



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 1. Februar 2017  
(OR. en)

5671/17

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2017/0015 (COD)**

---

---

**TRANS 28  
CODEC 107  
MI 91  
EDUC 32**

### **VORSCHLAG**

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Februar 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 47 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 47 final.

---

Anl.: COM(2017) 47 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 1.2.2017  
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und  
Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder  
Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Die Richtlinie 2003/59/EG (die „Richtlinie“) regelt die Anforderungen an die Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern von Lastkraftwagen und Bussen, wodurch die Sicherheit auf den europäischen Straßen verbessert wird.

Ziel der Richtlinie ist es, die Standards für Fahranfänger anzuheben sowie die beruflichen Fähigkeiten der Fahrer von Lastkraftwagen und Bussen, die ihren Beruf bereits ausüben, in der gesamten EU auf dem neuesten Stand zu halten und zu verbessern. Die Richtlinie hat insbesondere zum Ziel, die Fahrer stärker für Gefahren zu sensibilisieren, um Risiken zu verringern und die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen. Darüber hinaus sind in der Richtlinie Standards für die beruflichen Fähigkeiten festgelegt, um einen fairen Wettbewerb in der gesamten EU zu gewährleisten.

Die Mitgliedstaaten verfügen bei der Umsetzung der Richtlinie über erheblichen Spielraum, zum Beispiel im Hinblick auf den konkreten Inhalt der Fahrausbildung sowie die Verwaltungsverfahren und die Struktur des Ausbildungssystems.

Im Juli 2012 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Bericht über die Umsetzung der Richtlinie, in dem eine Reihe von Mängeln aufgezeigt wurde. Die Ex-post-Bewertung der Richtlinie, einschließlich einer Konsultation der Interessenträger, wurde im Oktober 2014 abgeschlossen.

Das Fazit der Bewertung lautet, dass die Richtlinie ohne größere Probleme umgesetzt worden ist. Sie hat zu verstärkter Mobilität der Arbeitskräfte und Freizügigkeit der Fahrer beigetragen. Die Bewertung hat ferner bestätigt, dass die Richtlinie einen wirksamen Beitrag zu ihrem vorrangigen Ziel der Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr geleistet hat.

Bei der Bewertung wurden allerdings auch Mängel festgestellt, die die Wirksamkeit und Kohärenz des Rechtsrahmens und die ursprünglichen Ziele der Richtlinie beeinträchtigen. Diese Mängel werden in Abschnitt 3 erläutert.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Diese Richtlinie ist Bestandteil des allgemeinen EU-Rechtsrahmens für Berufskraftfahrer von Lastkraftwagen und Bussen. Sie ist außerdem eng verknüpft mit der Straßenverkehrssicherheit und ergänzt andere EU-Rechtsvorschriften wie die Richtlinie über den Führerschein<sup>1</sup>, die Richtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter<sup>2</sup> sowie die Regelung der Lenk- und Ruhezeiten<sup>3</sup>. Zudem ergänzt sie das EU-Recht über den Marktzugang.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2006/126/EG des Rates über den Führerschein.

<sup>2</sup> Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland.

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Bei der Bewertung wurden mehrere spezifische Probleme hinsichtlich der Kohärenz mit anderen EU-Rechtsvorschriften ermittelt. In diesem Zusammenhang besteht das Ziel des Vorschlags darin, die Kohärenz der EU-Rechtsvorschriften zu gewährleisten.

Durch die Klarstellung der gegenseitigen Anerkennung der Fahrerbescheinigung für die Zwecke der Richtlinie würde die Kohärenz zwischen den Bestimmungen über den Ausbildungsort und die administrativen Verfahren für die gegenseitige Anerkennung innerhalb der Richtlinie verbessert. Außerdem würde die Kohärenz mit der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erhöht und so die gegenseitige Anerkennung der Ausbildung von Berufskraftfahrern gewährleistet, unter Berücksichtigung der jüngsten Bewertung dieser Verordnung.

Alle strategischen Optionen tragen zu einer besseren Ausbildung und somit zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit bei. Dies steht im Einklang mit den Zielen der Richtlinie, dem Verkehrsweißbuch aus dem Jahr 2011 und der Mitteilung aus dem Jahr 2010 „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“, insbesondere mit dem Ziel, die Zahl der Unfälle und Verletzungen deutlich zu verringern und die Zahl der Verkehrstoten in diesem Zeitraum zu halbieren. Eines der wichtigsten Ziele dieser Leitlinien ist die Verbesserung der Verkehrserziehung, der Fahrausbildung sowie des Fahrtrainings nach dem Führerscheinerwerb der Straßenverkehrsteilnehmer.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Das Weißbuch zur Zukunft der Verkehrspolitik fördert die ökologische Nachhaltigkeit durch seine Zielvorgabe für eine Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 60 % bis 2050. Durch eine noch gezieltere Ausrichtung der Fahrausbildung von Berufskraftfahrern auf eine kraftstoffsparende Fahrweise werden CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffkosten gesenkt.

Die Initiative steht im Einklang mit dem derzeit vorrangigen Ziel der Kommission, neue Impulse für Arbeitsplätze und Wachstum zu geben. Modernisierte Vorschriften für die Ausbildung tragen durch eine auf Wissen und Innovation gestützte Wirtschaft, in der das lebenslange Lernen und die Fähigkeit zur Anpassung an technologische Innovationen eine wichtige Rolle spielen, sowie durch die Förderung einer ressourceneffizienteren, umweltverträglicheren und wettbewerbsfähigeren Wirtschaft und des integrativen Wachstums einer Wirtschaft mit hohem Beschäftigungsniveau zum Erreichen der Ziele des intelligenten Wachstums und nachhaltigen Wachstum bei. Darüber hinaus steht die verbesserte gegenseitige Anerkennung der Ausbildung der Fahrer im Einklang mit der Verbesserung des Binnenmarktes und insbesondere der Mobilität der Arbeitskräfte.

