Bundesrat **Drucksache 963/03**
18.12.03
EU - In - Vk

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (Neufassung)

KOM(2003) 621 endg.; Ratsdok. 15820/03

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Straße 192, 50735 Köln
Telefon: 0221/97668-0, Telefax: 0221/97668-338
ISSN 0720-2946

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 18. Dezember 2003 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 5. Dezember 2003 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 88/89 = AE-Nr. 890282, AE-Nr. 943875,
Drucksache 405/95 = AE-Nr. 952032 und
Drucksache 203/96 = AE-Nr. 961034

BEGRÜNDUNG

EINLEITUNG

Hintergrund

Der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein[1] liegen zwei Leitgedanken zugrunde: Erleichterung der Freizügigkeit für Gemeinschaftsbürger und Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Diese beiden Grundsätze werden auch die wichtigsten Leitlinien für die künftigen Rechtsvorschriften im Bereich des Führerscheins sein.

Unter quantitativen Gesichtspunkten haben die europäischen Rechtsvorschriften über den Führerschein direkte Auswirkungen für sehr viele Unionsbürger. Schätzungsweise 60% der Gesamtbevölkerung der Union sind im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis (rund 200 Millionen Bürger). Zahlreiche Bürger machen aus privaten oder beruflichen Gründen grenzüberschreitende Reisen und jedes Jahr verlegen viele Bürger ihren Wohnsitz in ein anderes Land. Daher sind die unmittelbaren Auswirkungen des EG-Führerscheinrechts auf die Bürger nicht zu unterschätzen.

In den vergangenen Jahren wurden eine Reihe von Maßnahmen zur Harmonisierung der bestehenden einzelstaatlichen Führerscheinsysteme ergriffen. Da sich die Rechtsvorschriften für den Führerschein jedoch stufenweise weiterentwickelt haben, ist der Grad der Harmonisierung der einzelnen Aspekte relativ begrenzt. Bis zur Verabschiedung der Richtlinie 80/1263/EWG des Rates war der wichtigste Rechtsakt des internationalen Rechts das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (1968)[2]. In diesem Übereinkommen wird der internationale grenzüberschreitende Verkehr behandelt. Wann immer ein Gemeinschaftsbürger seinen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegte, galten bilaterale Vereinbarungen. In vielen Fällen mussten die Bürger ihre Führerscheine umtauschen und nochmals eine theoretische oder praktische Prüfung bestehen bzw. sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, bevor sie einen vom neuen Mitgliedstaat des ständigen Wohnsitzes ausgestellten Führerschein zu erhalten. Nach Einschätzung des Europäischen Gerichtshofs stellte diese Praxis jedoch ein Hindernis für die Freizügigkeit dar; er forderte daher die Organe auf, die notwendigen Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet zu erlassen[3]. Daher wurde durch die „Erste Richtlinie 80/1263/EWG des Rates[4] zur Einführung eines EG-Führerscheins“ der Grundsatz eingeführt, dass von anderen Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine anzuerkennen sind, ohne eine erneute Prüfung vorzuschreiben. Der Führerscheininhaber musste jedoch nach wie vor seinen Führerschein innerhalb eines Jahres nach Verlegung seinen Wohnsitzes in einen anderen Mitgliedstaat umtauschen.

Durch die Vorschrift zum Umtausch blieb im Rahmen der Richtlinie 80/1263/EWG ein verwaltungstechnisches Hindernis für die Freizügigkeit bestehen. Den Bürgern war diese rechtliche Verpflichtung häufig nicht bekannt, was nicht weiter überrascht, da diese Verpflichtung nicht auf dem Führerschein vermerkt war. Durch die Richtlinie 91/439/EWG wurde dieses Verwaltungsverfahren abgeschafft und der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung eingeführt. Die Anwendung und Umsetzung dieses Grundsatzes wurde jedoch

---

1 ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1.

2 Übereinkommen über den Straßenverkehr, 8.November 1968, Vertragsserie der Vereinten Nationen, Band 1042, S.17

3 Rechtssache 16/78 *Choquet* [1978] Slg. 2293.

4 ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 1.

dadurch behindert, dass die Gültigkeitsdauer der Führerscheine und der Zeitabstand der ärztlichen Untersuchungen nicht harmonisiert wurden. Da die Rechtssysteme in den 18 EWR-Mitgliedstaaten sich in Bezug in diesem Punkt weiterhin stark unterscheiden, hat die Rechtsunsicherheit der Bürger, die ihren Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegen, zugenommen statt sich zu verringern. Dies wird eingehend erläutert in der "Mitteilung der Kommission zu Auslegungsfragen über den Führerschein in der EG", die die Kommission im März 2002 angenommen hat[5].

Die Beseitigung dieser Rechtsunsicherheit der Bürger, die ihre Freizügigkeit beeinträchtigt, ist von grundlegender Bedeutung. Dieser Aspekt des Führerscheins fällt in den Rahmen der viel weiter gesteckten Ziele des Europäischen Rates in der "Agenda von Lissabon", nämlich das 100%ige Funktionieren des Binnenmarktes. Die Beseitigung des letzten Hindernisses für die Freizügigkeit kann als Schlusspunkt eines schrittweisen Harmonisierungsprozesses angesehen werden.

Schutz vor Betrug

Ein Aspekt, der immer wichtiger geworden ist, ganz besonders nach dem 11. September 2001, ist der Schutz vor Betrug. Dieser Aspekt wurde sowohl auf EU-Ebene als auch von für den Führerschein zuständigen Regierungsexperten angesprochen und zählt zu den Punkten von besonderer Bedeutung.

Hervorzuheben ist, dass bei der gegenwärtigen Lage die ordnungsgemäße Strafverfolgung in Zusammenhang mit dem Führerschein kaum möglich ist. Aufgrund mangelnder Harmonisierung der Gültigkeitsdauer sind über 80 verschiedene Muster in Umlauf und die damit verbundene Fahrerlaubnis ist in allen Mitgliedstaaten gültig. Ein Führerschein vermittelt jedoch nicht nur den Zugang zu allen Arten von Fahrzeugen mit zuweilen erheblichem Gewicht und Abmessungen; in vielen EU-Ländern kann er auch als Identitätsdokument zur Eröffnung eines Bankkontos oder um Flüge zu buchen verwendet werden.

Daher wird aus Gründen des Schutzes vor Betrug und der Freizügigkeit der Bürger vorgeschlagen, dass als erster Schritt folgende Maßnahmen getroffen werden:

- damit die Zahl der heute im Umlauf befindlichen Führerscheinmuster weiter verringert werden kann, kann das Führerscheinmuster auf Papier nicht länger ausgestellt werden. Ausgestellt werden darf einzig ein Führerschein nach EG-Muster in Form einer Plastikkarte (nach Art der Kreditkarte), das einen besseren Schutz vor Betrug gewährleistet;

- der Schutz vor Betrug wird erhöht durch die Möglichkeit, einen Mikrochip einzuführen. Dies ermöglicht es den Mitgliedstaaten, einen Mikrochip auf dem Führerschein einzuführen, der die gleichen Angaben enthält, die auf der Karte aufgedruckt sind. Diese begrenzte Funktion ermöglicht einen besseren Schutz vor Betrug (z.B. Sicherung durch eine geeignete PKI (Public-Key-Infrastruktur) und gewährleistet gleichzeitig den Schutz der die Bürger betreffenden Daten und Angaben. Die Funktion des Mikrochips ist ausdrücklich auf die Funktion eines Führerschein begrenzt. Die Möglichkeit des Führerscheinentzugs nach einem schweren Verstoß bleibt damit gewahrt;

---

5 ABl. C 77 vom 28.3.2002, S.5

- eingeführt werden soll das Konzept der begrenzten Gültigkeitsdauer der Führerscheine. Dies umfasst:

    - die Einführung einer regelmäßigen Erneuerung der Führerscheine durch die Verwaltung, die es ermöglicht, den Schutz aller Führerscheine vor Betrug kontinuierlich zu aktualisieren;

    - die Möglichkeit der gleichzeitigen Aktualisierung des Fotos auf dem Führerschein - ein weiterer Bestandteil des Schutzes vor Betrug, der die Verwaltung und Strafverfolgung in Zusammenhang mit Führerscheinen erleichtert.

Durch die begrenzte Gültigkeitsdauer wird nicht das Recht zum Führen eines Fahrzeugs einer bestimmten Klasse in Frage gestellt, sondern lediglich die Verpflichtung eingeführt, das Dokument, aus dem dieses Recht hervorgeht, erneuern zu lassen. Die Bürger behalten ihre erworbenen Rechte, aber die regelmäßige Erneuerung des Dokuments wird dazu beitragen, die heute bestehenden Betrugsmöglichkeiten zu verringern.

Gleichzeitig wird durch die letztgenannte Maßnahme das letzte verbleibende Hindernis für die Freizügigkeit der Bürger vollständig abgeschafft. Da alle neu ausgestellten Führerscheine die gleiche Gültigkeitsdauer haben werden, die auf dem Führerschein angegeben ist, müssen keine weiteren einzelstaatlichen Vorschriften angewandt oder berechnet werden, wie es heute der Fall ist. Das Recht zum Führen eines Fahrzeugs wird klar durch das Dokument selbst begründet und daher leicht durch den Inhaber und die Verwaltungs- und Strafverfolgungsbehörden anzuerkennen.

Was die bereits im Umlauf befindlichen Führerscheine betrifft, so wird durch diesen Vorschlag mit der neu eingeführten Gültigkeitsdauer das Recht der Mitgliedstaaten abgeschafft, ihre eigene Gültigkeitsdauer auf von anderen Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine anzuwenden, deren Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz auf ihrem Hoheitsgebiet begründet. Die Führerscheine bleiben so lange gültig, wie es auf dem Führerschein angegeben ist. Vor Ablauf der Gültigkeitsdauer muss der Inhaber den Führerschein in dem Mitgliedstaat erneuern lassen, in dem er seinen ordentlichen Wohnsitz hat. Diese Vorschriften bieten dem Führerscheininhaber die erforderliche Rechtssicherheit.

Ein Umtausch aller bestehenden alten Führerscheine wird nicht vorgeschlagen, weder aus Gründen des unzureichenden Schutzes vor Betrug noch der unterschiedlichen Gültigkeitsdauer. Eine solche Bestimmung würde bedeuten, dass Millionen von Führerscheinen umgetauscht werden müssten - ein Vorgang von einer Größenordnung, dass er schwer zu handhaben wäre und sich über einen Zeitraum von fünf bis zehn Jahren erstrecken würde. Daher wird vorgeschlagen, die begrenzte Gültigkeitsdauer nur auf Führerscheine anzuwenden, die nach Beginn der Anwendung dieser Richtlinie ausgestellt werden. Dadurch werden die alten Muster nach und nach auslaufen.

Die Tatsache, dass nicht alle bestehenden Führerscheine erneuert werden, bedeutet natürlich, dass für einen bestimmten Zeitraum ältere in Umlauf befindliche Führerscheinmodelle weniger vor Betrug geschützt sind. Gemäß der Richtlinie 91/439/EWG sind die Mitgliedstaaten jedoch bereits verpflichtet, sicherzustellen, dass alle möglichen Betrugsbekämpfungsmaßnahmen getroffen werden, und dieser Artikel wurde neuformuliert, um die Überwachung von Betrugsfällen in Zusammenhang mit älteren Führerscheinen einzubeziehen, wobei die älteren Muster schrittweise auslaufen werden. Gemäß der Richtlinie 91/439/EWG sind die Mitgliedstaaten jedoch bereits verpflichtet, sicherzustellen, dass alle möglichen Betrugsbekämpfungsmaßnahmen getroffen werden, und dieser Artikel wurde

neuformuliert, um die Überwachung von Betrugsfällen in Zusammenhang mit älteren Führerscheinen einzubeziehen, wobei die älteren Muster schrittweise auslaufen werden. Der vorliegende Vorschlag gibt der Kommission die Möglichkeit, die Angelegenheit genau weiterzuverfolgen und die notwendigen Verfahren einzuleiten, wenn diese Führerscheinmodelle nicht von den Mitgliedstaaten selbst ausgemustert werden. Die Verantwortung liegt jedoch bei den Mitgliedstaaten, da sie in Einklang mit dem Subsidaritätsprinzip am besten in der Lage sind, das Tempo des Erneuerungsverfahrens zu bestimmen.

Alle vorstehend genannten Maßnahmen - die Einführung der begrenzten Gültigkeitsdauer für neue Führerscheine, die zu einer schrittweisen Verringerung der Zahl unterschiedlicher Führerscheinmuster führen wird, die Abschaffung des Führerscheins nach EG-Muster auf Papier und die Möglichkeit zum Einfügen eines Mikrochips - dienen dazu, den Grad des Schutzes vor Betrug und die Strafverfolgungsmöglichkeiten zu erhöhen. Diese Maßnahmen werden daher indirekt zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr beitragen - was angesichts des verfügbaren Zugangs zu bestimmten Kraftfahrzeugarten ein wichtiger Faktor für den Schutz der Bürger der Europäischen Union.

Sicherheit im Straßenverkehr

Ein weiterer wichtiger Teil dieses Vorschlags sind Aspekte, die zur Steigerung der Sicherheit im Straßenverkehr beitragen werden.

Zur Harmonisierung der Unterklassen[6] muss die Kommission gemäß Artikel 11 der Richtlinie 91/439/EWG innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie (d.h. vor dem 1. Juli 2001) einen Vorschlag unterbreiten. Heute sind diese Klassen fakultativ. Durch die Harmonisierung der Unterklassen dürfte der Grundsatz des stufenweisen Zugangs gestärkt werden, indem unterschiedliche Mindestalter zwischen 16 und 24 Jahren, entsprechend den Merkmalen des Fahrzeugs und/oder der Verantwortung des Führers eines spezifischen Fahrzeugs festgelegt werden. So gesehen sollten die fakultativen Unterklassen als obligatorische Klassen neudefiniert werden. Auch eine Reihe von Fahrzeugbegriffsbestimmungen wurden in diesem Zusammenhang geändert. Diese Änderungen sind im Hinblick auf die Vorschriften für die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Dieser Vorschlag bringt die Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein ferner in Einklang mit der kürzlich angenommenen Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrer[7]. So wird der Grundsatz des schrittweisen Zugangs auch für Fahrer von Lastkraftwagen und Bussen gelten, die nicht unter den Geltungsbereich der Richtlinie 2003/59/EG fallen.

Wichtig ist hier auch der Hinweis auf die Einführung einer Führerscheinklasse für Mopeds. Da es sich um ein beliebtes Verkehrsmittel, vor allem bei Jugendlichen, aber gleichzeitig um eine besonders unfallgefährdete Fahrzeugklasse handelt, sollten Mopeds nicht länger vom Geltungsbereich dieser Rechtsvorschriften ausgenommen sein.

Während das Führerscheinrecht weitgehend vereinheitlicht wurde und die gegenseitige Anerkennung als allgemeiner Grundsatz gilt, wurde die Person des Fahrprüfers, der in dem

---

6 In der Richtlinie 91/439/EWG sind die Unterklassen A1, B1, C1, C1+E, D1, D1+E aufgeführt. Sie sind Unterteilungen der Hauptklassen A - Krafträder, B - Kraftwagen, C - Lastkraftwagen und D – Busse.

7 ABl. L 226 vom 10.9.2003.

ganzen Verfahren eine zentrale Rolle spielt, bislang von der Harmonisierung ausgenommen. Derzeit bestehen deutliche Unterschiede in Bezug auf die Qualität seiner Ausbildung, während die Aufgabe des Fahrprüfers in allen Mitgliedstaaten gleich ist. Daher sollte ein neuer Anhang IV eingefügt werden, in dem die Mindestanforderungen an die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrprüfer festgelegt ist. Dadurch dürften die Fahrprüfungen in der EU und im EWR stärker harmonisiert werden.

Die Mitgliedstaaten können in Zusammenhang mit der Erneuerung ärztliche Untersuchungen oder andere Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit vorschreiben. Es wird vorerst keine gemeinschaftsweite Verpflichtung für ärztliche Untersuchungen von die Inhaber von Führerscheinen für Personenkraftwagen und Krafträdern geben. Für Inhaber von Führerscheinen für Lastkraftwagen und Busse werden die Zeitabstände der bereits obligatorischen ärztlichen Untersuchung harmonisiert, so dass sie gleichzeitig mit der Erneuerung anstehen.

Schließlich betrifft dieser Vorschlag die Frage der kohärenten, europaweiten Anwendung des Führerscheinentzugs. Dazu wird der Grundsatz der Einzigartigkeit von Führerscheinen (ein Inhaber - ein Führerschein) untermauert. Heute lassen sich zu viele Bürger in einem anderen Mitgliedstaat nieder, um einen neuen Führerschein zu beantragen, wenn ihnen die Fahrerlaubnis in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, wegen eines schweren Verkehrsverstoßes entzogen wurde. Diese Lage ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sehr unbefriedigend und läuft auf einen Verstoß gegen die Richtlinie 91/439/EWG[8] hinaus. Dieser Vorschlag besagt ausdrücklich, dass die Mitgliedstaaten keinen neuen Führerschein ausstellen dürfen für eine Person, der der Führerschein entzogen wurde und die somit indirekt immer noch Inhaber eines anderen Führerscheins ist. Mit diesem Vorschlag dürfte daher der sogenannte "Führerscheintourismus" beseitigt und das Übereinkommen über die gegenseitige Anerkennung des Entzugs der Fahrerlaubnis[9] ergänzt werden, dass das gleiche Thema betreffend Personen im internationalen Verkehr behandelt wie auch das Genfer[10] und das Wiener Überinkommen[11]

Neufassung

Dieser Vorschlag ist eine Neufassung der Richtlinie 91/439/EWG in Einklang mit der Interinstituionellen Vereinbarung über die systematische Neufassung von Rechtsakten[12]. Das bedeutet, dass er in einem einzigen Text sowohl die wesentlichen Änderungen der Richtlinie 91/439/EWG als auch die unverändert bleibenden Bestimmungen enthält. Durch diesen Vorschlag wird die Richtlinie 91/439/EWG ersetzt und aufgehoben. Dies wird dazu beitragen, das Gemeinschaftsrecht besser zugänglich und transparenter zu gestalten.

Schlussfolgerung

Die drei Hauptziele dieses Vorschlags lauten wie folgt:

---

8 In Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 91/439/EWG ist festgelegt: „Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins sein.

9 Rechtsakt des Rates vom 17. Juni 1998 zur Ausarbeitung des Übereinkommens über den Entzug der Fahrerlaubnis, ABl. C 216 vom 10.7.1998

10 Übereinkommen über Sicherheit im Straßenverkehr, 19. September 1949, Vertragsserie der Vereinten Nationen, Band 125, S. 3

11 Siehe Fußnote 2

12 Interinstituionelle Vereinbarung über die systematische Neufassung von Rechtsakte, ABl. C 77 vom 28.3.2002

- Verringerung der Betrugsmöglichkeiten: Abschaffung des Führerscheinmusters auf Papier zugunsten einer Plastikkarte; Möglichkeit der Einführung eines Mikrochips auf dem Führerschein; Einführung der begrenzten Gültigkeitsdauer für neue Führerscheine, die ab dem Datum der Anwendung ausgestellt werden;

- Gewährleistung der Freizügigkeit der Bürger durch ebendiese Maßnahme der Einführung einer begrenzten Gültigkeitsdauer und durch Harmonisierung der Zeitabstände der ärztlichen Untersuchung für Berufskraftfahrer;

- Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr: Einführung eines Führerschein für Mopeds; Ausweitung des Grundsatzes des stufenweisen Zugangs zur Fahrerlaubnis für die leistungsstärksten Fahrzeugarten; Einführung von Mindestanforderungen an die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrprüfer; Untermauerung des Grundsatzes der Einzigartigkeit des Führerscheins (ein Inhaber - ein Führerschein).

I. VERRINGERUNG DER BETRUGSMÖGLICHKEITEN

I.1. Beschreibung der derzeitigen Lage

(1) Ein Führerschein berechtigt seinen Inhaber zum Führen von Fahrzeugen einer bestimmten Klasse. Dieses Recht wird sowohl von der Geselschaft als auch von den einzelstaatlichen Gesetzgebern und der Gemeinschaft als Gesetzgeber als sehr wichtig eingestuft. Für viele Menschen ist der Erwerb des Führerscheins gleichbedeutend mit größerer Freizügigkeit. Der Gesetzgeber hat strenge Vorschriften für die Ausstellung und Erneuerung von Führerscheinen erlassen, mit der die zuständigen Behörden betraut sind und die auf dem Grundsatz des ordentlichen Wohnsitzes beruhen. Dadurch wird eine strenge Kontrolle des gesamten Verfahrens gewährleistet. Die Richtlinie 91/439/EWG geht soweit, zu verbieten, dass eine Person Inhaber mehrerer Führerscheine ist.

(2) Nach der Ausstellung eines Führerscheins gibt es jedoch nicht in allen Mitgliedstaaten eine strenge Weiterverfolgung in Form einer regelmäßigen Erneuerung des Dokuments. Diese mangelnde Harmonisierung der Gültigkeitsdauer der Führerscheine ist der Hauptgrund dafür, dass derzeit eine sehr große Anzahl unterschiedlicher Führerscheinmuster (über 80) gültig und in den Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums in Umlauf sind, von denen viele nicht dem harmonisierten EG-Muster entsprechen. Viele sind mehrere Jahrzehnte alt und sehr leicht zu fälschen. Als Ergebnis findet eine Strafverfolgung im Bereich des Führerscheins in einigen Mitgliedstaaten praktisch nicht statt. Angesichts der durch den Führerschein übertragenen Rechte muss diese Lage rasch und drastisch verbessert werden.

(3) Um die derzeitige Lage übersichtlicher zu gestalten und in Einklang mit der in Artikel 10 der Richtlinie 91/439/EWG niedergelegten Verpflichtung hat die Kommission eine Entscheidung über Äquivalenzen zwischen bestimmten Führerscheinklassen angenommen[13]. Diese Entscheidung gibt einen Überblick über alle gültigen Führerscheinmodelle und die entsprechenden Rechte gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/439/EWG[14]. Die in der vorstehend genannten Entscheidung enthaltenen Äquivalenztabellen sind recht komplex und vermitteln über die reine Beschreibung aller bestehenden Führerscheine hinaus keine Klarheit. Die Harmonisierung der Gültigkeitsdauer wird dazu beitragen, dass sich die Zahl der Führerscheinmuster schrittweise verringert.

(4) Derzeit ist die Gültigkeitsdauer für Pkw- und Kraftradführerscheine in vier Mitgliedstaaten zeitlich unbegrenzt[15]. In vielen anderen Mitgliedstaaten sind einige Führerscheinklassen jahrzehntelang gültig. Durch die Einführung eines harmonisierten und regelmäßigen obligatorischen Umtauschs der Führerscheine könnten alle neuen Dokumente aktualisiert und in Bezug auf Sicherheitsmerkmale

---

[13] Entscheidung der Kommission 2000/275/EG vom 21. März 2000 über Äquivalenzen zwischen bestimmten Führerscheinklassen, ABl. L 91 vom 12.4.2000, S.1.

[14] Ein Beispiel für eine Äquivalenz: ein zwischen dem 1. Juni 1982 und dem 2. Oktober 1990 in Deutschland ausgestellter Führerschein der Klasse „B“ entspricht den Klassen B, B+E, C1 und C1+E gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 der Richtlinie 91/439/EWG.

[15] Österreich, Belgien, Frankreich und Deutschland. Frankreich hat jedoch kürzlich beschlossen, diese Politik zu ändern und führt gerade entsprechende neue Rechtsvorschriften ein.

auf den neuesten Stand gebracht werden, um so das Fälschungs- und Betrugsrisiko zu senken.

(5) Durch die regelmäßige Erneuerung des Dokuments würde ferner gewährleistet, dass das Foto auf dem Führerschein ein neueres Foto des Inhabers ist. Dieses Problem ist besonders ausgeprägt in den Mitgliedstaaten, in denen die Gültigkeitsdauer unbegrenzt ist.

(6) Als Nebeneffekt werden diese Maßnahmen zur Verkehrssicherheit beitragen. Durch eine geringere Zahl von Führerscheinmustern, die besser vor Betrug geschützt sind, die regelmäßig erneuert werden und dadurch besser aufspürbar sind, erhöhen sich die Möglichkeiten einer wirksamen Strafverfolgung und ordnungsgemäßen Verwaltung.

I.2. Vorschläge

Vorschlag 1: Streichung von Anhang I, Führerscheinmuster auf Papier

(7) Um die Anzahl der verschiedenen im Umlauf befindlichen Führerscheinmuster zu verringern und den Schutz vor Betrug zu erhöhen sollte der Führerschein nach EG-Muster auf Papier abgeschafft werden.

Vorschlag 2: fakultative Einführung eines Mikrochips

(8) Um den Schutz vor Betrug noch weiter zu erhöhen sollte den Mitgliedstaaten gestattet sein, einen Mikrochip in der Plastikkarte für den Führerschein nach EG-Muster anzubringen. Die Wiederholung der auf der Karte aufgedruckten Angaben im Mikrochip ermöglicht einen besseren Schutz vor Betrug und gewährleistet gleichzeitig den Schutz der die Bürger betreffenden Daten und Angaben. Die Funktion des Mikrochips ist auf die Funktion eines Führerschein begrenzt. Die Möglichkeit des Führerscheinentzugs nach einem schweren Verstoß bleibt damit gewahrt.

(9) Die technischen Spezifikationen müssen von der Kommission im Rahmen des Ausschussverfahrens festgelegt werden, um die künftige Interoperabilität sicherzustellen. Dadurch werden der Schutz des Dokuments vor Betrug erhöht und die Strafverfolgungsmöglichkeiten weiter gesteigert. Als Nebeneffekt wird die Verkehrssicherheit erhöht und das Fahren mit Kraftfahrzeugen allgemein verbessert.

Vorschlag 3: Erneuerung (neuer Artikel 7 Absatz 2)

(10) Von den Mitgliedstaaten nach Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellte Führerscheine der Klassen AM, A1, A2, A, B, B1 und B+E haben eine Gültigkeitsdauer von höchstens zehn Jahren. Führerscheine, deren Inhaber bereits das 65. Lebensjahr vollendet haben, haben eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren.

(11) Von den Mitgliedstaaten nach Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellte Führerscheine der Klassen C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E haben eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren. Führerscheine, deren Inhaber bereits das 65. Lebensjahr vollendet haben, haben eine Gültigkeitsdauer von höchstens einem Jahr. Dies ist in den meisten Mitgliedstaaten bereits gängige Praxis.

(12) Die vorstehend genannte Gültigkeitsdauer gilt für Führerscheine (aller Klassen), die von den Mitgliedstaaten vor Inkrafttreten der Änderung der Richtlinie 91/439/EWG ausgestellt wurden, nur, wenn die auf dem Führerschein angegebene Gültigkeitsdauer abläuft oder wenn ein Führerschein im Falle von Verlust oder Diebstahl ersetzt werden muss.

Erwartete Ergebnisse

(13) Die harmonisierte, obligatorische und regelmäßige Erneuerung der Führerscheine wird zum Erreichen folgender Ziele beitragen:

- Schutz vor Betrug: alle im Umlauf befindlichen Führerscheine würden unter Verwendung der neuesten Sicherheitsmerkmale regelmäßig aktualisiert werden, um die Gefahr von Fälschungen und Betrug zu verringern; bei dem Foto des Inhabers auf dem Führerschein handelt es sich um ein neueres Bild.

