

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2018/645 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 18. April 2018

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 ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung am 23. und 24. Oktober 2014 das verbindliche Ziel bestätigt, die Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft der Union bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Mit diesem Ziel der Emissionsreduktion wird zur Erfüllung der langfristigen Vorgaben aus dem Übereinkommen von Paris beigetragen und alle Wirtschaftszweige sollten hierzu ihren Beitrag leisten. Im Verkehr bedarf es eines umfassenden Ansatzes für die Förderung von Emissionsreduktion und der Energieeffizienz. Fortschritte im Hinblick auf eine emissionsarme Mobilität sollten unter anderem im Wege der Forschung und der Umsetzung bereits verfügbarer technologischer Errungenschaften erzielt werden. Fahrer müssen angemessen geschult werden, damit sie möglichst sparsam fahren.
- (4) Im Anschluss an die Bewertung der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ zeigte die Kommission einige Mängel auf. Die wichtigsten Mängel betrafen Schwierigkeiten und Rechtsunsicherheit bei der Auslegung von Ausnahmen, den Inhalt der Ausbildung, die als den Bedürfnissen der Fahrer nur teilweise gerecht werdend angesehen wurde, Schwierigkeiten der Fahrer bezüglich der gegenseitigen

⁽¹⁾ ABl. C 288 vom 31.8.2017, S. 115.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. April 2018.

⁽³⁾ 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 (AbI. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

Anerkennung der ganz oder teilweise in einem anderen Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung sowie Widersprüche hinsichtlich der Anforderungen an das Mindestalter zwischen den Richtlinien 2003/59/EG und 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾.

- (5) 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.
- (6) Im Interesse der Rechtssicherheit und der Kohärenz mit anderen Rechtsakten der Union sollte eine Reihe von Änderungen an den Ausnahmen zur Richtlinie 2003/59/EG vorgenommen werden, unter Berücksichtigung vergleichbarer Ausnahmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾. Einige dieser Ausnahmen betreffen Situationen, 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 der Richtlinie 2003/59/EG einzuhalten. Generell gilt das Führen von Fahrzeugen nicht als Hauptbeschäftigung des Fahrers, wenn es weniger als 30 % der rollierenden monatlichen Arbeitszeit in Anspruch nimmt.
- (7) 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.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) 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 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.
- (11) 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 in den Lehrgängen verstärkt 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.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten die eindeutige Option erhalten, einen Teil der Ausbildungspraxis durch die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)-Instrumenten, z. B. E-Learning und integriertes Lernen, unter gleichzeitiger Sicherung der Qualität der Ausbildung zu verbessern und zu modernisieren. Bei der Verbesserung und Modernisierung der Ausbildungspraxis unter Nutzung von IKT-Instrumenten ist es wichtig zu berücksichtigen, dass für bestimmte Ausbildungsinhalte eine praktische Ausbildung erforderlich ist und diese mit den genannten Lerninstrumenten nicht wirksam behandelt werden können, wie 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.
- (13) 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 der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Ausbildung kombinieren können.

⁽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).

