen, die Gegenstand der neuen Grundqualifikation sind. Diese Kraftfahrer müssen jedoch die praktische Prüfung vollständig ablegen.

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 1 Buchst. c

ABSCHNITT 3: BESCHLEUNIGTE GRUNDQUALIFIKATION GEMÄß ARTIKEL 3 ABSATZ 2

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

Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers muss während mindestens 10 Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug der betreffenden Klasse führen, das mindestens den in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge entspricht.

Während der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers persönlich ein Fahrzeug führt, wird er von einem Ausbilder begleitet, der bei einer zugelassenen Ausbildungsstätte angestellt ist. Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers kann während höchstens vier der 10 Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen, damit die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden kann, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn und die Art und Weise, wie sich dieser Fahrbahnzustand bei verschiedenen Witterungsverhältnissen sowie entsprechend der Tages- und Nachtzeit ändert, und die Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs.

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

Für die in Artikel 5 Absatz 5 genannten Kraftfahrer beträgt die Unterrichtsdauer bei der beschleunigten Grundqualifikation 35 Stunden, davon 2 1/2 Stunden, in denen sie persönlich ein Fahrzeug führen.

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

ABSCHNITT 4: OBLIGATORISCHE WEITERBILDUNG GEMÄß ARTIKEL 3 ABSATZ 1 BUCHSTABE B

Obligatorische Weiterbildungskurse werden von einer zugelassenen Ausbildungsstätte veranstaltet. Die Dauer der Weiterbildung beträgt 35 Stunden alle fünf Jahre, die in Zeiteinheiten von jeweils mindestens sieben Stunden erteilt werden, die auf zwei aufeinanderfolgende Tage aufgeteilt werden können. Beim Einsatz von E-Learning trägt die zugelassene Ausbildungsstelle dafür Sorge, dass die erforderliche Qualität der Weiterbildung beibehalten wird, unter anderem indem sie die Kenntnisbereiche auswählt, bei denen der Einsatz von IKT-Instrumenten am effizientesten ist. Insbesondere verlangen die Mitgliedstaaten eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und geeignete Kontrollmaßnahmen. Die Weiterbildung darf höchstens 12 Stunden in Form von E-Learning erteilt werden. Mindestens eine der Zeiteinheiten des Lehrgangs umfasst einen die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Kenntnisbereich. Der Inhalt der Weiterbildung trägt dem speziellen Weiterbildungsbedarf, der in Bezug auf die vom Fahrer durchgeführten Beförderungen besteht, und den einschlägigen Entwicklungen der Rechtsvorschriften und der Technik Rechnung und sollte so weit wie möglich dem konkreten Weiterbildungsbedarf des Fahrers gerecht werden. In den 35 Stunden sollten unterschiedliche Kenntnisbereiche abgedeckt werden, einschließlich der Wiederholung von Lerninhalten, wenn sich herausstellt, dass der Fahrer gesonderte Fördermaßnahmen benötigt.

Die Mitgliedstaaten können in Erwägung ziehen, nach anderen Unionsrechtsvorschriften vorgeschriebene abgeschlossene spezielle Weiterbildungsmaßnahmen als höchstens eine der vorgeschriebenen Zeiteinheiten von sieben Stunden anzurechnen. Dazu zählen u. a. die Ausbildung gemäß der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter, die Schulung für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 sowie die Schulung zur Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, dass die gemäß der Richtlinie 2008/68/EG vorgeschriebene abgeschlossene spezielle Ausbildungsmaßnahme über die Beförderung gefährlicher Güter als zwei der Zeiteinheiten von sieben Stunden angerechnet werden kann, sofern dies die einzige andere Ausbildungsmaßnahme ist, die bei der Weiterbildung angerechnet wird.

