Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/2205

5.11.2025

RICHTLINIE (EU) 2025/2205 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 22. Oktober 2025

über den Führerschein, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Im Jahr 2017 war sich der Rat „Verkehr“ auf einer informellen Tagung in Malta darin einig, dass die nach wie vor hohe Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge und der Schwerverletzten im Straßenverkehr ein großes gesellschaftliches Problem darstellt, und gab das Ziel vor, die Zahl der schweren Verletzungen in der Union bis 2030 zu halbieren. In der am 29. März 2017 von den Verkehrsministern der Mitgliedstaaten der Union abgegebenen Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit wurde die Kommission aufgefordert, einen verbesserten Politik- und Rechtsrahmen der Union im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für das Jahrzehnt nach 2020 auszuarbeiten, einschließlich des ehrgeizigen Ziels, die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 auf nahe Null zu bringen und den Schutz der Straßenverkehrsteilnehmer, insbesondere der ungeschützten Verkehrsteilnehmer, die am häufigsten zu Opfern von Straßenverkehrsunfällen werden, zu verbessern. Die bisherigen Anstrengungen der Behörden haben zu einem Rückgang der Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge von 51 400 im Jahr 2001 auf 19 800 im Jahr 2021 geführt. Diese Zahlen lagen jedoch unter dem Ziel der Union, die Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge zwischen 2001 und 2020 um 75 % zu senken, und die Fortschritte, die bei der Halbierung der Zahl solcher Verkehrstoten im ersten Jahrzehnt erzielt wurde, stagnierten später. Die Union ist entschlossen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 so nah wie möglich auf Null zu senken. In der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (im Folgenden „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“) wird die mit diesem Ziel einhergehende Strategie für die „Vision Null Straßenverkehrstote“ dargelegt.

(2) Die Vorschriften zum Führerschein sind wesentliche Bestandteile der gemeinsamen Verkehrspolitik, tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei und erleichtern die Freizügigkeit der Personen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, niederlassen. Angesichts der Bedeutung der individuellen Verkehrsmittel fördert und erleichtert der Besitz eines vom Aufnahmemitgliedstaat ordnungsgemäß anerkannten Führerscheins die Freizügigkeit und die Niederlassungsfreiheit der Personen. Desgleichen wirkt sich jede rechtswidrige Erlangung eines solchen Dokuments bzw. der Fahrerlaubnis oder der Verlust eines rechtmäßig erworbenen Führerscheins durch rechtswidrige Verhaltensweisen nicht nur auf den Mitgliedstaat aus, in dem die Verstöße begangen wurden, sondern auch auf die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union.

([1]) ABl. C 293 vom 18.8.2023, S. 133.
([2]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 28. Februar 2024 (ABl. C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) und Beschluss des Rates in erster Lesung vom 29. September 2025 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 21. Oktober 2025 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(3) Der durch die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) geschaffene Rechtsrahmen sollte so aktualisiert werden, dass er der heutigen Zeit gerecht wird und nachhaltig, inklusiv, intelligent und resilient ist. Er sollte auch berücksichtigen, dass die Emissionen und der Energieverbrauch im Verkehrssektor verringert werden müssen, auch durch eine verstärkte Nutzung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, sowie durch die Digitalisierung und demografische und technologische Entwicklungen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Union zu stärken. Insbesondere sollte bei bestimmten Fahrzeugen mit alternativem Antrieb beim Anwendungsbereich der Führerscheinklassen berücksichtigt werden, dass sie im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen eine größere Masse aufweisen. Die Verwaltungsverfahren müssen vereinfacht und digitalisiert werden, um Hindernisse wie den Verwaltungsaufwand zu beseitigen, die nach wie vor die Freizügigkeit von Fahrzeugführern behindern, die ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, begründen. Ein harmonisierter Rahmen für einen unionsweiten Führerscheinstandard sollte sowohl physische Führerscheine als auch digitale Führerscheine („digitale" Führerscheine) in allen Klassen umfassen und deren gegenseitige Anerkennung vorsehen, sofern sie gemäß dieser Richtlinie ordnungsgemäß ausgestellt wurden.

(4) Die Europäische Gemeinschaft führte am 4. Dezember 1980 den ersten physischen Führerschein nach dem „Gemeinschaftsmodell" ein. Seitdem sind die Vorschriften im Zusammenhang mit dem Gemeinschaftsmodell, das mehr als 250 Millionen Fahrzeugführer erfasst, zur Referenz für die fortschrittlichsten Führerscheinsysteme der Welt geworden. Diese Richtlinie sollte daher auf den gesammelten Erfahrungen und der bisherigen Praxis aufbauen und harmonisierte Vorschriften zu den unionsweiten Standards für den physischen Führerschein festlegen. In der Union ausgestellte physische Führerscheine sollten mithilfe von Maßnahmen zur Fälschungsbekämpfung insbesondere ein hohes Maß an Schutz vor Betrug und Fälschung bieten und die Möglichkeit vorsehen, auch Mikrochips oder QR-Codes darauf aufzunehmen.

(5) Jegliche Verarbeitung personenbezogener Daten zur Durchführung dieser Richtlinie sollte im Einklang mit dem Datenschutzrahmen der Union, insbesondere der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]), der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) und der Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]), erfolgen.

(6) Mit dieser Richtlinie wird zum Zwecke des Nachweises und der Überprüfung der Fahrerlaubnis und der Identität einer Person eine Rechtsgrundlage für die Speicherung eines obligatorischen Satzes personenbezogener Daten in den physischen Führerscheinen und ihren Mikrochips oder QR-Codes und den digitalen Führerscheinen geschaffen, um ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu gewährleisten. Diese Daten sollten auf das Maß beschränkt sein, das erforderlich ist, um die Fahrerlaubnis einer Person nachzuweisen, diese Person zu identifizieren und ihre Fahrerlaubnisse und Identität zu überprüfen. Die Speicherung und sonstige Verarbeitung dieser Daten muss insbesondere mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e und — in Bezug auf biometrische Daten — mit Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) 2016/679 in Einklang stehen. Diese Richtlinie sieht auch zusätzliche Garantien vor, um den Schutz personenbezogener Daten, die während des Überprüfungsverfahrens einem Überprüfer offengelegt und von diesem aufbewahrt werden, zu gewährleisten. Insbesondere sollte der Überprüfer diese Daten nur aufbewahren können, wenn dies nach Unionsrecht oder nationalem Recht zulässig ist; so könnte beispielsweise ein Polizeibeamter befugt sein, Führerscheindaten in einen Polizeibericht aufzunehmen, oder einem Mietwagenunternehmen könnte es erlaubt sein, Führerscheindaten in einen Mietwagenvertrag einzutragen.

(7) Um Rechtssicherheit und den nahtlosen Übergang zwischen dieser Richtlinie und der Richtlinie 2006/126/EG zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten zusätzliche personenbezogene Daten auf einem Mikrochip speichern können, sofern dies im nationalen Recht vorgesehen ist und mit der Verordnung (EU) 2016/679 im Einklang steht. Diese Richtlinie selbst bietet jedoch keine Rechtsgrundlage für die Aufnahme solcher zusätzlichen Daten.

([3]) Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Dagegen sollte es der mit dieser Richtlinie festgelegte QR-Code ermöglichen, die Echtheit der auf dem physischen Führerschein aufgedruckten Angaben zu überprüfen. Es sollte jedoch nicht möglich sein, damit Informationen zu speichern, die über die Angaben auf dem physischen Führerschein hinausgehen.

(9) Diese Richtlinie bietet keine Rechtsgrundlage für die Einrichtung oder Aufrechterhaltung von Datenbanken auf nationaler Ebene zur Speicherung biometrischer Daten in den Mitgliedstaaten, zumal es sich dabei um eine Frage des nationalen Rechts handelt, welches dem Unionsrecht im Bereich Datenschutz entsprechen muss. Darüber hinaus bietet diese Richtlinie keine Rechtsgrundlage für die Einrichtung oder Aufrechterhaltung einer zentralen Datenbank biometrischer Daten auf Unionsebene.

(10) Der digitale Wandel ist eine der Prioritäten der Union. Im Straßenverkehr trägt er dazu bei, die verbleibenden administrativen Hindernisse für die Freizügigkeit zu beseitigen, z. B. hinsichtlich der Zeit, die für die Ausstellung des physischen Führerscheins erforderlich ist. Daher sollte ein gesonderter unionsweiter Standard für in der Union ausgestellte digitale Führerscheine festgelegt werden. Um die Digitalisierung zu erleichtern, sollten digitale Führerscheine das Standardformat sein, die den Bewerbern mit Wirkung ab dem Tag 54 Monate nach dem Tag des Erlasses des ersten der für die Einführung digitaler Führerscheine erforderlichen Durchführungsrechtsakte ausgestellt werden, unbeschadet des Rechts der Bewerber, den Führerschein entweder in physischem Format oder in beiden Formaten über denselben Antrag gleichzeitig zu erhalten. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, digitale Führerscheine vor dem Tag auszustellen, an dem das digitale Format zum Standardformat wird.

(11) Im Einklang mit dem Ziel des digitalen Wandels, keine Bürgerin und keinen Bürger zurückzulassen, wie in der Europäischen Erklärung von 2022 zu den digitalen Rechten und Grundsätzen für die digitale Dekade dargelegt, ist es unerlässlich, dass die Bürgerinnen und Bürger weiterhin das Recht haben, einen Führerschein zusätzlich zum digitalen Format auch im physischen Format zu beantragen. Daher sollten die Mitgliedstaaten einem Bewerber den Führerschein auf dessen Antrag unverzüglich und in der Regel innerhalb von drei Wochen im physischen Format ausstellen, wenn der Bewerber bereits Inhaber eines digitalen Führerscheins des betreffenden Mitgliedstaats ist, in dem seine Fahrerlaubnis bescheinigt wird. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, in dringenden Fällen, in denen der verspätete Erhalt des physischen Führerscheins zu einem unverhältnismäßigen Schaden beim Bewerber führen würde, für diesen die Möglichkeit vorzusehen, ein Dringlichkeitsverfahren in Anspruch zu nehmen, bei dem der physische Führerschein gegen eine verhältnismäßig höhere einschlägige Verwaltungsgebühr innerhalb weniger Tage ausgestellt wird.

(12) Der digitale Führerschein sollte nicht nur die Informationen enthalten, die auf dem physischen Führerschein angegeben sind, sondern auch Informationen, die die Überprüfung der Echtheit dieser Daten ermöglichen. Es sollte jedoch gewährleistet sein, dass selbst im Falle einer Überprüfung die verfügbar gemachten personenbezogenen Daten auf die Angaben des physischen Führerscheins beschränkt sind, und die Informationen zur Überprüfung der Echtheit dieser Daten nicht über das hierfür strikt erforderliche Maß hinausgehen. Darüber hinaus sollten die für die Überprüfung erforderlichen Daten nach der Überprüfung nicht gespeichert werden, es sei denn, dies ist nach Unionsrecht oder nationalem Recht zulässig. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass physische und digitale Führerscheine, die derselben Person ausgestellt werden, bezüglich der Rechte und Bedingungen, nach bzw. unter denen die betreffende Person zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist, und bezüglich der Gültigkeitsdauer der Führerscheine, wie in dieser Richtlinie festgelegt, gleichwertig sind.

(13) Die Mitgliedstaaten sind dafür zuständig, ihre eigenen nationalen Vorschriften festzulegen, nach denen eine Gebühr für die Ausstellung eines Führerscheins zu entrichten ist. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch gebührend darauf achten, dass die freie Wahl der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf die Formate des Führerscheins nicht dadurch beeinflusst wird, dass unverhältnismäßige Verwaltungsgebühren eingeführt werden, die ein Format gegenüber dem anderen in unangemessener Weise bevorzugen.

(14) Die Mitgliedstaaten sollten im Hinblick auf die weltweite Nutzung und gegenseitige Anerkennung digitaler Führerscheine zusammenarbeiten. Dies könnte Änderungen des Internationalen Übereinkommens über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926, des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 und des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 umfassen. Die Kommission ist am besten in der Lage, die Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht zu unterstützen, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilitätsbedingungen, die eine breite Anerkennung der digitalen Unionsführerscheine ermöglichen. In einem ersten Schritt in diesem Prozess sollte die Kommission beim Erlass der Durchführungsrechtsakte über digitale Führerscheine die einschlägigen Entwicklungen in Drittländern berücksichtigen.