Die Förderung des Einsatzes von IKT-Instrumenten steht im Einklang mit den Maßnahmen im Rahmen der Strategie für den digitalen Binnenmarkt.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSÄSSIGKEIT**

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage für die Richtlinie über die Ausbildung von Berufskraftfahrern (2003/59/EG) und für die vorgeschlagene Änderung bildet Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c

des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)<sup>4</sup> (vormals Artikel 71 EGV). Dieser Artikel bildet die Grundlage für den Erlass von EU-Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, einschließlich der Straßenverkehrssicherheit.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU die Zuständigkeit für Regelungen im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten. Die EU kann nur insoweit Rechtsvorschriften erlassen, als es die Verträge gestatten, wobei die Grundsätze der Notwendigkeit, der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen sind<sup>5</sup>.

Rund 33 % aller Fahrten von Lastkraftwagen in der EU finden grenzüberschreitend zwischen Mitgliedstaaten statt. An rund 8 % des grenzüberschreitenden Verkehrs in der EU sind Busse oder Reisebusse beteiligt. Diese Zahlen sind in den vergangenen Jahren gestiegen.

Das Problem der gegenseitigen Anerkennung von Weiterbildungen, die in einem anderen Mitgliedstaat absolviert wurde, kann von den einzelnen Mitgliedstaaten allein nicht wirksam gelöst werden. Durch die bereits in der Richtlinie vorgesehene Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen könnte das Problem zwar gelöst werden, doch ist diese nach derzeitigem Recht nur fakultativ. Acht Mitgliedstaaten haben sich dafür entschieden, nicht von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, obgleich der CPC-Ausschuss (Ausschuss für den Befähigungsnachweis) bestrebt war, das Problem durch nichtlegislative Maßnahmen zu lösen. Somit sind Legislativmaßnahmen der EU erforderlich, um zu gewährleisten, dass die Verwaltungspraxis der Mitgliedstaaten die gegenseitige Anerkennung der Weiterbildung in der EU ermöglicht. Durch mögliche bilaterale Vereinbarungen zwischen einigen Mitgliedstaaten kann die EU-weite gegenseitige Anerkennung nicht wirksam gewährleistet werden.

Die unterschiedliche Auslegung der Richtlinie und unterschiedliche Verfahrensweisen in den Mitgliedstaaten beeinträchtigen das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts. Die bisherigen Versuche zur Harmonisierung der Auslegung und Anwendung in den Mitgliedstaaten durch nichtlegislative Maßnahmen, beispielsweise die Ausgabe von Leitlinien oder Gespräche im Rahmen des CPC-Ausschusses, haben keine hinreichenden Ergebnisse gezeitigt. Nur durch einheitliche EU-Bestimmungen können gleiche Wettbewerbsbedingungen für Kraftverkehrsunternehmen geschaffen und gleichzeitig ein Mindestmaß an Sicherheit im Straßenverkehr gewährleistet werden.

Da zudem nach EU-Recht spezielle Ausbildungsmaßnahmen für die Beförderung gefährlicher Güter, zur Sensibilisierung für Behindertenfragen und den Tierschutz erforderlich sind, ist es Aufgabe der EU, rechtliche Klarheit und Kohärenz zwischen den verschiedenen Instrumenten des EU-Rechts herzustellen.

Bei der Weiterbildung sind einige Mitgliedstaaten von den Sicherheitszielen abgewichen, indem sie es gestatten, dasselbe Lehrgangsmodule mehrmals zu absolvieren oder einen vollständigen Lehrgang anbieten, in dem Sicherheitsfragen nicht behandelt werden. Während es in erster Linie Sache der Mitgliedstaaten ist (und auch bleiben sollte), die Ausbildung an die nationalen Bedürfnisse und Prioritäten anzupassen, obliegt es der EU, dafür zu sorgen,

---

<sup>4</sup> Konsolidierte Fassung des Vertrages über die Arbeitsweise der EU (ABl. C 83 vom 30.3.2010, S. 47).

<sup>5</sup> Konsolidierte Fassung des Vertrags über die Europäische Union (ABl. C 115 vom 9.5.2008, S. 13, Artikel 5 Absätze 3 und 4).

dass das Mindestniveau der Ausbildungsinhalte mit den allgemeinen strategischen Zielen in Einklang steht.

- **Verhältnismäßigkeit**

Wie in Nummer 7 des Folgenabschätzungsberichts dargelegt, lassen sich die ermittelten Probleme am besten auf EU-Ebene in Form einer geänderten Richtlinie lösen, durch die bestimmte Elemente klargestellt und besser harmonisierte Mindestanforderungen festgelegt werden, wobei den Mitgliedstaaten weiterhin eine gewisse Flexibilität gewährt wird.

Eine überarbeitete Richtlinie ist eine verhältnismäßige Maßnahme, da sie eine weitere Harmonisierung der Ausbildungsanforderungen ermöglichen würde, durch die einige der Probleme gelöst und gleichzeitig den Mitgliedstaaten nach wie vor genügend Flexibilität eingeräumt werden könnte, um die Umsetzung von Teilen der Ausbildung an ihr wirtschaftliches und soziales Umfeld und an die spezifischen Bedürfnisse und Besonderheiten ihres Straßenverkehrssektors anzupassen.