- schrittweise Verringerung der Zahl der im Umlauf befindlichen unterschiedlicher Führerscheinmuster: trägt zur Klärung der derzeitigen komplexen Lage bei und schafft bessere Strafverfolgungsmöglichkeiten.

- mehr Freizügigkeit für Führerscheininhaber: die Gültigkeitsdauer der Führerscheine wird harmonisiert, die Anwendung einer einzelstaatlicher Gültigkeitsdauer oder vorgeschriebene regelmäßige ärztliche Untersuchungen führen nicht zu weiteren Einschränkungen;

(14) Durch die Regelung werden die erworbenen Rechte nicht berührt, sie gilt nur für neu ausgestellte Führerscheine. Nur wenn ein vor Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellter Führerschein erneuert werden muss oder im Fall von Verlust oder Diebstahl sollte die neue Gültigkeitsdauer gelten. Nur wenn ein vor Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellter Führerschein erneuert werden muss oder im Fall von Verlust oder Diebstahl sollte die neue Gültigkeitsdauer gelten.

(15) Angesichts der Bedeutung der durch einen Führerschein der Klasse C oder D (oder der entsprechenden Unter- und Anhängerklassen) übertragenen Rechte sollte die Gültigkeitsdauer dieses Führerscheins auf ein Jahr begrenzt sein, wenn der Inhaber das 65. Lebensjahr bereits vollendet hat.

II. GEWÄHRLEISTUNG DER FREIZÜGIGKEIT DER BÜRGER

II.1. Beschreibung der derzeitigen Lage

(16) Gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 91/439/EWG müssen alle von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt werden. Dieser Grundsatz gilt ohne zusätzliche Verpflichtungen[16].

---

[16] Der Umfang des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung wurde vom EuGH in Absatz 26 des Falles C-193/94 *Skanavi* festgelegt, in dem es heisst, dass in *Artikel 1 Absatz 2 die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität festgelegt ist.* Ein Beispiel für eine Formalität wäre die obligatorische Registrierung des Führerscheins bei der Verlegung des Wohnsitzes in einen anderen Mitgliedstaat.

(17) Derzeit wird der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheine dadurch behindert, dass die einzelstaatlichen Bestimmungen zur Gültigkeit der Führerscheine und zu den Zeitabständen der ärztlichen Untersuchungen regelmäßig Anwendung finden. Diese Praxis steht in Einklang mit Artikel 1 Absatz 3, der eine Ausnahme vom allgemeinen Grundsatz nach Artikel 1 Absatz 2, auf den oben Bezug genommen wurde, darstellt.

(18) In Anwendung von Artikel 1 Absatz 3 muss ein Unionsbürger, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt, sich möglicherweise einer ärztlichen Untersuchung unterziehen oder wird feststellen, dass sein Führerschein zu einem anderen Zeitpunkt als auf dem Führerschein vermerkt abläuft, da jener Zeitpunkt in dem Mitgliedstaat gegolten hätte, der den Führerschein ausgestellt hat. Derzeit gelten in fast allen Mitgliedstaaten unterschiedliche Regelungen für die ärztlichen Untersuchungen und die Gültigkeitsdauer der Führerscheine. Das bedeutet, dass aufgrund der unterschiedlichen Gültigkeitsdauer praktisch kein Bürger, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, weiß, wann sein bzw. ihr Führerschein ablaufen wird oder wann er bzw. sie sich einer gemäß den Rechtsvorschriften dieses Landes vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchung unterziehen muss.

(19) Um die tatsächliche allgemeine gegenseitige Anerkennung aller von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine zu erreichen, müssen die nachstehend erläuterten Maßnahmen in betreffend Gültigkeitsdauer und ärztliche Untersuchungen verabschiedet werden.

Gültigkeitsdauer

(20) Die Gültigkeitsdauer der Führerscheine ist noch nicht harmonisiert. In einigen Mitgliedstaaten werden bestimmte Führerscheinklassen auf Lebenszeit ausgestellt; in anderen müssen die Führerscheine ab einem bestimmten Alter in regelmäßigen Abständen erneuert werden.

(21) Gemäß Artikel 1 Absatz 3 können die Mitgliedstaaten ihre einzelstaatlichen Bestimmungen hinsichtlich der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen anwenden In der Praxis ist die Gültigkeitsdauer in der einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich geregelt. Daher gilt in den meisten Fällen eine andere Gültigkeitsdauer, wenn ein Führerscheininhaber seinen Wohnsitz wechselt. Wenn beispielsweise ein deutscher Führerscheininhaber in die Niederlande umzieht, ist er im Besitz eines auf Lebenszeit gültigen Führerscheins. Die Niederlande wenden ihre Rechtsvorschriften betreffend die Gültigkeitsdauer an und verpflichten den deutschen Führerscheininhaber, seinen Führerschein nach zehn Jahren umzutauschen. Oder wenn beispielsweise ein schwedischer Führerscheininhaber nach Spanien zieht, um dort einige Jahre seines Ruhestands zu genießen, dann wird er mit den spanischen Rechtsvorschriften konfrontiert, die regelmäßige ärztliche Untersuchungen und Führerscheinerneuerungen (anstelle einer einfachen Erneuerung alle zehn Jahre wie in Schweden) vorschreiben. Dies führt zu Rechtsunsicherheit und mangelnder Transparenz. Bei der Kommission sind diesbezüglich Beschwerden von Hunderten von Bürgern eingegangen, aus denen hervorgeht, dass der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung nicht wirklich in die Praxis umgesetzt wurde und ihre Freizügigkeit nicht gewährleistet ist.

(22) Bei Führerscheininhabern, die ihren ordentlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verelgen, tritt zusätzlich das praktische Problem der Berechnung der Gültigkeitsdauer auf. Da die Gültigkeitsdauer sich von einem Mitgliedstaat zum anderen unterscheidet, kann der Führerscheininhaber gezwungen sein, seinen Führerschein in einem Mitgliedstaat umzutauschen, in dem eine kürzere Gültigkeitsdauer gilt, wodurch ebenfalls der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung beeinträchtigt wird.

(23) Diese Lage führt zu mangelnder Transparenz sowohl für die Bürger als auch für die Verwaltungsbehörden und zu Rechtsunsicherheit. Auf die im Führerschein enthaltenen Angaben kann nicht länger vertraut werden. Diese Lage kann nur durch eine Harmonisierung der Gültigkeitsdauer der Führerscheine geklärt werden. Alle neuen Führerscheine, die nach Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellt werden, müssen aufgrund der Gültigkeitsdauer in regelmäßigen Abständen erneuert werden und werden gegen ein neues Modell mit den neuesten Sicherheitsmerkmalen ausgetauscht.

Ärztliche Untersuchungen

(24) Dieses Thema ist eng mit der Gültigkeitsdauer verknüpft. In den meisten Mitgliedstaaten fallen die vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchungen mit dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Führerscheine zusammen. Die Zeitabstände der ärztlichen Untersuchungen wurden jedoch durch die Richtlinie 91/439/EWG nicht harmonisiert. Gemäß Artikel 1 Absatz 3 können die Mitgliedstaaten die Zeitabstände für die ärztlichen Untersuchungen, die für ihre Bürger gelten, auf Bürger anwenden, die ihren Wohnsitz auf dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats begründen.

(25) In Anhang III zur Richtlinie 91/439/EWG sind Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs niedergelegt. Alle Führerscheininhaber müssen die in diesem Anhang niedergelegten Anforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Zeitpunkt der ersten Fahrerlaubniserteilung und auch später erfüllen.

(26) Im Sinne von Anhang III der Richtlinie 91/439/EWG wurden die Führerscheinklassen in zwei Gruppen eingeteilt. Gruppe 1 umfasst die Klassen A1, A, B1, B and B+E (Personenkraftwagen und Krafträder), Gruppe 2 umfasst die Klassen C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D and D+E (Busse und Lastkraftwagen).

(27) Für Gruppe 1 ist keine ärztliche Untersuchung zum Zeitpunkt der ersten Fahrerlaubniserteilung vorgeschrieben. Eine ärztliche Untersuchung ist nur für den Fall vorgeschrieben, dass Zweifel an der Fähigkeit des Bewerbers zum Führen eines Fahrzeugs bestehen. Nach Erteilung der Fahrerlaubnis ist keine ärztliche Untersuchung mehr vorgeschrieben. In den meisten Mitgliedstaaten gelten derzeitig unterschiedliche Regelungen für die Zeitabstände zwischen den ärztlichen Untersuchungen für Inhaber dieser Pkw- und Kraftradführerscheine. Gleichwohl lassen sich in allen Mitgliedstaaten drei Hauptansätze feststellen:

- überhaupt keine obligatorische ärztliche Untersuchung, sobald der Inhaber erstmals den Führerschein erhalten hat;

- obligatorische ärztliche Untersuchungen ab einem bestimmten Alter; oder

- obligatorische ärztliche Untersuchungen alle fünf oder zehn Jahre.

(28) Für Fahrer von Bussen und Lastkraftwagen (Fahrzeuge der Gruppe 2) sind in der Richtlinie 91/439/EWG regelmäßige ärztliche Untersuchungen vorgeschrieben. Die Zeitabstände zwischen diesen Untersuchungen sind jedoch nicht angegeben. In der Praxis schreiben die meisten Mitgliedstaaten für diese Fahrergruppe ärztliche Untersuchungen, überwiegend alle fünf Jahre vor.

(29) Durch eine Klarstellung der einzelstaatlichen Regelungen für die ärztlichen Untersuchungen würden die beschriebenen Hindernisse für die effektive gegenseitige Anerkennung der Führerschein und für die Freizügigkeit von Personen beseitigt. Dies könnte durch eine Harmonisierung der Zeitabstände für Fahrer der Gruppe 2 (Lastkraftwagen und Busse) erreicht werden, während es den Mitgliedstaaten erlaubt wäre, diese Untersuchungen auch für Fahrer der Gruppe 1 (Personenkraftwagen und Krafträder) einzuführen, allerdings nur anlässlich der Erneuerung eines Führerscheins. Durch eine solche Maßnahme wird die Transparenz für Bürger und Behörden erhöht, die effektive Freizügigkeit der Bürger erreicht und ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleiset.

II.2. Vorschläge

(30) Die vorstehend genannten Probleme können gelöst werden durch die unter I.2 vorgeschlagene Maßnahme, d.h. die Einführung der Erneuerung des Führerscheins. Durch diesen Vorschlag wird die Freizügigkeit der Bürger in Bezug auf den Führerschein gewährleistet.

(31) Um eine Gültigkeitsdauer einführen zu können, sollte Maßnahme 1 Absatz 3 gestrichen werden. Alle innerhalb der Europäischen Union neu ausgestellten Führerscheine müssen die gleiche Gültigkeitsdauer haben. Alle alten Führerscheine, die noch gültig und im Umlauf sind, müssen anerkannt werden, ohne dass ihre Gültigkeit durch vorgeschriebene restriktive Maßnahmen, wie etwa ärztliche Untersuchungen, eingeschränkt werden kann.

III. BEITRAG ZUR VERKEHRSSICHERHEIT

III.1. Die Frage der regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen

Beschreibung der derzeitigen Lage

(32) Regelmäßige ärztliche Untersuchungen der Fahrer von Bussen und Lastkraftwagen sind aufgrund der besonderen Verantwortung dieser Fahrer gerechtfertigt. Außerdem erfordern die Merkmale dieser Fahrzeuge (Gewichte, Abmessungen, Beladung usw.) sowie die Lenkzeiten großes Fachwissen und verstärkte körperliche Tauglichkeit. Die Untersuchungen, denen sich die Fahrer unterziehen müssen, werden daher in regelmäßigen Abständen durchgeführt, die sich ab dem Datum der Ausstellung des Führerscheins berechnen. Die Vorschriften für Fahrer von Bussen und Lastkraftwagen werden strenger sein als die Vorschriften für Fahrer von Personenkraftwagen und Krafträdern.

(33) Die Harmonisierung der Zeitabstände für die ärztlichen Untersuchungen für Fahrer der Gruppe 2, insbesondere Berufskraftfahrer, wird auch deshalb vorgeschlagen, weil

die in den Mitgliedstaaten geforderten ärztlichen Untersuchungen zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Vorschlag

(34) Jeder Mitgliedstaat kann weiterhin für die Führerscheinklassen AM, A1, A2, A, B, B1 und B+E die Zeitabstände für die ärztlichen Untersuchungen nach einzelstaatlichen Kriterien festsetzen, unbeschadet der Bestimmungen, die der Rat auf diesem Gebiet erlässt, sofern diese Untersuchungen zeitgleich mit der Erneuerung des Führerscheins stattfinden.

(35) Die Erfüllung der Mindestanforderungen hinsichtlich der Gesundheit gemäß Anhang III zu der Richtlinie über den Führerschein ist bei jeder Erneuerung von Führerscheinen der Klassen C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 und D1+E zu prüfen.

(36) Die vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchungen müssen mit der Erneuerung des Führerscheins zeitlich zusammenfallen. Dadurch wird die Transparenz für die Bürger erhöht. Das auf dem Führerschein vermerkte Ablaufdatum muss klar angeben, dass der Führerschein verlängert werden muss; zu diesem Zeitpunkt kann eine ärztliche Untersuchung für Gruppe 1 durchgeführt bzw. sollte eine ärztliche Untersuchung für Gruppe 2 vorgeschrieben werden; eine ärztliche Untersuchung ist zu keinem anderen Zeitpunkt als dem auf dem Führerschein vermerkten Ablaufdatum vorgeschrieben.

(37) Die ärztlichen Untersuchungen werden stets in dem Mitgliedstaat durchgeführt, in dem der ordentliche Wohnsitz besteht und die Erneuerung vorgenommen wird; In Anwendung des Subsidiaritätsprinzips können die Mitgliedstaaten selbst die zuständige Behörde benennen.

III.2. Begriffsbestimmung der Fahrzeugklassen[17]

(38) Die praktische Anwendung der Richtlinie 91/439/EWG hat gezeigt, dass die Begriffsbestimmungen einiger Fahrzeugklassen präzisiert werden müssen. Darüber hinaus ist in Artikel 11 der Richtlinie 91/439/EWG ausdrücklich die Verpflichtung für die Kommission festgelegt, die Unterklassen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie (d.h. vor dem 1. Juli 2001) zu überprüfen und ihre mögliche Vereinheitlichung oder Aufhebung vorzuschlagen. Im Hinblick auf die Vorschriften für die Verkehrssicherheit wird der Ansatz des stufenweisen Zugangs auf bestimmte Führerscheinklassen ausgeweitet. Aus Gründen der Transparenz werden nachstehend alle Klassen aufgeführt. Alle Unterklassen werden im Änderungsvorschlag in Klassen umgewandelt und in allen Mitgliedstaaten eingeführt, mit Ausnahem der Klasse B1, die vorerst fakultativ bleibt.

---

[17] Der Ausdruck Fahrzeugklassen wird in dem Sinne verwendet, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die mit einem Führerschein einer bestimmten Klasse geführt werden dürfen.

III.2.1. Motorisierte Zweiräder

Beschreibung der derzeitigen Lage

Mopeds

(39) Mopeds fallen derzeit nicht unter den Geltungsbereich der Richtlinie 91/439/EWG. Die Unfallzahlen lassen die Einführung einer neuen Fahrzeugklasse für Mopeds geboten erscheinen. In einigen Mitgliedstaaten dürfen sehr junge Fahrer (die erst 14 Jahre alt sind) Mopeds führen. Gleichzeitig weisen die Statistiken auf ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko für sehr junge Fahrer hin. Die Einführung einer harmonisierten Klasse AM und einer obligatorischen theoretischen Prüfung kann zu einer besseren Überwachung dieser sehr unfallgefährdeten Gruppe von Verkehrsteilnehmern beitragen und ihnen die Anforderungen im Straßenverkehr besser bewusst machen.

(40) Durch sie wird auch die Lage von Mopedfahrern beim Grenzübertritt geklärt. Der Vorschlag zielt ferner darauf ab, die derzeit bestehenden Probleme von Bürgern zu vermeiden, die im Urlaub ein Moped mieten möchten. Das Recht zum Führen von Mopeds wird in der ganzen Europäischen Union anerkannt, wenn der Führerscheininhaber seinen Wohnsitz verlegt.

Leichtkrafträder

(41) Leichtkrafträder sind heute auf 125 cm^3 und 11 kW beschränkt. In der Richtlinie 91/439/EWG ist kein Verhältnis Leistung/Gewicht vorgeschrieben. Dies könnte zu immer leichteren Fahrzeugen führen, wodurch sich Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeiten kontinuierlich steigen könnten. Durch die zusätzliche Einführung des Kriteriums Leistung/Gewicht wird verhindert, dass Inhaber eines Führerscheins der Klasse A1 Zugang zu sehr leichten, aber leistungsstarken Fahrzeugen haben.

Krafträder

(42) Gegenwärtig ist in der Richtlinie 91/439/EWG der stufenweise Zugang zu schweren Krafträdern wie folgt geregelt: um zum Führen eines Kraftrades mit einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von 0.16 kW/kg oder einer Motorleistung von 25 kW berechtigt zu sein, muss ein Fahrer eine zweijährige Fahrpraxis auf Krafträdern, die beide Merkmale unter diesen Werten aufweisen, besitzen. Innerhalb der derzeitigen Klasse A für Krafträder wurden demnach durch die Richtlinie 91/439/EWG eine beschränkte und eine unbeschränkte Klasse geschaffen. Die beiden Arten von Krafträdern werden auf dem Führerscheinmuster mit unterschiedlichen Piktogrammen wiedergegeben, aber bei der Bezeichnung gibt es keinen Unterschied, da beide Klasse A genannt werden.

(43) Die beschränkte Klasse A setzt sich aus vielen leistungsverminderten Krafträdern zusammen. In vielen Fällen stellen die Hersteller Krafträder der Klasse „A unbeschränkt“ mit einem Hubraum zwischen 300 cm^3 bis 1000 cm^3 her, deren Leistung sie dann künstlich begrenzen, damit sie unter die Klasse „A beschränkt“ fallen. Diese sogenannte „Leistungsverminderung“ führt manchmal zur Herstellung von Krafträdern mit Merkmalen, die nicht mit der verminderten Leistung in Einklang stehen. Darüber hinaus können diese Krafträder auch vor der Fahrt manipuliert werden.

(44) Außerdem kann ein Fahrer die erforderliche zweijährige Fahrpraxis einfach umgehen, indem er nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse „A beschränkt" zwei Jahre wartet: einige Bewerber legen zum Beispiel ihre Fahrprüfung mit 18 Jahren ab, fahren zwei Jahre lang überhaupt nicht und erwerben im Alter von 20 Jahren ein schweres Kraftrad.

(45) Ebenso können die Mitgliedstaaten auf die Anforderung der zuvor erworbenen Fahrpraxis verzichten und den direkten unbeschränkten Zugang zu Krafträdern ab der Vollendung des 21. Lebensjahres gestatten. Fast alle Mitgliedstaaten gestatten diesen unmittelbaren Zugang. Daher die Bewerber könnten bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres warten, was in der Praxis auch die meisten tun, da die kleineren Krafträder nicht attraktiv genug sind.

(46) Als Ergebnis fahren viele junge Fahrer ohne praktische Erfahrung Krafträder der leistungsstärksten Klasse und anhand der derzeitigen Bestimmungen kann nicht kontrolliert werden, ob tatsächlich Fahrpraxis mit einem beschränkten Kraftrad erworben wurde. Diese Praxis läuft der Verkehrssicherheit zuwider und muss daher beendet werden durch die Einführung neudefinierter Kriterien für die Fahrzeuge, das Mindestalter und den Zugang.

(47) Durch die neuen Kriterien sollen die Möglichkeiten zur Leistungsverminderung von leistungsstärkeren Krafträdern eingeschränkt werden, um so die Praxis des stufenweisen Zugangs ohne praktische Prüfung zu beenden und das Mindestalter für den unmittelbaren Zugang anzuheben. Aus dem gleichen Grund sollte die Begriffsbestimmung für die Klasse „A beschränkt“ geändert werden, um es Fahranfängern zu ermöglichen, Erfahrungen mit etwas leistungsstärkeren Krafträdern zu sammeln.

(48) Daher wird die derzeitge Klasse A, die in eine beschränkte und eine unbeschränkte Klasse aufgeteilt ist, in die Klassen „A 2“ bzw. „A“ umbenannt. Eine zusätzliche technische Anforderung wird für die Klasse A2 eingeführt, um das „Frisieren“ von Krafträdern im Sinne einer Leistungminderung zu verhindern. Der stufenweise Zugang zu dieser Klasse wird durch die Einführung einer beschränkten praktischen Prüfung überwacht.

(49) Die Begriffsbestimmung für schwere Krafträder bleibt unverändert; das Mindestalter für den direkten Zugang zu dieser Klasse wird jedoch angehoben (siehe unten).

Vorschlag

Mopeds

(50) Mopeds, d.h. zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis zu 45 km/h und einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von bis zu 50 cm^3 oder einem Elektromotor mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 4 kW. Mopeds mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h sowie Fahrräder mit Pedalunterstützung sind hiervon ausgenommen. Bei dreirädrigen Mopeds mit anderen Verbrennungsmotoren mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 4 kW. Diese

Begriffsbestimmung ist der Richtlinie 2002/24/EWG über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge[18] entnommen.

(51) Für Leicht-Vierradfahrzeuge, d.h. Kraftfahrzeuge mit vier Rädern, gelten in einer Reihe von Fällen unterschiedliche Verkehrsvorschriften. Daher erscheint es angemessen, diese Fahrzeuggruppe in diese Richtlinie aufzunehmen. Die Begriffsbestimmung steht in Einklang mit der Richtlinie 2002/24/EG.

(52) Eine theoretische Prüfung wird als Mindestvoraussetzung für das Recht zum Führen von Mopeds vorgeschrieben. Die Mitgliedstaaten können weitere Anforderungen, beispielsweise eine praktische Prüfung oder eine ärztliche Untersuchung, einführen. Die Einführung zusätzlicher Anforderungen darf jedoch nicht die gegenseitige Anerkennung der in anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine verhindern.

Leichtkrafträder

(53) Die Begriffsbestimmung von Leichtkrafträdern (Klasse A1) sollte wie folgt geändert werden: Leichtkrafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm^3, einer Motorleistung von bis zu 11 kW und einem Verhältnis von Leistung/Gewicht unter 0,1 kW/kg.

(54) Artikel 3 Absatz 5 der Richtlinie 91/439/EWG, in dem festgelegt ist, dass die Mitgliedstaaten ergänzende einschränkende Normen zur Auflage machen können, sollte gestrichen werden.

Krafträder

(55) Die Begriffsbestimmungen von Krafträdern sollten wie folgt geändert werden:

- Klasse A2: Krafträder, mit oder ohne Beiwagen, mit einer Motorleistung bis zu 35 kW und einem Verhältnis von Leistung/Gewicht unter 0,2 kW/kg; dabei darf es sich nicht um Abwandlungen einer Fahrzeugausführung handeln, deren Motorleistung mehr als doppelt so hoch ist.

- Klasse A: Krafträder mit oder ohne Beiwagen.

Allgemeines

(56) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis für eine Klasse motorisierter Zweiräder hat das Recht, motorisierter Zweiräder aller weniger leistungsstarken Klassen zu führen.

(57) Ist eine Person bereits Inhaber eines Führerschein der Klasse A1 oder A2, so sollte beim Zugang zu einer leistungsstärkeren Kraftradklasse die Verpflichtung zum Bestehen einer theoretischen Prüfung nicht länger bestehen. Zwischen der theoretischen Prüfung für die Klassen A1, A2 und A kann kein realistischer Unterschied gemacht werden. So wird auf unnötige Prüfungen verzichtet. Die praktische Prüfung mit einem Fahrzeug der betreffenden Klasse sollte wegen der unterschiedlichen Fahrzeugmerkmale der beiden Klassen jedoch beibehalten werden.

---

[18] Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG, ABl. L 124 vom 9.5.2002, S.1.

III.2.4. Kraftfahrzeuge (Klassen B, B+E und B1)

Beschreibung der derzeitigen Lage

(58) Die derzeitige Begriffsbestimmung für die Klasse B, wonach Fahrzeugkombinationen von weniger als 3500 kg unter Klasse B fallen, wenn die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigt, führt zu praktischen Problemen: Fahrer die entweder das Zugfahrzeug oder den Anhänger wechseln können verpflichtet sein, eine Zusatzprüfung für die Klasse B+E abzulegen. Darüber hinaus fallen einige Fahrzeugkombinationen, deren Eigenschaften und Merkmale besondere Fertigkeiten in Bezug auf das Führen größerer Anhänger erfordern, unter die Klasse B und nicht B+E (in einigen Fällen sind die Kombinationen länger als 10 Meter). Anstelle des Verhältnisses Zugfahrzeug/Anhänger muss eine klare Gewichtsgrenze eingeführt werden: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 750 kg dürfen nur mit einem Führerschein der Klasse B+E geführt werden. Auch Führer von Fahrzeugen der Klassen C und D müssen eine Zusatzprüfung ablegen, um zum Ziehen von Anhängern über 750 kg berechtigt zu sein. Diese neuen Begriffsbestimmungen für Anhänger der Klassen B und B+E stehen mit den technischen Anforderungen insoweit in Einklang, als in der Praxis für Anhänger über 750 kg eine Bremsanlage erforderlich ist.

Vorschlag

(59) Die Begriffsbestimmungen der Kraftfahrzeugklassen sollten wie folgt geändert werden:

- Klasse B: Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3500 kg zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen, außer dem Fahrzeugführer; hinter den Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden.

- Klasse B+E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger bestehen, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg übersteigt;

(60) Die Begriffsbestimmung der Klasse B1, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge, wurde mit der Richtlinie 2002/24/EG in Einklang gebracht. Die Klasse B1 bleibt fakultativ.

III.2.5. Lastkraftwagen und Busse (Klassen C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E)

Beschreibung der derzeitigen Lage

(61) Alle Lastkraftwagen- und Busklassen: die derzeitigen Begriffsbestimmungen der Richtlinie 91/439/EWG beziehen sich auf die Anzahl der Sitzplätze. Dies führt dazu, dass ein Fahrzeug, beispielsweise ein Bus, der hauptsächlich über Stehplätze und nur wenige Sitzplätze verfügt, von einem Inhaber eines Führerscheins der Klassen B oder D1 geführt werden kann, anstatt von einem Inhaber eines Führerscheins der Klasse D. Dies gilt für alle Führerscheinklassen. Die Begriffsbestimmung sollte sich daher eher auf die Anzahl der Fahrgäste als die Anzahl der Fahrgastplätze beziehen.

(62) Klassen C1 und D1: Die Unterklassen C1 und D1 sind derzeit fakultativ und existieren nicht in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und des EWR.

Diese Unterklassen sollten als Klassen in allen Mitgliedstaaten eingeführt werden, da sie eine bessere Unterscheidung (in Bezug auf den Führerschein) ermöglichen zwischen den größten Lastkraftwagen und Bussen, die hauptsächlich für kommerzielle Transporte genutzt werden, und kleiner Lastkraftwagen und Bussen, die für andere Zwecke eingesetzt werden.

(63) Die Begriffsbestimmungen der Klassen C1 und D1 sollten geändert werden, um die technischen Merkmale der unter diese Gruppe fallenden Fahrzeuge besser zu berücksichtigen. Zusätzliche neue Kriterien in Bezug auf Fassungsvermögen und Länge solcher Fahrzeuge werden eingefügt.