(15) In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wird eine Vision für die Union zur deutlichen Verbesserung der Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr dargelegt. Zu den Emissionen des Straßenverkehrssektors zählen Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Lärm und Mikroplastik durch Reifen- und Straßenabrieb. Der Fahrstil beeinflusst die Menge solcher Emissionen, die möglicherweise negative Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit haben. Daher sollte durch die Fahrprüfungen sichergestellt werden, dass die Fahrzeugführerschulung die Fahrzeugführer in die Lage versetzt, ihren Anteil im Hinblick auf Emissionen unter anderem durch eine umweltbewusste Fahrweise zu verringern, und sie auf das Führen emissionsfreier oder emissionsarmer Fahrzeuge vorbereitet.

(16) Damit die Bürgerinnen und Bürger und Gebietsansässigen die Vorteile des Binnenmarkts unmittelbar nutzen können, ohne dass ihnen unnötiger zusätzlicher Verwaltungsaufwand entsteht, sieht die Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]) den Zugang zu Online-Verfahren vor, die für das Funktionieren des Binnenmarkts relevant sind, auch für grenzüberschreitende Nutzer. Die Informationen über den Erwerb und die Erneuerung eines Führerscheins sind bereits in Anhang I der genannten Verordnung enthalten. Anhang II der genannten Verordnung sollte geändert werden, um zu gewährleisten, dass Nutzer, die ein Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit Führerscheinen in Gang gesetzt haben, von vollständig online durchgeführten Verfahren profitieren können.

(17) Die Führerscheine sollten nach der Art der Fahrzeuge, für die die Fahrerlaubnis vermerkt ist, in Klassen eingeteilt werden. Diese Klasseneinteilung sollte in klarer und kohärenter Weise erfolgen, wobei die technischen Merkmale der betreffenden Fahrzeuge und die für ihr Führen erforderlichen Fähigkeiten uneingeschränkt zu beachten sind.

(18) Im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006, dem die Union am 21. Januar 2011 beigetreten ist, sollten spezifische Bestimmungen erlassen werden, um Menschen mit Behinderungen das Führen von Fahrzeugen zu erleichtern. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten ermutigt, den besonderen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen Rechnung zu tragen und ihnen den Erwerb und den Besitz eines Führerscheins zu erleichtern, ohne die in dieser Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen an die Fahrtauglichkeit und die Fahrfähigkeiten zu senken. Daher sollte es den Mitgliedstaaten — mit vorheriger Zustimmung der Kommission — gestattet sein, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Anwendung der Vorschriften zu den Führerscheinklassen nach dieser Richtlinie auszunehmen.

(19) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, Fahrzeugarten, die von Einrichtungen der Streitkräfte und des Katastrophenschutzes eingesetzt werden oder deren Kontrolle unterstellt sind, angesichts der besonderen Art der von solchen Einrichtungen durchgeführten Einsätze und der verwendeten Fahrzeuge weiterhin von der Anwendung dieser Richtlinie auszunehmen.

(20) Das Mindestalter der Bewerber für die verschiedenen Führerscheinklassen sollte auf Unionsebene festgelegt werden. Allerdings sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, eine höhere Altersgrenze für das Führen bestimmter Fahrzeugklassen vorzusehen, um die Straßenverkehrssicherheit weiter zu verbessern. Für bestimmte Klassen und in Ausnahmefällen sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, niedrigere Altersgrenzen vorzusehen, um nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, insbesondere im Hinblick auf das Führen von Feuerwehr-, Katastrophenschutz- und Rettungsfahrzeugen sowie von Fahrzeugen, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genutzt werden.

(21) Einsatzfahrzeuge, d. h. Fahrzeuge, die zum Zwecke der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eingesetzt werden, unter anderem durch die Bereitstellung sofortiger Unterstützung in von der Natur oder vom Menschen verursachten Notfällen, wie z. B. Polizeifahrzeuge, Krankenwagen sowie Katastrophenschutz-, Rettungs- oder Feuerwehrfahrzeuge, können besondere Merkmale aufweisen, wie z. B. schwereres Gewicht aufgrund spezieller Ausrüstung, und erfordern möglicherweise bestimmte Ausnahmen von den allgemeinen Vorschriften für den Führerschein der Klasse B, um wirksam auf Krisensituationen und Rettungsbedarf reagieren zu können. Um potenzielle Hindernisse für den grenzüberschreitenden Verkehr solcher Fahrzeuge in Fällen zu vermeiden, in denen sie für grenzüberschreitende Einsätze in verschiedenen Regionen der Union verwendet werden, sollten die Mitgliedstaaten darüber hinaus die Möglichkeit haben, das Führen dieser Einsatzfahrzeuge vorübergehend oder auf unbestimmte Zeit mit einem Führerschein der Klasse B in ihrem Hoheitsgebiet zu gestatten. In diesem Zusammenhang wird den Mitgliedstaaten nahegelegt, nationale Maßnahmen gegenseitig anzuerkennen, damit grenzüberschreitende Notfalleinsätze nicht behindert oder sanktioniert werden.

(22) Um dem Mobilitätsbedarf junger Einwohner der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, wie z. B. der Notwendigkeit, lange Strecken in dünn besiedelten Gebieten ohne geeignete alternative Möglichkeiten der persönlichen Mobilität zurückzulegen, sollten die Mitgliedstaaten nach vorheriger Zustimmung der Kommission das Mindestalter für die Ausstellung von auf ihr Hoheitsgebiet beschränkten Führerscheinen für das Führen bestimmter Arten von Fahrzeugen der Klasse B1 auf 15 Jahre herabsetzen können. Es ist wichtig, dass sich eine solche Senkung des Mindestalters nicht negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auswirkt. Daher sollte die Kommission, bevor sie ihre Zustimmung dazu erteilt, die Auswirkungen einer solchen Senkung des Mindestalters auf die Straßenverkehrssicherheit unter Berücksichtigung aller einschlägigen Informationen, die von Sachverständigen der Mitgliedstaaten bereitgestellt werden, sorgfältig bewerten.

(23) Ein angemessenes Mindestalter für den Erwerb von Führerscheinen der einzelnen Klassen, das sowohl die Unabhängigkeit junger Fahrzeugführer bei der Mobilität als auch ihren frühzeitigen Zugang zum Beruf des Berufskraftfahrers ermöglicht, sowie strengere Auflagen für Fahranfänger unter anderem in Bezug auf Alkoholkonsum im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs können die Straßenverkehrssicherheit verbessern. Das Mindestalter sollte nicht zulasten der Straßenverkehrssicherheit gesenkt werden.

([7]) Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Oktober 2018 über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors zu Informationen, Verfahren, Hilfs- und Problemlösungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Es sollte ein Stufensystem eingeführt werden, bei dem der Erwerb eines Führerscheins einer bestimmten Klasse als Voraussetzung dafür gilt, dass der Bewerber zum Erwerb bestimmter anderer Führerscheinklassen zugelassen wird, und Äquivalenzen zwischen den verschiedenen Führerscheinklassen festgelegt werden, wobei unter anderem gegebenenfalls eine Mindestdauer in Bezug auf die Fahrpraxis vor dieser Zulassung vorgesehen werden sollte. Ein solches System sollte für alle Mitgliedstaaten verbindlich sein, unbeschadet der Möglichkeit für Mitgliedstaaten, bestimmte Äquivalenzen in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten untereinander anzuwenden. Den Mitgliedstaaten sollte es zudem gestattet sein, bestimmte Äquivalenzen festzulegen, die nur innerhalb ihres eigenen Hoheitsgebiets gelten.

(25) Die stärkere Präsenz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb ist für den grünen Wandel von maßgeblicher Bedeutung. In dieser Richtlinie sollte die Möglichkeit berücksichtigt werden, dass neue Modelle solcher Fahrzeuge mit höherer Masse unter die Führerscheinklassen B und BE fallen könnten. Daher sollten es Inhabern eines Führerscheins der Klasse B oder BE gestattet sein, vorbehaltlich der Fahrerfahrung in ihrer erworbenen Klasse Kraftwagen zur Beförderung von sowohl Personen als auch Gütern zu führen, die ganz oder teilweise mit alternativen Kraftstoffen angetrieben werden und eine zulässige Gesamtmasse von 3 500 kg überschreiten.

(26) Das Recht auf einen Führerschein gewährleistet die Freizügigkeit und erleichtert die Teilnahme am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben, was in ländlichen und weniger besiedelten Gebieten mit nur grobmaschigem öffentlichem Verkehrsnetz besonders wichtig ist. Für ältere Menschen, für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Menschen mit Behinderungen ist der Individualverkehr ein wichtiges Element, das sie in ihrer Mobilität unterstützt. Die Bewertung der Tauglichkeit eines Fahrers zum sicheren Führen von Fahrzeugen sollte anhand von bestimmten Kriterien durchgeführt werden, wobei insbesondere der Gesundheitszustand des Fahrzeugführers gemäß den objektiven Ergebnissen von Untersuchungen und gegebenenfalls Tests berücksichtigt werden sollte. Entscheidungen über die Aufhebung, die Entziehung, die Aussetzung oder die Einschränkung des Führerscheins sollten individuell getroffen werden und sollten nicht zu einer Diskriminierung insbesondere aufgrund des Alters führen.

(27) Zum Zwecke der Straßenverkehrssicherheit müssen die harmonisierten Mindestanforderungen, die der Bewerber erfüllen muss, bevor ein Führerschein ausgestellt werden kann, aktualisiert werden. Dies sollte die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen sowie die Fahrprüfung und die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen solcher Fahrzeuge umfassen.

(28) Angesichts der zunehmenden Verfügbarkeit und des zunehmenden Einsatzes von fortschrittlichen Fahrassistenzsystemen und anderer Systeme des automatisierten Fahrens ist es notwendig, Anforderungen in Bezug auf diese Systeme in die theoretische Prüfung aufzunehmen, um sicherzustellen, dass die Fahrzeugführer über allgemeine Kenntnisse über die Vorteile, Beschränkungen und Risiken im Zusammenhang mit solchen Systemen verfügen. Diese Anforderung in Bezug auf Kenntnisse sollte insbesondere den Anwendungsbereich von automatisierten Fahrsystemen, das Vorliegen von den Systemen generierter Aufforderungen zum Eingriff sowie die fortbestehenden Aufgaben des Fahrers, während die Systeme aktiviert sind, umfassen.

(29) Der Nachweis über die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit sollte bei Ausstellung des Führerscheins und danach in regelmäßigen Abständen erbracht werden. Diese regelmäßige Überwachung der Einhaltung der Mindestanforderungen gemäß den nationalen Vorschriften trägt zur Verwirklichung der Freizügigkeit bei, vermeidet Wettbewerbsverzerrungen und berücksichtigt die Verantwortung der Fahrzeugführer. Die nationalen Vorschriften über die Einhaltung der Mindestanforderungen sollten eine ärztliche Untersuchung bei der Ausstellung und der Erneuerung eines Führerscheins umfassen. Diese Untersuchung könnte von Allgemeinmedizinern oder anderen zuständigen ärztlichen Stellen oder Fachkräften des Gesundheitswesens durchgeführt werden, wie es im Recht jedes Mitgliedstaats festgelegt wurde.

(30) Angemessenes Sehvermögen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Gewährleistung der körperlichen Tauglichkeit für das Führen von Fahrzeugen. Alle Bewerber um einen Führerschein sollten sich daher einem angemessenen Test unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine ausreichende Sehschärfe haben, einschließlich — wo Anlass besteht — weiterer Prüfungen ihres Gesichtsfelds durch eine nach nationalem Recht zugelassene fachlich qualifizierte Person im Bereich der Augenheilkunde. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, diese Anforderung zu verschärfen, indem sie bei der Erneuerung von Führerscheinen dasselbe Verfahren vorschreiben. Die Dezimalnotation der Sehschärfe bietet einen international anerkannten Standard für die Vergleichbarkeit bei der Feststellung des Sehvermögens.

(31) Für die Ausstellung oder Erneuerung bestimmter Führerscheinklassen sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, anstelle einer ärztlichen Untersuchung vom Führerscheinbewerber oder -inhaber eine schriftliche oder elektronische Selbsteinschätzung zu verlangen, deren Gestaltung risikoorientiert sein könnte. Es wäre jedoch wünschenswert, dass die Mitgliedstaaten zumindest beim ersten Verfahren zur Ausstellung eines Führerscheins ärztliche Untersuchungen einbeziehen, damit die Einhaltung der in dieser Richtlinie und im nationalen Recht festgelegten Auflagen bewertet wird.