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

- (14) 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 der Richtlinie 2003/59/EG erfüllt, einen für die gegenseitige Anerkennung erforderlichen Fahrerqualifizierungsnachweis in der durch die Standardmodelle vorgeschriebenen Form auszustellen.
- (15) 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.
- (16) Im Interesse eines reibungslosen Übergangs sollten gültige Fahrerbescheinigungen und gültige Fahrerqualifizierungsnachweise, die gemäß den Vorschriften ausgestellt wurden, die vor der Anwendbarkeit der gemäß dieser Richtlinie geänderten Bestimmungen galten, bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer anerkannt werden. Eine vor der Anwendbarkeit dieser Änderungen absolvierte Ausbildung sowie die zur Bescheinigung dieser Ausbildung ausgestellten Führerscheine verlieren durch die Änderungen nicht ihre Gültigkeit.
- (17) Im Interesse der Rechtssicherheit und zur Sicherstellung 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 Mindestaltersgrenzen erteilt werden darf. Diese Klarstellung betrifft das allgemeine Mindestalter für Fahrer bestimmter Fahrzeugklassen, die einen Befähigungsnachweis besitzen, und bedeutet keine Änderung bestehender Optionen für eine Senkung des erforderlichen Mindestalters oder für die Festlegung von Ausnahmeregelungen hierzu.
- (18) Die Richtlinie 2006/126/EG sollte nur insofern geändert werden, als ein unmittelbarer Zusammenhang mit der Überarbeitung der Richtlinie 2003/59/EG und der Förderung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb besteht. Eine eingehendere Analyse der Umsetzung und Anwendung der Richtlinie 2006/126/EG, einschließlich der Abgrenzung zwischen bestimmten Fahrzeugklassen, erscheint wünschenswert und sollte in eine mögliche zukünftige Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG einfließen.
- (19) Um im Wege der Förderung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Luftqualität beizutragen, sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, den Inhabern eines Führerscheins der Klasse B auf ihrem Hoheitsgebiet das Führen von Fahrzeugen bestimmter Typen mit alternativem Antrieb zu gestatten, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, aber höchstens 4 250 kg beträgt. Die Möglichkeit, 3 500 kg zu überschreiten, sollte der Bedingung unterliegen, dass die zusätzliche gestattete Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des alternativen Antriebssystems geschuldet ist und sollte zudem Einschränkungen und Bedingungen unterliegen, mit denen abträgliche Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit abgewendet werden sollen.
- (20) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung 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.
- (21) 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. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„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,

nachstehend ‚Kraftfahrer‘ genannt, 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 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist,
- Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse D1, D1+E, D oder D+E im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist.

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

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

2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„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 zurück gefahren werden, die sich in der Nähe des nächsten, vom Verkehrsunternehmer genutzten Wartungsstandorts befindet, sofern das Führen des Fahrzeugs nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers darstellt;
 - e) die in Notfällen bzw. für Rettungsaufgaben eingesetzt werden, einschließlich Fahrzeugen, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe eingesetzt werden;
 - f) die beim Fahrunterricht und bei der Prüfung zur Erlangung eines Führerscheins oder des Befähigungsnachweises im Sinne von Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1 eingesetzt werden, sofern diese nicht für die gewerbliche Beförderung von Gütern und Personen eingesetzt werden;
 - g) die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern eingesetzt werden;
 - h) zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die die Fahrer zur Ausübung ihres Berufs verwenden, sofern es sich beim Führen der Fahrzeuge nicht um die Hauptbeschäftigung der Fahrer handelt.

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

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

- a) wenn Fahrer von Fahrzeugen im ländlichen Raum zur Versorgung des eigenen Unternehmens des Fahrers aktiv sind,
- b) Fahrer keine Beförderungsleistungen anbieten und
- 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.“

3. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Weiterbildung

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

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

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

4. Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Kraftfahrer im Sinne von Artikel 1 Buchstabe a dieser Richtlinie 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.“

5. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„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 dieser Richtlinie sowie von Artikel 8 dieser Richtlinie den in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen harmonisierten Code ‚95‘ der Union neben den entsprechenden Führerscheinklassen

— auf dem Führerschein oder

— auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis, der nach dem Modell in Anhang II dieser Richtlinie erstellt wird.

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

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

(2) Dem Kraftfahrer gemäß Artikel 1 Buchstabe b, der Fahrzeuge zur Güterbeförderung führt, ist es 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 Rates (*) 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.

(*) 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. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

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 Rates (*) 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.

(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.