(64) Der Inhaber eines Führerscheins der Klasse C1 ist berechtigt, Fahrzeuge zwischen 3500 und 7500 kg zu führen. Innerhalb dieser Grenzen sind zwei Fahrzeugtypen auf dem Markt: Fahrzeuge bis 6000 kg und Fahrzeuge darüber. Fahrzeuge mit einer Masse unter 6000 kg sind nicht mit Druckluftbremsanlagen oder Aufhängungssystemen ausgerüstet und im allgemeinen auf ein verlängertes Fahrgestell für Fahrzeuge der Klasse B gebaut. Fahrzeuge über 6000 kg sind mit einer Druckluftbremsanlage/Aufhängungssystemen ausgerüstet und entsprechen somit mehr kleineren Lastkraftwagen und unterscheiden sich in der Struktur von Lieferwagen unter 6000 kg. Die Existenz zweier technisch unterschiedlicher Fahrzeugtypen im Rahmen derselben Führerscheinklasse führt zu einer Reihe unerwünschter Auswirkungen. Zunächst einmal wurde der Führerscheininhaber auf einem kleineren Fahrzeug ausgebildet und geprüft, obwohl er auch berechtigt ist, größere Fahrzeuge zu führen, die andere Fahrfertigkeiten erfordern. Zweitens sind Fahrzeuge zwischen 6000 und 7500 kg Abwandlungen von Lastkraftwagen der Klasse 12 000 kg: sie sind daher schnell überladen.

(65) Darüber hinaus ist die Einführung einer Äquivalenz geplant, die Inhaber von Führerscheinen der Klasse D1 berechtigt, Fahrzeuge der Klasse C1 zu führen und umgekehrt, sofern sie die Altersanforderungen für die beiden Klassen erfüllen. Das Fahrgestell von Fahrzeugen der Klasse C1 unter 6000 kg hat im allgemeinen die gleiche Bauart wie bei Fahrzeugen der Klasse D1, nur der Aufbau der Fahrzeuge unterscheidet sich.

(66) Klassen D1 und D: Die Begriffsbestimmungen der Klassen D1 und D sollten geändert werden, um neue Kriterien hinsichtlich des Fassungsvermögens und der Länge solcher Fahrzeuge einzufügen.

(67) Bei den Klassen C, C1, D, D1 und den entsprechenden Anhängerklassen ist der stufenweise Zugang ein eindeutiges Erfordernis im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass zum Führen der unter diese Gruppen fallenden Fahrzeuge aufgrund ihrer Merkmale, insbesondere in Bezug auf Gewicht, Abmessungen, technische Merkmale und ihre Bedienung, größere Erfahrung erforderlich ist. Der stufenweise Zugang zu Fahrzeugen dieser Art wird gewähreistet durch den ständigen Verweis auf die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern und sollte mit diesen Rechtsvorschriften in Einklang gebracht werden[19]. Auf diese Weise unterliegen auch Nichtberufsfahrer dem Grundsatz des stufenweisen Zugangs.

---

[19] Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifkation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und

(68) Im Sinne der Vollständigkeit sind nachstehend alle Begriffsbestimmungen aufgegführt, auch wenn sie nicht geändert werden müssen.

Vorschlag

(69) Die Begriffsbestimmungen der Kraftfahrzeugklassen sollten wie folgt geändert werden:

- Klasse C: Kraftwagen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, in denen außer dem Fahrzeugführer nicht mehr als acht Personen befördert werden; hinter den Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden.

- Klasse C+E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen (nicht geändert);

- Klasse C1: Kraftwagen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 6 000 kg, in denen außer dem Fahrzeugführer nicht mehr als acht Personen befördert werden; hinter den Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden. Aus der fakultativen Unterklasse wird eine vollständige Klasse, die in allen Mitgliedstaaten eingeführt wird.

- Klasse C1+E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen. (nicht geändert)

- Klasse D: Kraftwagen zur Beförderung von mehr als acht Fahrgästen außer dem Fahrzeugführer; hinter den Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden.

- Klasse D+E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen (nicht geändert);

- Klasse D1: Kraftwagen zur Beförderung von bis zu 16 Fahrgästen außer dem Fahrzeugführer mit einer Länge von höchstens sieben Metern; hinter den Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden.

- Klasse D1+E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 750 kg bestehen, sofern:

Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates, ABl. L 226 vom 10.9.2003.

- erstens die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen;

- zweitens der Anhänger nicht zur Personenbeförderung verwendet wird. (nicht geändert)

III.3. Mindestalter

Beschreibung der derzeitigen Lage

(70) Die Harmonisierung der Mindestalter trägt zur Freizügigkeit von Personen bei und hat unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

(71) Die Anhebung des Mindestalters für den direkten Zugang zu schweren Krafträdern ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dringend geboten. Die Unfallstatistiken für Fahranfänger mit schweren Krafträdern belegen, dass Fahrer unter 24 Jahren ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko besitzen. Das Mindestalter sollte daher von derzeit 21 auf 24 Jahre angehoben werden.

(72) Gleichzeitig sollte die für den stufenweisen Zugang vorgeschriebene Mindestanzahl von Jahren von zwei auf drei angehoben werden, um so den Erwerb von Erfahrung zu verlängern. Der stufenweise Zugang zu diesen Krafträdern sollte stets an eine getrennte praktische Prüfung auf Fahrzeugen der betreffenden Klasse geknüpft sein, so dass der Zugang ohne praktische Fahrkenntnisse nicht länger möglich ist.

(73) Das Niveau der Ausbildungsstandards für Berufskraftfahrer wurde kürzlich in der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifkation und Weiterbildung der Fahrer festgelegt[20]. Für diese Fahrer wurde der stufenweise Zugang eingeführt. Den verbleibenden Nichtberufsfahrern, auf die in Artikel 2 der genannten Richtlinie Bezug genommen wird, sollte in vergleichbarer Weise Zugang zu diesen Führerscheinklassen gewährt werden, d.h. Zugang zu höheren Führerscheinklassen erst mit höherem Lebensalter.

Vorschläge

(74) Die Altersgrenze für die Klassen A1 und B1 bleibt unverändert; für AM liegt sie bei 16 Jahren, aber die Mitgliedstaaten können den Zugang zur Klasse AM ab Vollendung des 14. Lebensjahres gestatten, der nur auf ihrem Hoheitsgebiet gilt.

(75) Die Altersgrenzen für die Klassen B und B+E bleiben unverändert. Die Ausnahme von diesem Mindestalter gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 91/439/EWG bleibt jedoch auf die Klasse B beschränkt: die Mitgliedstaaten können den Zugang zur Klasse B ab Vollendung des 17. Lebensjahres gestatten, der nur auf ihrem Hoheitsgebiet gilt.

(76) Um den stufenweisen Zugang zu den Klassen C1, C, D1 und D sowie den jeweiligen Anhängerklassen auf der Grundlage der Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge zu ermöglichen, wird die Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1+E Bewerbern ab Vollendung des 18. Lebensajhres erteilt und die Fahrerlaubnis der Klassen C und C+E ab Vollendung des 21. Lebensjahres. Ein vergleichbare Unterscheidung erfolgt

---

[20] Siehe Fußnote 7

bei der Fahrerlaubnis der Klassen D1 und D1+E, die ab Vollendung des 21. Lebensjahres erteilt werden kann, während die Fahrerlaubnis der Klassen D und D+E erst ab Vollendung des 24. Lebensjahres erteilt werden darf. Dies gilt für Führerscheininhaber, die Nichtsberufsfahrer sind, unbeschadet der für Berufskraftfahrer in Übereinstimmung mit den gemeinschaftlichen Bestimmungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung in der Richtlinie 2003/59/EG festgelegten Vorschriften.

(77) Hat der Bewerber eine mindestens dreijährige Fahrpraxis mit einem Kraftrad der Klasse A2 erworben und eine spezifische praktische Prüfung für die Klasse A bestanden, so ist er berechtigt, Fahrzeuge der Klasse A ab dem vollendeten 21. Lebensjahr zu führen. Die praktische Prüfung beschränkt sich auf Fahren im Verkehr, Manövrieren und technische Überwachung sind nicht vorgeschrieben. Das Hauptaugenmerk wird auf das Fahren außerhalb geschlossener Ortschaften und auf Schnellstraßen gerichtet sein. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wird der direkte Zugang zur Klasse A auf Fahrer beschränkt, die mindestens das 24. Lebensjahr vollendet haben.

(78) Das vorgeschriebene Mindestalter beträgt:

- Klassen AM, A1 und B1; 16 Jahre; 14 Jahre möglich für AM (nur auf nationalem Hoheitsgebiet)
- Klasse A2: 18 Jahre
- Klassen B und B+E: 18 Jahre; 17 Jahre möglich für B (nur auf nationalem Hoheitsgebiet)
- Klassen C1 und C1+E: 18 Jahre
- Klassen C und C+E: 21 Jahre
- Klassen D1 und D1+E: 21 Jahre
- Klassen D und D+E: 24 Jahre
- Klasse A: 21 Jahre/24 Jahre

III.4. Stufenweiser Zugang zu Kraftfahrzeugen

(79) Um eine Form des stufenweisen Zugangs im Rahmen künftiger Änderungen dieser Rechtsvorschrift zu ermöglichen, sollte Klasse B1 fakultativ bleiben.

(80) Dieser Richtlinienvorschlag sollte den Mitgliedstaat die Möglichkeit geben, die Frist für die Erneuerung von erstmals ausgestellten Führerscheinen auf drei Jahre zu verkürzen. Auf diese Weise können auf Fahranfänger besondere Maßnahmen angewandt werden, damit sie mehr Erfahrung unter festgesetzten Bedingungen sammeln können.

III.5. Mindestanforderungen an Fahrprüfer

Beschreibung der derzeitigen Lage

(81) Wenngleich noch unvollständig, ist die Harmonisierung des EG-Führerscheinsrechts doch soweit fortgeschritten, dass die Einführung harmonisierter Mindestanforderungen in Bezug auf Qualifikation und Erfahrung der Fahrprüfer als eine Priorität auszumachen sind. Die Standards für die Aus- und Weiterbildung der Fahrprüfer sind in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich. Da die theoretische und die praktische Prüfung eingehend harmonisiert wurden, ist die Harmonisierung der Mindestanforderungen an Fahrprüfer notwendig, damit die Prüfungsergebnisse innerhalb der EU vergleichbar bleiben. Außerdem ist die angemessene Ausbildung der Fahrprüfer ein Erfordernis im Sinne der Verkehrssicherheit. Auffrischungskurse sind notwendig, damit angesichts eines sich immer rascher verändernden technischen Umfelds die Fähigkeiten und die Erfahrung der Fahrprüfer selbst auf dem neuesten Stand bleiben.

(82) Angesichts der beschriebenen schrittweisen Fortschritte bei der Harmonisierung des Führerscheins sollen Mindestanforderungen für die Grundqualifikation der Fahrprüfer sowie regelmäßige Auffrischungskurse eingeführt werden. Gleichzeitig müssen bestimmte Grundbedingungen für den Zugang zum Beruf des Fahrprüfers festgelegt werden.

Vorschlag (neuer Anhang IV der Richtlinie 91/439/EWG)

(83) Fahrprüfer müssen stets im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der Klasse sein, für die sie die Prüfung abnehmen. Darüber hinaus müssen sie eine Grundqualifikation erworben haben und regelmäßig an Weiterbildungsmaßnahmen teilnehmen.

(84) Fahrprüfer müssen im Hinblick auf grundlegende Themen umfassend ausgebildet sein und eine Grundqualifikation erworben haben, bevor sie Fahrprüfungen abnehmen dürfen. Für die Prüfung der einzelnen Klassen gilt der stufenweise Zugang: zunächst prüfen die Fahrprüfer Bewerber für die Klasse B (was etwa 90% aller Prüfungen ausmacht); erst nachdem sie über Erfahrung mit diesen Prüfungen verfügen und nach Erwerb einer Zusatzqualifikation für andere Klassen dürfen sie Bewerber für diese Klassen prüfen.

IV. VERSCHIEDENES

IV.1. Überprüfung (Artikel 15)

(85) Fünf Jahre nach Ablauf der Frist für die Umsetzung dieser Richtlinie in einzelstaatliches Recht werden die neu eingeführten Vorschriften für die Begriffsbestimmungen der Klassen (und Mindestalter) und ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit überprüft. Gleichzeitig wird die mögliche Einführung eines stufenweisen Zugangs zur Klasse B einschließlich der Klasse B1 geprüft.

IV.2. Anpassung des Führerscheins nach EG-Muster (Anhang I)

(86) Die Klassen AM, A1, A2 und A werden auf allen nach Inkrafttreten dieses Vorschlags ausgestellten Führerscheinen vermerkt (Layout des EG-Musters).

IV.3. Prüfungsfahrzeuge (Anhang II)

(87) Da die Begriffsbestimmungen für die Kraftradklassen geändert wurden (erläutert unter III.2.), sind neue Prüfungsfahrzeuge für die Klasse erforderlich.

V. ASPEKTE DER SUBSIDIARITÄT

(88) Die Gemeinschaft ist auf Grund der Richtlinie 91/439/EWG des Rates zur Aufhebung der Ersten Richtlinie über den Führerschein (80/1263/EWG) bereits für Fragen des Führerscheins zuständig. Die vorstehend in groben Zügen dargestellten Änderungen bleiben im Rahmen der der Gemeinschaft gemäß Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c EG-Vertrag übertragenen Zuständigkeiten. Danach müssen das Europäische Parlament und der Rat nach dem Mitentscheidungsverfahren Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen.

(89) Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen weitgehend auf die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr als ein Aspekt der Verkehrssicherheit ab. Durch die harmonisierten Rechtsvorschriften für den Führerschein wird der Standard der führerscheinbezogenen Sicherheitsaspekte in Europa insgesamt verbessert. Darüber hinaus zielen viele Maßnahmen auf die Verbesserung der Freizügigkeit von Führerscheininhabern ab, zu denen ein großer Teil der europäischen Bürger zählt. Dies steht in Einklang mit den Zielen der „Agenda von Lissabon“. Darüber hinaus betont der Europäische Gerichtshof in seiner Rechtsprechung die Auswirkungen, die die Fahrerlaubniserteilung für die Freizügigkeit der Bürger, einen der im EG-Vertrag garantierten Grundfreiheiten, haben kann.

(90) Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wird die Verkehrssicherheit erhöht durch besseren Schutz des Führerscheins nach EG-Muster vor Betrug, die fakultative Einführung eines Mikrochips und die Abschaffung des Führerscheins nach EG-Muster auf Papier.

(91) Die Ziele der vorgeschlagenen Legislativmaßnahmen können von den Mitgliedstaaten allein nicht in ausreichendem Maße erreicht werden. Die einzelstaatlichen Führerscheinsysteme weichen stark voneinander ab und betonen insbesondere nicht die Aspekte Freizügigkeit und Niederlassungsfreiheit. Auch dies wurde vom Europäischen Gerichtshof klar hervorgehoben.

2003/0252 (COD)

↓ 91/439/EWG (angepasst)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE .../.../EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom […]

über den Führerschein

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel ⊠ 71 ⊠ ~~75~~,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 1 (angepasst)

~~in Erwägung nachstehender Gründe: Um einen Beitrag zur gemeinsamen Verkehrspolitik zu leisten, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern und die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben, ist ein einzelstaatlicher Führerschein nach EG-Muster wünschenswert, den die Mitgliedstaaten gegenseitig anerkennen und der nicht umgetauscht werden muß.~~

---

1 ABl. C ~~48~~ vom ~~27.2.1989~~, S. ~~1.~~
2 ABl. C ~~159~~ vom ~~26.6.1989~~, S. ~~21.~~
3 ABl. C

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 2 (angepasst)

~~Ein erster Schritt in diese Richtung war die Erste Richtlinie 80/1263/EWG des Rates vom 4. Dezember 1980 zur Einführung eines EG-Führerscheins[4], mit der ein EG-Muster für den einzelstaatlichen Führerschein, die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Führerscheine durch die Mitgliedstaaten und der Umtausch von Führerscheinen, deren Inhaber ihren ordentlichen Wohnsitz oder ihren Arbeitsplatz von einem Mitgliedstaat nach einem anderen verlegen, eingeführt wurden. Die bisherigen Fortschritte auf diesem Wege müssen weiter ausgebaut werden.~~

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 3 (angepasst)

~~Das mit der Richtlinie 80/1263/EWG eingeführte EG-Muster für den einzelstaatlichen Führerschein ist anzupassen, um insbesondere der Harmonisierung der Fahrzeugklassen und -unterklassen Rechnung zu tragen und den Führerschein sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft leichter verständlich zu machen.~~

⇩ neu

(1) Die Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein[5] wurde mehrfach und grundlegend geändert. Wegen dieser Änderungen empfiehlt sich im Sinne größerer Klarheit eine Neufassung der genannten Richtlinie.

(2) Trotz der bei der Harmonisierung der Regeln für den Führerschein erzielten Fortschritte gibt es nach wie vor grundlegende Unterschiede zwischen den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, die im Hinblick auf die Durchführung der Gemeinschaftspolitik eine stärkere Harmonisierung erforderlich machen. Die Regelungen zum Führerschein sind unverzichtbar im Hinblick auf die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Erleichterung der Freizügigkeit der Personen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als jenem, der den Führerschein ausgestellt hat, niederlassen. Angesichts der Bedeutung der individuellen Verkehrsmittel fördert der Besitz eines vom Aufnahmemitgliedstaat anerkannten Führerscheins die Freizügigkeit der Bürger.

(3) Die in der Richtlinie 91/439/EWG vorgesehene Möglichkeit, einzelstaatliche Bestimmungen hinsichtlich der Gültigkeitsdauer des Führerscheins vorzuschreiben, führt dazu, dass unterschiedliche Regelungen der einzelnen Mitgliedstaaten nebeneinander bestehen und in den Mitgliedstaaten mehr als 80 verschiedene Führerscheinmuster gültig und im Umlauf sind. Dies führt zu Transparenzproblemen für Bürger, Ordnungskräfte und für die Verwaltung des Führerscheins zuständige Behörden und zu gefälschten Dokumenten, die zuweilen jahrzehntealt sind. Aus diesen Gründen empfiehlt sich die Harmonisierung der Regeln hinsichtlich der

---

4 ~~ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 1.~~

5 ABl. L 237 vom 24. August 1991, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 226 vom 10.9.2003, S.4.

Gültigkeitsdauer der ab Beginn der Anwendung dieser Richtlinie ausgestellten oder erneuerten Führerscheine.

(4) Die Einführung einer bestimmten Gültigkeitsdauer ermöglicht die regelmäßige Erneuerung der Führerscheine, anlässlich der die neuesten Maßnahmen zum Schutz gegen Fälschungen angewandt und ärztliche Untersuchungen durchgeführt oder andere von den Mitgliedstaaten vorgesehene Maßnahmen angewandt werden können, beispielsweise die Auffrischung der theoretischen Kenntnisse oder der praktischen Fähigkeiten.

(5) Die Mitgliedstaaten können ärztliche Untersuchungen vorschreiben, um die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs zu gewährleisten. Aus Gründen der Transparenz müssen diese Zeitabstände also mit der Erneuerung des Führerscheins zusammenfallen, wenn eine Untersuchung vorgeschrieben ist, und sich demnach nach der Gültigkeitsdauer des Führerscheins bemessen.

(6) Die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs durch Fahrer von Fahrzeugen bestimmter Klassen zur Personen- oder Güterbeförderung muss im Rahmen einer ärztlichen Untersuchung zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins und danach in regelmäßigen Abständen überprüft werden, gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften. Die Zeitabstände dieser ärztlichen Untersuchungen müssen als Beitrag zur Verwirklichung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur Berücksichtigung der Verantwortung der Fahrer dieser Fahrzeuge harmonisiert werden.

(7) Die Mindestalter müssen verstärkt den Grundsatz des stufenweisen Zugangs zu den einzelnen Klassen widerspiegeln. Für die unterschiedlichen Klassen zweirädriger Fahrzeuge sowie die einzelnen Klassen der Fahrzeuge zur Personen- und Güterbeförderung müssen die Modalitäten für den Zugang zu den einzelnen Führerscheinklassen sich stärker unterscheiden. Die Klasse B1 muss weiterhin fakultativ bleiben mit der Möglichkeit von Ausnahmen bezüglich des Mindestalters, um die Möglichkeit der künftigen Einführung eines stufenweisen Zugangs zur gleichen Klasse zu erhalten.

(8) Die Klassen müssen harmonisiert werden, um den Grundsatz des stufenweisen Zugangs zu stärken.

(9) Die Begriffsbestimmungen der neuen Klassen und der bestehenden Klassen müssen die technischen Merkmale der betreffenden Fahrzeuge sowie der erforderlichen Beherrschung der Fahrzeuge besser widerspiegeln.

(10) Die Einführung einer Führerscheinklasse für Mopeds hat vor allem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für die jüngsten Fahrer zum Ziel, die den Statistiken zufolge am häufigsten von Unfällen im Straßenverkehr betroffen sind.

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 4 (angepasst)

(11) Aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr sind ⌦ daher ⌫ Mindestvoraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis festzulegen.

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 5 (angepasst)

~~Nach Artikel 3 der Richtlinie 80/1263/EWG sind endgültige Vorschriften zur allgemeinen Einführung der in diesem Artikel genannten Fahrzeugklassen in der Gemeinschaft ohne die Möglichkeit einer Abweichung zu erlassen und die Voraussetzungen für die Gültigkeit der Führerscheine zu regeln.~~

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 6 (angepasst)

~~Es ist die Möglichkeit zur Unterteilung dieser Fahrzeugklassen zu schaffen, um im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr und zur Berücksichtigung der bestehenden innerstaatlichen Verhältnisse insbesondere einen stufenweisen Zugang zum Führen der betreffenden Fahrzeuge zu fördern.~~

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 7 (angepasst)

(12) Es sind besondere Bestimmungen zu erlassen, um Körperbehinderten den Zugang zum Führen von Kraftfahrzeugen zu erleichtern.

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 8 (angepasst)

~~In Artikel 10 der Richtlinie 80/1263/EWG ist eine weitergehende Harmonisierung der Vorschriften für die Fahrprüfung und die Ausstellung des Führerscheins vorgesehen. Zu diesem Zweck sind Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen festzulegen, die Fahrprüfung aufgrund dieser Erfordernisse zu regeln und die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung zum Führen dieser Fahrzeuge neu festzulegen.~~

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 9 (angepasst)

~~Artikel 8 der Richtlinie 80/1263/EWG, insbesondere die Verpflichtung, den Führerschein bei einem Wechsel des Staates des ordentlichen Wohnsitzes innerhalb eines Jahres umzutauschen, ist angesichts der Fortschritte beim Zusammenwachsen Europas ein inakzeptables Hindernis für die Freizügigkeit.~~

↓ 91/439/EWG
Erwägungsgrund 10 (angepasst)

(13) Außerdem sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung und die Aufhebung einer Fahrerlaubnis auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat.

⇩ neu

(14) Das Führerscheinmuster gemäß der Richtlinie 91/439/EWG muss durch ein einheitliches Muster in Form einer Plastikkarte ersetzt werden. Gleichzeitig muss dieses neue Führerscheinmuster aufgrund der Einführung einer neuen Führerscheinklasse für Mopeds angepasst werden.

(15) Die fakultative Einführung eines Mikrochips im Führerscheinmuster im Kreditkartenformat muss den Mitgliedstaaten die Möglichkeit geben, den Schutz vor Betrug weiter zu erhöhen. Die technischen Vorschriften für den Mikroprozessor werden von der Kommission mit Unterstützung des Führerscheinausschusses festgelegt.

(16) Für den Zugang zum Beruf des Fahrprüfers müssen Mindestnormen festlegt werden, damit die Fahrprüfer über bessere Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, Führerscheinbewerber objektiver beurteilt und die Fahrprüfungen einheitlicher werden und außerdem der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerschein gestärkt wird.

(17) Die Kommission sollte ermächtigt werden, die Anhänge I bis IV an den technischen Fortschritt anzupassen.

(18) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[6] erlassen werden.

(19) Da die Ziele der beabsichtigen Maßnahme von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können, kann die Gemeinschaft in Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag nider Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Gemäß dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(20) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten betreffend die Fristen zur Umsetzung in einzelstaatliches Recht und zur Anwendung der in Anhang V, Teil B genannten Richtlinien unberührt lassen-

---

6 ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

↓ 91/439/EWG (angepasst)
→1 96/47/EG Art. 1, Ziff. 1
→2 94/72/EG Art. 1

⌦ HABEN ⌫ FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

⌦ *Führerscheinmuster* ⌫

1. Die Mitgliedstaaten stellen den einzelstaatlichen Führerschein gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie nach dem EG-Muster in Anhang I→1 ~~oder I *a*~~ ← aus.→2 ~~Die Republik Finnland und das Königreich Schweden können jedoch bis zum 31. Dezember 1997 Führerscheine nach ihrem derzeitigen Muster ausstellen.~~ ←

⇩ neu

2. Die Mitgliedstaaten haben das Recht, die von ihnen ausgestellten Führerscheine ab dem Zeitpunkt, an dem die Kommission die technischen Vorschriften festgelegt hat, nach dem Verfahren des Artikels 10 mit einem Mikroprozessor auszustatten. Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die technischen Vorschriften für das Anbringen des Mikroprozessors im Führerschein eine EG-Typgenehmigung vorsehen, die nur erteilt werden kann, wenn er Versuche der Manipulation oder Verfälschung der Daten nachweislich unbeschadet übersteht. Der Mikroprozessor enthält die Angaben auf dem Führerschein und kann keine anderen Aufgaben als die unmittelbar damit verbundenen haben.

↓ 91/439/EWG (angepasst)

⌦*Artikel 2*

Gegenseitige Anerkennung ⌫

~~2.~~ Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine werden gegenseitig anerkannt.

~~3. Begründet der Inhaber eines gültigen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, so kann der Aufnahmemitgliedstaat seine einzelstaatlichen Rechtsvorschriften hinsichtlich der Gültigkeitsdauer des Führerscheins, der ärztlichen Kontrolle und der steuerlichen Bestimmungen auf den Führerscheininhaber anwenden und auf dem Führerschein die für die Verwaltung unerläßlichen Angaben eintragen.~~

↓ 91/439/EWG Art. 2 (angepasst)

Artikel 3

⌦ Maßnahmen zum Schutz gegen Fälschungen ⌫

↓ 91/439/EWG
⇨ neu

1. Das Emblem auf Seite 1 des EG-Musters für den Führerschein enthält das Unterscheidungszeichen des ausstellenden Mitgliedstaats.

2. Die Mitgliedstaaten treffen alle zweckdienlichen Vorkehrungen, um der Fälschung von Führerscheinen⇨ , einschließlich der vor Inkrafttreten dieser Richtlinien ausgestellten Führerscheinmuster, vorzubeugen . Sie unterrichten die Kommission hiervon ⇦.