ABSCHNITT 5: ZULASSUNG FÜR GRUNDQUALIFIKATION UND WEITERBILDUNG

- 5.1. Die Ausbildungsstätten für die Grundqualifikation und die Weiterbildung bedürfen einer Zulassung vonseiten der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten. Diese Zulassung ist nur auf schriftlichen Antrag zu erteilen. Dem Zulassungsantrag sind Unterlagen beizufügen, die Folgendes umfassen:
- 5.1.1. ein angemessenes Qualifizierungs- und Ausbildungsprogramm, in dem die unterrichteten Themengebiete präzisiert sowie die geplante Durchführung und die Unterrichtsmethoden angegeben werden;
 - 5.1.2. Qualifikationen und Tätigkeitsbereiche der Ausbilder;
 - 5.1.3. Angaben zu den Unterrichtsorten, zum Lehrmaterial, zu den für die praktische Ausbildung bereitgestellten Unterrichtsmitteln, zum eingesetzten Fuhrpark;
 - 5.1.4. Bedingungen für die Teilnahme an den Kursen (Teilnehmerzahl).
- 5.2. Die zuständige Behörde hat die Zulassung schriftlich und unter folgenden Bedingungen zu erteilen:
- 5.2.1. die Ausbildung muss gemäß den dem Antrag beigefügten Unterlagen erteilt werden;
 - 5.2.2. die zuständige Behörde muss bevollmächtigte Personen zur Teilnahme an den Aus- und Weiterbildungskursen der anerkannten Ausbildungsstätten entsenden können; sie muss ein Aufsichtsrecht über die zugelassenen Ausbildungsstätten in Bezug auf die eingesetzten Mittel und den ordnungsgemäßen Ablauf der Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen und der Prüfungen ausüben können;
 - 5.2.3. die Zulassung kann entzogen oder ausgesetzt werden, wenn die Zulassungsbedingungen nicht mehr eingehalten werden.

Die zugelassene Ausbildungsstätte hat zu gewährleisten, dass die Ausbilder über den neuesten Stand der Vorschriften und der Bestimmungen für die Aus- und Weiterbildung gut unterrichtet sind. Die Ausbilder müssen im Rahmen eines speziellen Auswahlverfahrens didaktische und pädagogische Kenntnisse nachweisen. Für den praktischen Teil der Ausbildung müssen die Ausbilder eine Berufserfahrung als Berufskraftfahrer oder eine entsprechende Fahrerfahrung, beispielsweise als Fahrlehrer für Lastkraftwagen, nachweisen.

Das Unterrichtsprogramm ist gemäß der Zulassung auf der Grundlage der in Abschnitt 1 aufgeführten Kenntnisbereiche zu erstellen.

↓ 2003/59/EG

ANHANG II

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 2 Buchst. a

BESTIMMUNGEN ZUM MODELL DER EUROPÄISCHEN UNION DES FAHRERQUALIFIZIERNACHWEISES

↓ 2003/59/EG (angepasst)
→₁ 2004/66/EG Art. 1 u. Anh.
→₂ 2006/103/EG Art. 1 u. Anh.
Teil A Nr. 6
→₃ 2013/22/EU Art. 1 u. Anh.

1. Die äußeren Merkmale des ☒ Fahrerqualifizierungsnachweises ☒ entsprechen den ISO-Normen 7810 und 7816-1.

Die Verfahren, mit denen die physikalischen Merkmale des ☒ Fahrerqualifizierungsnachweises ☒ auf Übereinstimmung mit den internationalen Normen geprüft werden, entsprechen der ISO-Norm 10373.

2. Der ☒ Fahrerqualifizierungsnachweis ☒ hat zwei Seiten:

Seite 1 enthält:

- a) in Blockbuchstaben die Aufschrift „Fahrerqualifizierungsnachweis“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Fahrerqualifizierungsnachweis ausstellt;
- b) den Namen des Mitgliedstaats, der den Fahrerqualifizierungsnachweis ausstellt (fakultativ);
- c) →₁ das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der den ☒ Fahrerqualifizierungsnachweis ☒ ausstellt, im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen:

B	:	Belgien
→ ₂ BG ← ←	→ ₂ : ←	→ ₂ Bulgarien ←
CZ	:	☒ Tschechien ☒
DK	:	Dänemark
D	:	Deutschland
EST	:	Estland
IRL	:	Irland
GR	:	Griechenland

E	:	Spanien
F	:	Frankreich
→ ₃ HR ←	→ ₃ : ←	→ ₃ Kroatien ←
I	:	Italien
CY	:	Zypern
LV	:	Lettland
LT	:	Litauen
L	:	Luxemburg
H	:	Ungarn
M	:	Malta
NL	:	Niederlande
A	:	Österreich
PL	:	Polen
P	:	Portugal
→ ₂ RO ←	→ ₂ : ←	→ ₂ Rumänien. ←
SLO	:	Slowenien
SK	:	Slowakei
FIN	:	Finnland
S	:	Schweden

d) Individualdaten des ausgestellten ☒ Fahrerqualifizierungsnachweises ☒ unter Verwendung der folgenden Nummerierung:

1. Name des Inhabers
2. Vorname des Inhabers
3. Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers
4.
 - a) Ausstellungsdatum
 - b) Ablaufdatum
 - c) Bezeichnung der Behörde, die den Fahrerqualifizierungsnachweis ausstellt (kann auch auf Seite 2 gedruckt werden)

- d) andere Nummer als die Führerscheinnummer für Zwecke der Verwaltung (fakultativ)
- 5. a) Führerscheinnummer
- b) Seriennummer des ☒ Fahrerqualifizierungsnachweises ☒
- 6. Lichtbild des Inhabers
- 7. Unterschrift des Inhabers
- 8. Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift (fakultativ)

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 2 Buchst. b

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

↓ 2003/59/EG (angepasst)
→₁ 2004/66/EG Art. 1 u. Anh.
→₂ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 2 Buchst. b

- e) →₁ →₂ die Aufschrift „Modell der Europäischen Union“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den ☒ Fahrerqualifizierungsnachweis ☒ ausstellt, und die Aufschrift „Fahrerqualifizierungsnachweis“ in den anderen Amtssprachen der Union in blaufarbenem Druck als Hintergrund des Fahrerqualifizierungsnachweises: ← ←

↓ 2006/103/EG Art. 1 u. Anh.
Teil A Nr. 6

карта за квалификация на водача

↓ 2003/59/EG

tarjeta de cualificación del conductor
osvědčení profesní způsobilosti řidiče
chaufføruddannelsesbevis
Fahrerqualifizierungsnachweis
juhi ametipädevuse kaart
δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
driver qualification card
carte de qualification de conducteur
cárta cáilíochta tiomána

↓ 2013/22/EU Art. 1 u. Anh.

kvalifikacijska kartica vozača

↓ 2003/59/EG

carta di qualificazione del conducente
vadītāja kvalifikācijas apliecība
vairuotojo kvalifikacinē kortelē
gépjárművezetői képesítési igazolvány
karta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq
kwalificatiekaart bestuurder
karta kwalifikacji kierowcy
carta de qualificação do motorista

↓ 2006/103/EG Art. 1 u. Anh.
Teil A Nr. 6

cartela de pregătire profesională a conducătorului auto

↓ 2003/59/EG (angepasst)
→₁ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 2 Buchst. b

preukaz o kvalifikácii vodiča
kartica o usposobljenosti voznika
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis för förare;

f) Referenzfarben:

- blau: Pantone Reflex blue
- gelb: Pantone Yellow

Seite 2 enthält:

- a) →₁ 9. Fahrzeugklassen, für die der Fahrer die Grundqualifikations- und Weiterbildungsverpflichtungen erfüllt
10. den harmonisierten Unionscode ‚95‘ gemäß Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG ←
11. ein Feld, in das der den ☒ Fahrerqualifizierungsnachweis ☒ ausstellende Mitgliedstaat Angaben eintragen kann, die für die Verwaltung des Fahrerqualifizierungsnachweises unerlässlich sind oder sich auf die Verkehrssicherheit beziehen (fakultativ). Fällt die Angabe unter eine der in diesem Anhang aufgeführten Rubriken, so

muss vor der Angabe die Nummer der entsprechenden Rubrik stehen;

- b) Erläuterungen zu den auf den Seiten 1 und 2 des ☒ Fahrerqualifizierungsnachweises ☒ erscheinenden nummerierten Rubriken (zumindest Rubriken 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b und 10).

↓ 2013/22/EU Art. 1 u. Anh.
(angepasst)

Will ein Mitgliedstaat diese Eintragungen in einer anderen Landessprache abfassen als Bulgarisch, Dänisch, Deutsch, Englisch, Estnisch, Finnisch, Französisch, Griechisch, Irisch, Italienisch, Kroatisch, Lettisch, Litauisch, Maltesisch, Niederländisch, Polnisch, Portugiesisch, Rumänisch, Slowakisch, Slowenisch, Spanisch, Schwedisch, Tschechisch oder Ungarisch, so erstellt er unbeschadet der übrigen Bestimmungen dieses Anhangs unter Verwendung einer ☒ dieser ☒ Sprachen eine zweisprachige Fassung des Fahrerqualifizierungsnachweises.