(*) 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).“

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

Artikel 2

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

1. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) unter Buchstabe e erhält der dritte Gedankenstrich folgende Fassung:

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

ii) unter Buchstabe g erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

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

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

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

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

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

b) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Abweichend vom Mindestalter nach Absatz 4 Buchstaben g, i und k dieses Artikels entspricht das Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins der Klassen C und CE, D1 und D1E, und D und DE jeweils dem Mindestalter für das Führen dieser Fahrzeuge für Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i Absatz 1, Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii Absatz 1 bzw. Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

Gestattet ein Mitgliedstaat in seinem Hoheitsgebiet gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i Absatz 2 oder Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii Absatz 2 der Richtlinie 2003/59/EG das Führen von Fahrzeugen ab einem niedrigeren Alter, so ist die Gültigkeit des Führerscheins auf das Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats beschränkt, bis der Führerscheininhaber das einschlägige Mindestalter gemäß Unterabsatz 1 dieses Absatzes erreicht hat und einen Befähigungsnachweis besitzt.

(*) 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. In Artikel 6 Absatz 4 wird folgender Buchstabe angefügt:

- „c) Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates (*) mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch weniger als 4 250 kg, für die Güterbeförderung und ohne Anhänger, von Personen geführt werden, die seit mindestens zwei Jahren Inhaber eines Führerscheins der Klasse B sind, sofern die 3 500 kg überschreitende Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems gegenüber dem Antriebssystem eines Fahrzeugs mit denselben Abmessungen, das mit einem herkömmlichen Verbrennungsmotor mit Fremd- oder Selbstzündung ausgestattet ist, geschuldet ist, und sofern die Ladekapazität gegenüber diesem Fahrzeug nicht erhöht ist.

(*) Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).“

3. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Amtshilfe

(1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie und tauschen Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzten, erneuerten oder entzogenen Führerscheine aus. Sie nutzen das zu diesem Zweck eingerichtete EU-Führerscheinnetz, sobald das Netz in Betrieb ist.

(2) Über das Netz können außerdem Informationen zu in anderen Rechtsakten der Union vorgesehenen Kontrollzwecken ausgetauscht werden.

(3) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass personenbezogene Daten im Zusammenhang mit dieser Richtlinie ausschließlich zum Zweck der Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinien 2003/59/EG und (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) verarbeitet werden. Für die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieser Richtlinie gelten die Verordnungen (EU) 2016/679 (**) und (EG) Nr. 45/2001 (***) des Europäischen Parlaments und des Rates.

(4) Der Zugriff auf das Netz wird geschützt. Die Mitgliedstaaten dürfen den Zugriff lediglich den für die Umsetzung und Überwachung der Einhaltung dieser Richtlinie und der Richtlinien 2003/59/EG und (EU) 2015/413 zuständigen Behörden gewähren.

(*) Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).

(**) 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).

(***) Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).“

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 23. Mai 2020 nachzukommen, mit Ausnahme der Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 1 Nummer 6 dieser Richtlinie nachzukommen, die bis zum 23. Mai 2021 in Kraft zu setzen sind. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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 Straßburg am 18. April 2018.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

L. PAVLOVA

ANHANG

Die Anhänge der Richtlinie 2003/59/EG werden wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 1 wird wie folgt geändert:

i) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Das Mindestqualifikationsniveau muss mindestens mit Niveau 2 des Europäischen Qualifikationsrahmens gemäß Anhang II der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 (*) vergleichbar sein.

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

ii) Nummer 1.2 erhält folgende Fassung:

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

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

iii) Nummer 1.3 erhält folgende Fassung:

„1.3. Ziel: Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs

Optimierung des Kraftstoffverbrauchs durch Anwendung der Kenntnisse gemäß den Nummern 1.1 und 1.2, Bedeutung der Antizipation des Verkehrsflusses, geeigneter Abstand 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.“;

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

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

Sich unterschiedlicher Straßen-, Verkehrs- und Witterungsbedingungen bewusst sein und sich daran anpassen, künftige Ereignisse vorhersehen, ermessen, welche Vorkehrungen für eine Fahrt bei außergewöhnlichen Witterungsbedingungen getroffen werden müssen, die Verwendung der damit verbundenen Sicherheitsausrüstung beherrschen und sich bewusst machen, wann eine Fahrt aufgrund extremer Witterungsbedingungen verschoben oder abgesagt werden muss, sich an 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 dieser potenziell gefährlichen Lage Situationen entstehen können, in denen Unfälle möglicherweise nicht mehr vermieden werden können, sowie Maßnahmen auswählen und durchführen, durch die die Sicherheitsabstände so erhöht werden, dass ein Unfall noch vermieden werden kann, falls die potenziellen Gefahren auftreten sollten.“;

v) Nummer 1.4 erhält folgende Fassung:

„1.4. 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.“;

vi) Nummer 1.5. erhält folgende Fassung:

„1.5. Ziel: Fähigkeit zur Gewährleistung der Fahrgastsicherheit und des Fahrgastkomforts

Richtige Einschätzung der Längs- und Seitwärtsbewegungen des Fahrzeugs, rücksichtsvolles Verkehrsverhalten, Positionierung auf der Fahrbahn, sanftes Abbremsen, Beachtung der Überhänge, Nutzung spezifischer Infrastrukturen (öffentliche Verkehrsflächen, bestimmten Verkehrsteilnehmern vorbehaltene Verkehrswege), angemessene Prioritätensetzung im Hinblick auf die sichere Steuerung des Fahrzeugs und die Erfüllung anderer dem Fahrer obliegenden Aufgaben, Umgang mit den Fahrgästen, besondere Merkmale der Beförderung bestimmter Fahrgastgruppen (Menschen mit Behinderungen, Kinder).“;

vii) Nummer 1.6 erhält folgende Fassung:

„1.6. 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.“;

viii) Nummer 2.1 erhält folgende Fassung:

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

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

(*) 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).

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

ix) Nummer 2.2 erhält folgende Fassung:

„2.2. Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Güterkraftverkehr

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

x) Nummer 3.7 erhält folgende Fassung:

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

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

xi) Nummer 3.8 erhält folgende Fassung:

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

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

b) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:

i) Nummer 2.1 erhält folgende Fassung:

„2.1. Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung

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

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

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

Die Mitgliedstaaten können gestatten, dass ein Teil der von der zugelassenen Ausbildungsstätte durchzuführenden Ausbildung mithilfe von IKT-Instrumenten, beispielsweise E-Learning, absolviert wird, wobei für eine hohe Qualität und die Wirksamkeit der Ausbildung zu sorgen ist und Kenntnissbereiche 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 Rates (*) 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 Rates (**) sowie die Schulung für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (***).

Für Kraftfahrer im Sinne von Artikel 5 Absatz 5 beträgt die Unterrichtsdauer bei der Grundqualifikation 70 Stunden, davon fünf Stunden, 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 Kenntnissbereiche in Abschnitt 1 genannten Ziele.

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

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

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

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

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

c) Die Abschnitte 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„Abschnitt 3: Beschleunigte Grundqualifikation gemäß Artikel 3 Absatz 2

Die beschleunigte Grundqualifikation umfasst Unterricht in allen in der Liste in Abschnitt 1 aufgeführten Kenntnissbereichen. 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 Fahrbandzustand 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 Kraftfahrer im Sinne von Artikel 5 Absatz 5 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.“

2. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„BESTIMMUNGEN ZUM MODELL DER EUROPÄISCHEN UNION DES FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES“;

b) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:

i) betreffend Seite 1 des Fahrerqualifizierungsnachweises:

— Buchstabe d Nummer 9 erhält folgende Fassung:

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

— Buchstabe e Satz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

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

10. den harmonisierten Code ‚95‘ der Union gemäß Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG;“;

c) Abschnitt 4 wird wie folgt geändert:

i) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„MODELL DER EUROPÄISCHEN UNION DES FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES“;

ii) Auf Seite 2 des Modells wird unter Nummer 10 das Wort „Gemeinschaftscode“ durch das Wort „Unionscode“ ersetzt.

d) Folgender Abschnitt wird angefügt:

„5. Übergangsbestimmungen

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

3. Folgender Anhang wird angefügt:

„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“