(32) Nach der Ausstellung eines Führerscheins sollten die Mitgliedstaaten, anstatt bei der Erneuerung eine ärztliche Untersuchung oder Selbsteinschätzung zu verlangen, ein System einrichten können, mit dem sichergestellt wird, dass auf Änderungen der körperlichen oder geistigen Tauglichkeit des Führerscheininhabers reagiert wird. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Organisation der nationalen Gesundheitssysteme und -praktiken im Hinblick auf ihre wirksame Abstimmung mit den für die Ausstellung und Erneuerung zuständigen Zulassungsbehörden könnte ein solches System verschiedene Formen annehmen, wobei der wichtigste Grundsatz darin besteht, dass die ärztlichen Stellen oder die Zulassungsbehörden den Gesundheitszustand von Führerscheininhabern mit ihrer Fahrtüchtigkeit und ihrer Fahrererlaubnis verknüpfen sollten. Diese Reaktion von ärztlichen Stellen oder Zulassungsbehörden könnte auch auf der Beurteilung der Angaben eines Führerscheininhabers auf der Grundlage einer allgemeinen Verpflichtung aller Führerscheininhaber beruhen, ihren für das Führen von Fahrzeugen relevanten Gesundheitszustand anzugeben, was zu einer Überweisung an einen Facharzt, zu einem von einem Arzt ausgesprochenen Fahrverbot oder letztlich zu einer Entziehung, einer Aussetzung oder einer Einschränkung des Führerscheins führen könnte.

(33) Den Mitgliedstaaten sollte es auch freistehen, solche Maßnahmen zu kombinieren, um ihre Wirksamkeit zu erhöhen und Normen für die Tauglichkeit für das Führen von Fahrzeugen anzuwenden, die strenger sind als die in dieser Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen.

(34) Die jüngsten Fortschritte in der Medizintechnik haben die Straßenverkehrssicherheit verbessert, indem sie den Risiken im Zusammenhang mit dem Führen von Fahrzeugen mit bestimmten Erkrankungen entgegenwirken. Innovationen wie Systeme zur kontinuierlichen Glukosemessung für Menschen mit Diabetes ermöglichen ein wirksames Management der Erkrankung in Echtzeit, wodurch Risiken beim Führen von Fahrzeugen verringert werden. Diese Technologien entwickeln sich rasch weiter und gewährleisten eine bessere Kontrolle von Erkrankungen und eine weitere Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.

(35) Vor dem Hintergrund der Studien zu verschiedenen Pathologien, die das Risiko einer übermäßigen Schläfrigkeit und Müdigkeit bergen, sollte die Kommission eine Überprüfung der Bestimmungen dieser Richtlinie in Bezug auf das obstruktive Schlafapnoe-Syndrom einleiten, sobald eine angemessene Anzahl von Studien abgeschlossen ist und der wissenschaftlichen Gemeinschaft zur Verfügung steht. Angesichts des wissenschaftlichen Fortschritts bei der Behandlung von beeinträchtigtem Sehvermögen sollte die Kommission auch eine Überprüfung der Bestimmungen dieser Richtlinie einleiten, die sich auf diese gesundheitliche Beeinträchtigung beziehen.

(36) Zur Gewährleistung einheitlicher Rechte in der gesamten Union und unbeschadet von Erwägungen der Straßenverkehrssicherheit sollten Führerscheine der Klassen AM, A1, A2, A, B1, B und BE eine Gültigkeitsdauer von 15 Jahren haben, und Führerscheine der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, eine Gültigkeitsdauer von zehn Jahren anstelle von 15 Jahren vorzuschreiben, falls der Führerschein auch als Ausweisdokument verwendet wird. In Anlehnung an den bereits geltenden Rahmen, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht, die Erneuerungshäufigkeit mit zunehmendem Alter zu erhöhen, könnte die allgemeine Gültigkeitsdauer auf der Grundlage objektiver Faktoren, die in einem allgemeinen Zusammenhang mit dem durchschnittlichen körperlichen und geistigen Zustand der Fahrzeugführer, wie etwa dem Alter, stehen, verkürzt werden, und den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, in Ausnahmefällen, wie in dieser Richtlinie festgelegt, eine kürzere Gültigkeitsdauer als die in dieser Richtlinie vorgesehene Gültigkeitsdauer festzulegen.

(37) Auffrischungskurse für erfahrene Fahrzeugführer können zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beitragen, indem das Bewusstsein geschärft wird und die Fahrer angehalten sind, zusätzliche Erfahrung mit neuen Technologien zu sammeln, wie beispielsweise fortgeschrittenen Fahrassistenzsystemen und anderen Systemen des automatisierten Fahrens. In diesem Zusammenhang und auch im Zusammenhang mit der Fahrzeugführerschulung vor der Ausstellung eines Führerscheins könnte der Einsatz von Simulatoren nützlich sein, um wichtige Fahrfähigkeiten zu verbessern, wie z. B. die Reaktion auf ungünstige Bedingungen und Notfallszenarien.

(38) Vor dem Hintergrund der schrittweisen Digitalisierung und Automatisierung, immer strengerer Emissionsreduktionsvorgaben im Straßenverkehr und des steten technischen Fortschritts bei Kraftfahrzeugen ist es notwendig, alle Fahrzeugführer über neue Technologien, die Straßenverkehrssicherheit und die Nachhaltigkeit auf dem neuesten Stand zu halten. Die Förderung des lebenslangen Lernens von Fahrzeugführern durch die Mitgliedstaaten, z. B. durch das Angebot einer Teilnahme an Kursen für sicheres Fahren mit Rückmeldung, kann zu einer inklusiveren Mobilität beitragen. Dieses lebenslange Lernen kann eine entscheidende Rolle darin spielen, die Fähigkeiten erfahrener Fahrzeugführer in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit, neue Technologien und Veränderungen der Fahrzeugmasse, die die Kraftstoffeffizienz verbessern und die Emissionen verringern, sowie das Geschwindigkeitsmanagement auf dem neuesten Stand zu halten.

(39) Um es den Mitgliedstaaten und — in hinreichend begründeten Fällen der Union als Ganzes — zu ermöglichen, auf Krisen zu reagieren, die es den nationalen Behörden unmöglich machen, Führerscheine zu erneuern, sollte die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, deren Gültigkeit andernfalls ablaufen würde, verlängert werden können. Eine solche Verlängerung sollte nur für eine unbedingt erforderliche Gültigkeitsdauer möglich sein.

(40) Der Grundsatz „ein Inhaber — ein Führerschein“ sollte verhindern, dass eine Person mehr als einen Führerschein besitzt. Der Grundsatz sollte zudem erweitert werden, um den technischen Spezifikationen digitaler Führerscheine Rechnung zu tragen, da ein Inhaber die Ausstellung eines physischen Führerscheins anstelle eines digitalen Führerscheins oder zusammen mit diesem beantragen und sich einen digitalen Führerschein auf mehreren elektronischen Geräten anzeigen lassen könnte.

(41) Die Mitgliedstaaten sollten aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit die Möglichkeit haben, ihre nationalen Bestimmungen über die Aufhebung, die Entziehung, die Aussetzung und die Erneuerung von Führerscheinen auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat.

(42) Fahrzeugführer, die nach dem Umtausch eines von einem Drittland ausgestellten Führerscheins im Besitz eines Führerscheins sind, der von dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren Wohnsitz haben, ausgestellt wurde, sollten in der gesamten Union zum Führen eines Fahrzeugs berechtigt sein, so als hätten sie ihren Führerschein ursprünglich in der Union erworben. Dies trägt zur Freizügigkeit innerhalb der Union bei.

(43) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um Drittländer zu benennen, die ein mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr gewährleisten, und damit den Inhabern von Führerscheinen, die von diesen Drittländern ausgestellt wurden, die Möglichkeit zu geben, ihre Führerscheine vorbehaltlich einschlägiger Bedingungen, die für alle betroffenen Führerscheinklassen detailliert und bestimmt genug festgelegt sein sollten, unter ähnlichen Bedingungen umzutauschen, die gelten würden, wenn sie von einem Mitgliedstaat ausgestellt worden wären. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) ausgeübt werden.

(44) In Bezug auf Führerscheine, die von Drittländern ausgestellt wurden, die nicht in einem Durchführungsrechtsakt als Drittländer mit einem mit dem der Union vergleichbaren Sicherheitsniveau im Straßenverkehr benannt sind, oder von Drittländern ausgestellt wurden, für die ein solcher Durchführungsrechtsakt einen Umtausch eines solchen Führerscheins weder ausdrücklich gestattet noch verbietet, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, die Führerscheine im Einklang mit ihren nationalen Vorschriften umzutauschen, sofern der entsprechende Unionscode bzw. die entsprechenden Unionscodes auf dem so ausgestellten Führerschein verwendet wird bzw. werden. Wenn der Inhaber eines solchen Führerscheins seinen Wohnsitz in einen neuen Mitgliedstaat verlegt, sollte Letzterer nicht verpflichtet sein, den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung auf diesen Führerschein anzuwenden.

(45) Der neue Rahmen für den Umtausch von Führerscheinen, die von Drittländern ausgestellt wurden, sollte auch als Instrument zur Behebung des Mangels an Berufskraftfahrern betrachtet werden, da die Vorschriften die Freizügigkeit der Inhaber von Führerscheinen verschiedener Klassen erleichtern sollen. Da das Führen von Fahrzeugen durch Staatsangehörige eines Drittlandes, die bei einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt sind oder für ein solches Unternehmen arbeiten und im Straßenverkehr in der Union tätig sind, möglicherweise weiteren Anforderungen an die Qualifikation unterliegt, die durch einen Befähigungsnachweis bescheinigt wird, sollte die Kommission prüfen, wie die erwarteten positiven Auswirkungen des neuen Rahmens in Bezug auf andere Fahrerdokumente weiter unterstützt werden könnten, unbeschadet des übergeordneten Ziels der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der Union.

(46) Der „Führerscheintourismus“, d. h. die Praxis, den Wohnsitz zu wechseln, um einen neuen Führerschein zu erwerben, um unter anderem eine Aufhebung, eine Entziehung, eine Aussetzung, oder eine Einschränkung der Erlaubnis eines Fahrzeugführers zum Führen von Kraftfahrzeugen, seines Führerscheins oder der Anerkennung der Gültigkeit seines Führerscheins in einem anderen Mitgliedstaat zu umgehen, ist ein weitverbreitetes Phänomen, das sich negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auswirkt. Fahrzeugführer sollten die Anforderungen, die ihnen zur Wiedererlangung ihres Führerscheins, der Anerkennung seiner Gültigkeit oder der Fahrerlaubnis auferlegt werden, nicht umgehen können, indem sie lediglich den Wohnsitz wechseln. Gleichzeitig sollte präzisiert werden, dass das Verhalten von Bürgerinnen und Bürgern oder deren Mangel an körperlicher oder geistiger Tauglichkeit für das Fahren eines Fahrzeugs nur dann zu einem Fahrverbot für unbestimmte Zeit führen sollte, wenn dies hinreichend begründet ist. Es sollten Bedingungen festgelegt werden, unter denen andere Mitgliedstaaten als diejenigen, die eine Aufhebung, eine Entziehung, eine Aussetzung oder eine Einschränkung verhängt haben, dennoch einen Führerschein für diese Person ausstellen können, wenn dies auf der Grundlage einer fundierten Entscheidung als angemessen erachtet wird und die Gültigkeit des auf diese Weise ausgestellten Führerscheins auf das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beschränkt ist, die kein unbefristetes Verbot verhängt haben.

([8]) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sollte für bestimmte Führerscheinklassen eine unionsweite Regelung für das begleitete Fahren eingeführt werden. Nach den Vorschriften einer solchen Regelung sollten die Bewerber die Möglichkeit haben, Führerscheine in den betreffenden Klassen zu erwerben, bevor das erforderliche Mindestalter erreicht ist. Diese Führerscheine sollten jedoch nur in Begleitung eines erfahrenen Fahrzeugführers, beispielsweise eines Angehörigen, verwendet werden dürfen. In solchen Fällen sollte es den Mitgliedstaaten aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit gestattet sein, in ihrem Hoheitsgebiet strengere Bedingungen und Vorschriften für die von ihnen ausgestellten Führerscheine festzulegen.