Eine EU-Richtlinie würde gewährleisten, dass angemessene Mindestanforderungen für die Ausbildung gelten und diese Ausbildung EU-weit anerkannt wird.

- **Wahl des Instruments**

Angesichts der begrenzten Zahl der vorgeschlagenen Änderungen und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich bei dem ursprünglichen Rechtsakt um eine Richtlinie handelt, ist dies das am besten geeignete Instrument.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Das Fazit der Bewertung lautet, dass die Richtlinie in den Mitgliedstaaten ohne größere Probleme umgesetzt worden ist. Sie trägt zu verstärkter Mobilität der Arbeitskräfte und zur Gewährleistung der Freizügigkeit der Fahrer bei. Die Bewertung hat darüber hinaus bestätigt, dass die Richtlinie erfolgreich zum Erreichen ihres Hauptziels beiträgt, die Straßenverkehrssicherheit zusammen mit den vorstehend genannten Rechtsvorschriften zu gewährleisten.

Zudem hat die Ex-post-Bewertung zwar ergeben, dass die Richtlinie insgesamt positive Auswirkungen auf den Sektor hat, doch wurden auch einige Mängel festgestellt, die die Wirksamkeit und Kohärenz des Rechtsrahmens beeinträchtigen und die Ziele der Richtlinie untergraben.

Die wichtigsten festgestellten Mängel betrafen:

- (1) Schwierigkeiten der Fahrer bezüglich der gegenseitigen Anerkennung der ganz oder teilweise in einem anderen Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung,
- (2) Ausbildungsinhalte, die den Bedürfnissen der Fahrer nur teilweise Rechnung tragen,
- (3) Schwierigkeiten und Rechtsunsicherheit bei der Auslegung von Ausnahmen,

- (4) Widersprüche hinsichtlich der Mindestaltersanforderungen zwischen der Richtlinie über die Ausbildung von Berufskraftfahrern (2003/59/EG) und der Richtlinie über den Führerschein (2006/126/EG), Mehrdeutigkeit in Bezug auf die Möglichkeit, die Ausbildung von Berufskraftfahrern mit anderen nach EU-Recht vorgeschriebenen Lehrgängen (d. h. in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter (ADR), Fahrgastrechte und Tierschutz) zu kombinieren, sowie mangelnde Klarheit in Bezug auf den Einsatz von IKT in den Lehrgängen (z. B. E-Learning und integriertes Lernen (Blended Learning)).

Ziel des Vorschlags ist es, den festgestellten Mängeln angemessen abzuhelpfen.

- **Konsultation der Interessenträger**

Vor der Ausarbeitung des Legislativvorschlags fanden Konsultationen der Interessenträger statt, um so viele Anmerkungen und Anregungen von betroffenen Einzelpersonen und Einrichtungen wie möglich zu sammeln. Diese Maßnahme erfüllte die Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien gemäß der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 (KOM(2002) 704 endg.).

Mit dem Konsultationsverfahren wurden zwei Ziele verfolgt: Einholung von Meinungen und Datenerhebung. Offene und gezielte Konsultationsmethoden und verschiedene Konsultationsinstrumente wurden eingesetzt.

Die *offene Konsultation* fand als internetgestützte öffentliche Konsultation zwischen dem 17. Juli und dem 25. Oktober 2013 statt. Bei der Kommission gingen 395 Beiträge ein, wobei 203 Befragte als Privatpersonen und 192 im Namen von Institutionen oder Interessenvertretungen teilnahmen. 58 Befragte sind im Transparenzregister des Europäischen Parlaments und der Europäischen Kommission eingetragen.

Die Teilnehmer unterstrichen die Bedeutung der laufenden EU-Maßnahme im Bereich der Qualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern. Nach Ansicht der Interessenträger hat die Richtlinie nur unzureichend zur Verwirklichung ihrer Ziele, nämlich der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, der Weiterentwicklung der Fähigkeiten von Berufskraftfahrern, der Fahrermobilität und der Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für Fahrer und Unternehmen, beigetragen. Die Meinungen darüber, welche konkreten Abhilfemaßnahmen getroffen werden sollten, waren jedoch geteilt.

Das Konsultationspapier, die eingegangenen Beiträge, eine Zusammenfassung dieser Beiträge und der Bericht über die Konferenz der Interessenträger vom 6. März 2014 sind auf der Website der GD MOVE zur Straßenverkehrssicherheit und über die Website „Ihre Stimme in Europa“<sup>6</sup> abrufbar.

Die *gezielte Konsultation* umfasste folgende Elemente:

- Die Kommission stellte die Initiative im Rahmen des Sozialdialogs am 24. Juni 2013 den Sozialpartnern aus dem Straßenverkehrssektor und am 25. September 2013 Vertretern des öffentlichen städtischen Personenverkehrs vor<sup>7</sup>. Die wichtigsten Ergebnisse der öffentlichen Konsultation wurden den Sozialpartnern aus dem

---

<sup>6</sup> Siehe [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/cpc\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm) und [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2014\\_03\\_06\\_cpc\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm)

<sup>7</sup> <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365>

Straßenverkehrssektor am 25. April 2014 erneut präsentiert. Die wichtigsten Aspekte des Vorschlags wurden den Sozialpartnern am 19. November 2014 vorgelegt. Bei dieser Gelegenheit bekundeten die Sozialpartner ihre Unterstützung für Rechtsvorschriften auf EU-Ebene in diesem Bereich und erhoben keine Einwände gegen die von der Kommission vorgeschlagenen Ziele.

