

Brüssel, den 24. November 2022
(OR. en)

15171/22

**Interinstitutionelles Dossier:
2021/0018(COD)**

**CODEC 1829
CODIF 28
TRANS 739
SOC 651
PE 142**

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: 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)
– Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments
(Straßburg, 21. bis 24. November 2022)

I. EINLEITUNG

Der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission haben eine Reihe informeller Gespräche geführt, um in erster Lesung zu einer Einigung über dieses Dossier zu gelangen.

In diesem Zusammenhang hat der Berichterstatter, Angel DZHAMBAZKI (ECR, BG), im Namen des Rechtsausschusses (JURI) einen Bericht vorgelegt. Dem Plenum wurde ein Änderungsantrag in Form eines Addendums zu dem Bericht unterbreitet.

II. ABSTIMMUNG

Das Addendum zu dem Bericht wurde am 22. November 2022 im Plenum in einer einzigen Abstimmung angenommen.

Der angenommene Text ist in der legislativen Entschließung enthalten und stellt den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung dar (siehe Anlage).

Der Standpunkt des Parlaments entspricht der zuvor zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung. Folglich dürfte der Rat in der Lage sein, den Standpunkt des Parlaments zu billigen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Parlaments erlassen.

P9_TA(2022)0397

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

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 22. November 2022 zu dem 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) (COM(2021)0034 – C9-0008/2021 – 2021/0018(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Kodifizierung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2021)0034),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0008/2021),
 - 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 24. Februar 2021¹,
 - gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 über ein beschleunigtes Arbeitsverfahren für die amtliche Kodifizierung von Rechtstexten²,
 - gestützt auf die Artikel 109 und 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Rechtsausschusses (A9-0267/2022),
- A. in der Erwägung, dass aus der Stellungnahme der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission hervorgeht, dass sich der genannte Vorschlag auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt;
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;

¹ ABl. C 155 vom 30.4.2021, S. 78.

² ABl. C 102 vom 4.4.1996, S. 2.

2. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

P9_TC1-COD(2021)0018

**Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 22. November 2022
im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie (EU) 2022/... 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 über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel
91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

¹ ABl. C 155 vom 30.4.2021, S. 78.

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 22. November 2022.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ wurde mehrfach und erheblich geändert². Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, sie zu kodifizieren.
- (2) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ 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.

¹ 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).

² Siehe Anhang IV Teil A.

- (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“ 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.
- (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 2015 im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen geschlossenen Übereinkommen von Paris¹ 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.

¹ ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

- (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.
- (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.

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

- (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.
- (11) Sofern das Führen von Fahrzeugen nicht häufig erfolgt, im ländlichen Raum stattfindet und 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.

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

- (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.
- (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.
- (17) Die Mindestanforderungen für Grundqualifikation und 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.

- (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 Weiterbildung vorgesehen ist, sollten durch diese Richtlinie nicht eingeschränkt werden.
- (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.
- (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.

- (21) Die Mitgliedstaaten sollten vorschreiben, dass die Beendigung der ersten Weiterbildung 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.
- (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 Anhang II dieser Richtlinie ein Standardmodell abgebildet 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.

- (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 Rates¹ 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.
- (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.

¹ 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).

- (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 derartigen Lerninstrumenten nicht wirksam behandelt werden können, wie 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.
- (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.

- (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 das in Anhang II dieser Richtlinie abgebildete Standardmodell vorgeschriebenen Form auszustellen.
- (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.

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

(30) 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 Rechtsetzung¹ niedergelegt wurden. 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.

¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (31) 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.
- (32) 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 —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

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 dieser Richtlinie zu lesen.

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 Unterabsatz 1 Buchstabe f 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 ihres eigenen Unternehmens 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) eine 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) eine 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 Rates¹ erhalten hat, in den Kenntnisbereichen, die von der Prüfung gemäß der genannten Verordnung erfasst sind, von den in Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i) und ii) und Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Prüfungen und gegebenenfalls von der Anwesenheit an jenem Teil der Kurse, der diese Kenntnisbereiche 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 9. 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 9. September 2009 ausgestellt worden ist.

¹ 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).

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;

- 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 dieses Artikels 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) Ein Befähigungsnachweis kann unter den folgenden Umständen zur Bescheinigung einer Grundqualifikation ausgestellt werden:

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 die Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers den in Anhang I Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den in jenem Abschnitt genannten Bereichen besitzen. 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 die Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers den in Anhang I Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den in jenem Abschnitt genannten Bereichen besitzen. Diese Behörden oder Stellen überwachen die Prüfungen und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation aus.

- (2) Ein Befähigungsnachweis kann zur Bescheinigung einer beschleunigten Grundqualifikation ausgestellt werden.

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 die Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers den in Anhang I Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den in jenem Abschnitt genannten Bereichen besitzen. Diese Behörden oder Stellen überwachen die Prüfung und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer beschleunigten Grundqualifikation aus.

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 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.

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 über den Abschluss 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 oder gemäß Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/59/EG durchlaufen hat, muss sich alle fünf Jahre vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung über den Abschluss 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

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.

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.

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 in Anhang II dieser Richtlinie abgebildeten Standardmodell erstellt wird.

Können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Befähigungsnachweis erlangt wurde, den harmonisierten 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 Rates¹ 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.

¹ 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).

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 Rates¹ tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass personenbezogene Daten ausschließlich zum Zweck der Prüfung der Einhaltung dieser Richtlinie und insbesondere der in dieser Richtlinie festgelegten Ausbildungsanforderungen verarbeitet werden.