(48) Die Regelung für das begleitete Fahren könnte unbeschadet ihres Gesamtziels, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, dazu beitragen, den Beruf des Lastkraftwagenfahrers für die jüngere Generation zugänglicher und attraktiver zu machen, um ihre beruflichen Möglichkeiten zu erweitern und einen Beitrag zur Bekämpfung des Mangels an Lastkraftwagenfahrern in der Union zu leisten. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, diese Regelung zusätzlich zu den Führerscheinen der Klasse B auf Führerscheine der Klassen C1, C1E und C anzuwenden, und die entsprechend ausgestellten Führerscheine sollten von den Mitgliedstaaten, die diesen größeren Anwendungsbereich auf die Regelung anwenden, gegenseitig anerkannt werden.

(49) Die Regelung für das begleitete Fahren sollte die bestehende Möglichkeit der Mitgliedstaaten, das Mindestalter für die Klasse B zu senken und entsprechende Bedingungen auf nationaler Ebene anzuwenden, nicht einschränken.

(50) Die in der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates ([9]) festgelegten Bedingungen und Anforderungen für das Führen eines Busses der Klasse D oder DE ab einem bestimmten Alter nach einer entsprechenden Qualifikation sollten vereinfacht werden, ohne die Straßenverkehrssicherheit zu gefährden.

(51) Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, die Partnerschaften zwischen Einrichtungen der allgemeinen und beruflichen Bildung, einschließlich Universitäten und Berufsschulen, sowie Verkehrs- und Logistikunternehmen zu intensivieren, um dem Mangel an Berufskraftfahrern in der Union entgegenzuwirken. Die Entwicklung und Unterstützung von Lehrstellen, Praktika und ähnlichen Bildungsangeboten im Rahmen solcher Partnerschaften sollte angehenden Berufskraftfahrern die Möglichkeit bieten, sich näher mit den Vorteilen und Herausforderungen des Berufsstands zu beschäftigen, ihre Kenntnisse im Betriebswesen und ihre organisatorischen Fähigkeiten zu verbessern sowie Erfahrungen zu sammeln, und zwar unter Verwendung fortschrittlicher Technologien und Methoden. Die Kommission wird ermutigt, öffentlich-private Partnerschaften zwischen Berufsschulen und Logistik- und Verkehrsunternehmen zu unterstützen, um die Verfügbarkeit und die Fähigkeiten von Berufskraftfahrern durch Unionsprogramme wie Erasmus+ zu verbessern.

(52) Bei der Bestandsaufnahme der bestehenden Einnahmequellen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit wird den Mitgliedstaaten empfohlen, Einnahmen aus Geldbußen und Geldstrafen für die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte im Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) zu nutzen, um die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und die Transparenz der Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten.

(53) Es sollte sichergestellt werden, dass Fahrzeugführer, die ihren Führerschein erstmalig erworben haben, die Straßenverkehrssicherheit nicht gefährden. Für diese Fahranfänger sollte eine Probezeit von mindestens zwei Jahren vorgesehen werden, in der, unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten für die rechtliche Regelung des Fahrerverhaltens, strengere Vorschriften oder Sanktionen für das Fahren unter Alkoholeinfluss gelten sollten. Zu diesen strengeren Vorschriften könnten spezielle Schulungen für Fahranfänger gehören, in denen diese zusätzliche Hinweise zum Risikobewusstsein erhalten und das eigene Verhalten reflektieren. Außerdem sollten besondere Maßnahmen eingeführt werden, um das Fahren unter Drogeneinfluss unter Fahranfängern einzudämmen und sie zu ermutigen, die vorgeschriebenen Sicherheitssysteme richtig zu nutzen. Solche Maßnahmen könnten strengere Vorschriften oder Sanktionen umfassen. Werden Sanktionen verhängt, so sollten sie wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein und könnten Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust sowie spezielle Schulungen zur Risikosensibilisierung von Fahranfängern umfassen. Solche speziellen Maßnahmen könnten zudem in gezielten Durchsetzungs- und Kampagnenmaßnahmen bestehen. Den Mitgliedstaaten sollte es freistehen, in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften auf Fahranfänger anzuwenden, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, wie z. B. eine zweite Probezeit für eine zusätzliche Führerscheinklasse, um den unterschiedlichen Risiken und erforderlichen Fähigkeiten im Zusammenhang mit der neuen Führerscheinklasse Rechnung zu tragen.

([9]) Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen und der Amts- und Rechtshilfe bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Allgemein angewandte Null-Toleranz-Regelungen für das Fahren unter Alkoholeinfluss in Verbindung mit einer gezielten Durchsetzung haben sich als wirksame Methode zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit erwiesen. Ein Alkoholgrenzwert von Null, bei dem eine unbeabsichtigte Aufnahme von Alkohol oder eine Aufnahme, die keine Auswirkungen auf die Fahrleistung hat, nicht berücksichtigt wird, wird generell als wirksamste Maßnahme zur Verringerung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge und der Verletzten bei Verkehrsunfällen angesehen. Null-Toleranz-Maßnahmen werden auch in Bezug auf das Fahren unter Drogeneinfluss eingeführt. Die Mitgliedstaaten werden ermutigt, solche allgemein angewandten Null-Toleranz-Regelungen in ihrem nationalen Recht beizubehalten und einzuführen, zu denen die Probezeit eine ergänzende Maßnahme sein sollte, die gegen die Überrepräsentation von Fahranfängern, vor allem jungen Menschen, bei Straßenverkehrsunfällen im Zusammenhang mit Alkohol und Drogenkonsum am Steuer gerichtet ist.

(55) Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, altersgerechte Schulungen zu den Vorschriften über die Straßenverkehrssicherheit und zum Risikobewusstsein im Straßenverkehr in ihre Lehrpläne für Grund- und Sekundarschulen aufzunehmen, die auch die zunehmende Beliebtheit von Fahrzeugen für die persönliche Mobilität wie E-Bikes und E-Scooter berücksichtigen. Das Erlernen der Grundregeln zur Straßenverkehrssicherheit in jungen Jahren kann dazu beitragen, Straßenverkehrsunfälle zu verhindern, indem das Bewusstsein geschärft wird und ein verantwortungsvolles Verhalten entwickelt wird, wodurch die Bürgerinnen und Bürger von einem jungen Alter an in die Lage versetzt werden, sichere Entscheidungen zu treffen, die auf einer gründlichen Kenntnis der geltenden Regeln und Risiken beruhen. Die Kommission wird ermutigt, den Austausch bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Behörden zu ermöglichen und zu unterstützen, auch durch finanzielle Unterstützung.

(56) Es sollten Mindestanforderungen für den Zugang zum Beruf des Fahrprüfers sowie Anforderungen an die Ausbildung von Fahrprüfern festlegt werden, einschließlich der Prüfung der Gefahrenerkennung, damit die Fahrprüfer über bessere Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und zugleich sichergestellt wird, dass Führerscheinbewerber objektiver beurteilt und die Fahrprüfungen einheitlicher gestaltet werden. Ferner sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Mindestanforderungen zu erlassen, um sie erforderlichenfalls an technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen in diesem Bereich, einschließlich fortgeschrittener Fahrassistenzsysteme und Systeme des automatisierten Fahrens, anzupassen.

(57) Der Begriff des ordentlichen Wohnsitzes sollte so bestimmt werden, dass Probleme gelöst werden können, die sich ergeben, wenn es nicht möglich ist, den ordentlichen Wohnsitz auf der Grundlage beruflicher oder persönlicher Bindungen festzustellen. Die Regel, dass Führerscheine nur vom Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes ausgestellt werden dürfen, könnte in bestimmten Fällen eine unverhältnismäßige Sprachbarriere darstellen. In Fällen, in denen der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die Prüfungen in der Amtssprache des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit der Bewerber besitzt, abzulegen, sollte es daher möglich sein, dass der Bewerber die theoretische oder praktische Prüfung oder beide Prüfungen in dem Mitgliedstaat ablegt, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt. Diese Ausnahmeregelung sollte die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, gegen Missbrauch oder Betrug vorzugehen, der sich im Rahmen der neuen Flexibilität entwickeln könnte. Für Diplomaten und ihre Familien sollten besondere Regeln festgelegt werden, wenn sie aufgrund der beruflichen Verpflichtungen eines Diplomaten für einen längeren Zeitraum im Ausland leben müssen.

(58) Die Mitgliedstaaten sollten sich gegenseitig bei der Durchführung dieser Richtlinie unterstützen. Zu diesem Zweck sollten sie nach Möglichkeit das in Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2006/126/EG genannte EU-Führerscheinnetz nutzen. Ziel des EU-Führerscheinnetzes ist es, die Anerkennung von aus den Mitgliedstaaten stammenden Dokumenten und erworbenen Rechten zu gewährleisten, Dokumentenbetrug und das Fahren ohne Genehmigung zu bekämpfen, die mehrfache Ausstellung von Führerscheinen zu verhindern und die Durchsetzung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust zu erleichtern. Insbesondere sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, systematisch zu überprüfen, ob die Gründe, die zu zuvor verhängten Aufhebungen, Entziehungen, Aussetzungen oder Einschränkungen geführt haben, nicht mehr bestehen. Die Nutzung des EU-Führerscheinnetzes für die Durchführung anderer Rechtsakte der Union sollte nur zulässig sein, wenn dies in dieser Richtlinie ausdrücklich vorgesehen ist.

(59) Damit aussagekräftige Berichte über die Durchführung dieser Richtlinie erstellt werden können, sollte die Kommission jährlich über die Anzahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten physischen und digitalen Führerscheine in jeder Klasse informiert werden. Die Kommission sollte im Rahmen der umfassenderen Datenerhebung über Straßenverkehrsunfälle von Berufskraftfahrern auch Statistiken über schwere Straßenverkehrsunfälle erhalten, an denen 17-jährige Fahrer [im Rahmen einer Regelung für das begleitete Fahren] beteiligt waren. Im Hinblick auf die Erstellung dieser Berichte, die gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Durchführung dieser Richtlinie und die gemeinsamen Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit im Allgemeinen werden die Mitgliedstaaten ermutigt, untereinander und mit der Kommission regelmäßig Informationen über ihre bewährten Verfahren in Bezug auf fahrerbezogene Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit auszutauschen, z. B. Schulungen zum Risikobewusstsein, Fahranfängerprogramme, die Aufmerksamkeit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, lebenslanges Lernen oder die Überwachung der Tauglichkeit des Fahrers für das Führen eines Fahrzeugs. Dieser Austausch kann im Rahmen der Projektarbeit, z. B. der Europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit und des Austauschs über die Straßenverkehrssicherheit in der EU, oder im Rahmen regelmäßiger Sitzungen von Sachverständigengruppen erfolgen. Unterschiede bei den Methoden, Verfahren und nationalen Merkmalen der Mitgliedstaaten sind eine wertvolle Quelle für gegenseitiges Lernen und den Austausch bewährter Verfahren.

(60) Technologische Entwicklungen und Innovationen bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, die sich auf die Fahrzeugmasse auswirken, beeinflussen weiterhin den Rechtsrahmen für Führerscheine. Da dieser Rahmen technisch komplex ist, sollte er so weiterentwickelt werden, dass Rechtssicherheit gewährleistet ist und der Grundsatz der Technologieneutralität eingehalten wird, indem sichergestellt wird, dass Vorschriften bestimmte Technologien weder ungerechtfertigt begünstigen noch benachteiligen, sondern vielmehr einen fairen und zukunftssicheren Rahmen bieten. Daher sollte die Kommission den technologischen Fortschritt bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb überwachen und dessen Auswirkungen auf die Staffelung von und die Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen bewerten, um für einen klaren, ausgewogenen und aktuellen Rechtsrahmen zu sorgen, der die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet, ohne Innovationen zu bremsen.