↓ 91/439/EWG (angepasst)
➔1 96/47/EG Art. 1, Ziff. 1

~~3. Die Mitgliedstaaten können nach Zustimmung der Kommission an dem Muster in Anhang I➔1 oder I *a* ← die Anpassungen vornehmen, die für eine DV-Bearbeitung erforderlich sind.~~

↓ 96/47/EG Art. 1, Ziff. 2 (angepasst)

~~4. Unbeschadet etwaiger Rechtsvorschriften, die der Rat zu dieser Frage erläßt, dürfen die in den Anhängen I und I *a* festgelegten Führerscheinmuster keine elektronischen Informationsvorrichtungen besitzen.~~

↓ 91/439/EWG Art. 3 (angepasst)

Artikel 4

⌦ Klassen ⌫

↓ 91/439/EWG

1. Der Führerschein nach Artikel 1 berechtigt zum Führen von Fahrzeugen folgender Klassen:

⇩ neu

Klasse AM :

– Mopeds, d.h. zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 6 km/h und bis zu 45 km/h sowie mit einem Verbrennungsmotor von bis zu 50 cm^3 Hubraum oder einem Elektromotor mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 4 kW oder, bei dreirädrigen Mopeds mit anderen Verbrennungsmotoren, mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 4 kW;

Klasse A1 :

– Leichtkrafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm^3, einer Motorleistung von bis zu 11 kW und einem Verhältnis von Leistung/Gewicht unter 0,1 kW/kg;

Klasse A 2 :

– Krafträder, mit oder ohne Beiwagen, mit einer Motorleistung von 35 kW und einem Verhältnis von Leistung/Gewicht unter 0,2 kW/kg ; bei diesen Krafträdern darf es sich nicht um Abwandlungen einer Ausführung handeln, deren Motorleistung mehr als doppelt so hoch ist; diese Krafträder dürfen einen Beiwagen mitführen ;

🡻 91/439/EWG

Klasse A:

– Krafträder mit oder ohne Beiwagen;

⇩ neu

Klasse B 1:

– dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge;

🡻 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

Klasse B:

– Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3 500 kg ⇨ zur Beförderung von ⇦ nicht mehr als acht ~~Sitzplätzen~~ Personen außer dem Fahrzeugführer; hinter den Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden;

↓ 91/439/EWG (angepasst)

– ~~Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 3 500 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen;~~

↓ 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

Klasse B + E:

– Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger bestehen, ⇨sofern die zulässige Gesamtmasse 750 kg nicht übersteigt⇦ ~~und die als Kombination nicht unter die Klasse B fallen~~;

⇩ neu

Klasse C 1:

– Kraftwagen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 6 000 kg und zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer; hinter den Kraftwagen, die mit einem Führerschein der Klasse C1 geführt werden dürfen, darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden;

Klasse C 1 + E:

– Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einemAnhänger oder Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers oder Sattelanhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen;

↓ 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

Klasse C:

– ~~nicht unter die Klasse D fallende~~ Kraftwagen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg ⇨ zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ⇦ ; hinter den Kraftwagen, ⌦ die mit einem Führerschein der Klasse C geführt werden dürfen,⌫ ~~dieser Klasse~~ darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden;

↓ 91/439/EWG
⇨ neu

Klasse C + E:

– Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger ⇨ oder Sattelanhänger ⇦ mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen;

⇩ neu

Klasse D 1:

– Kraftwagen zur Personenbeförderung, in denen außer dem Fahrzeugführer nicht mehr als 16 Personen befördert werden und mit einer Länge von höchstens sieben Metern; hinter den Kraftwagen, die mit einem Führerschein der Klasse D1 geführt werden dürfen, darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden;

Klasse D 1 + E:

– Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen;

↓ 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

Klasse D:

– Kraftwagen zur Personenbeförderung ~~mit~~ ⇨ , in denen außer dem Fahrer mehr als acht Personen befördert werden ⇦ ~~mehr als acht Sitzplätzen außer dem Führersitz~~; hinter den Kraftwagen, ⌦ die mit einem Führerschein der Klasse D geführt werden dürfen ⌫ ~~dieser Klasse~~ darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden;

↓ 91/439/EWG

Klasse D + E:

– Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen.

⇩ neu

Die Anhänger dürfen nicht zur Personenbeförderung verwendet werden.

↓ 91/439/EWG (angepasst)

~~2. Innerhalb der Klassen A, B, B + E, C, C + E, D und D + E kann für das Führen von Fahrzeugen folgender Unterklassen ein besonderer Führerschein ausgestellt werden::~~

~~*Unterklasse A1:*~~

~~– Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm3 und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW (Leichtkrafträder);~~

~~*Unterklasse B1:*~~

~~– dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge;~~

~~*Unterklasse C1:*~~

~~– Kraftwagen – ausgenommen jene der Klasse D – mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 7 500 kg; hinter den Kraftwagen dieser Unterklasse kann ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden;~~

~~*Unterklasse C1 + E:*~~

~~– Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen;~~

~~*Unterklasse D1:*~~

~~– Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Führersitz, jedoch mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen außer dem Führersitz; hinter den Kraftwagen dieser Unterklasse kann ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden;~~

~~*Unterklasse D1 + E:*~~

~~– Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Unterklasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern~~

~~– die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen;~~

~~– der Anhänger nicht zur Personenbeförderung verwendet wird.~~

↓ 91/439/EWG (angepasst)

⌦ 2 ⌫ ~~3~~. Im Sinne ⌦ dieser Richtlinie ⌫ :

⌦ a) ⌫ ~~—~~gilt als «Kraftfahrzeug» jedes auf der Straße mit eigener Kraft verkehrende Fahrzeug mit Antriebsmotor mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge;

⇩ neu

b) umfasst der Begriff « Moped » weder Leicht-Vierradfahrzeuge noch Fahrräder mit Pedalunterstützung;

c) gilt als «dreirädriges Fahrzeug» jedes dreirädrige Kraftfahrzeug mit drei symmetrisch angeordneten Rädern und einem Verbrennungsmotor von mehr als 50 cm^3 Hubraum und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h ;

d) gilt als «vierrädriges Fahrzeug» jedes Fahrzeug, das kein vierrädriges Leichtfahrzeug ist, mit einer Leermasse bis zu 400 kg (550 kg für Fahrzeuge zur Güterbeförderung), ohne die Batterien bei Elektrofahrzeugen, und mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 15 kW ;

🡻 91/439/EWG (angepasst)
➔$_1$ 97/26/EG Art. 1, Ziff. 1

– «dreirädriges Kraftfahrzeug» und «vierrädriges Kraftfahrzeug» jedes dreirädrige bzw. vierrädrige Fahrzeug der Klasse B mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als➔$_1$ ~~45 km/h~~ ← oder, falls es mit einem Verbrennungsmotor mit Fremdzündung mit einem Hubraum von mehr als 50 cm3 oder mit einem anderen Motor entsprechender Leistung ausgerüstet ist~~. Die Leermasse darf 550 kg nicht übersteigen. Bei der Leermasse von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb darf die Masse der Batterien nicht berücksichtigt werden.~~

~~Die Mitgliedstaaten können für die Leermasse niedrigere Werte festlegen und weitere Normen, z. B. für den höchstzulässigen Hubraum oder die Motorleistung, hinzufügen;~~

⇩ neu

e) gilt als «Kraftrad» jedes zweirädrige Kraftfahrzeug mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h oder, wenn dieses Fahrzeug mit einem Antriebsmotor ausgerüstet ist, mit einem Hubraum von mehr als 50 cm^3. Der Beiwagen ist diesem Kraftfahrzeugtyp gleichgestellt;

🡻 97/26/EG Art. 1, Ziff. 1 (angepasst)

– ~~«Kraftrad» jedes zweirädrige Kraftfahrzeug mit oder ohne Beiwagen mit einem Motor und Hubraum von mehr als 50 cm3 bei innerer Verbrennung und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h;~~

↓ 91/439/EWG (angepasst)

⌦ f) ⌫ - gelten als «Kraftwagen» Kraftfahrzeuge, ausgenommen Krafträder, die üblicherweise auf der Straße zur Beförderung von Personen oder Gütern oder zum Ziehen von Fahrzeugen, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden, dienen. Dieser Begriff schließt Oberleitungsomnibusse - d.h. nicht schienengebundene, mit einer elektrischen Leitung verbundene Fahrzeuge - ein. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen gelten nicht als Kraftwagen im Sinne dieses Artikels;

⌦ g) ⌫ - gelten als «land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen» alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Ketten mit wenigstens zwei Achsen, deren Aufgabe im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind und deren Einsatz zur Personen- oder Güterbeförderung oder zum Ziehen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr nur einen Nebenzweck erfüllt.

⇩ neu

3. Die Klasse B1 ist fakultativ.

↓ 91/439/EWG (angepasst)

~~4. Die Mitgliedstaaten können nach Konsultierung der Kommission niedrigere Geschwindigkeiten als die in Absatz 3 zweiter und dritter Gedankenstrich angegebenen Geschwindigkeiten festlegen, sofern dies im Führerschein vermerkt wird.~~

~~5. Die Mitgliedstaaten können für die Unterklasse A1 ergänzende einschränkende Normen zur Auflage machen.~~

⌦ 4. ⌫ ~~6.~~ Die Mitgliedstaaten können nach Zustimmung der Kommission besondere Kraftfahrzeuge, beispielsweise Spezialfahrzeuge für Behinderte, von der Anwendung dieses Artikels ausschließen.

↓ 91/439/EWG Art. 4 (angepasst)

Artikel 5

⌦ Bedingungen - Einschränkungen ⌫

↓ 91/439/EWG

1. Im Führerschein ist zu vermerken, unter welchen Bedingungen der Fahrer berechtigt ist, das Fahrzeug zu führen.

2. Wird aufgrund körperlicher Mängel die Fahrerlaubnis nur für bestimmte Fahrzeugarten oder nur für angepaßte Fahrzeuge erteilt, so wird die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen nach Artikel 7 auf einem solchen Fahrzeug durchgeführt.

↓ 91/439/EWG Art. 5 (angepasst)

Artikel 6

⌦ Äquivalenzen zwischen den Führerscheinklassen ⌫

↓ 91/439/EWG

1. Die Ausstellung des Führerscheins unterliegt folgenden Bedingungen:

   a) ein Führerschein für die Klassen C und D kann nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind;

   b) ein Führerschein für die Klassen B + E, C + E und D + E kann nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klassen B, C oder D berechtigt sind.

2. Die Gültigkeit des Führerscheins wird wie folgt festgelegt:

   a) ein für die Klassen C + E oder D + E geltender Führerschein berechtigt auch zum Führen von Fahrzeugkombinationen der Klasse B + E;

   b) ein für die Klasse C + E geltender Führerschein berechtigt auch zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D + E, wenn sein Inhaber bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D berechtigt ist.

⇩ neu

c) ein für die Klasse C1 oder C1+E geltender Führerschein berechtigt zum Führen eines Fahrzeugs der Klasse D1 bzw. D1+E, wenn der Inhaber mindestens das 21. Lebensjahr vollendet hat ;

d) ein für die Klasse D1 oder D1+E geltender Führerschein berechtigt zum Führen eines Fahrzeugs der Klasse C1 bzw. C1+E.

↓ 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

3. Die Mitgliedstaaten können für das Führen von Fahrzeugen in ihrem Hoheitsgebiet folgende Äquivalenzen festlegen:

a) dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge fallen unter den Führerschein der Klasse A oder A1;

b) Leichtkrafträder fallen unter den Führerschein der Klasse B.

4. Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet nach Konsultierung der Kommission gestatten, dass

a) Fahrzeuge der Klasse D1 (~~höchstens 16 Sitzplätze ohne den Führersitz,~~ zulässige Gesamtmasse 3 500 kg ohne Sonderausrüstung für die Beförderung von Behinderten) von Personen über 21 Jahren geführt werden, die Inhaber eines Führerscheins der Klasse B sind, der mindestens zwei Jahre vorher erworben wurde, vorausgesetzt, dass die Fahrzeuge von nichtgewerblichen Organisationen für soziale Zwecke eingesetzt werden und dass der Fahrer seine Dienste auf freiwilliger Basis zur Verfügung stellt;

b) Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg von Personen geführt werden, die über 21 Jahre alt sind und seit mindestens zwei Jahren Inhaber eines Führerscheins der Klasse B sind, vorausgesetzt, dass die Fahrzeuge vorwiegend im Stand für Unterrichts- oder Freizeitzwecke genutzt werden und dass sie von nichtgewerblichen Organisationen für soziale Zwecke eingesetzt werden und so verändert wurden, dass sie weder für den Transport von mehr als neun Personen noch für den Transport von Gütern außer jenen, die für die Erfüllung ihres Zwecks unbedingt notwendig sind, eingesetzt werden können.

↓ 91/439/EWG Art. 6 (angepasst)

Artikel 7

⌦ Mindestalter ⌫

↓ 91/439/EWG

1. Für die Ausstellung des Führerscheins gelten folgende Mindestaltersanforderungen:

a) 16 Jahre:

⇩ neu

– für die Klasse AM ;

↓ 91/439/EWG (angepasst)

– für die ~~Unter-~~Klasse A 1;

– für die ~~Unter~~klasse B1;

↓ 91/439/EWG

b) 18 Jahre:

↓ 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

– für die Klasse A ⇨ 2 ⇦ ; ~~für das Führen von Krafträdern mit einer Motorleistung von mehr als 25 kW oder einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von mehr als 0,16 kW/kg (oder von Krafträdern mit Beiwagen mit einem Verhältnis Leistung/Gewicht von mehr als 0,16 kW/kg) ist jedoch eine mindestens zweijährige Fahrpraxis auf Krafträdern, die beide Merkmale unter diesen Werten aufweisen, mit einem Führerschein der Klasse A erforderlich. Vorbehaltlich einer besonderen Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen braucht diese vorherige Fahrpraxis nicht verlangt zu werden, wenn der Bewerber mindestens das 21. Lebensjahr vollendet hat;~~

↓ 91/439/EWG

– für die Klasse B, B + E ;

↓ 91/439/EWG (angepasst)

~~– für die Klassen C, C + E und die Unterklassen C1, C1 + E unbeschadet der für das Führen dieser Fahrzeuge vorgesehenen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr;[7];~~

⇩ neu

– für die Klassen C1 und C1+E unbeschadet der für das Führen dieser Fahrzeuge vorgesehenen Bestimmungen der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[8];

↓ 91/439/EWG

c) 21 Jahre:

[7] ~~ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1.~~

[8] ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4.

↓ 91/439/EWG (angepasst)

~~– für die Klassen D, D + E und die Unterklassen D1, D1 + E unbeschadet der für das Führen dieser Fahrzeuge vorgesehenen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.~~

⇩ neu

– für die Klasse A, sofern der Bewerber eine mindestens dreijährige Fahrpraxis mit einem Kraftrad der Klasse A2 erworben und eine spezifische praktische Prüfung für die Klasse A gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe d) bestanden hat;

– für die Klassen C, C+E, D1 und D1+E unbeschadet der für das Führen dieser Fahrzeuge vorgesehenen Bestimmungen der Richtlinie 2003/59/EG ;

d) 24 Jahre:

– für die Klasse A;

– für die Klassen D und D+E unbeschadet der für das Führen dieser Fahrzeuge vorgesehenen Bestimmungen der Richtlinie 2003/59/EG;

↓ 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

2. ie Mitgliedstaaten können von den für die Klassen A, B und B + E festgelegten Mindestaltersanforderungen - ~~mit Ausnahme der Bestimmungen für die Klasse A in Absatz 1 Buchstabe b) erster Gedankenstrich letzter Satz~~ - abweichen und für diese Klassen Führerscheine ab Vollendung des 17. Lebensjahrs ausstellen. ⇨ sowie für die Klasse B1 abweichend von den für diese Klasse festgelegten Mindestalteranforderungen Führerscheine erst ab Vollendung des 18. Lebensjahres ausstellen. Die Mitgliedstaaten können es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins der Klassen B und B1, dessen Inhaber nicht das 18. Lebensjahr vollendet hat, in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen ⇦.

⇩ neu

Die Mitgliedstaaten können von den für die Klasse AM festgelegten Mindestaltersanforderungen abweichen und für diese Klasse Führerscheine ab Vollendung des 14. Lebensjahrs ausstellen. Die Mitgliedstaaten können es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins der Klasse AM, dessen Inhaber nicht das 16. Lebensjahr vollendet hat, in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen.

↓ 91/439/EWG (angepasst)

~~3. Die Mitgliedstaaten können es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins, dessen Inhaber nicht das 18. Lebensjahr vollendet hat, in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen.~~

↓ 91/439/EWG Art. 7 (angepasst)

Artikel 8

⌦ *Ausstellung– Gültigkeit - Erneuerung* ⌫

1. Die Ausstellung des Führerscheins hängt ~~außerdem~~ ab

↓ 91/439/EWG

a) vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen, vom Bestehen einer Prüfung der Kenntnisse und von der Erfüllung gesundheitlicher Anforderungen nach Maßgabe der Anhänge II und III;

⇩ neu

b) vom Bestehen einer Prüfung ausschließlich der Kenntnisse für die Klasse AM ; Die Mitgliedstaaten können für die Ausstellung eines Führerscheins der Klasse AM das Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen sowie einer ärztlichen Untersuchung zur Auflage machen ;

c) ausschließlich vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für einen Bewerber um einen Führerschein der Klasse A2, der eine mindestens zweijährige Fahrpraxis mit einem Kraftrad mit einem Führerschein der Klasse A1 erworben hat ;

d) ausschließlich vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für einen Bewerber um einen Führerschein der Klasse A, der eine mindestens dreijährige Fahrpraxis mit einem Kraftrad mit einem Führerschein der Klasse A2 erworben hat ; diese Prüfung kann auf die Fahrprüfung beschränkt werden, mit besonderem Schwerpunkt auf dem Verkehr auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften

---

↓ 91/439/EWG (angepasst)

⌦ e ⌫ ~~b~~) vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder vom Nachweis der Eigenschaft als Student - während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten - im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats.

~~2. Unbeschadet der Bestimmungen, die der Rat auf diesem Gebiet erläßt, kann jeder Mitgliedstaat die Gültigkeitsdauer der von ihm ausgestellten Führerscheine weiterhin nach einzelstaatlichen Kriterien festlegen.~~

~~3. Die Mitgliedstaaten können nach Zustimmung der Kommission von den Bestimmungen des Anhangs III abweichen, wenn solche Abweichungen mit dem medizinischen Fortschritt und den Grundsätzen dieses Anhangs vereinbar sind.~~

⇩ neu

2. Ab dem…[*Datum durch Artikel 17.2 festgesetzt*], haben die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine der Klassen AM, A1, A2, A, B, B1 und B+E eine Gültigkeitsdauer von zehn Jahren. Führerscheine dieser Klassen, die für Fahrzeugführer ausgestellt, werden die das 65. Lebensjahr vollendet haben, haben eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Die Mitgliedstaaten können die Gültigkeitsdauer des ersten Führerscheins für Fahranfänger der Klassen A und B auf drei Jahre begrenzen, um besondere Maßnahmen durchzuführen zu können im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Fahrer.

   Ab dem….[*Datum durch Artikel 17.2 festgesetzt*] haben die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine der Klassen C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Führerscheine dieser Klassen, die für Fahrzeugführer ausgestellt, werden die das 65. Lebensjahr vollendet haben, haben eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr.

   Muss jedoch ein vor Inkrafttreten der Richtlinie ausgestellter Führerschein erneuert werden, weil seine Gültigkeitsdauer abgelaufen ist, so gilt die in den Unterabsätzen 1 und 2 festgelegte unterschiedliche Gültigkeitsdauer für diese Erneuerung.

3. Die Erneuerung eines Führerscheins bei Ablauf der Gültigkeitsdauer hängt ab :

   a) von einer Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung zum Führen dieser Fahrzeuge gemäß Anhang III für Führerscheine der Klassen C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E ;

   b) vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder vom Nachweis der Eigenschaft als Student im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats, wobei nicht die Verpflichtung besteht, dort für einen Zeitraum von sechs Monaten zu wohnen.

   Die Mitgliedstaaten können bei der Erneuerung von Führerscheinen der Klassen A, A1, A2, B, B1 und B+E eine Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung zum Führen dieser Fahrzeuge gemäß Anhang III zur Auflage machen.

🡻 91/439/EWG

4. Die Mitgliedstaaten können unbeschadet der einzelstaatlichen straf- und polizeirechtlichen Vorschriften nach Konsultierung der Kommission innerstaatliche Vorschriften über andere als die in dieser Richtlinie genannten Anforderungen auf die Ausstellung des Führerscheins anwenden.

🡻 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

5. Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen ~~von einem Mitgliedstaat ausgestellten~~ Führerscheins sein. ⇨ Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen um

sicherzustellen, dass ein Antragsteller für die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins nicht bereits Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten entweder gültigen oder vorläufig entzogenen Führerscheins ist. Sie vergewissern sich ferner, ob die Behörden eines anderen Mitgliedstaats nicht bereits die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber untersagt haben. ⇦

🡻 97/26/EG Art. 1, Ziff. 2 (angepasst)
⇨ neu

Artikel ~~7a~~ ⌦ 9

Ausschuss ⌫

~~1. Bei den in den Anhängen I und Ia aufgeführten harmonisierten Gemeinschaftscodes, insbesondere bei den Codenummern 04, 05, 44 und 55, wird nach dem Verfahren des Artikels 7b eine Unterteilung vorgenommen.~~

~~Dieses Verfahren ist auch anzuwenden, wenn zu entscheiden ist, ob die Anwendung bestimmter Unterteilungen der harmonisierten Gemeinschaftscodes erforderlichenfalls für verbindlich erklärt werden soll.~~

~~2.~~ Die Änderungen, die erforderlich sind, um ~~den Teil der Anhänge I und Ia, der die harmonisierten Codes betrifft, und~~ die Anhänge ⇨I bis IV⇦ I, an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen, werden nach dem Verfahren des Artikels ⌦10⌫ angenommen.

🡻 1882/2003 Art. 3 und Anhang III Ziff. 24 (angepasst)

Artikel ~~7b~~ ⌦ 10

Ausschussverfahren ⌫

🡻 1882/2003 Art. 3 und Anhang III Ziff. 24

1. Die Kommission wird von einem «Ausschuss für den Führerschein» (nachstehend « Ausschuss ») unterstützt.

2. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8 .

   Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 5 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

⇩ neu

Artikel 11

Fahrprüfer

Ab Inkrafttreten dieser Richtlinie müssen die Fahrprüfer den Mindestanforderungen gemäß Anhang IV genügen. Die Fahrprüfer, die ihren Beruf vor dem …[*Datum durch Artikel 17 Absatz 2 festgesetzt*] bereits ausüben, müssen die unter Ziffer 2 dieses Anhangs vorgesehene Grundqualifikation nicht mehr erwerben.

🡻 91/439/EWG Art. 8 (angepasst)

Artikel 12

⌦ *Bestimmungen betreffend die Anerkennung der Führerscheine* ⌫

🡻 91/439/EWG

1. Hat der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, so kann er einen Antrag auf Umtausch seines Führerscheins gegen einen gleichwertigen Führerschein stellen; es ist Sache des umtauschenden Mitgliedstaats, gegebenenfalls zu prüfen, ob der vorgelegte Führerschein tatsächlich gültig ist.

2. Vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen.

3. Der umtauschende Mitgliedstaat leitet den abgegebenen Führerschein an die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, der ihn ausgestellt hat, zurück und begründet dieses Verfahren im einzelnen.

4. Ein Mitgliedstaat kann es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Absatz 2 genannten Maßnahmen angewendet wurde.

   Ein Mitgliedstaat kann es außerdem ablehnen, einem Bewerber, auf den eine solche Maßnahme in einem anderen Mitgliedstaat angewendet wurde, einen Führerschein auszustellen.

5. Die Ersetzung eines Führerscheins infolge insbesondere von Verlust oder Diebstahl kann bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats erlangt werden, in dem der

Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz hat; diese nehmen die Ersetzung anhand der ihnen vorliegenden Informationen oder gegebenenfalls anhand einer Bescheinigung der zuständigen Behörden des Mitgliedstaats vor, die den ersten Führerschein ausgestellt haben.

6. Tauscht ein Mitgliedstaat einen von einem Drittland ausgestellten Führerschein gegen einen Führerschein nach dem EG-Muster um, so wird der Umtausch darin vermerkt; dies gilt auch bei jeder späteren Erneuerung oder Ersetzung.

↓ 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

Der Umtausch darf nur dann vorgenommen werden, wenn der von einem Drittland ausgestellte Führerschein den zuständigen Behörden des umtauschenden Mitgliedstaats ausgehändigt worden ist. Verlegt der Inhaber dieses Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat, so braucht dieser Mitgliedstaat ⇨ den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung gemäß ⇦ Artikel ⌦ 2 ⌫ nicht anzuwenden.

↓ 91/439/EWG Art. 9 (angepasst)

Artikel 13

⌦ *Ordentlicher Wohnsitz* ⌫

↓ 91/439/EWG

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder - im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen - wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d.h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten mus, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmäßig dorthin zurückkehrt. Diese Voraussetzung entfällt, wenn sich der Führerscheininhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge.

↓ 91/439/EWG Art. 10 (angepasst)

Artikel 14

⌦ Äquivalenzen von nicht dem EG-Muster entsprechenden Führerscheinen ⌫

↓ 91/439/EWG (angepasst)

Die Mitgliedstaaten legen nach Zustimmung der Kommission die Äquivalenzen zwischen den Führerscheinen, die sie vor dem Zeitpunkt, zu dem sie dieser Richtlinie spätestens nachzukommen haben, ausgestellt haben, und den Führerscheinen im Sinne des Artikels ⌦ 4 ⌫ fest.

↓ 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

Die Mitgliedstaaten können nach ⇨ Konsultation ⇦ ~~Zustimmung~~ der Kommission die für die Anwendung von Artikel 12 Absätze 4, 5 und 6 erforderlichen Anpassungen ihrer innerstaatlichen Vorschriften vornehmen.

↓ 91/439/EWG Art. 11 (angepasst)
⇨ neu

Artikel 15

⌦ Bewertung ⌫

~~Fünf Jahre nach dem Zeitpunkt, zu dem die Mitgliedstaaten dieser Richtlinie spätestens nachzukommen haben, überprüft~~ Der Rat ~~auf Vorschlag der Kommission die einzelstaatlichen Vorschriften für die gegebenenfalls gemäß Artikel 3 eingeführten fakultativen Unterklassen mit dem Ziel, diese Vorschriften zu vereinheitlichen oder aufzuheben.~~ ⇨ bewertet die Gemeinschaftsvorschriften für die gemäß Artikel 4 eingeführten Führerscheinklassen und die in Artikel 7 festgesetzten Mindestalter und ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sowie die mögliche Einführung eines stufenweisen Zugangs zum Führerschein der Klasse B einschliesslich der Klasse B 1 spätestens am …[*5 Jahre nach dem in Artikel 17 Absatz 2 festgesetzten Datum* …] . ⇦

↓ 91/439/EWG Art. 12 (angepasst) ⇨ neu

Artikel 16

⌦ Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten ⌫

~~1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultation der Kommission vor dem 1. Juli 1994 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie ab 1. Juli 1996 nachzukommen.~~

~~2. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.~~

~~3.~~ Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie und tauschen ~~im Bedarfsfall~~ Informationen über die von ihnen ⇨ ausgestellten, umgetauschten oder ersetzten ⇦ ~~registrierten~~ Führerscheine aus.

↓

Artikel 17

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens… *[2 Jahre nach dem in Artikel 19 Absatz 1 festgesetzten Datum*] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um Artikel 1, Absatz 2, Artikel 3, Absatz 2, Artikel 4 Absätze 1 bis 3, Artikel 6, Absatz 2, Buchstaben c) und d), Artikel 7, Artikel 8 Absätze 1 bis 3 und 5, Artikel 11, den Artikeln 16 bis 20 sowie den Anhängen II, Ziffer 5.2 und IV zu entsprechen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie.

2. Sie wenden diese Vorschriften ab dem…. [*2 Jahre nach dem in Artikel 17 Absatz 1 festgesetzten Datum*]an.

3. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie enthalten ferner den Hinweis, dass die Verweise in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf Richtlinien, die durch die vorliegende Richtlinie geändert wurden, sich auf diese Richtlinie beziehen. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme und die Formulierung dieses Hinweises.

4. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

↓ 91/439/EWG Art. 13 (angepasst)

Artikel 18

⌦ Aufhebung ⌫

Die Richtlinie ~~80~~ ⌦ 91 ⌫/~~1263~~⌦ 439 ⌫/EWG⌦ in der geänderten Fassung der Richtlinien in Anhang V, Teil A, ⌫ wird ~~ab 1. Julit 1996~~ mit Wirkung vom…. [*2 Jahre nach dem in Artikel 17 Absatz 1 festgesetzten Datum*]aufgehoben, unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die in Anhang V, Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht.

↓

Die Bezugnahmen auf die geänderte Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang VI zu lesen.

Artikel 19

Inkrafttreten

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

Artikel 1, Absatz 1, Artikel 2, Artikel 3, Absatz 1, Artikel 4, Absatz 4, Artikel 5, Artikel 6 Absatz 1, Absatz 2 Buchstaben a) und b),Absätze 3 und 4, Artikel 8, Absatz 4, Artikel 9, Artikel 10, Artikel 12 bis 15 und die Anhänge I, II und III gelten ab dem … [*2 Jahre nach dem in Artikel 19 Absatz 1 festgesetzten Datum*]

↓ 91/439/EWG Art. 14 (angepasst)

Artikel 20

⌦ *Adressaten* ⌫

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
[...]	*[...]*

↓ 91/439/EWG (angepasst)

~~ANHANG I~~

~~BESTIMMUNGEN ZUM EG-MUSTER DES FÜHRERSCHEINS~~

1. ~~Die Farbe des Führerscheins nach gemeinschaftlichem Muster ist rosa; seine Gesamtabmessungen sind wie folgt:~~

   – ~~106 mm, Breite~~

   – ~~222 mm.~~

2. ~~Der Führerschein hat sechs Seiten.~~

   ~~*Seite 1* enthält:~~

   – ~~das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt;~~

   – ~~den Namen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt (fakultativ);~~

↓ Beitrittsakte A, FIN und S Art.29 und Anhang I, S. 166 (angepasst)

~~– das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, wie folgt:~~

~~B :~~ ~~Belgien,~~

~~DK :~~ ~~Dänemark,~~

~~D :~~ ~~Deutschland,~~

~~GR :~~ ~~Griechenland,~~

~~E :~~ ~~Spanien,~~

~~F :~~ ~~Frankreich,~~

~~IRL :~~ ~~Irland,~~

~~I :~~ ~~Italien,~~

~~L :~~ ~~Luxemburg,~~

~~NL :~~ ~~Niederlande,~~

~~A :~~ ~~Österreich,~~

~~P :~~ ~~Portugal,~~

~~FIN :~~ ~~Finnland,~~

~~S :~~ ~~Schweden,~~

~~UK :~~ ~~Vereinigtes Königreich;~~

↓ 91/439/EWG (angepasst)

– ~~in Blockbuchstaben die Aufschrift «Führerschein» in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt; In ausreichendem Abstand folgt diese Aufschrift in Groß-/Kleinschreibung in den übrigen Sprachen der Europäischen Gemeinschaften;~~

– ~~die Aufschrift «Modell der Europäischen Gemeinschaften» in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt.~~

~~*Seite 2* enthält:~~

~~1) den Namen des Inhabers,~~

~~2) den Vornamen des Inhabers,~~

~~3) das Geburtsdatum und den Geburtsort des Inhabers,~~

~~4) die Bezeichnung der zuständigen Behörde, die den Führerschein ausstellt (mit Ort und Datum der Ausstellung und Dienstsiegel),~~

~~5) die Nummer des Führerscheins,~~

~~6) das Lichtbild des Inhabers,~~

~~7) die Unterschrift des Inhabers,~~

~~8) den Wohnort, den Wohnsitz oder die Postanschrift (nichtobligatorische Angabe).~~

~~*Seiten 3 und 4* enthalten die (Unter-)Klassen der Fahrerlaubnis, das Datum der Fahrerlaubniseintragung für die jeweilige (Unter-)Klasse, ihre Gültigkeitsdauer, das Dienstsiegel (Stempel) und, der betreffenden Fahrerlaubnisklasse gegenüberstehend, die etwaigen Zusatzangaben oder Einschränkungen in kodierter Form.~~

~~Die in den Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats nicht vorgesehenen Unterklassen brauchen auf den von diesem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheinen nicht angegeben zu werden.~~

~~Für die auf Seite 4 verwendeten Codes gilt folgende Regelung:~~

↓ 2000/56/EG Art.1, Ziff. 1 und Anhang I (angepasst)

– Codes 01 bis 99 : harmonisierte Gemeinschaftscodes

FAHRER (medizinische Gründe)

01. Korrektur des Sehvermögens und/oder Augenschutz

01.01 Brillen

01.02 Kontaktlinse(n)

01.03 Schutzgläser

01.04 Opakgläser

01.05 Augenschutz

01.06 Brillen oder Kontaktlinsen

02. Hörprothese/Kommunikationshilfe

02.01 Hörprothese an einem Ohr

02.02 Hörprothese an beiden Ohren

03. Prothese/Orthese der Gliedmaßen

03.01 Prothese/Orthese der Arme

03.02 Prothese/Orthese der Beine

05. Beschränkte Gültigkeit (verpflichtender Gebrauch von Untercodes, das Fahren unterliegt Beschränkungen aus medizinischen Gründen)

05.01 Beschränkung auf Fahrten bei Tag (zum Beispiel: eine Stunde nach Sonnenaufgang und eine Stunde vor Sonnenuntergang)

05.02 Beschränkung auf Fahrten in einem Umkreis von ... km des Wohnsitzes oder innerorts.../innerhalb der Region

05.03 Fahren ohne Beifahrer

05.04 Beschränkt auf höchstzulässige Geschwindigkeit von nicht mehr als ... km/h

05.05 Fahren nur mit Beifahrer, der im Besitz eines Führerscheins sein muss

05.06 Ohne Anhänger

05.07 Fahren auf Autobahnen nicht erlaubt

05.08 Kein Alkohol

FAHRZEUGANPASSUNGEN

10. Angepasste Schaltung

10.01 Handschaltung

10.02 Automatikgetriebe

10.03 Elektronisches Wechselgetriebe

10.04 Anpassung des Schalthebels

10.05 Zusätzliches Kraftübertragunsgetriebe nicht erlaubt

15. Angepasste Kupplung

15.01 Angepasstes Kupplungspedal

15.02 Handkupplung

15.03 Automatische Kupplung

15.04 Trennwand vor abgeteiltem/heruntergeklapptem Kupplungspedal

20. Angepasste Bremsmechanismen

20.01 Angepasstes Bremspedal

20.02 Verbreitertes Bremspedal

20.03 Bremspedal geeignet für Gebrauch mit dem linken Fuß

20.04 Bremspedal (Fußraste)

20.05 Bremspedal (Kipppedal)

20.06 Angepasste Handbremse

20.07 Betriebsbremse mit verstärkter Servobremse

20.08 Verstärkte Hilfsbremse, in die Betriebsbremse integriert

20.09 Angepasste Feststellbremse

20.10 Feststellbremse mit elektrischer Bedienung

20.11 (Angepasste) Feststellbremse mit Fußbedienung

20.12 Trennwand vor abgenommenem/heruntergeklapptem Bremspedal

20.13 Mit dem Knie betriebene Bremse

20.14 Elektrisch betriebene Bremse

~~25. Angepasste Beschleunigungsmechanismen~~

~~25.01 Angepasstes Gaspedal~~

~~25.02 Gaspedal (Fußraste)~~

~~25.03 Gaspedal (Kipppedal)~~

~~25.04 Handgas~~

~~25.05 Gaspedal (Knie)~~

~~25.06 Servogas (elektronisches, pneumatisches usw.)~~

~~25.07 Gaspedal links vom Bremspedal~~

~~25.08 Gaspedal links~~

~~25.09 Trennwand vor abgenommenem/heruntergeklapptem Gaspedal~~

~~30. Angepasste kombinierte Gas- und Bremsmechanismen~~

~~30.01 Parallelpedale~~

~~30.02 Pedale auf der gleichen oder fast gleichen Ebene~~

~~30.03 Handgas und Handbremse mit Gleitschiene~~

~~30.04 Handgas und Handbremse mit Gleitschiene mit Orthese~~

~~30.05 Abgenommenes/heruntergeklapptes Gas- und Bremspedal~~

~~30.06 Bodenerhöhung~~

~~30.07 Trennwand seitlich des Bremspedals~~

~~30.08 Trennwand seitlich des Bremspedals mit Prothese~~

~~30.09 Trennwand vor Gas- und Bremspedal~~

~~30.10 Mit Fersen-/Beinstütze~~

~~30.11 Elektrisch betriebene Beschleunigung und Bremse~~

~~35. Angepasste Bedienvorrichtungen~~

~~(Schalter für Licht, Scheibenwischer/-waschanlage, akustisches Signal, Fahrtrichtungsanzeiger usw.)~~

~~35.01 Bedienung der Schaltvorrichtungen ohne die Lenkung und die Bedienung nachteilig zu beeinflussen~~

~~35.02 Bedienung der Schaltvorrichtungen ohne das Lenkrad/Zubehör (Drehknopf, Drehgabel usw.) loszulassen~~

35.03 Bedienung der Schaltvorrichtungen mit der linken Hand, ohne das Lenkrad/Zubehör (Drehknopf, Drehgabel usw.) loszulassen

35.04 Bedienung der Schaltvorrichtungen mit der rechten Hand, ohne das Lenkrad/Zubehör (Drehknopf, Drehgabel usw.) loszulassen

35.05 Bedienung der Schaltvorrichtungen und Gas- und Bremsschaltung, ohne das Lenkrad/Zubehör (Drehknopf, Drehgabel usw.) loszulassen

40. Angepasste Lenkung

40.01 Standardservolenkung

40.02 Verstärkte Servolenkung

40.03 Lenkung mit Hilfssystem erforderlich

40.04 Verlängerte Lenksäule

40.05 Angepasstes Lenkrad (mit verbreitertem und/oder verstärktem Teil; verkleinertem Lenkraddurchmesser usw.)

40.06 Höhenverstellbares Lenkrad

40.07 Senkrechtes Lenkrad

40.08 Waagerechtes Lenkrad

40.09 Fußlenkung

40.10 Andersartig angepasste Lenkung (Steuerknüppel usw.)

40.11 Drehknopf am Lenkrad

40.12 Drehgabel am Lenkrad

40.13 Mit Orthese, Tenodese

42. Angepasste(r) Rückspiegel

42.01 (linker oder) rechter Außenrückspiegel

42.02 Außenrückspiegel auf dem Kotflügel

42.03 Zusätzlicher Innenrückspiegel mit Sichterweiterung

42.04 Innenrückspiegel mit Rundsicht

42.05 Rückspiegel für toten Winkel

42.06 Elektrisch bedienbare Außenrückspiegel

43. Angepasster Führersitz

43.01 In der Höhe angepasster Führersitz in normalem Abstand zur Lenkung und zu den Pedalen

43.02 Der Körperform angepasster Sitz

43.03 Führersitz mit Seitenstützen zur Verbesserung der Sitzstabilität

43.04 Führersitz mit Armlehne

43.05 Verlängerte Gleitschiene des Führersitzes

43.06 Angepasster Sicherheitsgurt

43.07 Hosenträgergurt

44. Anpassungen an Krafträdern (verpflichtende Verwendung von Untercodes)

44.01 Einzeln gesteuerte Bremsen

44.02 (angepasste) Handbremse (Vorderrad)

44.03 (angepasste) Fußbremse (Hinterrad)

44.04 (angepasster) Beschleunigungsmechanismus

44.05 (angepasste) Handschaltung und Handkupplung

44.06 (angepasste) Rückspiegel

44.07 (angepasste) Bedienungselemente (Fahrtrichtungsanzeiger, Bremsleuchten,...)

44.08 Sitzhöhe muss im Sitzen die Berührung des Bodens mit beiden Füßen gleichzeitig ermöglichen

45. Kraftrad nur mit *Seiten*wagen

50. Beschränkung auf ein bestimmtes Fahrzeug (Angabe der Fahrgestellnummer)

51. Beschränkung auf ein Fahrzeug (unter Angabe des amtlichen Kennzeichens)

VERWALTUNGSANGELEGENHEITEN

70. Umtausch des Führerscheins Nummer... ausgestellt durch... (ECE-Symbol im Falle eines Drittlandes; z. B. 70.0123456789.NL)

71. Duplikat des Führerscheins Nummer... (ECE-Symbol im Falle eines Drittlandes; z. B. 71.987654321.HR)

72. Nur für Fahrzeuge der Klasse A mit einem Hubraum von höchstens 125 ccm und einer Motorleistung von höchstens 11 kW (A1)

73. Nur dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B (B1)

74. Nur Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7 500 kg (C1)

75. Nur für Fahrzeuge der Klasse D mit höchstens 16 Sitzplätzen, außer dem Fahrersitz (D1)

76. Nur für Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen (C1 + E)

77. Nur für Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Unterklasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern a) die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen, b) der Anhänger nicht zur Personenbeförderung verwendet wird (D1 + E)

78. Nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe

(Richtlinie 91/439/EWG, Anhang II, 8.1.1, Absatz 2)

79. (…) Nur Fahrzeuge, die im Rahmen der Anwendung des Artikels 10 Absatz 1 der Richtlinie den in Klammern angegebenen Spezifikationen entsprechen.

– 90.01: nach links

– 90.02: nach rechts

– 90.03: links

– 90.04: rechts

– 90.05: Hand

– 90.06: Fuß

– 90.07: verwendbar

↓ 2003/59/EG Art.10 Abs. 2 (angepasst)

95. Kraftfahrer, der Inhaber eines Befähigungsnachweises ist und die Befähigungspflicht gemäß Artikel 3 bis zum … erfüllt (zum Beispiel: 95.01.01.2012)

↓ 96/47/EWG (angepasst)

– Code Nummern 100 und einzelstaatliche Codes mit ausschließlicher Geltung für den Verkehr auf dem Hoheitsgebiet des Staats, der

darüber:

den Führerschein ausstellt.

Das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung jeder Klasse ist bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch auf Seite 3 erneut einzutragen.

Seite 5 kann verschiedene Informationen enthalten, z.B. über

– Zeiten einer etwaigen Fahrerlaubnisentziehung;

– schwere Verstöße auf dem Gebiet des Staates des ordentlichen Wohnsitzes, die bei dem in diesem Staat geltenden System für die Überwachung der Fahrer berücksichtigt werden.

Seite 6 enthält:

– Berechtigungen, die nur für das Gebiet des Staates gelten, der sie als Äquivalenzen oder für nicht unter diese Richtlinie fallende Fahrzeugklassen erteilt hat (zusammen mit den Ausstellungs- und Gültigkeitsdaten);

– Spalten für die (nichtobligatorische) Eintragung von Wohnsitzänderungen des Inhabers.

3. Die Eintragungen auf den anderen Seiten als der Seite 1 werden in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, abgefass

---

↓ Beitrittsakte A, FIN und S Art.29 und Anhang I, S. 166 (angepasst)

Will ein Mitgliedstaat diese Eintragungen in einer anderen Landessprache abfassen als einer der folgenden Sprachen: dänisch, deutsch, englisch, finnisch, französisch, griechisch, italienisch, niederländisch, portugiesisch, spanisch, schwedisch, so erstellt er unbeschadet der übrigen Bestimmungen dieses Anhangs unter Verwendung einer der vorgenannten Sprachen eine zweisprachige Fassung des Führerscheins.

↓ 91/439/EWG (angepasst)

4. Hat der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt, so kann dieser Staat

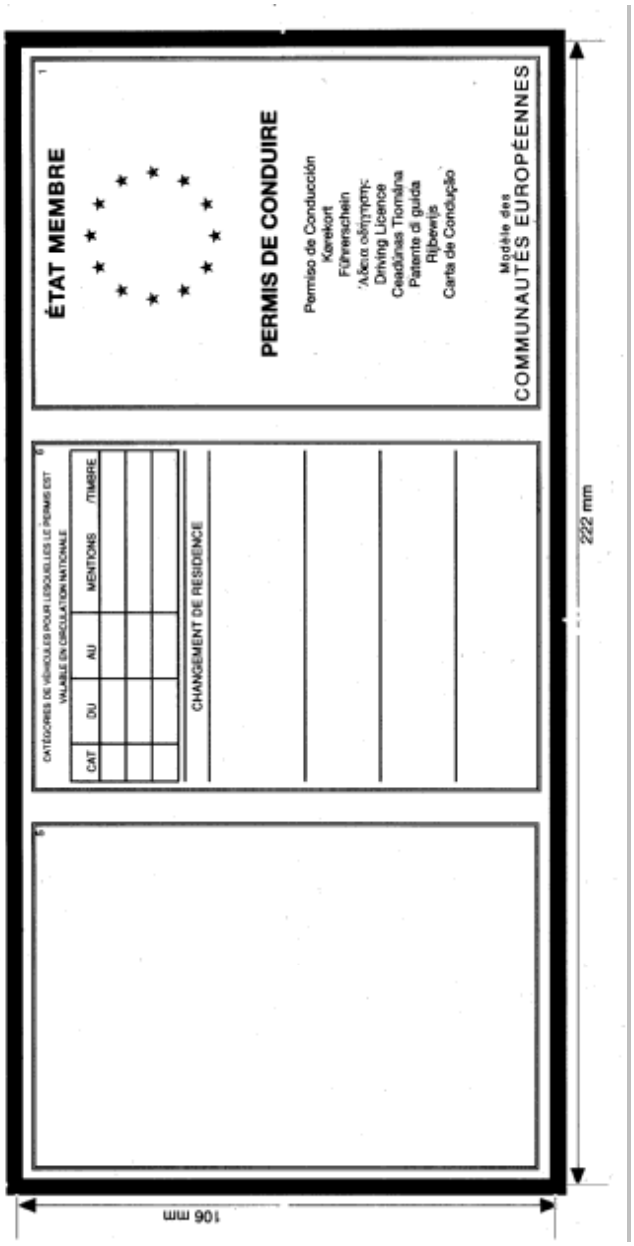
– auf Seite 6 die Wohnsitzänderung(en),

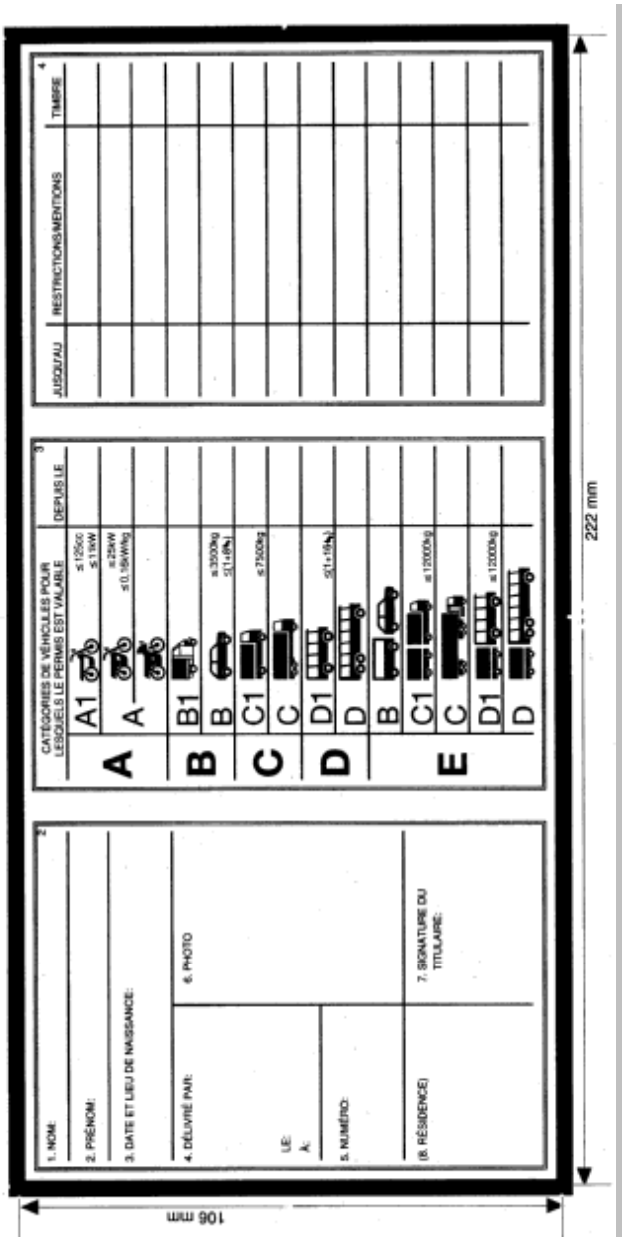
– auf Seite 5 die für die Verwaltung des Führerscheins erforderlichen Angaben, z.B. Angaben über auf seinem Hoheitsgebiet begangene schwere Verstöße,

eintragen lassen, sofern er derartige Eintragungen auch auf den von ihm ausgestellten Führerscheinen vornehmen läßt und hierfür der erforderliche Platz zur Verfügung steht.

~~In Abweichung von Nummer 2 kann auf den von dem Vereinigten Königreich ausgestellten Führerscheinen für höchstens zehn Jahre nach Annahme dieser Richtlinie das Lichtbild des Führerscheininhabers entfallen.~~

~~MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MODELL~~




106 mm
222 mm
1. NOM:
2. PRÉNOM:
3. DATE ET LIEU DE NAISSANCE:
4. DÉLIVRÉ PAR:
LE:
A:
5. NUMÉRO:
6. PHOTO
7. SIGNATURE DU TITULAIRE:
(8. RÉSIDENCE)
CATÉGORIES DE VÉHICULES POUR LESQUELS LE PERMIS EST VALABLE
DEPUIS LE
A
A1
A
B
B1
B
C
C1
C
D
D1
D
E
B
C1
C
D1
D
JUSQU'AU
RESTRICTIONS/MENTIONS
TIMBRE

~~**MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MODELL: BELGISCHER FÜHRERSCHEIN**~~

~~*(als Hinweis dienend)*~~

↓ 96/47/EG Art.1, Ziff. 3 (angepasst)

ANHANG I~~a~~

BESTIMMUNGEN ZUM EG-MUSTER DES FÜHRERSCHEINS

~~(Alternative zu dem Muster in Anhang I)~~

↓ 96/47/EG Art.1, Ziff. 3 (angepasst)

1. Die äußeren Merkmale der Karte für das EG-Führerscheinmuster entsprechen den ISO-Normen 7810 und 7816-1.

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

2. Der Führerschein hat zwei Seiten.

   Seite 1 enthält:

   a) in Blockbuchstaben die Aufschrift «Führerschein» in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt;

   b) den Namen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt (fakultativ);

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

      B : Belgien,

      DK : Dänemark,

      D : Deutschland,

      GR : Griechenland,

      E : Spanien,

      F : Frankreich,

      IRL : Irland,

      I : Italien,

      L : Luxemburg,

      NL : Niederlande,

A : Österreich,

P : Portugal,

FIN : Finnland,

S : Schweden,

UK : Vereinigtes Königreich;

d) Angaben, die bei Ausstellung des Führerscheins unter Verwendung folgender Numerierung einzutragen sind:

1. Name des Inhabers;

2. Vorname des Inhabers;

3. Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers;

4 a. Ausstellungsdatum des Führerscheins;

4 b. Datum, an dem der Führerschein ungültig wird, oder - bei unbegrenzter Gültigkeitsdauer - ein Strich;

4 c. Bezeichnung der Behörde, die den Führerschein ausstellt (kann auch auf Seite 2 gedruckt werden);

4 d. andere Nummer als unter 5 für Zwecke der Verwaltung des Führerscheins (nicht-obligatorische Angabe);

5. Nummer des Führerscheins;

6. Lichtbild des Inhabers;

7. Unterschrift des Inhabers;

8. Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift (nichtobligatorische Angabe);

9. die ~~(Unter-)~~Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die einzelstaatlichen Klassen sind mit anderen Schrifttypen zu drucken als die harmonisierten Klassen);

e) die Aufschrift «Modell der Europäischen Gemeinschaften» in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, und die Aufschrift «Führerschein» in den anderen Sprachen der Gemeinschaft in rosafarbenem Druck als Hintergrund des Führerscheins:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort;

f) Referenzfarben:

- blau : Pantone Reflex Blue,
- gelb : Pantone Yellow.

Seite 2 enthält:

a) 9. die ~~(Unter-)~~Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die einzelstaatlichen Klassen sind mit anderen Schrifttypen zu drucken als die harmonisierten Klassen);

10. das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für jede ~~(Unter-)~~Klasse (dieses Datum ist bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch erneut einzutragen);

11. das Datum, an dem die Fahrerlaubnis für die jeweilige ~~(Unter-)~~Klasse ungültig wird;

12. gegebenenfalls Zusatzangaben oder Einschränkungen in kodierter Form neben der betroffenen ~~(Unter-)~~Klasse.

Für die verwendeten Codes gilt folgende Regelung:

↓ 2000/56/EG Art.1, Ziff. 1 und Anhang I

– Codes 01 bis 99 : harmoniserte Gemeinschaftscodes

FAHRER (medizinische Gründe)

01. Korrektur des Sehvermögens und/oder Augenschutz

01.01 Brillen

01.02 Kontaktlinse(n)

01.03 Schutzgläser

01.04 Opakgläser

01.05 Augenschutz

01.06 Brillen oder Kontaktlinsen

02. Hörprothese/Kommunikationshilfe

02.01 Hörprothese an einem Ohr

02.02 Hörprothese an beiden Ohren

03. Prothese/Orthese der Gliedmaßen

03.01 Prothese/Orthese der Arme

03.02 Prothese/Orthese der Beine

05. Beschränkte Gültigkeit (verpflichtender Gebrauch von Untercodes, das Fahren unterliegt Beschränkungen aus medizinischen Gründen)

05.01 Beschränkung auf Fahrten bei Tag (zum Beispiel: eine Stunde nach Sonnenaufgang und eine Stunde vor Sonnenuntergang)

05.02 Beschränkung auf Fahrten in einem Umkreis von ... km des Wohnsitzes oder innerorts.../innerhalb der Region

05.03 Fahren ohne Beifahrer

05.04 Beschränkt auf höchstzulässige Geschwindigkeit von nicht mehr als ... km/h

05.05 Fahren nur mit Beifahrer, der im Besitz eines Führerscheins sein muss

05.06 Ohne Anhänger

05.07 Fahren auf Autobahnen nicht erlaubt

05.08 Kein Alkohol

FAHRZEUGANPASSUNGEN

10. Angepasste Schaltung

10.01 Handschaltung

10.02 Automatikgetriebe

10.03 Elektronisches Wechselgetriebe

10.04 Anpassung des Schalthebels

10.05 Zusätzliches Kraftübertragunsgetriebe nicht erlaubt

15. Angepasste Kupplung

15.01 Angepasstes Kupplungspedal

15.02 Handkupplung

15.03 Automatische Kupplung

15.04 Trennwand vor abgeteiltem/heruntergeklapptem Kupplungspedal

20. Angepasste Bremsmechanismen

20.01 Angepasstes Bremspedal

20.02 Verbreitertes Bremspedal

20.03 Bremspedal geeignet für Gebrauch mit dem linken Fuß

20.04 Bremspedal (Fußraste)

20.05 Bremspedal (Kipppedal)

20.06 Angepasste Handbremse

20.07 Betriebsbremse mit verstärkter Servobremse

20.08 Verstärkte Hilfsbremse, in die Betriebsbremse integriert

20.09 Angepasste Feststellbremse

20.10 Feststellbremse mit elektrischer Bedienung

20.11 (Angepasste) Feststellbremse mit Fußbedienung

20.12 Trennwand vor abgenommenem/heruntergeklapptem Bremspedal

20.13 Mit dem Knie betriebene Bremse

20.14 Elektrisch betriebene Bremse

25. Angepasste Beschleunigungsmechanismen

25.01 Angepasstes Gaspedal

25.02 Gaspedal (Fußraste)

25.03 Gaspedal (Kipppedal)

25.04 Handgas

25.05 Gaspedal (Knie)

25.06 Servogas (elektronisches, pneumatisches usw.)

25.07 Gaspedal links vom Bremspedal

25.08 Gaspedal links

25.09 Trennwand vor abgenommenem/heruntergeklapptem Gaspedal

30. Angepasste kombinierte Gas- und Bremsmechanismen

30.01 Parallelpedale

30.02 Pedale auf der gleichen oder fast gleichen Ebene

30.03 Handgas und Handbremse mit Gleitschiene

30.04 Handgas und Handbremse mit Gleitschiene mit Orthese

30.05 Abgenommenes/heruntergeklapptes Gas- und Bremspedal

30.06 Bodenerhöhung

30.07 Trennwand seitlich des Bremspedals

30.08 Trennwand seitlich des Bremspedals mit Prothese

30.09 Trennwand vor Gas- und Bremspedal

30.10 Mit Fersen-/Beinstütze

30.11 Elektrisch betriebene Beschleunigung und Bremse

35. Angepasste Bedienvorrichtungen

(Schalter für Licht, Scheibenwischer/-waschanlage, akustisches Signal, Fahrtrichtungsanzeiger usw.)