↓ 2003/59/EG (angepasst)

3. SICHERHEIT, EINSCHLIEßLICH DATENSCHUTZ

Die einzelnen Bestandteile des Fahrerqualifizierungsnachweises sind so zu gestalten, dass jegliche Fälschung oder Manipulierung ausgeschlossen ist und jeglicher Fälschungs- oder Manipulierungsversuch aufgedeckt wird.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass das Sicherheitsniveau des Fahrerqualifizierungsnachweises zumindest dem Sicherheitsniveau des Führerscheins entspricht.

4. BESONDERE BESTIMMUNGEN

Nach Konsultation der Kommission können die Mitgliedstaaten unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieses Anhangs Farben oder Kennzeichnungen wie Strichcodes, nationale Symbole oder Sicherheitselemente hinzufügen.

Im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung der ☒ Fahrerqualifizierungsnachweise ☒ darf der Strichcode keine anderen Informationen als diejenigen enthalten, die bereits lesbar im Fahrerqualifizierungsnachweis stehen oder die für die Erteilung des Fahrerqualifizierungsnachweises unerlässlich sind.

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 2 Buchst. d

5. ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN


Vor dem 23. Mai 2020 ausgestellte Fahrerqualifizierungsnachweise gelten bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer.

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 2 Buchst. c

MODELL DER EUROPÄISCHEN UNION DES FAHRERQUALIFIZIERNACHWEISES

↓ 2003/59/EG
→ 2018/645 Art. 1 Nr. 7 u. Anh.
Nr. 2 Buchst. c

Seite 1

	FAHRERQUALIFIZIERNACHWEIS	(MITGLIEDSTAAT)
6. LICHTBILD	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	
	(8.)	
9.		

Seite 2

11.	9.	10.
<div>1. Name</div> <div>2. Vorname</div> <div>3. Geburtsdatum und -ort</div> <div>4a. Ausstellungsdatum</div> <div>4b. Ablaufdatum</div> <div>4c. Ausstellungsbehörde</div> <div>5a. Führerscheinnummer</div> <div>5b. Seriennummer des Nachweises</div> <div>10. ►⁽¹⁾ Unionscode ◀</div>	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
DE		



(In den in Österreich ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweisen lautet Nr. 9:
„Fahrzeugklasse“).

ANHANG III

**ENTSPRECHUNGSTABELLE FÜR DIE BEZUGNAHMEN AUF BESTIMMTE
FÜHRERSCHEINKLASSEN**

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



ANHANG IV

Teil A

Aufgehobene Richtlinie mit der Liste ihrer nachfolgenden Änderungen (gemäß Artikel 14)

Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates
(ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4)

Richtlinie 2004/66/EG des Rates
(ABl. L 168 vom 1.5.2004, S. 35)

nur Ziffer IV Nummer 2 des
Anhangs

Richtlinie 2006/103/EG des Rates
(ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344)

nur Teil A Nummer 6 des Anhangs

Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des
Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1)

nur Nummer 9.11 des Anhangs

Richtlinie 2013/22/EU des Rates
(ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 356)

nur Teil A Nummer 4 des Anhangs

Richtlinie (EU) 2018/645 des Europäischen
Parlaments und des Rates
(ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 29)

nur Artikel 1 und Anhang

Verordnung (EU) 2019/1243 des Europäischen
Parlaments und des Rates
(ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241)

nur Ziffer IX Nummer 5 des
Anhangs

Part B

Fristen für die Umsetzung in nationales Recht und Zeitpunkt der Anwendung (gemäß Artikel 14)

Richtlinie	Umsetzungsfrist	Zeitpunkt der Anwendung
2003/59/EG	10. September 2006	10. September 2008 hinsichtlich der Grundqualifikation für das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1, D1 + E, D und D + E 10. September 2009 hinsichtlich der Grundqualifikation für das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C1, C1 + E, C und C + E
(EU) 2018/645	23. Mai 2020, mit Ausnahme von Artikel 1 Nummer 6 23. Mai 2021 hinsichtlich des Artikels 1 Nummer 6	

ANHANG V

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 2003/59/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 bis 7	Artikel 1 bis 7
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitende Worte und Buchstabe a	Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b	–
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absätze 3, 4 und 5	Artikel 8 Absätze 3, 4 und 5
Artikel 9 und 10	Artikel 9 und 10
Artikel 10a	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 11a	Artikel 13
Artikel 13	–
Artikel 14	–
Artikel 15	Artikel 14
Artikel 16	Artikel 15
Artikel 17	Artikel 16
Anhang I	Anhang I
Anhang II	Anhang II
Anhang III	Anhang III
–	Anhang IV
–	Anhang V