(61) Zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie, insbesondere zur Anpassung der Anhänge an etwaige technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, und zwar zur Änderung der Teile der Anhänge dieser Richtlinie, in denen die Spezifikationen für physische Führerscheine geregelt sind; zur Änderung des Teils der Anhänge dieser Richtlinie, in dem die Spezifikationen für digitale Führerscheine festgelegt sind; zur Änderung des Teils der Anhänge dieser Richtlinie, in dem die Vorschriften für die anwendbaren Codes der Mitgliedstaaten und der Union geregelt sind; zur Änderung der Anhänge dieser Richtlinie, in denen bestimmte Mindestanforderungen für die Ausstellung, Gültigkeit und Erneuerung von Führerscheinen festgelegt sind; und zur Änderung der Anhänge, in denen die Mindestanforderungen für Fahrprüfer festgelegt sind. Diese Befugnis sollte für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt werden, da technische, operative und wissenschaftliche Entwicklungen die von diesen Anhängen erfassten Bereiche häufig betreffen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([11]) niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(62) Die Kommission sollte eine eigene Expertengruppe für Führerscheine und damit zusammenhängende Fragen einrichten, um erforderlichenfalls auf ein einschlägiges Spektrum an Fachwissen für die Ausübung ihrer Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte zurückgreifen zu können und um den Austausch auf Unionsebene zwischen Interessenträgern und Sachverständigen der Mitgliedstaaten zu allen Fragen im Zusammenhang mit Führerscheinen, Ausstellungsverfahren, der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Beseitigung administrativer Hindernisse, die Bürgerinnen und Bürger oder Unternehmen einschränken, zu erleichtern und zu fördern. Insbesondere sollte die Expertengruppe den Austausch bewährter Verfahren in Bezug auf Alters- und Tauglichkeitsanforderungen für Führerscheinbewerber, die Vorteile abgestufter Führerscheinsysteme und des lebenslangen Lernens, die Auswirkungen neuer Technologien wie des digitalen Führerscheins und des automatisierten oder unterstützten Fahrens, die Erleichterung der Beseitigung von Hindernissen für die Freizügigkeit von Inhabern nicht gegenseitig anerkannter Führerscheine, wie z. B. für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, und die Vorschriften für die Schulung und Prüfung neuer Fahrzeugführer erleichtern.

(63) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit sie detaillierte Bestimmungen festlegt, und zwar in Bezug auf die Interoperabilitätsmerkmale der auf den physischen Führerscheinen angebrachten QR-Codes und die von diesen einzuhaltenden Sicherheitsmaßnahmen und Bestimmungen über das visuelle Erscheinungsbild, die Interoperabilität, die Prüfung, die Standards für die Aktualisierung von Daten und Datensätzen und die Sicherheit von digitalen Führerscheinen, die organisatorischen Maßnahmen für die Verarbeitung und den Schutz personenbezogener Daten und die technischen Standards und Sicherheitsstandards für den Umtausch von digitalen Führerscheinen und die Vertrauenslisten vertrauenswürdiger Aussteller zur Überprüfung digitaler Führerscheine, einschließlich Überprüfungsmerkmalen und der Schnittstelle zu den nationalen Systemen, soweit möglich unter Berücksichtigung des allgemeinen Rahmens und der technischen Spezifikationen, die für die Anerkennung dieser Führerscheine durch Behörden von Drittländern erforderlich sind, und ein gemeinsames Regelwerk für den Betrieb des EU-Führerscheinnetzes, einschließlich der Einzelheiten der operativen und technischen Anforderungen sowie der Schnittstellenanforderungen, um die Interoperabilität zwischen dem EU-Führerscheinnetz und den damit verbundenen nationalen Systemen, den Schutz personenbezogener Daten, die über das EU-Führerscheinnetz ausgetauscht werden, und den angemessenen Betrieb aller Funktionen dieses Netzes, die im Unionsrecht und im nationalen Recht festgelegt sind, zu gewährleisten. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.

([11]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) Die Kommission sollte sofort geltende Durchführungsrechtsakte erlassen, wenn dies in hinreichend begründeten Fällen zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in der gesamten Union aus Gründen äußerster Dringlichkeit im Zusammenhang mit einer Krise erforderlich ist.

(65) Im Interesse der Kohärenz sollten die Verordnung (EU) 2018/1724 und die Richtlinie (EU) 2022/2561, in der bestimmte unter die vorliegende Richtlinie fallende Aspekte behandelt werden, geändert werden.

(66) Die Richtlinie 2006/126/EG und die Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission ([12]) sollten aufgehoben werden.

(67) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die erhebliche Verringerung der Zahl der Opfer von Straßenverkehrsunfällen in der Union und die Erleichterung der Freizügigkeit der Bürgerinnen und Bürger durch die Festlegung einheitlicher Vorschriften für die Fahrerlaubnis sowie die Ausstellung und Erneuerung von Führerscheinen und deren gegenseitige Anerkennung, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, da nationale Vorschriften über die Ausstellung, die Erneuerung, den Ersatz und den Umtausch von Führerscheinen zu so unterschiedlichen Anforderungen führen würden, dass das Niveau der Straßenverkehrssicherheit und der Freizügigkeit der Bürgerinnen und Bürger, das die harmonisierten Vorschriften vorsehen, nicht erreicht werden könnte, sondern vielmehr wegen des grenzüberschreitenden und unionsweiten Charakters des Straßenverkehrs und der Notwendigkeit, gemeinsame Mindestanforderungen festzulegen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(68) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]) angehört und hat am 25. April 2023 eine Stellungnahme ([14]) abgegeben.

(69) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten ([15]) haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Bei dieser Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung solcher Dokumente für gerechtfertigt —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie enthält gemeinsame Vorschriften über

a) Führerscheinmuster, Standards für Führerscheine und Führerscheinklassen;

b) die Ausstellung, Gültigkeit, Erneuerung und gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen;

c) bestimmte Aspekte des Umtauschs, der Ersetzung, der Aufhebung, der Entziehung, der Aussetzung und der Einschränkung von Führerscheinen;

d) bestimmte Aspekte, die Fahranfänger betreffen, insbesondere im Hinblick auf eine Regelung für das begleitete Fahren und eine Probezeit.

([12]) Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission vom 4. Mai 2012 zur Festlegung technischer Anforderungen in Bezug auf Führerscheine, die ein Speichermedium (einen Mikrochip) enthalten (ABl. L 120 vom 5.5.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) ABl. C 199 vom 7.6.2023, S. 13.

([15]) ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

a) nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2025/14 des Europäischen Parlaments und des Rates ([16]); und

b) 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, in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben verwendeter Geräte, Maschinen oder Anhänger ausgelegt sind und deren Einsatz zur Personen- oder Güterbeförderung oder zum Ziehen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr nur einen Nebenzweck erfüllt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Führerschein“ ein in physischem oder digitalem Format oder in beiden Formaten vorliegendes Dokument, mit dem die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen bescheinigt wird und in dem die Bedingungen angegeben sind, unter denen der Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist;

2. „physischer Führerschein“ einen Führerschein in physischem Format;

3. „digitaler Führerschein“ einen Führerschein in digitalem Format;

4. „Kraftfahrzeug“ jedes Straßenfahrzeug mit Eigenantrieb mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen;

5. „zweirädriges Kraftfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([17]);

6. „dreirädriges Kleinkraftrad“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;

7. „leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe f der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;

8. „Kraftrad“ ein zweirädriges Fahrzeug mit oder ohne Beiwagen im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben c und d der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;

9. „dreirädriges Kraftfahrzeug“ ein mit drei symmetrisch angeordneten Rädern ausgestattetes Fahrzeug im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;

10. „Kraftwagen“ alle Kraftfahrzeuge, 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, einschließlich Oberleitungsomnibussen;

11. „Oberleitungsomnibusse“ alle Fahrzeuge, die mit einer elektrischen Leitung verbunden werden können und nicht schienengebunden sind;

12. „schweres vierrädriges Kraftfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;

13. „Wohnmobil“ ein Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung der Klasse M im Sinne von Artikel 4 und Anhang I Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858;

14. „Krise“ ein außergewöhnliches, unerwartetes und plötzliches natürliches oder vom Menschen verursachtes Ereignis außergewöhnlicher Art und außergewöhnlichen Ausmaßes, das sich innerhalb oder außerhalb der Union ereignet, erhebliche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Straßenverkehr hat, und auch die Möglichkeit der Führerscheininhaber oder der zuständigen nationalen Behörden, die für deren Erneuerung erforderlichen Schritte einzuleiten, verhindert oder erheblich beeinträchtigt.

([16]) Verordnung (EU) 2025/14 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2024 über die Genehmigung und Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren, und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020 (ABl. L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Artikel 3

Standardspezifikationen der Union für Führerscheine und gegenseitige Anerkennung

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die von ihnen ausgestellten Führerscheine im Einklang mit dieser Richtlinie ausgestellt werden und dass diese den Standardspezifikationen der Union gemäß Anhang I sowie weiteren Kriterien entsprechen, die sich aus folgenden Vorschriften ergeben:

a) Artikel 4 in Bezug auf den physischen Führerschein;

b) Artikel 5 in Bezug auf den digitalen Führerschein.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass physische und digitale Führerscheine, die derselben Person ausgestellt werden, bezüglich der Rechte und Bedingungen, nach bzw. unter denen die betreffende Person zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist, und der Gültigkeitsdauer in jeder Hinsicht gleichwertig sind.

(3) Unbeschadet der Bearbeitung von Führerscheinen zum Umtausch oder zur Ersetzung gemäß Artikel 13 Absatz 3 bzw. Absatz 4 dürfen die Mitgliedstaaten nicht als Voraussetzung verlangen, dass der Bewerber Inhaber eines physischen oder digitalen Führerscheins ist, wenn sie einen Führerschein in dem anderen Format ausstellen, ersetzen, erneuern oder umtauschen.

(4) Mit Wirkung ab dem Tag 54 Monate nach dem Tag des Erlasses des ersten der Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 7 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass als Standardformat digitale Führerscheine ausgestellt werden, unbeschadet des Rechts des Bewerbers, den Führerschein in einem physischen Format oder in beiden Formaten über denselben Antrag gleichzeitig zu erhalten. Nach der Ausstellung eines Führerscheins in einem Format hat der Inhaber eines Führerscheins weiterhin das Recht, die Ausstellung eines Führerscheins in einem anderen Format zu beantragen, auch wenn sein Führerschein noch nicht abgelaufen ist.

(5) Die Mitgliedstaaten können digitale Führerscheine vor dem in Absatz 4 genannten Zeitpunkt ausstellen.

(6) Die Mitgliedstaaten erkennen die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine an. Im Einklang mit Artikel 5 ausgestellte digitale Führerscheine werden jedoch erst nach dem in Absatz 4 des vorliegenden Artikels festgelegten Zeitpunkt gegenseitig anerkannt.

Artikel 4

Physische Führerscheine

(1) Die Mitgliedstaaten stellen physische Führerscheine nach den Standardspezifikationen der Union gemäß Anhang I aus.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um der Fälschung von Führerscheinen, auch von vor dem 19. Januar 2013 ausgestellten Führerscheinen, vorzubeugen. Sie teilen der Kommission die getroffenen Maßnahmen mit.

Physische Führerscheine müssen nach den in Anhang I Teil A2 festgelegten Standardspezifikationen der Union mindestens gegen Fälschung geschützt sein. Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Sicherheitsmerkmale einführen.

(3) Begründet der Inhaber eines gültigen physischen Führerscheins, der keine Gültigkeitsdauer aufweist, seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem Ausstellungsmitgliedstaat, so kann der Aufnahmemitgliedstaat nach Ablauf von zwei Jahren ab dem Tag, an dem der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats begründet hat, die in Artikel 10 Absatz 2 festgelegte Gültigkeitsdauer anwenden, indem er den Führerschein erneuert.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle Führerscheine, die ausgestellt werden oder in Umlauf sind, bis zum 19. Januar 2033 alle Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

(5) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass ein Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins aufgenommen wird. Beschließt ein Mitgliedstaat, dass ein Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins aufgenommen wird, so kann er ebenfalls beschließen, dass über die Daten in Anhang I Teil D hinaus weitere Daten auf dem Mikrochip gespeichert werden, sofern die nationalen Rechtsvorschriften für den Führerschein dies vorsehen.

Sehen die Mitgliedstaaten einen Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins vor, so halten sie mindestens die einschlägigen technischen Anforderungen in Anhang I Teile B bis B4 ein. Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Sicherheitsmerkmale einführen.

Nehmen die Mitgliedstaaten einen Beschluss über die Aufnahme eines Mikrochips in die von ihnen ausgestellten physischen Führerscheine an oder ändern sie diesen Beschluss anschließend, so unterrichten sie die Kommission innerhalb von drei Monaten nach Annahme des entsprechenden Beschlusses. Mitgliedstaaten, die bereits einen Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins aufgenommen haben, teilen dies der Kommission bis zum 26. Februar 2026 mit.

(6) Die Mitgliedstaaten können beschließen, in das für den Mikrochip vorgesehene Feld auf den von ihnen ausgestellten physischen Führerscheinen anstelle des Mikrochips oder zusammen mit diesem einen QR-Code aufzunehmen. Der QR-Code muss es ermöglichen, die Echtheit der Angaben auf dem physischen Führerschein zu überprüfen.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über jede Maßnahme zur Einführung eines QR-Codes auf den physischen Führerscheinen und jede anschließende Änderung einer solchen Maßnahme innerhalb von drei Monaten nach deren Annahme.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um detaillierte Bestimmungen für die Interoperabilitätsmerkmale und die Sicherheitsmaßnahmen festzulegen, denen die in die physischen Führerscheine aufgenommenen QR-Codes entsprechen müssen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die personenbezogenen Daten, die zur Überprüfung der Angaben auf dem physischen Führerschein erforderlich sind, nur von dem Überprüfer aufbewahrt werden, wenn eine solche Aufbewahrung nach dem Unionsrecht oder dem nationalen Recht zulässig ist, und dass die Stelle, die den Führerschein ausgestellt hat, nicht über die Überprüfung benachrichtigt wird.