35.01 Bedienung der Schaltvorrichtungen ohne die Lenkung und die Bedienung nachteilig zu beeinflussen

35.02 Bedienung der Schaltvorrichtungen ohne das Lenkrad/Zubehör (Drehknopf, Drehgabel usw.) loszulassen

35.03 Bedienung der Schaltvorrichtungen mit der linken Hand, ohne das Lenkrad/Zubehör (Drehknopf, Drehgabel usw.) loszulassen

35.04 Bedienung der Schaltvorrichtungen mit der rechten Hand, ohne das Lenkrad/Zubehör (Drehknopf, Drehgabel usw.) loszulassen

35.05 Bedienung der Schaltvorrichtungen und Gas- und Bremsschaltung, ohne das Lenkrad/Zubehör (Drehknopf, Drehgabel usw.) loszulassen

40. Angepasste Lenkung

40.01 Standardservolenkung

40.02 Verstärkte Servolenkung

40.03 Lenkung mit Hilfssystem erforderlich

40.04 Verlängerte Lenksäule

40.05 Angepasstes Lenkrad (mit verbreitertem und/oder verstärktem Teil; verkleinertem Lenkraddurchmesser usw.)

40.06 Höhenverstellbares Lenkrad

40.07 Senkrechtes Lenkrad

40.08 Waagerechtes Lenkrad

40.09 Fußlenkung

40.10 Andersartig angepasste Lenkung (Steuerknüppel usw.)

40.11 Drehknopf am Lenkrad

40.12 Drehgabel am Lenkrad

40.13 Mit Orthese, Tenodese

42. Angepasste(r) Rückspiegel

42.01 (linker oder) rechter Außenrückspiegel

42.02 Außenrückspiegel auf dem Kotflügel

42.03 Zusätzlicher Innenrückspiegel mit Sichterweiterung

42.04 Innenrückspiegel mit Rundsicht

42.05 Rückspiegel für toten Winkel

42.06 Elektrisch bedienbare Außenrückspiegel

43. Angepasster Führersitz

43.01 In der Höhe angepasster Führersitz in normalem Abstand zur Lenkung und zu den Pedalen

43.02 Der Körperform angepasster Sitz

43.03 Führersitz mit Seitenstützen zur Verbesserung der Sitzstabilität

43.04 Führersitz mit Armlehne

43.05 Verlängerte Gleitschiene des Führersitzes

43.06 Angepasster Sicherheitsgurt

43.07 Hosenträgergurt

44. Anpassungen an Krafträdern (verpflichtende Verwendung von Untercodes)

44.01 Einzeln gesteuerte Bremsen

44.02 (angepasste) Handbremse (Vorderrad)

44.03 (angepasste) Fußbremse (Hinterrad)

44.04 (angepasster) Beschleunigungsmechanismus

44.05 (angepasste) Handschaltung und Handkupplung

44.06 (angepasste) Rückspiegel

44.07 (angepasste) Bedienungselemente (Fahrtrichtungsanzeiger, Bremsleuchten,…)

44.08 Sitzhöhe muss im Sitzen die Berührung des Bodens mit beiden Füßen gleichzeitig ermöglichen

45. Kraftrad nur mit Seitenwagen

50. Beschränkung auf ein bestimmtes Fahrzeug (Angabe der Fahrgestellnummer)

51. Beschränkung auf ein Fahrzeug (unter Angabe des amtlichen Kennzeichens)

VERWALTUNGSANGELEGENHEITEN

70. Umtausch des Führerscheins Nummer… ausgestellt durch… (ECE-Symbol im Falle eines Drittlandes; z B. 70.0123456789.NL)

71. Duplikat des Führerscheins Nummer… (ECE-Symbol im Falle eines Drittlandes; z. B. 71.987654321.HR)

72. Nur für Fahrzeuge der Klasse A mit einem Hubraum von höchstens 125 ccm und einer Motorleistung von höchstens 11 kW (A1)

73. Nur dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B (B1)

74. Nur Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7 500 kg (C1)

75. Nur für Fahrzeuge der Klasse D mit höchstens 16 Sitzplätzen, außer dem Fahrersitz (D1)

76. Nur für Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen (C1 + E)

77. Nur für Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Unterklasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern a) die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen, b) der Anhänger nicht zur Personenbeförderung verwendet wird (D1 + E)

78. Nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe

(Richtlinie 91/439/EWG, Anhang II, Ziffer 5.1)

79. (…) Nur Fahrzeuge, die im Rahmen der Anwendung des Artikels 10 Absatz 1 der Richtlinie den in Klammern angegebenen Spezifikationen entsprechen.

90.01: nach links

90.02: nach rechts

90.03: links

90.04: rechts

90.05: Hand

90.06: Fuß

90.07: verwendbar

↓ 2003/59/EG Art.10 Absatz 2 (angepasst)

95. Fahrzeugführer Inhaber des gemäß ~~Artikel 3~~ ⌦ der Richtlinie 2003/59/EG vorgeschriebenen beruflichen Befähigungsnachweises (CAP Certificat d'aptitude professionnelle) ⌫ bis zum ... (zum Beispiel :1.1.2012)

↓ 96/47/EG (angepasst)

Code Nummern 100 und darüber	einzelstaatliche Codes mit ausschließlicher Geltung für den Verkehr auf dem Hoheitsgebiet des Staats, der den Führerschein ausstellt.

Gilt eine Codenummer für alle ~~(Unter-)~~Klassen, für die der Führerschein ausgestellt ist, so kann sie unterhalb der Spalten 9, 10 und 11 gedruckt werden;

13. ein Feld, in das der Aufnahmemitgliedstaat im Rahmen der Anwendung der Nummer 3 Buchstabe a) dieses Anhangs Angaben aufnehmen kann, die für die Verwaltung des Führerscheins unerlässlich sind;

14. ein Feld, in das der den Führerschein ausstellende Mitgliedstaat die Angaben eintragen kann, die für die Verwaltung des Führerscheins unerlässlich sind oder sich auf die Verkehrssicherheit beziehen (nichtobligatorische Angabe). Fällt die Angabe unter eine der in diesem Anhang aufgeführten Rubriken, so muss vor der Angabe die Nummer der entsprechenden Rubrik stehen.

    Mit schriftlicher Zustimmung des Führerscheininhabers in jedem Einzelfall können in dieses Feld auch Angaben eingetragen werden, die nicht mit der Verwaltung des Führerscheins oder mit der Verkehrssicherheit zusammenhängen; durch diese Angaben wird die Verwendung des Musters als Führerschein nicht berührt;

b) Erläuterungen zu den auf den Seiten 1 und 2 des Führerscheins erscheinenden numerierten Rubriken (zumindest Rubriken 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 und 12).

    Will ein Mitgliedstaat diese Eintragungen in einer anderen Landessprache abfassen als einer der folgenden Sprachen: Dänisch, Deutsch, Englisch, Finnisch, Französisch, Griechisch, Italienisch, Niederländisch, Portugiesisch, Schwedisch und Spanisch, so erstellt er unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieses Anhangs unter Verwendung einer der vorgenannten Sprachen eine zweisprachige Fassung des Führerscheins;

c) auf dem EG-Führerscheinmuster muss ein Raum für die eventuelle Einführung eines Mikroprozessors oder einer gleichwertigen Informatikvorrichtung vorgesehen werden.

3. Besondere Bestimmungen

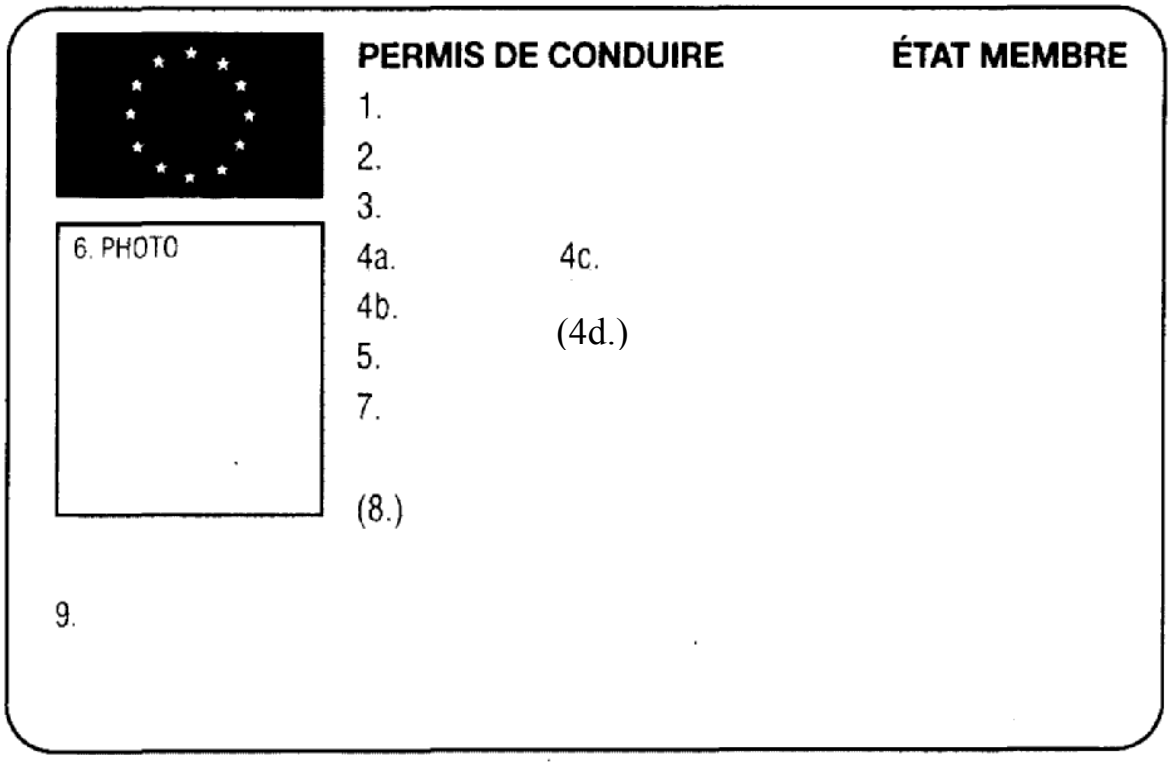
a) Hat der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat gemäß diesem Anhang ausgestellten Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat genommen, so kann dieser Mitgliedstaat in den Führerschein die für dessen Verwaltung unerlässlichen Angaben aufnehmen, sofern er dieselben Angaben auch in die von ihm ausgestellten Führerscheine aufnimmt und sofern auf dem Führerschein genügend Platz vorhanden ist.

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

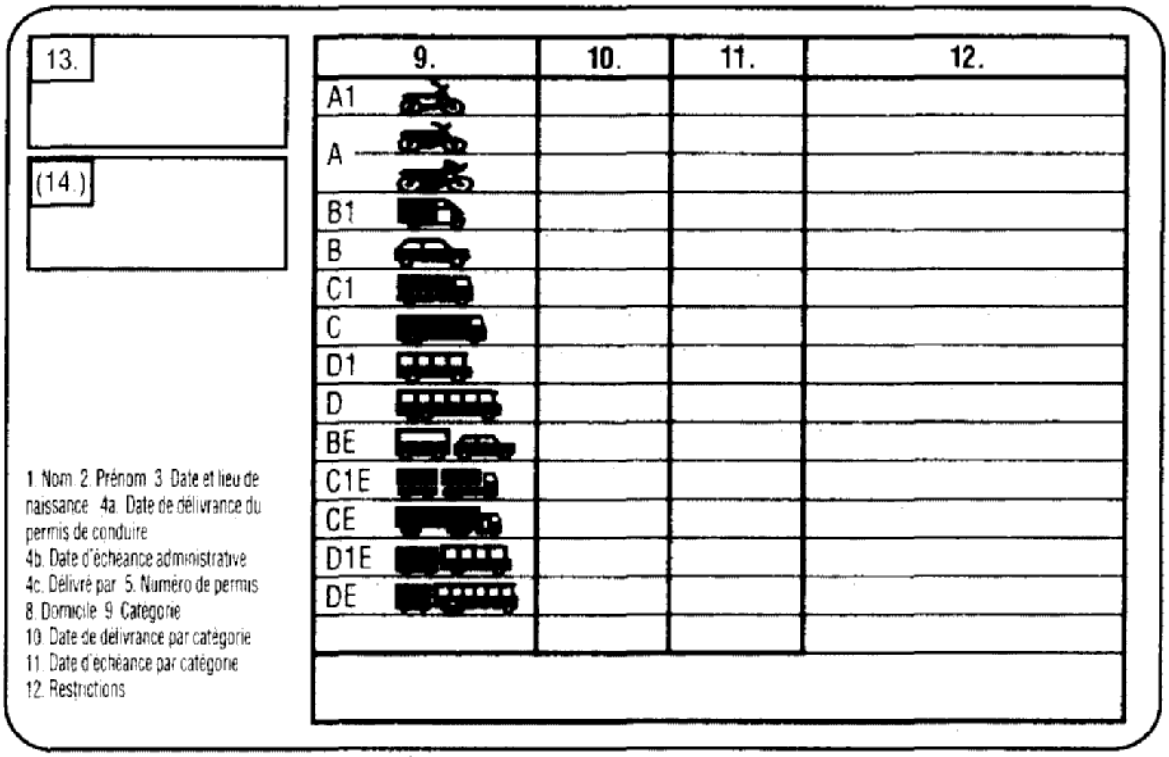
Im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine darf der Strichcode keine anderen Informationen als diejenigen enthalten, die bereits lesbar im Führerschein stehen oder die für die Erteilung des Führerscheins unerlässlich sind.

MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MODELL

Seite 1

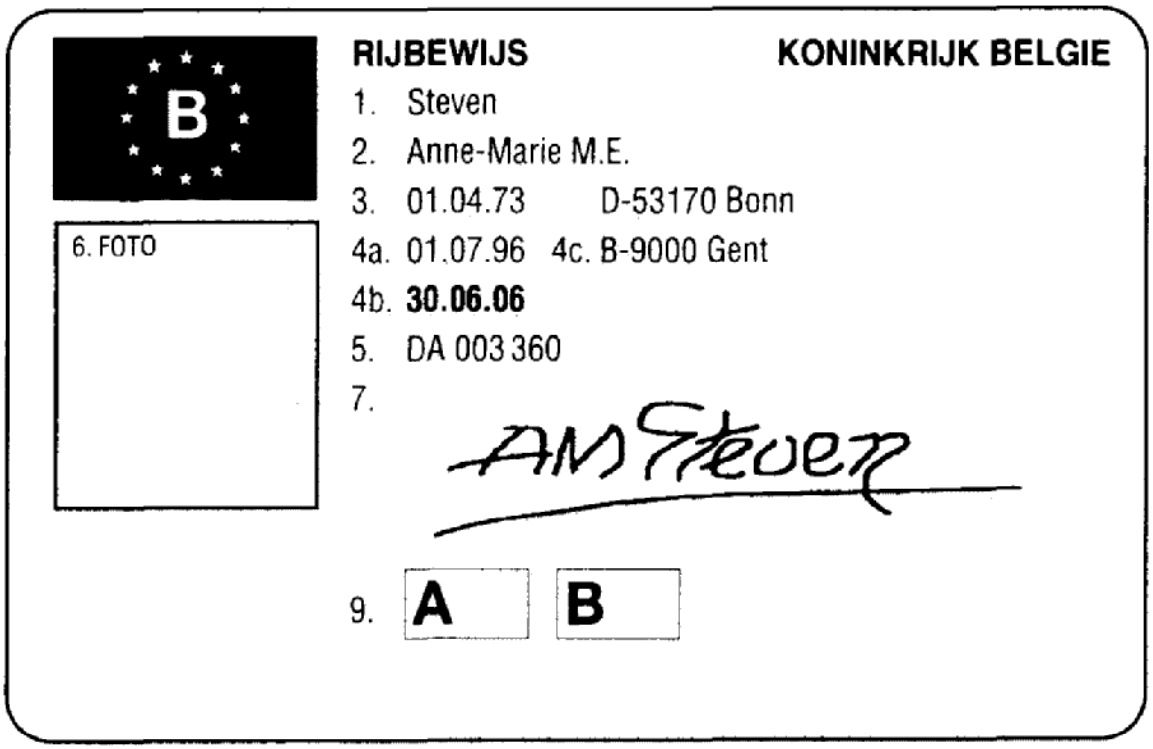


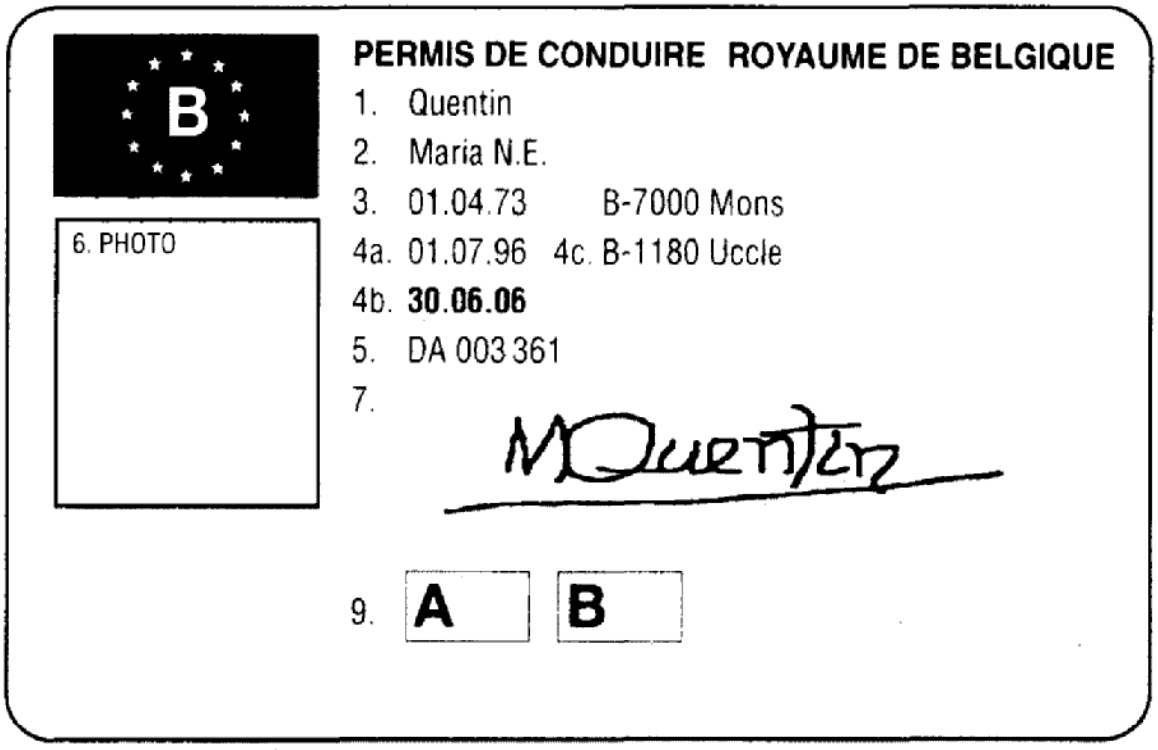
Seite 2



MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MODELL

Belgischer Führerschein (als Hinweis dienend)





↓ 2000/56/EG Art.1, Ziff. 2

ANHANG II

I. MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE FAHRPRÜFUNGEN

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Bewerber um eine Fahrerlaubnis tatsächlich über die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen verfügen. Die dazu eingeführte Prüfung muss bestehen aus

- einem Prüfungsteil zur Kontrolle der Kenntnisse und danach
- einem Prüfungsteil zur Kontrolle der Fähigkeiten und der Verhaltensweisen.

Diese Prüfungen sollen unter den nachfolgenden Bedingungen durchgeführt werden.

A. PRÜFUNG DER KENNTNISSE

1. Form

Die Form ist so zu wählen, dass festgestellt werden kann, ob der Bewerber die erforderlichen Kenntnisse in den Sachgebieten besitzt, die in den Punkten 2 bis 4 dieses Anhangs angeführt sind.

Jeder Bewerber um eine Fahrerlaubnis, der schon die Prüfung der Kenntnisse für eine Fahrerlaubnis in einer anderen Klasse erfolgreich abgelegt hat, kann von den unter den Punkten 2 bis 4 vorgesehenen gemeinsamen Bestimmungen befreit werden.

2. Inhalt der Prüfung der Kenntnisse für alle Fahrzeugklassen

2.1. Die Prüfung muss sich auf alle nachfolgenden Punkte erstrecken, wobei der Inhalt der Fragen dem Ermessen jedes Mitgliedstaates überlassen bleibt:

2.1.1. Straßenverkehrsvorschriften:

- insbesondere über Verkehrszeichen, einschließlich Markierungen und Signalanlagen, Vorfahrtsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen;

2.1.2. Der Fahrzeugführer:

- Bedeutung der Aufmerksamkeit und der Verhaltensweisen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern;
- die Wahrnehmung, Beurteilung und Entscheidung in Bezug auf Straßensituationen, insbesondere die Reaktionszeit, die Änderungen im Verhalten des Fahrers unter der Einwirkung von Alkohol, Drogen und Arzneimitteln, sowie die Auswirkungen von Erregungs- und Ermüdungszuständen;

2.1.3. Die Straße:

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

- Gefahren aufgrund des insbesondere je nach Witterungsverhältnissen, Tages- oder Nachtzeit unterschiedlichen Zustandes der Fahrbahn;

- Besonderheiten der verschiedenen Straßenarten und der jeweiligen Rechtsvorschriften;

2.1.4. Die übrigen Teilnehmer am Straßenverkehr:

- besondere Gefahren im Zusammenhang mit der Unerfahrenheit anderer Verkehrsteilnehmer und den besonders unfallgefährdeten Personengruppen wie Kinder, Fußgänger, Radfahrer und Personen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit;

- Gefahren aufgrund des Verkehrs verschiedener Fahrzeugarten, deren Fahreigenschaften und der unterschiedlichen Sicht der Fahrzeugführer;

2.1.5. Allgemeine Vorschriften und Verschiedenes:

- Vorschriften über amtliche Papiere für die Benutzung des Fahrzeugs;

- allgemeine Regeln für das Verhalten des Fahrzeugführers bei Unfällen (Sicherung des Verkehrs, Unfallmeldung) und Maßnahmen, die er gegebenenfalls treffen kann, um Opfern eines Straßenverkehrsunfalls Hilfe zu leisten;

- die Sicherheit der Ladung des Fahrzeugs und der beförderten Personen betreffende Faktoren;

2.1.6. Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs;

2.1.7. Bauteile, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind: Fahrzeugführer müssen die häufigsten Mängel insbesondere an der Lenkung, der Aufhängung, den Bremsanlagen, den Reifen, den Scheinwerfern und Leuchten, den Fahrtrichtungsanzeigern, den Rückstrahlern, den Rückspiegeln, den Scheibenwaschanlagen und den Scheibenwischern, der Auspuffanlage, den Sicherheitsgurten und der Schallzeichenanlage erkennen können;

2.1.8. Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge, insbesondere Benutzung der Sicherheitsgurte, der Kopfstützen und der Sicherheitseinrichtungen für Kinder;

2.1.9. Regeln für die umweltfreundliche Benutzung des Fahrzeugs (Benutzung der Schallzeichenanlage nur im Bedarfsfall, maßvoller Kraftstoffverbrauch, Begrenzung der Schadstoffemissonen usw.).

3. Besondere Bestimmungen für die Klassen A und A1

3.1. Zwingend vorgeschrieben ist die Überprüfung der nachfolgenden allgemeinen Kenntnisse;

3.1.1. Verwendung der Sicherheitsausrüstung wie Handschuhe Stiefel, Bekleidung und Sturzhelm;

3.1.2. deutliche Sichtbarkeit von Motorradfahrern für andere Verkehrsteilnehmer;

3.1.3. Risikofaktoren, die mit den oben beschriebenen unterschiedlichen Straßenzuständen zusammenhängen, unter besonderer Berücksichtigung rutschiger Verhältnisse auf Kanalabdeckungen, auf Straßenmarkierungen wie Linien und Pfeilen und auf Straßenbahnschienen;

3.1.4. technische Zusammenhänge, soweit sie die Straßenverkehrssicherheit beeinflussen können (z. B. alle Bedienungseinrichtungen, Flüssigkeitsstände, Antriebsstrang).

4. Besondere Bestimmungen für die Klassen C, C + E, D, D + E, C1, C1 + E, D1, D1 + E

4.1. Zwingend vorgeschrieben ist die Überprüfung der nachfolgenden allgemeinen Kenntnisse;

4.1.1. Vorschriften über die Ruhe- und Lenkzeiten, wie in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates[1] festgelegt; Benutzung des Fahrtenschreibers, wie beschrieben in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates[2];

4.1.2. Vorschriften hinsichtlich der Transportart: Güter oder Personen;

4.1.3. Kenntnis der Fahrzeug- und Beförderungsdokumente, die für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Waren- und Personenverkehr vorgeschrieben sind;

4.1.4. Verhalten bei Unfällen; Kenntnis der nach Unfällen und ähnlichen Ereignissen zu treffenden Maßnahmen, einschließlich Notfallmaßnahmen wie Evakuierung von Fahrgästen, sowie Grundkenntnisse in Erster Hilfe;

4.1.5. Kenntnis der Vorsichtsmaßregeln bei der Entfernung von Rädern und beim Radwechsel;

4.1.6. Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen; Vorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzer;

4.1.7. Behinderung der Sicht des Fahrers aufgrund der Bauart des Fahrzeugs;

4.1.8. Lesen einer Straßenkarte, Streckenplanung, einschließlich der Benutzung eines elektronischen Navigationssystems (fakultativ);

4.1.9. Sicherheitsfaktoren im Hinblick auf die Beladung des Fahrzeugs: Kontrolle des Ladeguts (einordnen und befestigen), Beherrschen von Schwierigkeiten mit

---

[1] ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1.
[2] ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

verschiedenen Arten von Ladegut (z. B. flüssiges, hängendes Ladegut), Be- und Entladen von Gütern und die dafür erforderliche Verwendung von Ausrüstungsgegenständen (nur bei den Klassen C, C + E, C1 und C1 + E);

4.1.10. Kenntnis der Verantwortung des Fahrers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen sollten Teil der theoretischen Prüfung sein (Busse im öffentlichen Dienst und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen,…) (nur bei den Klassen D, D + E, D1, D1 + E).