- Am 6. März 2014 fand in Brüssel eine Anhörung der Interessenträger statt, an der Delegationen von rund 100 Organisationen teilnahmen, die Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen, Arbeitnehmer, Berufsbildungseinrichtungen und nationale Verwaltungen vertraten. Dabei wurden die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation (siehe oben) bestätigt. Der Bericht über die Konferenz ist auf der Website der GD MOVE zur Straßenverkehrssicherheit abrufbar.
- Am 23. Januar 2014 hielt die Kommission einen informellen Workshop mit den Mitgliedstaaten ab, um die Vorschriften bezüglich des Mindestalters und die Struktur der Ausbildung im Hinblick auf eine eventuelle Überarbeitung der Richtlinie zu erörtern. Der letzte Teil der Sitzung des CPC-Ausschusses vom 23. Oktober 2014 war einer informellen Diskussion mit den Mitgliedstaaten über Möglichkeiten zur Verbesserung der gegenseitigen Anerkennung der Ausbildung gewidmet. Am 9. Oktober 2015 erörterte der CPC-Ausschuss erneut die laufende Überarbeitung der Richtlinie. Bezüglich der gegenseitigen Anerkennung der Weiterbildung äußerten die Teilnehmer sich besorgt darüber, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Verfahren anwenden und sahen allgemein die Notwendigkeit eines harmonisierten Ansatzes. Wie wichtig es ist, die Richtlinie auf dem neuesten Stand des technischen Fortschritts zu halten, wurde ebenso hervorgehoben wie die Notwendigkeit, hinsichtlich einiger Aspekte, beispielsweise E-Learning, mehr Klarheit zu schaffen.
- Im Dezember 2013 wurde den Behörden der Mitgliedstaaten im Rahmen der unterstützenden Studie zur Erhebung detaillierter Daten über die Umsetzung der Richtlinie ein Fragebogen übermittelt. Der Fragebogen wurde unter den Mitgliedern des CPC-Ausschusses der GD MOVE verteilt. Im April 2014 wurden weitere Daten angefordert, um zusätzliche quantitative Informationen zu bestimmten Punkten im Zusammenhang mit der Richtlinie zu erheben.

Außerdem arbeitete der Auftragnehmer gemeinsam mit der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) einen Fragebogen zu möglichen Hindernissen für die Freizügigkeit der Fahrer aus. Dieser Fragebogen wurde den aus EU-Mitgliedstaaten stammenden ETF-Mitgliedern im April 2014 übermittelt.

Gezielte Gespräche wurden im Laufe der unterstützenden Studie durchgeführt, um die gewonnenen Daten mithilfe anderer Methoden zu ergänzen, bestimmte Probleme zu untersuchen, Erkenntnisse zu untermauern oder die Antworten der Interessenträger im Fragebogen klarzustellen. Es wurden Gespräche mit einer Reihe von Interessenträgern von öffentlichen Einrichtungen bis hin zu einschlägigen Verkehrsverbänden geführt.

Die Ergebnisse der Konsultation zeigten ein allgemeines Einvernehmen über die Notwendigkeit, die Umsetzung der Richtlinie zu verbessern, ohne ihren Inhalt wesentlich zu ändern. Eine kosteneffiziente Lösung des Problems der gegenseitigen Anerkennung wurde unterstützt, allerdings gingen die Ansichten darüber, wie dies am besten zu erreichen sei,

auseinander. Die Interessenträger waren sich ferner darüber einig, dass die Ausbildung besser an die Bedürfnisse der Fahrer angepasst werden könnte. Eine der Prioritäten des Ausbildungsinhalts zur Straßenverkehrssicherheit sollten nach Ansicht einiger Interessenträger die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer darstellen. Die Klärung der Ausnahmen und ihre Angleichung innerhalb der Richtlinie und an die Arbeitszeitregelungen wurde allgemein begrüßt, nicht aber eine Änderung ihres Anwendungsbereichs. Hinsichtlich des Mindestalters gehen die Ansichten der Interessenträger auseinander, wobei die Verkehrsbranche und die Mitgliedstaaten die vorgeschlagene Änderung im Allgemeinen befürworten. Die Möglichkeit, IKT-Instrumente zu nutzen oder obligatorische Ausbildungsmaßnahmen zu kombinieren, wurde allgemein begrüßt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Ein externer Auftragnehmer lieferte ergänzend einen Bericht über die Ex-post-Bewertung und eine unterstützende Studie für die Folgenabschätzung<sup>8</sup>, die im Oktober 2014 abgeschlossen wurden.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative wird von einer Folgenabschätzung gestützt, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme abgab.

In Anbetracht der Tatsache, dass die drei wichtigsten festgestellten Probleme voneinander unabhängig sind, werden in der Folgenabschätzung drei Politikoptionen für drei große Interventionsbereiche in Betracht gezogen: gegenseitige Anerkennung, Ausbildungsinhalt und rechtliche Klarheit und Kohärenz.

Die bevorzugte Lösung zur Gewährleistung der gegenseitigen Anerkennung beinhaltet die Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen für Ausländer. Diese Lösung wurde mit der Möglichkeit verglichen, die Ausbildung im Rahmen des Führerscheinetzes RESPER oder eine anerkannte Bescheinigung anzuerkennen.