(8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 25 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Teile A1 und A2, B bis B4 und D zu erlassen, sofern dies erforderlich ist, um technischen, operativen oder wissenschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Artikel 5

Digitale Führerscheine

(1) Die Mitgliedstaaten stellen digitale Führerscheine nach den Standardspezifikationen der Union in Anhang I Teil C aus.

(2) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die von ihm ausgestellten digitalen Führerschein von den Inhabern kostenlos auf elektronischem Wege abgerufen werden können.

Digitale Führerscheine sind als elektronische Attributsbescheinigung im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ([18]) an die Inhaber zur Verwendung mit europäischen Brieftaschen für die Digitale Identität auszustellen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass digitale Führerscheine keine Daten, die über die in Anhang I Teil D genannten Daten hinausgehen, enthalten und dass personenbezogenen Daten, die zum Zwecke der Überprüfung der Fahrerlaubnisse des Inhabers nicht notwendig sind, von dem Überprüfer nicht verarbeitet werden.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die personenbezogenen Daten, die für die Überprüfung der Fahrerlaubnisse des Inhabers des digitalen Führerscheins erforderlich sind, nur von dem Überprüfer aufbewahrt werden, wenn eine solche Aufbewahrung nach dem Unionsrecht oder dem nationalen Recht zulässig ist.

(5) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Liste mit Ausstellern digitaler Führerscheine und halten diese Liste auf dem aktuellen Stand. Die Kommission macht diese Listen in elektronisch signierter oder besiegelter und für die automatisierte Verarbeitung geeigneter Form über einen sicheren Kanal öffentlich zugänglich.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 25 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Teil C zu erlassen, sofern dies erforderlich ist, um technischen, operativen oder wissenschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

([18]) Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

(7) Bis zum 26. November 2026 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Bestimmungen über das visuelle Erscheinungsbild, die Interoperabilität, die Prüfung, die Standards für die Aktualisierung von Daten und Datensätzen und die Sicherheit von digitalen Führerscheinen, die organisatorischen Maßnahmen für die Verarbeitung und den Schutz personenbezogener Daten und die technischen Standards und Sicherheitsstandards für den Umtausch von digitalen Führerscheinen und die Vertrauenslisten vertrauenswürdiger Aussteller zur Überprüfung digitaler Führerscheine, einschließlich Überprüfungsmerkmalen und der Schnittstelle zu den nationalen Systemen. Die Kommission trägt so weit wie möglich dem allgemeinen Rahmen und den technischen Spezifikationen Rechnung, die für die Anerkennung dieser Führerscheine durch Behörden von Drittländern erforderlich sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 6

Führerscheinklassen

(1) Der Führerschein berechtigt den Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen der folgenden Klassen:

a) Kleinkrafträder:

Klasse AM:

— zweirädrige Kraftfahrzeuge oder dreirädrige Kleinkrafträdermit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und einer maximalen Nutzleistung von bis zu 4 kW, mit Ausnahme solcher Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h;

— leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge;

b) Krafträder und dreirädrige Kraftfahrzeuge:

i) Klasse A1:

— Krafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm^3, einer maximalen Nutzleistung von bis zu 11 kW und einem Leistungsgewicht von bis zu 0,1 kW/kg;

— dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 15 kW;

ii) Klasse A2:

— Krafträder mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 35 kW und einem Leistungsgewicht von bis zu 0,2 kW/kg, die nicht von einem Fahrzeug mit einer Nutzleistung von mehr als 70 kW abgeleitet sind;

iii) Klasse A:

— Krafträder;

— dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer maximalen Nutzleistung von mehr als 15 kW;

Hinter Kraftfahrzeugen der unter Buchstabe a und unter diesem Buchstaben genannten Klassen darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse, die die Hälfte der Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigt, mitgeführt werden. Die Mitgliedstaaten können für die von ihnen ausgestellten Führerscheine aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit weitere Bedingungen vorschreiben.

c) Kraftwagen:

i) Klasse B1:

— schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge.

Klasse B1 ist fakultativ; in Mitgliedstaaten, die diese Führerscheinklasse nicht einführen, ist ein Führerschein der Klasse B zum Führen dieser Fahrzeuge erforderlich. Diese Mitgliedstaaten können den Umtausch eines Führerscheins in Bezug auf die Klasse B1 verweigern;

Die Mitgliedstaaten können ferner beschließen, diese Klasse für das Führen von Fahrzeugen in ihrem Hoheitsgebiet ausschließlich für die in Artikel 9 Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstabe c genannten Fahrzeuge und unter den in jenem Absatz genannten Bedingungen sowie vorbehaltlich der zusätzlichen Anforderungen, dass der Fahrer zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet hat und dass die Gültigkeit des Führerscheins dieser Klasse mit Erreichen des 21. Lebensjahres des Inhabers abläuft, einzuführen. Trifft ein Mitgliedstaat einen entsprechenden Beschluss, so vermerkt er dies auf dem Führerschein mittels des in Anhang I Teil E genannten Unionscodes 60.03;

ii) Klasse B:

— Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3 500 kg, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;

— hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger der Klasse O_1 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858 mitgeführt werden.

Unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge darf hinter Kraftwagen dieser Klasse ein Anhänger der Klasse O_2 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii der Verordnung (EU) 2018/858 mitgeführt werden, sofern die zulässige Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombination 4 250 kg nicht übersteigt. Übersteigt die Gesamtmasse einer solchen Fahrzeugkombination 3 500 kg, so schreiben die Mitgliedstaaten im Einklang mit Anhang V vor, dass das Führen dieser Fahrzeugkombination nur zulässig ist, wenn zuvor

— eine Schulung abgeschlossen wurde oder

— eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen erfolgreich abgelegt wurde.

Die Mitgliedstaaten können zudem vorschreiben, dass sowohl die Schulung als auch die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen zu absolvieren ist.

Unter der Voraussetzung, dass im Einklang mit Anhang V eine solche Schulung abgeschlossen oder eine Prüfung erfolgreich abgelegt wurde oder beides erfolgte, und unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge können Kraftfahrzeuge dieser Klasse aus Folgendem bestehen:

— einem Wohnmobil mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg bis 4 250 kg, auch in Kombination mit einem Anhänger, wenn die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 5 000 kg nicht übersteigt;

— vorbehaltlich einer Genehmigung durch einen Mitgliedstaat im Einklang mit den in Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe d genannten Bedingungen einem Einsatzkraftfahrzeug, das zum Zwecke der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eingesetzt wird, unter anderem durch die Bereitstellung sofortiger Unterstützung in von der Natur oder vom Menschen verursachten Notfällen, wie Polizeifahrzeuge, Krankenwagen, Katastrophenschutz- und Rettungsfahrzeuge oder Feuerwehrfahrzeuge, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch — auch in Kombination mit einem Anhänger — von nicht mehr als 5 000 kg oder

— einem Kraftfahrzeug mit alternativem Antrieb, das unter die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe j genannte Äquivalenz fällt, in Kombination mit einem Anhänger, der nicht bereits unter Gedankenstrich 2 erfasst ist, wenn die zulässige Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombination mehr als 4 250 kg, jedoch nicht mehr als 5 000 kg beträgt.

Die Mitgliedstaaten vermerken auf dem Führerschein mittels des in Anhang I Teil E genannten entsprechenden Unionscodes die Berechtigung zum Führen einer solchen Fahrzeugkombination, eines solchen Wohnmobils oder eines solchen Einsatzfahrzeugs;

iii) Klasse BE:

— unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger oder Sattelanhänger der Massenklassen O_1 oder O_2 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/858 bestehen;

iv) Klasse C1:

— nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 7 500 kg beträgt, und die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;

— hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger der Klasse O_1 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858 mitgeführt werden;

v) Klasse C1E:

— unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger oder Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12 000 kg nicht übersteigt;

— unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger oder Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12 000 kg nicht übersteigt;

vi) Klasse C:

— nicht unter die Klassen D und D1 fallende Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;

— hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger der Klasse O_1 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858 mitgeführt werden;

vii) Klasse CE:

— unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger oder Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen;

viii) Klasse D1:

— Kraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht jedoch nicht mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind und deren Länge bis zu 8 m beträgt;

— hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger der Klasse O_1 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858 mitgeführt werden;

ix) Klasse D1E:

— unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen;

x) Klasse D:

— Kraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;

— hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger der Klasse O_1 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858 mitgeführt werden;

xi) Klasse DE:

— unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen.

(2) Die Mitgliedstaaten können, vorbehaltlich der vorherigen Zustimmung der Kommission, die auf einer Bewertung der Auswirkungen eines vorgeschlagenen Ausschlusses auf die Straßenverkehrssicherheit beruht, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen, einschließlich Sonderfahrzeugen für Menschen mit Behinderung, von der Anwendung dieses Artikels ausnehmen.

Die Mitgliedstaaten können Kraftfahrzeugarten, die von Einrichtungen der Streitkräfte und des Katastrophenschutzes eingesetzt werden oder deren Kontrolle unterstellt sind, von der Anwendung dieser Richtlinie ausnehmen. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

Artikel 7

Mindestalter

(1) Das Mindestalter eines Führerscheinbewerbers, dem ein Führerschein ausgestellt werden kann, beträgt

a) für die Klassen AM, A1 und B1 16 Jahre;

b) für die Klassen A2, B, BE, C1 und C1E 18 Jahre;

c) für die Klasse A

i) 20 Jahre bei Krafträdern. Für das Führen von Krafträdern dieser Klasse ist jedoch eine mindestens zweijährige vorherige Fahrpraxis im Führen von Krafträdern mit einem Führerschein der Klasse A2 Voraussetzung. Diese Voraussetzung einer zweijährigen vorherigen Fahrpraxis ist entbehrlich, wenn der Bewerber mindestens das 24. Lebensjahr vollendet hat;

ii) 21 Jahre bei dreirädrigen Kraftfahrzeugen mit einer Leistung von mehr als 15 kW;

d) für die Klassen C, CE, D1 und D1E 21 Jahre;

e) für die Klassen C und CE 18 Jahre, sofern der Fahrer über einen Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561 verfügt;

f) für die Klassen D und DE 24 Jahre;

g) für die Klassen D und DE 21 Jahre, sofern der Fahrer über einen Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 oder Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2022/2561 verfügt.

(2) Die Mitgliedstaaten können das Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins

a) für die Klasse AM bis auf 14 Jahre senken oder bis auf 18 Jahre anheben;

b) für die Klasse B1 bis auf 18 Jahre anheben.

Für die Klasse B1 können die Mitgliedstaaten dennoch, vorbehaltlich der vorherigen Zustimmung der Kommission, das Mindestalter für die Ausstellung eines auf ihr Hoheitsgebiet beschränkten Führerscheins für die in Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c genannten Fahrzeuge und unter den in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i und Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c genannten Bedingungen auf 15 Jahre senken;

c) für die Klasse A1 bis auf 18 Jahre anheben, sofern

i) der Unterschied zwischen dem Mindestalter für die Klasse A1 und dem Mindestalter für die Klasse A2 mindestens zwei Jahre beträgt und

ii) für das Führen von Krafträdern der Klasse A eine mindestens zweijährige Fahrpraxis auf Krafträdern der Klasse A2 gemäß Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i vorausgesetzt ist;

d) für die Klassen B und BE bis auf 17 Jahre senken;

e) für die Klassen D1, D1E, D und DE bis auf 18 Jahre senken, sofern

i) der Fahrer über einen Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561 verfügen;

ii) der Fahrer, nur für die Klassen D und DE, den Einschränkungen gemäß Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 3 der Richtlinie (EU) 2022/2561 unterliegt;

f) für die Klassen D und DE bis auf 20 Jahre senken, sofern die Fahrer über einen Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561 verfügen.