4.2. Zwingend vorgeschriebene Kontrolle der allgemeinen Kenntnisse in den nachstehenden zusätzlichen Bestimmungen für die Klassen C, C + E, D und D + E:

4.2.1. Kenntnisse der Prinzipien der Bauart und Funktionsweise folgender Aggregate und Systeme: Verbrennungsmaschine, Flüssigkeiten (z. B. Motoröl, Kühlmittel, Waschflüssigkeit), Kraftstoffsystem, elektrische Anlage, Zündung, Kraftübertragung (Kupplung, Schaltung usw.);

4.2.2. Kenntnis der Schmier- und Frostschutzmittel;

4.2.3. Kenntnis der Prinzipien der Bauweise sowie der Anpassung, der richtigen Verwendung und Wartung von Reifen;

4.2.4. Kenntnis der Prinzipien der verschiedenen Arten von Bremsanlagen und Geschwindigkeitsreglern, deren Arbeitsweise, Hauptbestandteile, Anschlüsse, Bedienung und tägliche Wartung;

4.2.5. Kenntnis der Prinzipien der verschiedenen Arten von Anhängerkupplungssystemen, deren Hauptbestandteile, Verbindung, Verwendung und tägliche Wartung (nur für die Klassen C + E und D + E);

4.2.6. Kenntnis von Methoden zur Lokalisierung von Störungen am Kraftfahrzeug;

4.2.7. allgemeine Kenntnisse über vorbeugende Wartung von Kraftfahrzeugen und rechtzeitige Veranlassung von Reparaturen;

4.2.8. Grundkenntnis über die Verantwortung des Fahrers während der Entgegennahme, des Transports und der Ablieferung der Güter im Rahmen der vereinbarten Bedingungen (nur für die Klassen C und C + E).

B. PRÜFUNG DER FÄHIGKEITEN UND VERHALTENSWEISEN

5. Das Fahrzeug und seine Ausrüstung

5.1. Das Führen eines Fahrzeugs mit Schaltgetriebe setzt das Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe voraus.

Legt der Bewerber um eine Fahrerlaubnis die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit automatischer Kraftübertragung ab, so ist dies in den Führerscheinen, die aufgrund einer solchen Prüfung ausgestellt werden, zu vermerken. Ein Führerschein mit diesem Vermerk berechtigt nur zur Führung eines Fahrzeugs mit automatischer Kraftübertragung.

Unter einem «Fahrzeug mit automatischer Kraftübertragung» ist ein Fahrzeug zu verstehen, bei dem die Übersetzung zwischen Motor und Rädern allein über das Gas- bzw. das Bremspedal verändert wird.

5.2. Fahrzeuge, auf denen die Prüfungen der Fähigkeiten und Verhaltensweisen abgelegt werden, müssen den nachstehenden Mindestkriterien genügen. Die Mitgliedstaaten können diese Kriterien verschärfen bzw. weitere Kriterien hinzufügen.

⇩ neu

Klasse A1 :

Krafträder der Klasse A1 ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mindestens 120 cm^3 und einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 90 km/h

Klasse A2 :

Krafträder der Klasse A2 ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mindestens 375 cm^3 und einer Leistung von mindestens 25 kW

Klasse A:

Krafträder der Klasse A ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mindestens 600 cm^3 und einer Leistung von mindestens 35 kW

🡻 2000/56/EG Art.1, Ziff. 2 (angepasst)

~~Klasse A:~~

~~– stufenweiser Zugang (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) erster Gedankenstrich Satz 1: Krafträder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 120 cm3 und einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 100 km/h;~~

~~– direkter Zugang (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) erster Gedankenstrich Satz 2: Krafträder ohne Beiwagen mit einer Motorleistung von mindestens 35 kW;~~

~~Unterklasse A1:~~

~~Krafträder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mindestens 75 cm3;~~

🡻 2000/56/EG Art.1, Ziff. 2 (angepasst)

Klasse B:

Vierrädrige Fahrzeuge der Klasse B, die eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h erreichen;

Klasse B + E:

Fahrzeugkombinationen, bestehend aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 000 kg, die eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h erreichen und nicht der Klasse B zuzurechnen sind; der Anhänger besteht aus einem geschlossenen Körper, der zumindest genauso breit und hoch wie das Zugfahrzeug ist; der geschlossene Körper des Anhängers kann geringfügig weniger breit sein, sofern sichergestellt ist, dass die Sicht nach hinten nur über die Außenspiegel des Zugfahrzeugs möglich ist; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

~~Unterk~~Klasse B1:

Drei- oder vierrädrige Kraftfahrzeuge, die eine Geschwindigkeit von mindestens 60 km/h erreichen;

Klasse C:

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem, einem Getriebe mit zumindest 8 Vorwärtsgängen und mit einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 beschrieben ist; der Frachtraum hat aus einem geschlossenen Körper zu bestehen, der zumindest so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Klasse C + E:

Entweder Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; sowohl das Sattelkraftfahrzeug als auch die Kombination müssen eine zulässigen Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, einer Länge von mindestens 14 m und einer Breite von mindestens 2,40 m aufweisen und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen, sowie mit einem Antiblockiersystem, einem Getriebe von mindestens 8 Vorwärtsgängen und mit einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 beschrieben ist, ausgestattet sein; der Frachtraum hat aus einem geschlossenen Körper zu bestehen, der zumindest so breit und hoch wie die Führerkabine ist; sowohl das Sattelkraftfahrzeug als auch die Anhängerkombination sind mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

~~Unterk~~Klasse C1:

Fahrzeuge der ~~UnterkK~~lasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4 000 kg und einer Mindestlänge von 5 Metern, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät wie es in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 beschrieben ist; der Frachtraum hat aus einem geschlossenen Körper zu bestehen, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist;

~~UnterkKK~~ Klasse C1 + E:

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der ~~Unterk~~ Klasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 250 kg. Die Fahrzeugkombination muss mindestens 8 m lang sein und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger besteht aus einem geschlossenen Körper, der zumindest genauso breit und hoch wie die Führerkabine ist; der geschlossene Körper des Anhängers kann geringfügig weniger breit sein, sofern sichergestellt ist, dass die Sicht nach hinten nur über die Außenspiegel des Zugfahrzeugs möglich ist; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Klasse D:

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem sowie einem Kontrollgerät wie es in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 beschrieben ist;

Klasse D + E:

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 250 kg und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Frachtraum hat aus einem geschlossenen Körper zu bestehen, der mindestens 2 Meter breit und hoch ist; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

~~Unterk~~Klasse D1:

Fahrzeuge der ~~Unterk~~Klasse D1, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4 000 kg und einer Mindestlänge von 5 Metern, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 beschrieben ist;

~~Unterk~~Klasse D1 + E:

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der ~~Unterk~~Klasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 250 kg, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Frachtraum hat aus einem geschlossenen Körper zu bestehen, der mindestens 2 Meter breit und hoch ist; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Fahrzeuge, die für die Prüfung der Fähigkeiten und der Verhaltensweisen der Kategorien B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D und D + E verwendet werden, und die den oben vorgegebenen Mindestanforderungen nicht entsprechen, können nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie der Kommission höchstens noch zehn Jahre lang verwendet werden. Die Erfordernisse hinsichtlich der Beladung dieser Fahrzeuge werden von den Mitgliedstaaten spätestens zehn Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie umgesetzt.

6. Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen A und A1

6.1. Vorbereitung und technische Kontrolle des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit.

Die Bewerber müssen zeigen, dass sie in der Lage sind, sich auf ein sicheres Fahren vorzubereiten, wozu sie folgenden Vorschriften nachkommen müssen:

6.1.1. die Sicherheitsausrüstung einzustellen, wie Handschuhe, Stiefel, Kleidung und Sturzhelm;

6.1.2. den ordnungsgemäßen Zustand der Reifen, der Bremsanlagen, der Lenkung, des Nothalteschalters (sofern vorhanden), der Kette, des Ölstands, der Leuchten, der Rückstrahler, der Fahrtrichtungsanzeiger und der Schallzeichenanlage stichprobenartig zu überprüfen.

6.2. Klassen A und A1: Zu prüfende spezielle Fahrmanöver, unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit:

6.2.1. das Kraftrad von seinem Ständer herunterzunehmen und durch seitliches Schieben ohne Motorkraft fortzubewegen;

6.2.2. das Kraftrad auf seinem Ständer abzustellen;

6.2.3. zumindest zwei Fahrmanöver bei langsamer Geschwindigkeit, darin inbegriffen ein langsamer Slalom; dadurch soll es ermöglicht werden, die Fähigkeit zur Bedienung der Kupplung im Zusammenhang mit der Bremse, das Halten des Gleichgewichtes, die Blickrichtung und die Sitzposition auf dem Kraftrad zu überprüfen, wobei die Füße auf den Pedalen verbleiben sollen;

6.2.4. Zumindest zwei Fahrübungen bei höherer Geschwindigkeit, wobei ein Fahrmanöver im zweiten oder dritten Gang mit einer Geschwindigkeit von zumindest 30 km/h absolviert wird und ein weiteres das Vermeiden eines Hindernisses bei zumindest 50 km/h beinhalten muss; dadurch soll es ermöglicht werden, die Sitzposition auf dem Kraftrad, die Blickrichtung, das Halten des Gleichgewichtes, die Lenkfähigkeit und die Beherrschung des Gangwechsels zu überprüfen;

6.2.5. Bremsen: zumindest zwei Bremsmanöver sollten durchgeführt werden, darin inbegriffen eine Notbremsung bei einer Geschwindigkeit von zumindest 50 km/h; dadurch soll es ermöglicht werden, die Bedienung der Vorder- und Hinterbremse, die Blickrichtung und die Sitzposition auf dem Kraftrad zu überprüfen.

Die speziellen Fahrübungen, die unter Punkten 6.2.3 bis 6.2.5 erwähnt werden, müssen spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie angewendet werden.

6.3. Verhaltensweisen im Verkehr.

Die Bewerber müssen folgende Fahrübungen in normalen Verkehrsverhältnissen völlig sicher und mit der erforderlichen Vorsicht durchführen:

6.3.1. wegzufahren: geparkt oder im Verkehr, die Autobahn zu verlassen;

6.3.2. auf geraden Straßen zu fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeizufahren;

6.3.3. in Kurven zu fahren;

6.3.4. an Kreuzungen und Einmündungen heranzufahren und sie zu überqueren;

6.3.5. Richtung zu wechseln: nach links und nach rechts abzubiegen oder die Fahrbahn zu wechseln;

6.3.6. Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen (soweit verfügbar): Einfahrt vom Beschleunigungsstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;

6.3.7. überholen/vorbeifahren: überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an parkenden und haltenden Fahrzeugen sowie an Hindernissen vorbeizufahren; von anderen Fahrzeugen überholt zu werden (wenn angemessen);

6.3.8. spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnkreuzungen; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts/abwärts zu fahren;

6.3.9. beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen.

7. Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen B, B1 und B + E

7.1. Vorbereitung und technische Kontrolle des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit.

Die Bewerber müssen zeigen, dass sie in der Lage sind, sich auf ein sicheres Fahren vorzubereiten, wozu sie folgenden Vorschriften nachkommen müssen:

7.1.1. die für eine richtige Sitzhaltung erforderlichen Einstellungen vornehmen;

7.1.2. die Rückspiegel, den Sicherheitsgurt und, sofern verfügbar, die Kopflehnen, einstellen;

7.1.3. überprüfen, ob die Türen geschlossen sind;

7.1.4. den ordnungsgemäßen Zustand der Reifen, der Lenkung, der Bremsanlage, der Flüssigkeiten (z. B. Motoröl, Kühlmittel, Waschflüssigkeit), der Scheinwerfer und Leuchten, der Rückstrahler, der Fahrtrichtungsanzeiger und der Schallzeichenanlage stichprobenartig überprüfen;

7.1.5. Sicherheitsfaktoren im Hinblick auf die Beladung des Fahrzeugs zu überprüfen: Fahrzeugkarosserie, Blechabdeckung, Frachttüren, Verriegelung der Kabine, Art der Beladung, Sicherung der Ladung (nur für die Klasse B + E);

7.1.6. den Kupplungsmechanismus, die Bremsen und die elektrischen Verbindungen zu überprüfen (nur für die Klasse B + E);

7.2. Klassen B und B1: Zu prüfende spezielle Fahrübungen unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit:

Folgende Fahrübungen werden stichprobenartig geprüft (mindestens zwei Fahrübungen aus den vier Nummern, davon eine im Rückwärtsgang):

7.2.1. in gerader Richtung rückwärts zu fahren und beim Abbiegen nach rechts oder nach links an einer Straßenecke den richtigen Fahrstreifen zu benutzen;

7.2.2. unter Benutzung des Vorwärts- und des Rückwärtsganges zu wenden;

7.2.3. das Fahrzeug abzustellen und einen Parkplatz zu verlassen (parallel, schräg und senkrecht zum Fahrbahnrand, unter Benutzung des Vorwärts- und des Rückwärtsganges, sowohl in der Ebene als auch in der Steigung und im Gefälle);

7.2.4. das Fahrzeug genau zum Halten zu bringen, die Anwendung der höchstmöglichen Bremskraft des Fahrzeugs ist allerdings fakultativ.

7.3. Klasse B + E: Zu prüfende spezielle Fahrübungen unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit:

7.3.1. den Anhänger an das Zugfahrzeug anzukuppeln und von diesem abzukuppeln; zu Beginn dieser Übung müssen das Fahrzeug und der Anhänger nebeneinander (das heißt nicht in einer Linie) stehen;

7.3.2. rückwärts eine Kurve entlang zu fahren, deren Linie dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen werden soll;

7.3.3. sicher zu parken um das Be- und Entladen durchzuführen.

7.4. Verhaltensweisen im Verkehr

Die Bewerber müssen folgende Fahrübungen in normalen Verkehrsverhältnissen völlig sicher und mit der erforderlichen Vorsicht durchführen:

7.4.1. wegzufahren: geparkt oder im Verkehr, die Autobahn zu verlassen;

7.4.2. auf geraden Straßen zu fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeizufahren;

7.4.3. in Kurven zu fahren;

7.4.4. an Kreuzungen und Einmündungen heranzufahren und sie zu überqueren;

7.4.5. Richtung zu wechseln: nach links und nach rechts abzubiegen oder die Fahrbahn zu wechseln;

7.4.6. Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen (soweit verfügbar): Einfahrt vom Beschleunigungsstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;

7.4.7. überholen/vorbeifahren: überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an parkenden und haltenden Fahrzeugen sowie an Hindernissen vorbeizufahren; von anderen Fahrzeugen überholt zu werden (wenn angemessen);

7.4.8. spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnkreuzungen; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts/abwärts zu fahren;

7.4.9. beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen.

8. Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen C, C1, D, D1, C + E, C1 + E, D + E und D1 + E

8.1. Vorbereitung und technische Kontrolle des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit.

Die Bewerber müssen zeigen, dass sie in der Lage sind, sich auf ein sicheres Fahren vorzubereiten, wozu sie folgenden Vorschriften nachkommen müssen:

8.1.1. die für eine richtige Sitzhaltung erforderlichen Einstellungen vornehmen;

8.1.2. die Rückspiegel, den Sicherheitsgurt und, sofern verfügbar, die Kopflehnen, einstellen;

8.1.3. den ordnungsgemäßen Zustand der Reifen, der Scheinwerfer und Leuchten, der Rückstrahler, der Lenkung, der Bremsanlage, der Fahrtrichtungsanzeiger und der Schallzeichenanlage stichprobenartig überprüfen;

8.1.4. die Brems- und Lenkhilfe zu überprüfen; den Zustand der Räder zu überprüfen, sowie der Radmuttern, Kotflügel, Windschutzscheiben, Fenster und Scheibenwischer und Flüssigkeiten (z. B. Motoröl, Kühlmittel, Waschflüssigkeit); das Instrumentenbrett einschließlich des Kontrollgeräts, wie es in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 beschrieben ist, zu überprüfen und zu verwenden;

8.1.5. den Luftdruck, die Luftbehälter und die Radaufhängung zu überprüfen;

8.1.6. Sicherheitsfaktoren in Bezug auf die Fahrzeugbeladung zu überprüfen: Fahrzeugkarosserie, Blechabdeckung, Frachttüren, Ladungsmechanismus (wenn vorhanden), Verriegelung der Kabine, Art der Beladung, Sicherung der Ladung;

8.1.7. den Kupplungsmechanismus, die Bremsen und die elektrischen Verbindungen zu überprüfen (nur für die Klassen C + E, C1 + E, D + E, D1 + E);

8.1.8. Nachweis der Befähigung, bestimmte Sicherheitsmaßnahmen vornehmen zu können: die Fahrzeugkarosserie, die Fahrgasttüren, die Notausgänge, die Erste-Hilfe-Ausrüstung, die Feuerlöscher und andere Sicherheitsausrüstung zu kontrollieren (nur für die Klassen D, D + E, D1, D1 + E);

8.1.9. das Lesen einer Straßenkarte (fakultativ).

8.2. Zu prüfende spezielle Fahrmanöver, unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit:

8.2.1. den Anhänger oder den Sattelaufleger an das Zugfahrzeug anzukuppeln und von diesem abzukuppeln (nur für die Klassen C + E, C1 + E, D + E, D1 + E); zu Beginn dieser Übung müssen das Zugfahrzeug und der Anhänger oder Aufleger nebeneinander stehen (das heißt nicht in einer Linie);

8.2.2. rückwärts eine Kurve entlang zu fahren, deren Linie dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen werden soll;

8.2.3. sicher zu parken um an einer Laderampe/Plattform oder einer ähnlichen Einrichtung zu be- und entladen (nur für die Klassen C, C + E, C1 und C1 + E);

8.2.4. zu parken um Passagieren ein sicheres Ein- und Aussteigen aus dem Bus zu ermöglichen (nur für die Klassen D1, D1 + E, D, D + E).

8.3. Verhaltensweisen im Verkehr

Die Bewerber müssen folgende Fahrübungen in normalen Verkehrsverhältnissen völlig sicher und mit der erforderlichen Vorsicht durchführen:

8.3.1. wegzufahren: geparkt oder im Verkehr, die Autobahn zu verlassen;

8.3.2. auf geraden Straßen zu fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeizufahren;

8.3.3. in Kurven zu fahren;

8.3.4. an Kreuzungen und Einmündungen heranzufahren und sie zu überqueren;

8.3.5. Richtung zu wechseln: nach links und nach rechts abzubiegen oder die Fahrbahn zu wechseln;

8.3.6. Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen (soweit verfügbar): Einfahrt vom Beschleunigungsstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;

8.3.7. überholen/vorbeifahren: überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an parkenden und haltenden Fahrzeugen sowie an Hindernissen vorbeizufahren; von anderen Fahrzeugen überholt zu werden (wenn angemessen);

8.3.8. spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnkreuzungen; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts/abwärts zu fahren;

8.3.9. beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen.

9. Bewertung der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

9.1. Bei jeder Verkehrslage wird bewertet, wie vertraut der Bewerber im Umgang mit den verschiedenen Einrichtungen des Fahrzeugs ist und wie geschickt und sicher er sich in den Verkehr einordnet. Der Prüfer muss sich während der gesamten Fahrprüfung sicher fühlen. Bei Fahrfehlern oder gefährlichen Verhaltensweisen, die das Prüfungsfahrzeug, seine Insassen oder andere Teilnehmer am Straßenverkehr unmittelbar gefährden, wird die Prüfung unabhängig davon, ob der Prüfer oder die Begleitperson eingreifen musste oder nicht, vorzeitig abgebrochen. Der Prüfer kann jedoch frei entscheiden, ob die praktische Prüfung zu Ende zu führen ist.

Die Fahrprüfer müssen so ausgebildet werden, dass sie korrekt beurteilen können, ob der Bewerber in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen. Die Arbeit der

Fahrprüfer muss von einer durch den Mitgliedstaat zugelassenen Stelle kontrolliert und überwacht werden, um eine korrekte und konsequente Fehlerbewertung gemäß den Kriterien dieses Anhangs zu gewährleisten.

9.2. Fahrprüfer sollen während ihrer Einschätzung besondere Aufmerksamkeit darauf legen, ob der Bewerber defensiv und rücksichtsvoll fährt. Dies sollte sich im gesamten Fahrstil widerspiegeln und der Fahrprüfer soll dies auch bei der Gesamtbeurteilung des Bewerbers berücksichtigen; dies schließt angepasstes und zielstrebiges (sicheres) Fahren ein, unter Berücksichtigung der Wetterlage und des Straßenzustandes, anderer Verkehrsteilnehmer und besonders unfallgefährdeter Personen; der Kandidat sollte auch vorausschauend fahren.

9.3. Die Fahrprüfer sollen außerdem folgende Verhaltensweisen des Kandidaten bewerten:

9.3.1. Betätigung der Bedienungseinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Anwendung und Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopflehnen, des Sitzes; der Beleuchtung, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden); der Lenkung; ⌦ ; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu kontrollieren; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise zu wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs zu berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung zu berücksichtigen ⌫ (nur für Klassen B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D + E und D1 + E); den Komfort der Passagiere zu berücksichtigen (nur für Klassen D1, D1 + E, D, D + E) (langsames Beschleunigen, ruhiges Fahren und gleichmäßiges Bremsen);

9.3.2. umweltfreundliches und sparsames Fahren, unter Berücksichtigung der Umdrehungszahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung (nur für Klassen C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E);

9.3.3. Aufmerksamkeit: Rundblick, richtige Benutzung der Spiegel, Sicht auf kurze, lange und mittlere Entfernungen;

9.3.4. Vorrang geben: Vorrang an Kreuzungen; Vorrang geben unter anderen Umständen (Richtungs- und Fahrbahnwechsel, Ausführung bestimmter Fahrmanöver);

9.3.5. Einordnen auf der Fahrbahn: richtiges Einordnen auf der Straße, auf den Fahrstreifen, in einen Kreisverkehr unter Berücksichtigung der Type und Eigenschaften des Kraftfahrzeuges; vorausahnende Positionierung auf der Straße;

9.3.6. Abstand halten: ausreichenden Abstand nach vorne, hinten und zur Seite halten; ausreichenden Abstand zu übrigen Straßenteilnehmern halten;

9.3.7. Geschwindigkeit: die maximale zugelassene Geschwindigkeit nicht überschreiten; die Geschwindigkeit an die Wetter-/Verkehrsbedingungen und wenn möglich an nationale Geschwindigkeitsbegrenzungen anpassen; mit solcher Geschwindigkeit fahren, dass das Anhalten innerhalb der sichtbaren und freien Straße möglich ist; die Geschwindigkeit an die allgemeine Geschwindigkeit der gleichen Art von Verkehrsteilnehmern anpassen;

9.3.8. Ampeln, Verkehrsschilder und andere Bedingungen: richtiges Verhalten an Ampeln; Hinweisen von Verkehrspolizisten gehorchen; richtiges Verhalten bei Verkehrsschildern (Verbote oder Gebote); Straßenmarkierungen angemessen beachten;

9.3.9. Signale: bei Bedarf notwendige, richtige und rechtzeitige Signale geben; Fahrtrichtungen korrekt angeben; auf alle Signale von anderen Verkehrsteilnehmern angemessen reagieren;

9.3.10. Bremsen: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen; vorausahnen; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für Klassen C, C + E, D, D + E); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion verwenden (nur für Klassen C, C + E, D, D + E).

10. Prüfungsdauer

Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke müssen so bemessen sein, dass die Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß dem Abschnitt B dieses Anhangs beurteilt werden können. Die Mindestfahrzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen darf in keinem Falle weniger als 25 Minuten für die Klassen A, ⌦ A1, ⌫ B ⌦ , B1 ⌫ und B + E und weniger als 45 Minuten für die übrigen Klassen betragen. Dies beinhaltet nicht die Aufnahme des Kandidaten, die Vorbereitung des Fahrzeugs, die technische Überprüfung des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit, die speziellen Fahrmanöver und der Bekanntgabe des Ergebnisses der praktischen Prüfung.

11. Prüfungsort

Der Prüfungsteil zur Beurteilung der technischen Beherrschung des Fahrzeugs darf auf einem besonderen Prüfungsgelände durchgeführt werden. Der Prüfungsteil zur Beurteilung der Verhaltensweisen im Verkehr findet nach Möglichkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstraßen und auf Autobahnen (oder ähnlichen Anlagen) sowie auf allen Arten von Straßen in bebautem Gebiet statt (30 km/h Gebiete, Wohngebiete, städtische Schnellstraßen) mit den verschiedenartigen Schwierigkeiten, auf die ein Fahrer stoßen kann. Es ist ebenso wünschenswert, die Prüfung bei unterschiedlicher Verkehrsdichte abzuhalten. Die auf der Straße verbrauchte Zeit sollte auf bestmögliche Art dazu verwendet werden, die Fähigkeiten des Kandidaten in allen verschiedenen Verkehrsgebieten zu beurteilen, unter besonderer Berücksichtigung des Wechsels zwischen diesen Gebieten.

II. KENNTNISSE, FÄHIGKEITEN UND VERHALTENSWEISEN BEIM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

Fahrzeugführer aller Kraftfahrzeuge müssen zu jeder Zeit Kenntnisse und Fähigkeiten haben sowie Verhaltensweisen zeigen, wie oben unter den Punkten 1 bis 9 beschrieben, um in der Lage zu sein:

– die Gefahren des Straßenverkehrs zu erkennen und deren Ausmaß abzuschätzen;

– ihr Fahrzeug zu beherrschen, um keine gefährlichen Verkehrslagen zu verursachen und richtig zu reagieren, wenn solche Lagen eintreten;

– die Straßenverkehrsvorschriften zu beachten, insbesondere diejenigen, die Straßenverkehrsunfälle verhüten und für einen flüssigen Verkehr sorgen sollen;

– die wichtigsten technischen Mängel, vor allem diejenigen, welche die Sicherheit beeinträchtigen, an ihrem Fahrzeug zu erkennen und sie in geeigneter Weise beheben zu lassen;

– alle Faktoren, die das Fahrverhalten beeinträchtigen (Alkohol, Ermüdung, Sehschwächen usw.) zu berücksichtigen, damit sie im vollen Besitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten bleiben;

– durch rücksichtsvolles Verhalten gegenüber den anderen zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, vor allem der schwächsten und am meisten gefährdeten, beizutragen.

Die Mitgliedstaaten können die angemessenen Maßnahmen einführen, um zu garantieren, dass diejenigen Fahrer, die ihre in den Punkten 1 bis 9 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen verloren haben, sie wiedererlangen können, und weiterhin ein solches Verhalten aufweisen, das für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlich ist.

↓ 91/439/EWG (angepasst)
⇨ neu

ANHANG III

MINDESTANFORDERUNGEN HINSICHTLICH DER KÖRPERLICHEN UND GEISTIGEN TAUGLICHKEIT FÜR DAS FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. Für die Zwecke dieses Anhangs werden die Führer in zwei Gruppen eingeteilt:

1.1. *Gruppe 1:*

Führer von Fahrzeugen der Klassen A, ⇨ A1, ⇦ B⇨ , B1 ⇦ und B + E ~~sowie der Unterklassen A 1 und B 1~~,

1.2. *Gruppe 2:*

Führer von Fahrzeugen der Klassen C, C + E, ⇨ C1, C1+E, ⇦ D, D + E,~~und der Unterklassen C 1, C 1 + E~~, D1 und D1 + E.