Die bevorzugte Lösung für das Problem der Ausbildungsinhalte ist es, die Inhalte stärker auf die Sicherheit im Straßenverkehr und die Kraftstoffeffizienz auszurichten und klar zu machen, dass die Nutzung von E-Learning/integriertem Lernen in den Lehrgängen möglich ist. Aus Gründen der rechtlichen Klarheit und der Kohärenz ist es die bevorzugte Lösung, die geltende untere Altersgrenze und den Umfang der Ausnahmen zu präzisieren und den nationalen Behörden mitzuteilen, dass die Ausbildung mit anderen nach EU-Recht vorgeschriebenen Lehrgängen kombiniert werden kann. Alle strategischen Maßnahmen wurden mit dem Basisszenario verglichen.

Bei der bevorzugten Option wird auch das derzeitige Problem der gegenseitigen Anerkennung gelöst, das rund 46 700 Fahrer (2016) betreffen könnte. Angesichts des repetitiven Charakters der Ausbildung könnte diese Zahl in den kommenden 15 Jahren auf insgesamt 100 000 steigen. Die Verbesserung der Ausbildungsinhalte wird sich positiv auf die Sicherheit im Straßenverkehr und die Kraftstoffeffizienz auswirken. Da die Richtlinie ergänzenden

---

<sup>8</sup> Bericht über die Ex-post-Bewertung: Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers, Panteia et al. (2014); [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014\\_ex\\_post\\_evaluation\\_study\\_training\\_drivers\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf)

Charakter in Bezug auf verschiedene die Straßenverkehrssicherheit und die Kraftstoffeffizienz betreffende Faktoren hat, werden die zu erwartenden Auswirkungen eher begrenzt sein. Die bevorzugte Option führt zu einer kohärenten Anwendung der Ausnahmen und des Mindestalters für den Zugang zum Beruf, wodurch nach Aussagen von Branchenvertretern dem zunehmenden Mangel an Kraftfahrern entgegengewirkt werden könnte.

Der Vorschlag steht im Einklang mit der in der Folgenabschätzung bevorzugten Option.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Mit dem Vorschlag wird folgendes REFIT-Ziel verfolgt: Durch Gewährleistung reibungsloserer Verwaltungsverfahren für die gegenseitige Anerkennung könnten die administrativen Kosten für Unternehmen und Behörden gesenkt werden. Eine Überarbeitung würde es ermöglichen, die Probleme im Zusammenhang mit der gegenseitigen Anerkennung zu den geringstmöglichen Kosten zu lösen. Diese Kosten werden auf 6,3 Mio. EUR für den Zeitraum 2018-2030 geschätzt. Diese Änderung ist für die Branche vorteilhaft in Bezug auf Kosteneinsparungen in Höhe von 2,3 Mio. EUR für die Unternehmen und von 6,7 Mio. EUR für die Fahrer im Zeitraum 2018-2030. Außerdem wird sie das Ausbildungssystem effektiver gestalten, indem der Inhalt der Aus- und Weiterbildung so geändert wird, dass Sicherheit und Umweltschutz verbessert werden. Dadurch werden die mit der Änderung des Ausbildungsinhalts verbundenen Übergangskosten in Höhe von insgesamt 14,1 Mio. EUR im Zeitraum 2018-2030 verringert.

Ein Großteil der Verkehrsunternehmen sind Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen (KMU). 65-95 % der in dieser Branche tätigen Unternehmen haben weniger als zehn Beschäftigte. KMU oder Kleinstunternehmen werden nicht vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen und sie werden in erster Linie von der Vereinfachung des Verfahrens der gegenseitigen Anerkennung, den Änderungen der Ausbildungsinhalte und der kohärenteren Anwendung von Ausnahmen betroffen sein.

- **Grundrechte**

Keine absoluten Rechte sind betroffen und keine relativen Rechte der Charta der Grundrechte werden durch die strategischen Ziele eingeschränkt. Allgemeines strategisches Ziel ist die verbesserte Umsetzung der Grundrechte der Charta im EU-Besitzstand, da die Erhöhung der Sicherheit von Erwerbstätigen im Verkehrsgewerbe eines der zentralen Ziele der Rechtsvorschriften ist.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

## 5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Maßnahmen müssen unbedingt überwacht werden, um sicherzustellen, dass die allgemeinen und spezifischen Ziele wirksam und effizient erreicht werden. Zu diesem Zweck hat die Kommission eine Liste von Indikatoren erstellt, die bei der weiteren Bewertung der Richtlinie helfen werden.

Die Kommission wird weiterhin engen Kontakt zu den Mitgliedstaaten und den einschlägigen Interessenträgern halten, um die Auswirkungen der neuen Qualifikations- und Weiterbildungsanforderungen zu überwachen. Der CPC-Ausschuss stellt ein ausgezeichnetes Forum für den Informationsaustausch mit den Mitgliedstaaten dar. Auch mit den Sozialpartnern wird die Kommission in Kontakt bleiben. Der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog kann für den Informationsaustausch mit den Sozialpartnern genutzt werden.