(3) Die Mitgliedstaaten können in Bezug auf folgende Kraftfahrzeuge das Mindestalter für die Klasse C auf 18 Jahre und für die Klasse D auf 21 Jahre senken:

a) Einsatzkraftfahrzeuge, die zum Zwecke der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eingesetzt werden, unter anderem durch die Bereitstellung sofortiger Unterstützung in von der Natur oder vom Menschen verursachten Notfällen, wie Polizeifahrzeuge, Krankenwagen, Katastrophenschutz- und Rettungsfahrzeuge oder Feuerwehrfahrzeuge;

b) Kraftfahrzeuge, die zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden.

(4) Nach den Absätzen 2 und 3 ausgestellte Führerscheine sind nur im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats gültig, bis der Führerscheininhaber das in Absatz 1 festgelegte Mindestalter erreicht hat; danach gelten sie in der gesamten Union.

Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet Führerscheine anerkennen, die Personen ausgestellt wurden, deren Alter unter dem in Absatz 1 festgelegten Mindestalter liegt. Sie erkennen jedoch die Gültigkeit der nach Absatz 2 Buchstaben b, e und f ausgestellten Führerscheine nicht an.

Die Mitgliedstaaten können in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet die Gültigkeit von Führerscheinen, die Personen ausgestellt wurden, deren Alter unter dem in Absatz 3 Buchstabe a festgelegten Mindestalter liegt, gegenseitig anerkennen.

Artikel 8

Bedingungen und Einschränkungen

(1) Wenn Mitgliedstaaten Führerscheine unter Bedingungen ausstellen, so versehen sie die Führerscheine mit einem Vermerk über diese Bedingungen mithilfe der in Anhang I Teil E genannten entsprechenden Unionscodes. Für die Angabe von Bedingungen, die in Anhang I Teil E nicht erfasst sind, können sie auch nationale Codes verwenden. In diesem Fall unterrichten sie die Kommission zeitnah und stellen ihr die Einzelheiten zu den nationalen Codes und den Fällen, in denen diese verwendet werden, beim Inkrafttreten dieser Richtlinie und im Falle von späteren Ergänzungen oder Modifikationen dieser nationalen Codes zur Verfügung.

Wird der Führerschein aufgrund einer körperlichen Behinderung einer Person nur für bestimmte Arten von Fahrzeugen oder nur für Fahrzeuge, die für eine solche körperliche Behinderung angepasst sind, ausgestellt, so ist die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß Artikel 10 Absatz 1 auf einem solchen Fahrzeug durchzuführen. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Vorschriften, damit Menschen mit einer körperlichen Behinderung ihre Prüfung in einem an ihre körperliche Behinderung angepassten Fahrzeug ablegen können.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 25 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Teil E zu erlassen, sofern dies erforderlich ist, um technischen, operativen oder wissenschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Artikel 9

Staffelung der Führerscheinklassen und Äquivalenzen zwischen ihnen

(1) Führerscheine der Klassen BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D und DE dürfen nur Personen ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind.

(2) Die Gültigkeit des Führerscheins ist wie folgt festzulegen:

a) Für die Klasse C1E, CE, D1E oder DE ausgestellte Führerscheine gelten auch für Fahrzeugkombinationen der Klasse BE;

b) für die Klasse CE ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse DE, sofern die Inhaber zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D berechtigt sind;

c) für die Klasse C1E oder CE ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse D1E, sofern die Inhaber zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D1 berechtigt sind;

d) für die Klassen CE und DE ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klassen C und C1 bzw. D und D1;

e) für die Klassen CE und DE ausgestellte Führerscheine gelten auch für Fahrzeugkombinationen der Klasse C1E bzw. D1E;

f) für die Klassen C1E und D1E ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse C1 bzw. D1;

g) die Führerscheine aller Klassen gelten auch für Kraftfahrzeuge der Klasse AM. Bei in seinem Hoheitsgebiet ausgestellten Führerscheinen kann ein Mitgliedstaat jedoch die Äquivalenzen für die Klasse AM auf Führerscheine der Klassen A1, A2 und A beschränken, wenn dieser Mitgliedstaat zur Erlangung eines Führerscheins der Klasse AM eine praktische Prüfung vorschreibt;

h) für die Klasse A2 ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse A1;

i) für die Klasse A, B, C oder D ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klassen A1 und A2, B1, C1 bzw. D1;

j) für die Klasse B ausgestellte Führerscheine gelten zwei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung auch für Kraftwagen, einschließlich Einsatzkraftfahrzeugen, die zum Zwecke der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eingesetzt werden, unter anderem durch die Bereitstellung sofortiger Unterstützung in von der Natur oder vom Menschen verursachten Notfällen, wie Polizeifahrzeuge, Krankenwagen, Katastrophenschutz- und Rettungsfahrzeuge oder Feuerwehrfahrzeuge, die ganz oder teilweise mit alternativen Kraftstoffen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 96/53/EG angetrieben werden, und gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg genehmigt wurden. Ist die Bedingung gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii dieser Richtlinie erfüllt, so können diese Fahrzeuge einen Anhänger mitführen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 5 000 kg nicht übersteigt. Wohnmobile fallen nicht unter die Äquivalenz gemäß diesem Buchstaben;

k) für die Klasse BE ausgestellte Führerscheine gelten zwei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung auch für das Führen einer Fahrzeugkombination, die ganz oder teilweise mit alternativen Kraftstoffen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 96/53/EG angetrieben wird und gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg als Zugfahrzeug mit einem Anhänger oder Sattelanhänger der zulässigen Massenklasse O_1 oder O_2 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/858 genehmigt wurde.

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

a) Dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer maximalen Nutzleistung von mehr als 15 kW fallen unter den Führerschein der Klasse B, sofern der Inhaber des Führerscheins das 21. Lebensjahr vollendet hat;

b) Krafträder der Klasse A1 fallen unter den Führerschein der Klasse B.

Mitgliedstaaten, die Äquivalenzen gemäß Unterabsatz 1 festlegen, erkennen von anderen Mitgliedstaaten gemäß jenem Unterabsatz festgelegte Äquivalenzen an.

Die Mitgliedstaaten vermerken die Berechtigung des Inhabers zum Führen von Fahrzeugen gemäß Unterabsatz 1 ausschließlich mittels des in Anhang I Teil E genannten entsprechenden Unionscodes auf dem Führerschein.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über die in ihrem Hoheitsgebiet gemäß Unterabsatz 1 festgelegten Äquivalenzen einschließlich aller einschlägigen nationalen Codes, die vor dem 25. November 2025 verwendet wurden. Die Kommission macht diese Informationen den Mitgliedstaaten zugänglich.

(4) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet das Führen von Fahrzeugen der folgenden Klassen erlauben:

a) von Fahrzeugen der Klasse D1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3 500 kg ohne Sonderausrüstung für die Beförderung von Personen mit Behinderungen durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sofern seit der erstmaligen Ausstellung des Führerscheins an den Inhaber mindestens zwei Jahre vergangen sind, die Fahrzeuge von nichtgewerblichen Einrichtungen für soziale Zwecke eingesetzt werden und der Fahrzeugführer seine Dienste freiwillig leistet;

b) von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sofern seit der erstmaligen Ausstellung des Führerscheins an den Inhaber mindestens zwei Jahre vergangen sind und die Fahrzeuge

i) im Stand dazu bestimmt sind, nur für Unterrichts- oder Freizeitzwecke genutzt zu werden;

ii) von nichtgewerblichen Einrichtungen für soziale Zwecke eingesetzt werden und

iii) so verändert wurden, dass sie weder für die Beförderung von mehr als neun Personen noch für die Beförderung anderer als der für die unter den Ziffern i und ii festgelegten Zwecke unbedingt erforderlichen Güter eingesetzt werden können;

c) von Fahrzeugen der Klasse B mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 2 500 kg und mit einer auf 45 km/h technisch begrenzten Höchstgeschwindigkeit für Personen, die das 21 Lebensjahr noch nicht vollendet haben und die Inhaber eines Führerscheins der Klasse B1 sind, der unter den in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i Unterabsatz 2 und gegebenenfalls unter Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b festgelegten Bedingungen ausgestellt wurde.

d) von Kraftfahrzeugen, die zum Zwecke der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eingesetzt werden, unter anderem durch die Bereitstellung sofortiger Unterstützung in von der Natur oder vom Menschen verursachten Notfällen, wie Polizeifahrzeuge, Krankenwagen, Katastrophenschutz- und Rettungsfahrzeuge oder Feuerwehrfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 5 000 kg beträgt und die einen Anhänger mitführen können, sofern die zulässige Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombination 5 000 kg nicht übersteigt, durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B, die das 20. Lebensjahr vollendet haben, die die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii vorgeschriebene Schulung oder Prüfung oder beides erfolgreich abgeschlossen haben und die ausschließlich zu dem Zweck fahren, für den das Einsatzfahrzeug bestimmt ist, einschließlich der erforderlichen Wartungs- und Testfahrten.

Vermerken die Mitgliedstaaten die Berechtigung des Inhabers zum Führen von Fahrzeugen gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben a und b auf dem Führerschein, so erfolgt dies ausschließlich mittels der entsprechenden nationalen Codes.

Die Mitgliedstaaten können in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet die Gültigkeit von Führerscheinen, die gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe d ausgestellt wurden, vorübergehend oder auf unbestimmte Zeit gegenseitig anerkennen.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle nach diesem Absatz erteilten Fahrerlaubnisse.

(5) Die Mitgliedstaaten sind berechtigt, in ihrem Hoheitsgebiet Inhabern eines Führerscheins der Klasse C das Führen von Fahrzeugen der Klasse D bzw. D1 zu gestatten, sofern im Fahrzeug keine anderen Personen befördert werden und der Fahrer

a) die technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([19]) in einem Umkreis von 5 km um die Prüfstelle durchführt oder

b) ein Werkstattmechaniker ist, der nach der Reparatur eines Fahrzeugs bzw. zu Wartungs- oder Prüfungszwecken in einem Umkreis von 5 km um die Werkstatt eine Testfahrt durchführt.

Beim Verlassen der Prüfstelle oder der Werkstatt muss der Inhaber des Führerscheins der Klasse C in der Lage sein, bei jedweder Kontrolle nachzuweisen, dass das Fahrzeug zum Zwecke der technischen Überwachung gemäß Buchstabe a oder einer Testfahrt gemäß Buchstabe b gefahren wird. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle nach diesem Absatz erteilten Fahrerlaubnisse.

([19]) Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Artikel 10

Ausstellung, Gültigkeit und Erneuerung

(1) Ein Führerschein darf nur an Bewerber ausgestellt werden, die die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Sie haben eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen sowie eine theoretische Prüfung nach Maßgabe des Anhangs II bestanden und erfüllen die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit nach Maßgabe des Anhangs III;

b) für die Klasse AM haben sie lediglich eine theoretische Prüfung bestanden; die Mitgliedstaaten können jedoch die Ausstellung eines Führerscheins dieser Klasse vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen abhängig machen und sie können Artikel 11 bei dieser Klasse anwenden.

Für dreirädrige Kleinkrafträder und vierrädrige Kraftfahrzeuge dieser Klasse können die Mitgliedstaaten eine besondere Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen vorschreiben. Zur Unterscheidung zwischen verschiedenen Fahrzeugen der Klasse AM kann auf dem Führerschein ein nationaler Code vermerkt werden;

c) für die Klasse A2 oder die Klasse A und unter der Voraussetzung, dass sie über eine mindestens zweijährige Fahrpraxis im Führen eines Kraftrads der Klasse A1 bzw. der Klasse A2 verfügen, haben sie entweder

i) lediglich eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen bestanden oder

ii) eine Schulung gemäß Anhang VI abgeschlossen;

d) für die Klasse B für das Führen einer Fahrzeugkombination, eines Wohnmobils, eines Einsatzfahrzeugs oder eines Fahrzeugs mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii haben sie eine Schulung abgeschlossen oder eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen bestanden oder eine Schulung abgeschlossen und eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß Anhang V bestanden;

e) sie haben im Hoheitsgebiet des den Führerschein ausstellenden Mitgliedstaats ihren ordentlichen Wohnsitz oder fallen unter die Ausnahmeregelungen gemäß Artikel 20 Absatz 3 oder 4 oder können zu dem Zeitpunkt, an dem sie ihren Antrag stellen, nachweisen, dass sie mindestens in den sechs vorangegangenen Monaten dort studiert haben.

(2) Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine haben die folgende Gültigkeitsdauer:

a) für die Klassen AM, A1, A2, A, B, B1 und BE 15 Jahre. Die Mitgliedstaaten können diese Gültigkeitsdauer auf zehn Jahre verkürzen, wenn der Führerschein nach dem nationalen Recht auch als Ausweisdokument verwendet werden darf;

b) für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E fünf Jahre.