1.3. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften können Bestimmungen enthalten, wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihre Fahrerlaubnis für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen für Führer der Gruppe 2 angewandt werden.

2. Bewerber um die Erteilung oder die Erneuerung einer Fahrerlaubnis werden dementsprechend der Gruppe zugeordnet, zu der sie nach Erteilung oder Erneuerung der Fahrerlaubnis gehören.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNGEN

3. Gruppe 1:

Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, wenn es sich im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erteilung einer Fahrerlaubnis zeigt, dass bei ihnen ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten Mängel vorliegen.

4. Gruppe 2:

Vor der erstmaligen Erteilung einer Fahrerlaubnis müssen die Bewerber ärztlich untersucht werden; in der Folgezeit müssen sich die Führer regelmäßig ⇨ bei jeder Erneuerung des Führerscheins ⇦ ~~entsprechend den innerstaatlichen Rechtsvorschriften in bestimmten Zeitabständen~~ ärztlich untersuchen lassen.

5. Bei der Erteilung oder bei jeder Erneuerung einer Fahrerlaubnis können die Mitgliedstaaten strengere als die in diesem Anhang genannten Auflagen vorschreiben.

SEHVERMÖGEN

6. Alle Bewerber um eine Fahrerlaubnis müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe haben. In Zweifelsfällen ist der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle zu untersuchen. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen und fortschreitende Augenkrankheiten zu achten.

Intraokulare Augenlinsen sind für die Zwecke dieses Anhangs nicht als Korrekturgläser zu betrachten.

Gruppe 1:

6.1. Alle Bewerber um Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis müssen, gegebenenfalls mit Hilfe von Korrekturgläsern, beim beidäugigen Sehen eine Gesamtsehschärfe von mindestens 0,5 haben. Eine Fahrerlaubnis darf weder erteilt noch erneuert werden, wenn die ärztliche Untersuchung ergibt, dass das horizontale Gesichtsfeld weniger als 120° beträgt (außer in Ausnahmefällen, die durch ein befürwortendes ärztliches Gutachten und durch eine erfolgreiche Probefahrt zu begründen sind) oder dass der Betreffende ein anderes Augenleiden hat, das ein sicheres Fahren in Frage stellen kann. Wird eine fortschreitende Augenkrankheit festgestellt oder angegeben, so kann eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden, sofern von einer zuständigen ärztlichen Stelle regelmäßig eine Untersuchung vorgenommen wird.

6.2. Alle Bewerber um die Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden, oder die, beispielsweise bei Diplopie, nur ein Auge benutzen, müssen, gegebenenfalls mit optischer Korrektur, eine Sehschärfe von mindestens 0,6 haben. Die zuständige ärztliche Stelle muss bescheinigen, dass diese Einäugigkeit schon so lange besteht, dass der Betreffende sich angepaßt hat, und dass das Gesichtsfeld des betreffenden Auges normal ist.

Gruppe 2:

6.3. Alle Bewerber um Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis müssen beidäugig sehen und dabei, gegebenenfalls mit Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,5 auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern erreicht, so darf das Sehvermögen ohne Korrektur auf keinem Auge weniger als 0,05 betragen bzw. muss die Korrektur zur Erreichung des Mindestsehvermögens (0,8 und 0,5) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über ~~4~~ ⇨ 8 ⇦ Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen (Sehvermögen ohne Korrektur = 0,05) erreicht werden. Die Korrektur muss gut verträglich sein. Eine Fahrerlaubnis darf weder erteilt noch erneuert werden, wenn der Bewerber oder der Führer beidäugig kein normales Gesichtsfeld hat oder an Diplopie leidet.

HÖRVERMÖGEN

7. Die Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis kann bei Bewerbern oder Führern der Gruppe 2 vorbehaltlich des Gutachtens der zuständigen ärztlichen Stellen erfolgen; bei der ärztlichen Untersuchung sind insbesondere die Kompensationsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

BEWEGUNGSBEHINDERTE

8. Bewerbern um eine Fahrerlaubnis oder Fahrzeugführern mit Erkrankungen oder Fehlbildungen des Bewegungsapparates, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges beeinträchtigen, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

Gruppe 1:

8.1. Körberbehinderten Bewerbern oder Fahrzeugführern kann gegebenenfalls nach dem Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle eine eingeschränkte Fahrerlaubnis erteilt werden. Das Gutachten muss auf der ärztlichen Beurteilung der betreffenden Erkrankung oder Fehlbildung und gegebenenfalls auf einer Probefahrt beruhen; es muss angegeben werden, welche Art von Anpassung am Fahrzeug vorgesehen sein muss und ob orthopädische Hilfsmittel erforderlich sind, sofern die Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen zeigt, dass das Führen eines Fahrzeugs mit diesen Hilfsmitteln nicht gefährlich ist.

8.2. Bewerbern mit einer fortschreitenden Erkrankung kann eine Fahrerlaubnis erteilt oder verlängert werden, sofern sie in regelmäßigen Abständen ärztlich untersucht werden, um zu überprüfen, ob der Betreffende sein Fahrzeug noch immer sicher führen kann.

Eine Fahrerlaubnis ohne regelmäßige ärztliche Kontrolle kann erteilt oder erneuert werden, sobald sich die Behinderung stabilisiert hat.

Gruppe 2:

8.3. Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

HERZ- UND GEFÄSSKRANKHEITEN

9. Krankheiten, die bei Fahrzeugführern oder Bewerbern um die Erteilung oder die Erneuerung einer Fahrerlaubnis ein plötzliches Versagen des Herz- und Gefäßsystems verursachen und so zu einer plötzlichen Störung der Gehirnfunktionen führen können, sind eine Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr.

Gruppe 1:

9.1. Bewerbern mit ernsten Herzrhythmusstörungen darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

9.2. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit Herzschrittmacher darf eine Fahrerlaubnis nur vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen Kontrolle erteilt oder erneuert werden.

9.3. Ob einem Bewerber oder Fahrzeugführer, der unter Blutdruckanomalien leidet, eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden kann, ist nach den übrigen Ergebnissen der ärztlichen Untersuchung, den möglichen Komplikationen und der daraus gegebenenfalls für die Sicherheit im Straßenverkehr erwachsenden Gefahr zu beurteilen.

9.4. Im allgemeinen darf Bewerbern oder Fahrzeugführern, bei denen es im Ruhe- oder Erregungszustand zu Angina-pectoris-Anfällen kommt, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die einen Herzinfarkt erlitten haben, darf eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle vorliegt und, falls notwendig, regelmäßig eine ärztliche Kontrolle durchgeführt wird.

Gruppe 2:

9.5. Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

ZUCKERKRANKHEIT

10. Zuckerkranken Bewerbern oder Fahrzeugführern kann eine Fahrerlaubnis vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen für den betreffenden Fall geeigneten ärztlichen Kontrolle erteilt oder erneuert werden.

Gruppe 2:

10.1. Zuckerkranken Bewerbern oder Fahrzeugführern dieser Gruppe, die mit Insulin behandelt werden müssen, darf eine Fahrerlaubnis nur in sehr außergewöhnlichen Fällen aufgrund eines ausführlichen Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und vorbehaltlich einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt oder erneuert werden.

KRANKHEITEN DES NERVENSYSTEMS

11. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die an einer schweren Erkrankung des Nervensystems leiden, darf eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn der Antrag durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle befürwortet wird.

Störungen des Nervensystems, die auf Erkrankungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in motorischen, sensiblen, sensorischen oder trophischen Symptomen äußern und das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der Funktions- und Entwicklungsmöglichkeiten zu beurteilen. Bei Gefahr einer Verschlechterung kann die Erteilung oder Erneuerung

der Fahrerlaubnis in diesen Fällen von regelmäßigen Untersuchungen abhängig gemacht werden.

12. Epileptische Anfälle oder andere anfallartige Bewußtseinsstörungen stellen beim Führen eines Kraftfahrzeugs eine ernste Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr dar.

Gruppe 1:

12.1. Die Fahrerlaubnis kann vorbehaltlich der Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt oder erneuert werden. Die ärztliche Stelle hat die Epilepsie oder andere Bewusstseinsstörungen, ihre klinische Form und Entwicklung (z.B. kein Anfall seit zwei Jahren), die bisherige Behandlung und die Heilerfolge zu beurteilen.

Gruppe 2:

12.2. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die unter epileptischen Anfällen oder anderen anfallartigen Bewußtseinsstörungen leiden oder leiden können, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

GEISTIGE STÖRUNGEN

Gruppe 1:

13.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die

- an angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen Störungen,
- an erheblichem Schwachsinn,
- an schwerwiegenden Persönlichkeitsänderungen, bedingt durch pathologische Alterungsprozesse, oder an schweren persönlichkeitsbezogenen Störungen des Urteilsvermögens, des Verhaltens und der Anpassung

leiden, darf eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn der Antrag durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle unterstützt wird, und erforderlichenfalls vorbehaltlich einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle.

Gruppe 2:

13.2. Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

ALKOHOL

14. Alkoholgenuss ist eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr. Da es sich um ein schwerwiegendes Problem handelt, ist auf medizinischer Ebene große Wachsamkeit geboten.

Gruppe 1:

14.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig waren, kann nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden.

Gruppe 2:

14.2. Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

DROGEN UND ARZNEIMITTEL

15. Missbrauch

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen abhängig sind oder, auch ohne abhängig zu sein, von solchen Stoffen regelmäßig übermäßig Gebrauch machen, darf eine Fahrerlaubnis unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder erteilt noch erneuert werden.

Regelmäßige Einnahme

Gruppe 1:

15.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die regelmäßig psychotrope Stoffe in irgendeiner Form einnehmen, darf, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit nachteilig beeinflusst wird, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

Gruppe 2:

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

NIERENERKRANKUNGEN

Gruppe 1:

16.1. Vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle kann Bewerbern oder Fahrzeugführern, die unter einer schweren Niereninsuffizienz leiden, eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden, sofern sich der Betreffende regelmäßig einer ärztlichen Kontrolle unterzieht.

Gruppe 2:

16.2. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die unter einer schweren irreversiblen Niereninsuffizienz leiden, darf eine Fahrerlaubnis nur in außergewöhnlichen, durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle begründeten Fällen und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt werden.

VERSCHIEDENE BESTIMMUNGEN

Gruppe 1:

17.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, an denen eine Organtransplantation vorgenommen wurde oder die ein künstliches Implantat erhalten haben, darf, wenn sich dies auf die Fahrtüchtigkeit auswirken kann, eine Fahrerlaubnis nur vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und gegebenenfalls einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt werden.

Gruppe 2:

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

18. Im allgemeinen darf Bewerbern oder Fahrzeugführern, die an einer unter den vorstehenden Nummern nicht genannten Krankheit leiden, die eine funktionelle Untauglichkeit bedeuten oder zur Folge haben kann, so dass dadurch beim Führen eines Kraftfahrzeugs die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden, außer wenn der Antrag durch ein ärztliches Gutachten einer zuständigen Stelle unterstützt und erforderlichenfalls eine regelmäßige ärztliche Kontrolle vorgenommen wird.

⇩ neu

ANHANG IV
GRUNDQUALIFIKATION UND WEITERBILDUNG DER FAHRPRÜFER

1. Allgemeine Bedingungen

1.1. Ein Fahrprüfer für eine Führerschein der Klasse B:

a) muss seit mindestens 5 Jahren Inhaber eine Führerscheins der Klasse B sein

b) muss mindestens das 25. Lebensjahr vollendet haben

c) muss die Grundqualifikation gemäß Ziffer 2 dieses Anhangs erworben haben und anschließend die jährliche Weiterbildung gemäß Ziffer 3 absolvieren.

1.2. Ein Fahrprüfer für Führerscheine der übrigen Klassen:

a) muss Inhaber eine Führerscheins der betreffenden Klasse sein

b) muss die Grundqualifikation gemäß Ziffer 2 dieses Anhangs erworben haben und anschließend die jährliche Weiterbildung gemäß Ziffer 3 absolvieren.

c) muss mindestens drei Jahre lang den Beruf des Fahrprüfers für den Führerschein der Klasse B ausgebüt haben ; diese Frist kann auf ein Jahr verkürzt werden, wenn der Fahrprüfer eine fünfjährige Fahrpraxis in der betreffenden Klasse nachweisen kann.

2. Inhalt der Grundqualifikation für Fahrprüfer:

2.1. Gründliche Kenntnisse zu allen in der Richtlinie, insbesondere in Anhang II, behandelten Punkten sind zu erwerben. Darüber hinaus muss die Grundqualifkation folgende Aspekte abdecken:

2.1.1. Aspekte des Führens von Fahrzeugen:

a) Verhaltensweisen im Verkehr

b) richtiges Verhalten im Straßenverkehr

c) Beobachtungstechnik

d) Überprüfung des Fahrzeugs

e) Berücksichtigung der Wetterlage und des Straßenzustandes

f) Berücksichtigung anderer Verkehrsteilnehmer und vorausschauendes Fahren

g) umweltfreundliches und sparsames Fahren

2.1.2. Kenntnisse:

a) gründliche Kenntnis der Straßenverkehrsordnung

b) didaktische und pädagogische Kenntnisse

2.2. Zur Überprüfung der Grundqualifikation schreiben die Mitgliedstaaten mindestens eine theoretische und eine praktische Prüfung vor, die sich auf alle unter diese Richtlinie fallenden Sachgebiete, insbesondere auf die in Ziffer 2.1 genannten, erstrecken, um zu überprüfen, ob die zur Ausübung des Berufs des Fahrprüfers für die betreffende Führerscheinklasse erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen erworben wurden; dabei wird besonderes Gewicht auf die Befähigung zum Führen eines Fahrzeugs dieser Klasse gelegt.

Die Fahrprüfer der Klasse A sind ebenfalls Fahrprüfer der Klassen AM, A1 und A2.

Die Fahrprüfer der Klasse C sind ebenfalls Fahrprüfer der Klassen C1, D und D1.

Die Fahrprüfer der Klasse C+E sind ebenfalls Fahrprüfer der Klassen C1+E, D+E und D1+E.

3. Weiterbildung

Im Rahmen der Weiterbildung werden die gleichen Themen wie in der Grundausbildung behandelt. Die theoretische Ausbildung muss insbesondere Aspekte wie in den Rechtsvorschriften erfolgte Änderungen sowie die didaktischen und sozialen Fähigkeiten abdecken. Durch die praktische Ausbildung sollen die Fähigkeit zum Führen eines Fahrzeugs der betreffenden Klasse und das persönliche Fachwissen auf diesem Gebiet auf höchstem Niveau erhalten werden. Ein Überwachungszeitraum von mindestens einem Tag pro Jahr soll die für eine am persönlichen Bedarf des Prüfers ausgerichtete Weiterbildung notwendigen Daten liefern. Die Mindestdauer der jährlichen Weiterbildung beträgt:

Theoretische Ausbildung (alle Klassen):

2 Tage

Praktische Ausbildung:

Klasse B: 1 Tag

Klasse B+E: 1 Tag

Klasse A: 3 Tage

Klasse C: 3 Tage

Klasse C+E: 3 Tage

Die Weiterbildung für die Klasse A gilt ebenfalls für die Klassen AM, A1 und A2. Die Weiterbildung für die Klasse C gilt ebenfalls für die Klassen C1, D und D1. Die Weiterbildung für die Klasse A gilt ebenfalls für die Klassen C1+E, D+E, D1+E. »

↑

ANHANG V

Teil A

Geänderte Richtlinie mit ihren nachfolgenden Änderungen
(genannt in Artikel 18)

Richtlinie 91/439/EWG des Rates[1]	ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1.
Richtlinie 94/72/EG des Rates	ABl. L 337 vom 24.12.1994, S. 86
Richtlinie 96/47/EG des Rates	ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 1
Richtlinie 97/26/EG des Rates	ABl. L 150 vom 7.6.1997, S. 41
Richtlinie 2000/56/EG der Kommission	ABl. L 237 vom 21.9.2000, S. 45
Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, nur Artikel 10 Absatz 2	ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4

[1] Die Richtlinie 91/439/EWG wurde ferner geändert durch folgenden nicht geänderten Rechtsakt: Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Österreich, der Republik Finnland und des Königreichs Schweden (ABl. C 241 vom 29.8.1994, S. 21).

Teil B

Fristen für die Umsetzung in einzelstaatliches Recht und Anwendungsfristen
(genannt in Artikel 18)

Richtlinie	Umsetzungsfrist	Datum der Anwendung
Richtlinie 91/439/EWG	1. Juli 1994	1. Juli 1996
Richtlinie 94/72/EG	-	xx.xx.1995
Entscheidung 96/427/EG	-	16. Juli 1996
Richtlinie 96/47/EG	1. Juli 1996	1. Juli 1996
Richtlinie 97/26/EG	1. Januar 1998	1. Januar 1998
Richtlinie 2000/56/EG	30. September 2003	30. September 2003, 30. September 1998 (Anhang II, Ziffer 6.2.5) und 30. September 2003 (Anhang II, Ziffer 5.2)
Richtlinie 2003/59/EG	10. September 2006	10. September 2008 (Personenbeförderung) und 10. September 2009 (Güterbeförderung)

ANHANG VI

Entsprechungstabelle

Richtlinie 91/439/EWG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 Absatz 1, Satz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 1, Satz 2	-
-	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 2
Artikel 1 Absatz 3	-
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2 Satz 1
-	Artikel 3 Absatz 2 Satz 2
Artikel 2 Absatz 3	-
Artikel 2 Absatz 4	-
Maßnahme 3 Absatz 1, Unterabsatz 1, einleitende Worte	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, einleitende Worte
-	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, erster Gedankenlstrich
-	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, dritter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 1, Unterabsatz 1, erster Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, vierter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 1, Unterabsatz 1, zweiter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, sechster Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 1, Unterabsatz 1, dritter Gedankenstrich	-
Artikel 3 Absatz 1, Unterabsatz 1, vierter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, siebter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 1, Unterabsatz 1, fünfter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, zehnter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 1, Unterabsatz 1, sechster Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, elfter Gedankenstrich

Artikel 3 Absatz 1, Unterabsatz 1, siebter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, vierzehnter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 1, Unterabsatz 1, achter Gedankenstrichstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, fünfzehnter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 2, Unterabsatz 1, einleitende Worte	-
Artikel 3 Absatz 2, Unterabsatz 1, erster Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, zweiter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 2, Unterabsatz 1, zweiter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, fünfter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 2, Unterabsatz 1, dritter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, achter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 2, Unterabsatz 1, vierter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, neunter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 2, Unterabsatz 1, fünfter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, zwölfter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 2, Unterabsatz 1, sechster Gedankenstrich, einleitende Worte	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, dreizehnter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 2, Unterabsatz 1, erster Untergedankenstrich,	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 1, dreizehnter Gedankenstrich
Artikel 3 Absatz 2, Unterabsatz 1, zweiter Gedankenstrich, zweiter Untergedankenstrich,	Artikel 4 Absatz 1, Unterabsatz 2
Artikel 3 Absatz 3, einleitende Worte	Artikel 4 Absatz 2, einleitende Worte
Artikel 3 Absatz 3, erster Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a)
-	Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b)
Artikel 3 Absatz 3, zweiter Gedankenstrich, Unterabsatz 1	Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben c) und d)
Artikel 3 Absatz 3, zweiter Gedankenstrich, Unterabsatz 2	-
Artikel 3 Absatz 3, dritter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e)
Artikel 3 Absatz 3, vierter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe f)
Artikel 3 Absatz 3, fünfter Gedankenstrich	Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g)
-	Artikel 4 Absatz 3

Artikel 3 Absatz 4	-
Artikel 3 Absatz 5	-
Artikel 3 Absatz 6	Artikel 4 Absatz 4
Artikel 4	Artikel 5
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 2, einleitende Worte	Artikel 6 Absatz 2, einleitende Worte
Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a)	Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a)
Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b)	Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b)
-	Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe c)
-	Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 6 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 4	Artikel 6 Absatz 4
Artikel 6 Absatz 1, einleitende Worte	Artikel 7 Absatz 1, einleitende Worte
-	Artikel 7 Absatz 1, Buchstabe a), erster Gedankenstrich
Artikel 6 Absatz 1, Buchstabe a), erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a), zweiter Gedankenstrich
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a), zweiter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1, Buchstabe a), dritter Gedankenstrich
Artikel 6 Absatz 1, Buchstabe b), erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1, Buchstabe b), erster Gedankenstrich
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b), zweiter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b), zweiter Gedankenstrich
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b), dritter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b), dritter Gedankenstrich
-	Artikel 7 Absatz 1, Buchstabe c), erster Gedankenstrich
Artikel 6 Absatz 1, Buchstabe c), erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c), zweiter Gedankenstrich

-	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d)
Artikel 6 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2, Unterabsatz 1, Satz 1
-	Artikel 7 Absatz 2, Unterabsatz 1, Satz 2
Artikel 6 Absatz 3	-
Artikel 7 Absatz 1, einleitende Worte	Artikel 8 Absatz 1, einleitende Worte
Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a)	Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a)
-	Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b)
-	Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c)
-	Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe d)
Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b)	Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe e)
Artikel 7 Absatz 2	-
Artikel 7 Absatz 3	-
-	Artikel 8 Absatz 2
-	Artikel 8 Absatz 3
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 8 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 5	Artikel 8 Absatz 5 Satz 1
-	Artikel 8 Absatz 5 Satz 2
Artikel 7a Absatz 1	-
Artikel 7a Absatz 2	Artikel 9
Artikel 7b	Artikel 10
-	Artikel 11
Artikel 8	Artikel 12
Artikel 9	Artikel 13
Artikel 10	Artikel 14
Artikel 11	Artikel 15
Artikel 12 Absatz 1	-

Artikel 12 Absatz 2	-
Artikel 12 Absatz 3	Artikel 16
-	Artikel 17
Artikel 13	Artikel 18 Absatz 1
-	Artikel 18 Absatz 2
-	Artikel 19
Artikel 14	Artikel 20
Anhang I	-
Anhang Ia	Anhang I
Anhang II	Anhang II
Anhang III	Anhang III
-	Anhang IV
-	Anhang V
-	Anhang VI

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS AUF DIE UNTERNEHMEN, INSBESONDERE AUF KLEINE UND MITTLERE UNTERNEHMEN (KMU)

TITEL DES VORSCHLAGS

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein und zur Aufhebung der Richtlinie 91/439/EWG

DOKUMENTENNUMMER

KOM (2003)…

DER VORSCHLAG

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

   Die Gemeinschaft ist auf Grund der Richtlinie 91/439/EWG des Rates zur Aufhebung der Ersten Richtlinie über den Führerschein (80/1263/EWG) bereits in der Frage des Führerscheins zuständig. Die Änderungen bleiben im Rahmen der der Gemeinschaft gemäß Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c EG-Vertrag übertragenen Zuständigkeiten. Danach erlassen das Europäische Parlament und der Rat nach dem Mitentscheidungsverfahren Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

   Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen weitgehend auf die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr als ein Aspekt der Verkehrssicherheit ab. Durch die harmonisierten Rechtsvorschriften für den Führerschein wird der Standard der führerscheinbezogenen Sicherheitsaspekte in Europa insgesamt verbessert. Darüber hinaus zielen viele Maßnahmen auf die Verbesserung der Freizügigkeit von Führerscheininhabern ab, zu denen ein großer Teil der europäischen Bürger zählt. Dies fügt sich in den Rahmen der „Agenda von Lissabon“. Darüber hinaus ist hervorzuheben, dass der Europäische Gerichtshof in seiner Rechtsprechung die Auswirkungen betont, die die Fahrerlaubniserteilung für die Freizügigkeit der Bürger, einen der im EG-Vertrag garantierten Grundfreiheiten, haben kann.

   Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wird die Verkehrssicherheit erhöht durch besseren Schutz des Führerscheins nach EG-Muster vor Betrug, die fakultative Einführung eines Mikrochips und die Abschaffung des Führerscheins nach EG-Muster auf Papier.

   Die Ziele der vorgeschlagenen Legislativmaßnahmen können von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden. Die einzelstaatlichen Führerscheinsysteme weichen stark voneinander ab und betonen insbesondere nicht die Aspekte Freizügigkeit und Niederlassungsfreiheit. Auch dies wurde vom Europäischen Gerichtshof klar betont.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Auswirkungen auf die Unternehmen

– Betroffene Branchen

Der Vorschlag betrifft alle künftigen Führerscheininhaber sowie Fahrlehrer, Fahrprüfer, aber auch die Führerschein- und Strafverfolgungsbehörden. Er wird indirekte Auswirkungen für die Führerscheinhersteller haben, da das Papiermodell des Führerscheins abgeschafft wird und nur die Plastikkarte bleibts Er wird sich jedoch nicht unmittelbar auf ihre Geschäfte auswirken. Er wird ferner indirekte Auswirkungen auf Fahrzeughersteller haben, da die sogenannten Unterklassen der Richtlinie 91/439/EWG harmonisiert werden. Diese Harmonisierung wird angesichts des größen Marktes und der einheitlichen Begriffsbestimmungen voraussichtlich positive Auswirkungen haben.

– Unternehmensgröße (Anteil kleiner und mittlerer Unternehmen)

Am stärksten betroffen sein wird der Fahrschulsektor. Es handelt sich überwiegend um kleine Unternehmen (überwiegend Ein-Personen-Unternehmen).

– Besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben

Nein, alle Mitgliedstaat sind gleich betroffen.

3. *Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund des Rechtsakts*

Fahrschulen werden immer die Möglichkeit haben, die Ausbildung für Führerscheinbewerber anzubieten. Das ist nicht neu. Festzustellen wäre lediglich, dass die einzelnen Führerscheinklassen weiter harmonisiert werden und es daher mehr Arbeit in diesem typischen Kleinunternehmensektor geben wird.

4. *Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen des Rechtsakts*

– für die Beschäftigung

Die verstärkte Harmonisierung wird positive Auswirkungen haben.

– für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

Die Tatsache, dass in einigen Mitgliedstaaten neue Führerscheinklassen eingeführt werden, wird voraussichtlich zu einem Anwachsen des Fahrschulsektors führen (s. oben), könnte aber zu einer indirekten Zunahme der Nutzung bestimmter Fahrzeugtypen wie Leichtkrafträder, Leicht-Lieferwagen und Kleinbusse führen, die bislang nicht harmonisiert waren.

– für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen?

Die Harmonisierung der Begriffsbestimmungen der Führerscheine wird sich positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auswirken. Es ist jedoch schwierig, in einem so lokal organisierten Sektor von Wettbewerb zu sprechen.

5. *Bestimmungen des vorgeschlagenen Rechtsakts, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)*

Der Vorschlag enthält keine derartigen besonderen Maßnahmen.

KONSULTATIONEN

6. *Organisationen, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt gehört wurden, und ihre wichtigste Auffassungen*

Der Vorschlag stützt sich auf die Ergebnisse von Studien, die seit 1994 durchgeführt wurden. Die Harmonisierung der Führerscheinklassen wurde mit den Führerscheinbehörden der Mitgliedstaaten (CIECA), Fahrschulverbänden (u.a. EFA, IVV), Vertretern der Fahrzeugindustrie (ACEM, AFQUAD) sowie Nutzer (FIM, FEMA, AIT-FIA) oder Sektoren (IRU) vertretenden Organisationen erörtert.

Die Studien und die anschließenden Gespräche wurden dem Ausschuss für den Führerschein und den Regierungssachverständigen für den Führerschein zur Kenntnis gebracht und ausführlich erörtert.