Die Kommission wird die Umsetzung nach Ablauf der in dieser Richtlinie vorgesehenen Frist eingehend bewerten.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Angesichts des Umfangs des Vorschlags und der Tatsache, dass er lediglich eine Änderung der Richtlinie 2003/59/EG und der Richtlinie 2006/126/EG betrifft, die beide in allen Mitgliedstaaten vollständig umgesetzt worden sind, erscheint es nicht gerechtfertigt oder verhältnismäßig, erläuternde Dokumente zu verlangen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Neben einigen kleineren sprachlichen und redaktionellen Änderungen und Aktualisierungen von Verweisen auf andere EU-Rechtsvorschriften sind die wichtigsten Elemente des Vorschlags:

### *Artikel 2 der Richtlinie 2003/59/EG – Ausnahmen*

Der Wortlaut der Ausnahmen wird wie folgt geändert, damit sie klarer und mit den Ausnahmen nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 kohärent sind:

In Absatz 2 Buchstabe b wird durch die Änderung klargestellt, dass die Fahrzeuge nicht für andere Zwecke als die in der Ausnahme genannten verwendet werden dürfen. Das bedeutet, dass beispielsweise die Ausnahme für den Fahrer nicht gilt, wenn ein Feuerwehrfahrzeug als Jahrmarktsattraktion eingesetzt wird. Durch die Hinzufügung dieses Satzes wird auch die Kohärenz mit der vergleichbaren Ausnahme nach Artikel 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährleistet.

In Absatz 2 Buchstabe d wird durch die Änderung klargestellt, dass die Ausnahme auch für Fahrzeuge gilt, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe eingesetzt werden, wenn sie in Notfällen bzw. für Rettungsaufgaben eingesetzt werden; dadurch wird die Kohärenz mit Artikel 3 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährleistet.

In Absatz 2 Buchstabe e werden zwei Klarstellungen vorgenommen: Erstens können die Fahrzeuge nicht nur während der Fahrstunden, sondern auch während der Fahrprüfung verwendet werden; zweitens gilt die Ausnahme auch bei Fahrten, die ausschließlich der Aus- und Weiterbildung dienen; sie kann nicht mit gewerblichen Beförderungen kombiniert werden. Dadurch wird die Kohärenz mit vergleichbaren Ausnahmen nach Artikel 3 Buchstabe d und Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährleistet.

In Absatz 2 Buchstabe f wird durch die Änderung klargestellt, dass ausgenommene nichtgewerbliche Beförderungen nicht für private Zwecke des Fahrers erfolgen müssen (z. B. nichtgewerbliche Beförderungen für Wohlfahrtsverbände oder gemeinnützige Organisationen). Dadurch wird die Kohärenz mit vergleichbaren Ausnahmen nach Artikel 3 Buchstabe h und Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährleistet.

In Absatz 2 Buchstabe g wird der Begriff „Maschinen“ hinzugefügt, um klarzustellen, dass die Ausnahme für den Fahrer auch dann gilt, wenn der Fahrer Maschinen befördert, die er zur Ausübung seines Berufs verwendet. Dadurch wird die Kohärenz mit vergleichbaren Ausnahmen nach Artikel 3 Buchstabe aa der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährleistet.

Die Ausnahme in Absatz 2 Buchstabe h gilt für Unternehmer von Landwirtschafts-, Gartenbau- oder Fischereiunternehmen, die nur gelegentlich ihre Erzeugnisse befördern. Dadurch wird die Kohärenz mit vergleichbaren Ausnahmen nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährleistet.

#### *Artikel 7 der Richtlinie 2003/59/EG – Weiterbildung*

Die Änderung ergibt sich aus der Tatsache, dass der Übergangszeitraum nach Artikel 4 abgelaufen ist und alle Inhaber eines Befähigungsnachweises die Vorschriften über die Weiterbildung seit dem 10. September 2016 einhalten müssen.

Durch den neuen Wortlaut wird sichergestellt, dass die Weiterbildung mindestens einen Kenntnisbereich im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit umfasst und dass sich dieselben Kenntnisbereiche innerhalb derselben Ausbildung nicht wiederholen. Ferner wird vorgesehen, dass die Ausbildung einen konkreten Bezug zur Arbeit des betreffenden Fahrers haben sowie aktuell und relevant sein muss.

#### *Artikel 10 der Richtlinie 2003/59/EG – Unionscode*

Absatz 1 wird geändert, um einen Verweis auf den Harmonisierten Code 95 einzufügen, der in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG aufgenommen wurde.

Der Wortlaut wird geändert, um zu gewährleisten, dass bei allen Inhabern eines Befähigungsnachweises entweder der gegenseitig anerkannte Code 95 im Führerschein vermerkt wird oder sie einen gegenseitig anerkannten Fahrerqualifizierungsnachweis erhalten. Dabei geht es um Schwierigkeiten bei der gegenseitigen Anerkennung, wenn ein Fahrer einen Befähigungsnachweis in einem Mitgliedstaat erhält, der nicht der Ort seines gewöhnlichen Wohnsitzes ist und der den Code 95 nur im Führerschein vermerkt.

Ein Verweis wird angefügt, um die gegenseitige Anerkennung der Fahrerbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1072/2009 zu gewährleisten und zwar auch dann, wenn der entsprechende Unionscode nicht darauf vermerkt ist.

#### *Anhang I der Richtlinie 2003/59/EG – Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung*

Der Verweis auf die Entscheidung 85/368/EWG, die aufgehoben wurde, wird durch einen Verweis auf die Empfehlung 2008/C 111/01 und den Europäischen Qualifikationsrahmen (EQR) ersetzt. Da er auf einer Empfehlung beruht, gibt der EQR den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität.