¹ 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).

- (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.

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.

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.

Artikel 15
Inkrafttreten

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

Artikel 16
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

Der Präsident

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.

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.

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.
- 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

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).

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

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 sowie 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 Verkehrsrisiken 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 ihnen 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 möglichen Gefahrensituationen auftreten sollten.

Führerscheinklassen C, C + E, CI, CI + E

- 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.

Führerscheinklassen D, D + E, DI, DI + E

- 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 vorbehaltenen 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.

2. Anwendung der Vorschriften

Alle Führerscheinklassen

- 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. 561/2006¹ und (EU) Nr. 165/2014² des Europäischen Parlaments und des Rates, Sanktionen für den Fall, dass der Fahrtenschreiber nicht benutzt, falsch benutzt oder verfälscht wird, Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen für den Kraftverkehr: Rechte und Pflichten der Kraftfahrer im Bereich der Grundqualifikation und der Weiterbildung.

Führerscheinklassen C, C + E, CI, CI + E

- 2.2. Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Güterkraftverkehr

¹ 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).

² 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).

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.

Führerscheinklassen D, D + E, DI, DI + 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, CI, CI + E

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.).

- 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 Personenkraftverkehr), Organisation der wichtigsten Arten von Personenkraftverkehrsunternehmen.

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

A

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 Zustand der Fahrbahn 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 Rates¹ über die Beförderung gefährlicher Güter, die Schulung zur Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates² sowie die Schulung für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates³.

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.

2.2. Option Prüfungen

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder die von ihnen benannte Stelle nehmen theoretische und praktische Prüfungen nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii) ab, um nachzuprüfen, ob die Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers hinsichtlich aller in Abschnitt 1 genannten Ziele und Bereiche den erforderlichen Kenntnisstand besitzen.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

- 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.

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

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 und die Art und Weise, wie sich dieser Zustand der Fahrbahn bei verschiedenen Witterungsverhältnissen sowie entsprechend der Tages- und Nachtzeit ändert.

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.

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 zehn Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug der betreffenden Klasse führen, das mindestens den in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge entspricht.

Während der 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 zehn Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen, damit die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden kann, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn 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 zwölf 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.

ANHANG II

BESTIMMUNGEN ZUM MODELL DER EUROPÄISCHEN UNION DES FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES

1. ÄUSSERE MERKMALE DES FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES

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. ANGABEN AUF DEM FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEIS

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) das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der den Fahrerqualifizierungsnachweis ausstellt, im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen:

B	:	Belgien
BG	:	Bulgarien
CZ	:	Tschechien
DK	:	Dänemark

D	:	Deutschland
EST	:	Estland
IRL	:	Irland
GR	:	Griechenland
E	:	Spanien
F	:	Frankreich
HR	:	Kroatien
I	:	Italien
CY	:	Zypern
LV	:	Lettland
LT	:	Litauen
L	:	Luxemburg
H	:	Ungarn
M	:	Malta
NL	:	Niederlande
A	:	Österreich
PL	:	Polen
P	:	Portugal
RO	:	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)
 9. Fahrzeugklassen, für die der Fahrer die Grundqualifikations- und Weiterbildungsverpflichtungen erfüllt;
- e) 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:

tarjeta de cualificación del conductor
карта за квалификация на водача
osvědčení profesní způsobilosti řidiče
chaufføruddannelsesbevis
Fahrerqualifizierungsnachweis
juhi pädevustunnistus
δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
driver qualification card
carte de qualification de conducteur
cárta cáilíochta tiománaí
kvalifikacijska kartica vozača
carta di qualificazione del conducente
vadītāja kvalifikācijas apliecība
vairuotojo kvalifikacinė kortelė
gépjárművezetői képesítési igazolvány
karta ta' kwalifika tas-sewwieq
kwalificatiekaart bestuurder
karta kwalifikacji kierowcy
carta de qualificação de motorista
cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto
kvalifikačná karta vodiča
kartica o usposobljenosti voznika

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare;

f) Referenzfarben:

- blau: Pantone Reflex blue
- gelb: Pantone Yellow

Seite 2 enthält:

- a)
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).

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.

3. SICHERHEIT, EINSCHLIEBLICH 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


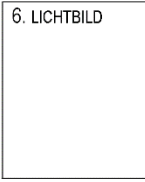
Nach Konsultation der Kommission können die Mitgliedstaaten unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieses Anhangs Farben oder Kennzeichnungen wie Strichcodes, nationale Symbole oder Sicherheitselemente hinzufügen.

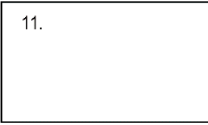
Im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung der Fahrerqualifizierungsnachweise darf der Strichcode keine anderen Informationen als diejenigen enthalten, die bereits lesbar im Fahrerqualifizierungsnachweis stehen oder die für die Erteilung des Fahrerqualifizierungsnachweises unerlässlich sind.

5. ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

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

6. MODELL DER EUROPÄISCHEN UNION DES FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES

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

11.  1. Name 2. Vorname 3. Geburtsdatum und -ort 4a. Ausstellungsdatum 4b. Ablaufdatum 4c. Ausstellungsbehörde 5a. Führerscheinnummer 5b. Seriennummer des Nachweises 10. ► ⁽¹⁾ Unionscode ◀	9.	10.
	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

Teil 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 II

Anhang III

–

–

Anhang I

Anhang II

Anhang III

Anhang IV

Anhang V