Abschnitt 1 wird aktualisiert, um

- dem gegenwärtigen Stand der Technik und den technischen Merkmalen der Fahrzeuge besser Rechnung zu tragen und den Schwerpunkt stärker auf kraftstoffsparendes Fahrverhalten zu legen;
- sicheres Fahren weiter zu stärken, einschließlich der Fähigkeit, Verkehrsrisiken zu antizipieren, zu bewerten und sich an sie anzupassen;
- Verweise auf die Verwendung von Automatikgetrieben einzufügen und so dem gegenwärtigen Stand der Technik und den technischen Merkmalen von Fahrzeugen besser Rechnung zu tragen;
- die Beförderung gefährlicher Güter, Tiertransporte und die Sensibilisierung für Behindertenfragen einzufügen, um eine umfassendere Liste von Kenntnisbereichen zu erhalten, die die verschiedenen Arten von Güter- und Personenverkehr auf der Straße berücksichtigt.

Abschnitt 2 wird geändert, damit die Mitgliedstaaten in der Ausbildung IKT-Instrumente einsetzen können und sie die Möglichkeit haben, die Ausbildung, die Gegenstand der Richtlinie ist, mit anderen nach EU-Recht vorgeschriebenen Formen der Ausbildung zu kombinieren.

#### *Anhang II der Richtlinie 2003/59/EG – Bestimmungen zum Modell der Europäischen Union des Fahrerqualifizierungsnachweises*

Die Änderung des Anhangs II beschränkt sich auf Aktualisierungen hinsichtlich des Verweises auf das Unionsmodell des Fahrerqualifizierungsnachweises und auf die Berücksichtigung des in der Richtlinie enthaltenen Verweises auf den Harmonisierten Unionscode 95.

#### *Artikel 4 der Richtlinie 2006/126/EG – Klassen, Begriffsbestimmungen und Mindestalter*

Ziel dieser Änderung ist die Beseitigung von Rechtsunsicherheit hinsichtlich der geltenden Mindestaltervorschriften für bestimmte Fahrzeugklassen und die Gewährleistung einer harmonisierten EU-weiten Anwendung der Mindestalter.

Verweise auf die Richtlinie 2003/59/EG in Artikel 4 Absatz 4 Buchstaben e, g, i und k wurden gestrichen und ein neuer Absatz 7 in Artikel 4 der Richtlinie 2006/126/EG eingefügt,

in dem klar darauf verwiesen wird, wann und unter welchen Bedingungen die niedrigeren Mindestalter gemäß der Richtlinie 2003/59/EG gelten.

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>9</sup>

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>10</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011<sup>11</sup> legt die Kommission ihr Ziel einer „Vision Null“ dar, wonach die Union danach streben soll, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2050 auf nahe Null zu senken.
- (2) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung über die Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020<sup>12</sup> vorgeschlagen, eine erneute Halbierung der Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2020 ab dem Jahr 2010 anzustreben. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission sieben strategische Ziele festgelegt, darunter die Verbesserung der Verkehrserziehung und der Ausbildung der Straßenverkehrsteilnehmer sowie den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer.

---

<sup>9</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>10</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>11</sup> Weißbuch vom 28. März 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, KOM(2011) 144 endg.

<sup>12</sup> Mitteilung „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020, KOM(2010) 389 endg.

- (3) Im Anschluss an die Bewertung der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup> zeigte die Kommission einige Mängel auf. Die wichtigsten Mängel betrafen Schwierigkeiten und Rechtsunsicherheit bei der Auslegung von Ausnahmen, den Inhalt der Ausbildung, die den Bedürfnissen der Fahrer nur teilweise gerecht wird, Schwierigkeiten der Fahrer bezüglich der gegenseitigen Anerkennung der ganz oder teilweise in einem anderen Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung sowie Widersprüche hinsichtlich der Anforderungen an das Mindestalter zwischen der Richtlinie 2003/59/EG und der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>14</sup>.
- (4) Um die Rechtsklarheit in der Richtlinie 2003/59/EG zu verbessern, sollten alle Verweise auf aufgehobene oder ersetzte Rechtsakte der Union gestrichen oder geändert werden.
- (5) Im Interesse der Rechtssicherheit und der Kohärenz mit anderen Rechtsakten der Union sollte eine Reihe von Änderungen an den Ausnahmen der Richtlinie 2003/59/EG vorgenommen werden, unter Berücksichtigung vergleichbarer Ausnahmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup>.
- (6) Um die Entwicklungen im Bereich der Aus- und Weiterbildung zu berücksichtigen und den Beitrag der Richtlinie 2003/59/EG zur Sicherheit im Straßenverkehr sowie die Relevanz der Ausbildung für die Fahrer zu erhöhen, sollten Kenntnisbereiche im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit, beispielsweise Gefahrenerkennung, Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer und kraftstoffsparende Fahrweise, in den Lehrgängen verstärkt behandelt werden.
- (7) Die Mitgliedstaaten sollten eindeutig die Option erhalten, einen Teil der Ausbildungspraxis durch Nutzung von IKT-Instrumenten, z. B. E-Learning und integriertes Lernen, zu verbessern und modernisieren, wobei gleichzeitig die Qualität der Ausbildung zu gewährleisten ist.
- (8) Um die Kohärenz zwischen den verschiedenen nach Unionsrecht vorgeschriebenen Formen der Ausbildung zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, verschiedene Arten von Aus- und Weiterbildung zu kombinieren, z. B. die Weiterbildung für die Beförderung gefährlicher Güter, zur Sensibilisierung für Behindertenfragen oder für den Transport von Tieren mit der in der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Ausbildung.
- (9) Um zu vermeiden, dass durch unterschiedliche Praktiken in den Mitgliedstaaten die Verfahren der gegenseitigen Anerkennung behindert und das Recht der Kraftfahrer auf

---

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

Weiterbildung in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten, eingeschränkt werden, sollten die Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, für jeden Fahrer, der die Anforderungen der Richtlinie 2003/59/EG erfüllt, das Dokument über die gegenseitige Anerkennung auszustellen.

- (10) Im Interesse der Rechtssicherheit und zur Gewährleistung harmonisierter Anforderungen an das Mindestalter für die Zwecke der Richtlinie 2003/59/EG sollte in der Richtlinie 2006/126/EG eine klare Ausnahme festgelegt werden, wonach eine Fahrerlaubnis bei Erreichen der in der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Mindestalter erteilt werden darf.
- (11) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung einer unionsweit geltenden Grundqualifikation und Weiterbildung für Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann, sondern wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Kraftverkehrs und der Zwecke, die mit dieser Richtlinie erreicht werden sollen, besser auf Unionsebene zu erreichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (12) Die Richtlinien 2003/59/EG und 2006/126/EG sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

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

- (1) In Artikel 1 Absatz 2 erhalten der erste und zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist,

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

(\*) Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18).“;

- (2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- (a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Fahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Katastrophenschutz, der Feuerwehr und den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung

zuständigen Kräften eingesetzt werden oder ihrer Kontrolle unterstellt sind, wenn die Beförderung im Rahmen der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben ausgeführt wird;“;

(b) Die Buchstaben d bis g erhalten folgende Fassung:

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

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

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

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

(c) der folgende Buchstabe h wird angefügt:

„h) Fahrzeugen, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden, sofern es sich beim Führen der Fahrzeuge nicht um die Hauptbeschäftigung der Fahrer handelt.“;

(3) Artikel 7 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Weiterbildung gibt den Inhabern von Befähigungsnachweisen die Möglichkeit, die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse zu aktualisieren, wobei die besondere Betonung auf der Verkehrssicherheit und dem rationelleren Kraftstoffverbrauch liegt.“;

(b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

Die Weiterbildung dient dazu, bestimmte Kenntnisbereiche der Liste in Anhang I Abschnitt 1 zu vertiefen und erneut zu behandeln. Sie umfasst stets mindestens einen Kenntnisbereich im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit und muss verschiedene Kenntnisbereiche abdecken. Die Kenntnisbereiche der Weiterbildung müssen dem speziellen Weiterbildungsbedarf Rechnung tragen, der in Bezug auf die vom Fahrer durchgeführten Beförderungen und die Weiterentwicklung der einschlägigen Rechtsvorschriften und Technik besteht.“;

(4) Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

(5) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 10*

*Unionscode*

1. Ausgehend von dem Befähigungsnachweis nach Artikel 6 und dem Befähigungsnachweis nach Artikel 8 Absatz 1 vermerken die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung von Artikel 5 Absätze 2 und 3 sowie von Artikel 8 den in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen Unionscode 95 neben den entsprechenden Führerscheinklassen

- entweder auf dem Führerschein
- oder auf dem „Fahrerqualifizierungsnachweis“, der nach dem Modell in Anhang II erstellt wird.

Kann der Unionscode nicht auf dem Führerschein vermerkt werden, stellen die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Befähigungsnachweis erlangt wurde, dem Fahrer einen Fahrerqualifizierungsnachweis aus.

Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweise werden gegenseitig anerkannt. Bei der Ausstellung des Nachweises vergewissern sich die zuständigen Behörden, dass die in dem Nachweis vermerkte Führerscheinnummer gültig ist.

2. a) Der Kraftfahrer gemäß Artikel 1 Buchstabe b, der Fahrzeuge zur Güterbeförderung führt, erbringt den Nachweis über die mit dieser Richtlinie geforderte Qualifikation und Weiterbildung durch die in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates(\*) vorgesehene Fahrerbescheinigung. Diese Fahrerbescheinigung wird für die Zwecke dieser Richtlinie gegenseitig anerkannt, selbst wenn der entsprechende Unionscode nicht darauf vermerkt wurde.

b) Der Kraftfahrer gemäß Artikel 1 Buchstabe b, der Fahrzeuge zur Personenbeförderung führt, weist die mit dieser Richtlinie geforderte Qualifikation und Weiterbildung wie folgt nach:

- durch den Unionscode auf dem auf ihn ausgestellten Führerschein nach dem Unionsmodell, oder
- durch den Fahrerqualifizierungsnachweis nach Anhang II, in dem der entsprechende Unionscode vermerkt ist, oder
- durch eine nationale Bescheinigung, deren Gültigkeit von den Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet gegenseitig anerkannt wird.

---

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

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

## *Artikel 2*

Artikel 4 der Richtlinie 2006/126/EG wird wie folgt geändert:

(1) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

(a) unter Buchstabe e erhält der dritte Gedankenstrich folgende Fassung:

„— das Mindestalter für die Klassen C1 und C1E wird auf 18 Jahre festgelegt;“;

(b) unter Buchstabe g erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— das Mindestalter für die Klassen C und CE wird auf 21 Jahre festgelegt;“;

(c) unter Buchstabe i erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— das Mindestalter für die Klassen D1 und D1E wird auf 21 Jahre festgelegt;“;

(d) unter Buchstabe k erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— das Mindestalter für die Klassen D und DE wird auf 24 Jahre festgelegt;“;

(2) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

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

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

### *Artikel 3*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens [OP: bitte das für 18 Monate nach Inkrafttreten berechnete DATUM einfügen] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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

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

### *Artikel 4*

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

### *Artikel 5*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*