Mit der Erneuerung eines Führerscheins kann eine neue Gültigkeitsdauer für eine oder mehrere Klassen, die zu führen der Inhaber berechtigt ist, beginnen, sofern dies mit dieser Richtlinie im Einklang steht.

Das Vorhandensein eines Mikrochips nach Artikel 4 Absatz 5 oder eines QR-Codes nach Artikel 4 Absatz 6 darf keine Voraussetzung für die Gültigkeit eines Führerscheins sein. Verlust, Unlesbarkeit oder sonstige Beschädigung des Mikrochips oder des QR-Codes dürfen keine Auswirkung auf die Gültigkeit des Führerscheins haben.

Die Mitgliedstaaten können zum Zwecke der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit die Gültigkeitsdauer jeglicher Klasse von Führerscheinen, die Fahranfängern ausgestellt werden, begrenzen, um auf diese Fahrer besondere Maßnahmen anzuwenden.

Die Mitgliedstaaten können die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in Einzelfällen bei allen Klassen beschränken, wenn dies erforderlich ist, um häufigere ärztliche Kontrollen, Selbsteinschätzungen oder sonstige besondere Maßnahmen, einschließlich Beschränkungen nach Verkehrsverstößen, vorzuschreiben.

Die Mitgliedstaaten begrenzen die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in Einzelfällen gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i Unterabsatz 2. Der auf diese Weise beschränkte Führerschein ist nicht erneuerbar.

Die Mitgliedstaaten können die in Unterabsatz 1 festgelegte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, deren Inhaber ihren Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet und das 65. Lebensjahr vollendet haben, verkürzen, um häufigere ärztliche Kontrollen, Selbsteinschätzungen oder sonstige besondere Maßnahmen wie Auffrischungskurse vorschreiben zu können. Eine solche Verkürzung der Gültigkeitsdauer wird nur bei der Erneuerung eines Führerscheins angewendet.

Die Mitgliedstaaten können die in diesem Absatz genannte Gültigkeitsdauer der Führerscheine von Personen verkürzen, denen ein befristeter Aufenthaltstitel erteilt wurde oder denen in ihrem Hoheitsgebiet vorübergehender Schutz oder angemessener Schutz nach nationalem Recht gewährt wird.

(3) Die Erneuerung eines Führerscheins nach Ablauf der Gültigkeitsdauer ist von den beiden folgenden Bedingungen abhängig zu machen:

a) anhaltende Erfüllung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen eines Fahrzeugs gemäß Anhang III durch den Bewerber um die Erneuerung;

b) Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes des Bewerbers um die Erneuerung im Hoheitsgebiet des den Führerschein ausstellenden Mitgliedstaats oder Anwendbarkeit der Ausnahmeregelungen gemäß Artikel 20 Absatz 3 oder Nachweis, dass der Bewerber um die Erneuerung zum Zeitpunkt der Antragstellung mindestens in den sechs vorangegangenen Monaten dort studiert hat.

(4) Die Mitgliedstaaten können unbeschadet der nationalen straf- und polizeirechtlichen Vorschriften nationale Vorschriften über andere als die in dieser Richtlinie festgelegten Anforderungen an die Ausstellung von Führerscheinen anwenden. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

(5) Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen Führerscheins sein. Ein digitaler Führerschein kann jedoch gleichzeitig auf mehr als einem elektronischen Gerät angezeigt werden.

Ein Mitgliedstaat verweigert die Ausstellung eines Führerscheins, wenn der Bewerber bereits einen von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein besitzt.

Die Mitgliedstaaten unternehmen die für die Anwendung des Unterabsatzes 2 erforderlichen Schritte. Besteht ein hinreichend begründeter Verdacht, dass der Bewerber bereits Inhaber eines anderen Führerscheins ist, so umfassen die bei der Ausstellung, Ersetzung, Erneuerung oder dem Umtausch eines Führerscheins erforderlichen Schritte das Anstellen von Nachforschungen zusammen mit anderen Mitgliedstaaten, ob der Bewerber bereits Inhaber eines anderen Führerscheins ist. Die Mitgliedstaaten nutzen zu diesem Zweck das EU-Führerscheinnetz.

Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 6 achten die Mitgliedstaaten bei der Ausstellung eines Führerscheins sorgfältig darauf, dass eine Person die Anforderungen des Absatzes 1 des vorliegenden Artikels erfüllt; sie wenden ihre nationalen Vorschriften für die Aufhebung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis an, wenn feststeht, dass ein bestimmter Führerschein ausgestellt worden ist, ohne dass diese Voraussetzungen erfüllt waren.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 25 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge II, III, V und VI zu erlassen, sofern dies erforderlich ist, um technischen, operativen oder wissenschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Artikel 11

Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich Bewerber, vor der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins, einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, bei der die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit, die sich auf alle in Anhang III aufgeführten Erkrankungen erstrecken, angewandt werden. Für die Ausstellung von Führerscheinen der Klasse AM gilt dies nur, wenn es von dem betreffenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b verlangt wird. Wenn ein Führerschein der Klasse C, CE, C1, C1E, D, D1, DE oder D1E beantragt wird, ist jedoch unabhängig davon, ob bereits für eine andere Führerscheinklasse eine ärztliche Untersuchung durchgeführt wurde, eine ärztliche Untersuchung vorgeschrieben.

(2) Vor der Erneuerung eines Führerscheins muss sich der Bewerber um die Erneuerung einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, die sich auf die in Anhang III aufgeführten Erkrankungen erstreckt. Für die Erneuerung von Führerscheinen der Klasse AM gilt dies nur, wenn es von dem betreffenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b verlangt wird.

(3) Ungeachtet der Absätze 1 und 2 und soweit in Anhang III nichts anderes bestimmt ist, wie beispielsweise bei einem angemessenen Test des Sehvermögens von Bewerbern um einen Führerschein gemäß Anhang III Nummer 3, können Mitgliedstaaten für die Klassen AM, A, A1, A2, B, B1 und BE statt eine ärztliche Untersuchung vorzuschreiben, eine oder beide der folgenden alternativen Maßnahmen anwenden:

a) von dem Bewerber oder Führerscheininhaber bei der Beantragung der Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins verlangen, dass er ein Formular zur Selbsteinschätzung ausfüllt, das sich auf die in Anhang III aufgeführten Erkrankungen erstreckt, oder

b) ein nationales System der Überprüfung der Fahrtauglichkeit einrichten, damit sichergestellt ist, dass auf wesentliche Änderungen der körperlichen oder geistigen Tauglichkeit reagiert wird, sodass die in Anhang III festgelegten Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit erfüllt sind, nachdem dem Antragsteller nach einer ärztlichen Untersuchung oder Selbsteinschätzung der Führerschein ausgestellt wurde.

(4) Die Mitgliedstaaten können geeignete Maßnahmen vorsehen, um gegen die Nichteinhaltung der Verpflichtung zum Ausfüllen eines Selbsteinschätzungsformulars oder vorsätzlich falsche oder unvollständige Angaben im Selbsteinschätzungsformular oder die Nichterfüllung einer Anforderung gemäß Absatz 3 Buchstabe b vorzugehen.

(5) Die Mitgliedstaaten können die alternative Maßnahme gemäß Absatz 3 Buchstabe b so anwenden, dass die Fahrtauglichkeit während der Gültigkeitsdauer überwacht werden kann.

(6) Ergibt sich aus den im Rahmen der verschiedenen alternativen Maßnahmen nach Absatz 3 erlangten Angaben, dass der Bewerber oder Führerscheininhaber voraussichtlich eine oder mehrere der in Anhang III aufgeführten Erkrankungen hat, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass sich der Bewerber oder Führerscheininhaber einer ärztlichen Untersuchung unterzieht, bevor sie einen Führerschein ausstellen oder erneuern.

(7) Dieser Artikel hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, Maßnahmen zur Sensibilisierung und zur Verbesserung des Wissensstandes im Gesundheitssektor und von Führerscheininhabern über die in Anhang III festgelegten Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen eines Fahrzeugs zu ergreifen.

Erlassen die Mitgliedstaaten Leitlinien für Ärzte, die bei der Identifizierung von Führerscheininhabern helfen sollen, die die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen eines Fahrzeugs nicht mehr erfüllen, so setzen sie die Kommission davon in Kenntnis. Die Kommission stellt die Leitlinien den anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung.

Entwickeln die Mitgliedstaaten Kampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit, um die Bürger über geistige oder körperliche Erkrankungen zu informieren, die die Fahrtauglichkeit beeinträchtigen können, so setzen sie die Kommission davon in Kenntnis. Die Kommission macht die Informationen den anderen Mitgliedstaaten zugänglich.

(8) Für die Ausstellung oder die Erneuerung eines Führerscheins können die Mitgliedstaaten strengere als die in Anhang III genannten Auflagen vorschreiben.

Artikel 12

Verlängerung der Gültigkeit im Falle einer Krise

(1) Im Falle einer Krise können die Mitgliedstaaten die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, die andernfalls ablaufen würde, um höchstens sechs Monate verlängern. Sollte die Krise andauern, kann eine weitere Verlängerung erfolgen.

(2) Eine solche Verlängerung ist ordnungsgemäß zu begründen und der Kommission unverzüglich mitzuteilen. Die Kommission veröffentlicht diese Informationen unverzüglich im *Amtsblatt der Europäischen Union*. Die Mitgliedstaaten erkennen die gemäß diesem Artikel verlängerte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen an.

(3) In hinreichend begründeten Fällen äußerster Dringlichkeit im Zusammenhang mit der in Absatz 1 genannten Krise, von der zwei oder mehr Mitgliedstaaten betroffen sind, kann die Kommission sofort geltende Durchführungsrechtsakte erlassen, um die Gültigkeitsdauer aller oder bestimmter Führerscheinklassen, die andernfalls ablaufen würde, zu verlängern. Diese Verlängerung darf sechs Monate nicht überschreiten und kann erneut erfolgen, sofern die Krise andauert. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 26 Absatz 3 genannten Verfahren erlassen.

(4) Ist ein Mitgliedstaat nicht von Schwierigkeiten betroffen, die die Erneuerung von Führerscheinen infolge der Krise gemäß Absatz 3 in zwei oder mehreren Mitgliedstaaten undurchführbar gemacht haben, und wird dies voraussichtlich auch nicht der Fall sein oder hat er geeignete nationale Maßnahmen ergriffen, um die Auswirkungen dieser Krise abzumildern, so kann dieser Mitgliedstaat nach Unterrichtung der Kommission beschließen, die mit dem Durchführungsrechtsakt gemäß Absatz 3 eingeführte Verlängerung nicht anzuwenden. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis und veröffentlicht eine Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

Artikel 13

Umtausch und Ersetzung von durch die Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheinen

(1) Hat der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, so kann er beim Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes einen Antrag auf Umtausch seines Führerscheins gegen einen gleichwertigen Führerschein stellen. Der Mitgliedstaat, bei dem der Antrag auf Umtausch gestellt wurde, prüft, für welche Fahrzeugklasse oder Fahrzeugklassen der Führerschein, für den der Umtausch beantragt wurde, noch gültig ist.

(2) Vorbehaltlich des Territorialitätsgrundsatzes der straf- und polizeirechtlichen Vorschriften kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes seine innerstaatlichen Vorschriften über Aufhebung, Entziehung, Aussetzung oder Einschränkung der Fahrerlaubnis des Inhabers eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen.

(3) Der Mitgliedstaat, der einen physischen Führerschein umtauscht, leitet den abgegebenen Führerschein an die Stelle des Ausstellungsmitgliedstaats zurück und gibt die Gründe für den Umtausch an.

Der Mitgliedstaat, der einen digitalen Führerschein umtauscht, setzt die Stelle des Ausstellungsmitgliedstaats davon in Kenntnis und gibt die Gründe für den Umtausch an. Der Ausstellungsmitgliedstaat stellt sicher, dass der vorherige digitale Führerschein nicht mehr auf dem zu diesem Zweck vom Führerscheininhaber verwendeten elektronischen Gerät angezeigt werden kann. Die Mitgliedstaaten nutzen das EU-Führerscheinnetz zu Kommunikationszwecken.

(4) Die Ersetzung beschädigter, verloren gegangener oder gestohlener physischer Führerscheine oder missbräuchlich verwendeter digitaler Führerscheine kann nur bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz hat oder — wenn Artikel 20 Absatz 3 gilt — des Ausstellungsmitgliedstaats erlangt werden. Diese Behörden nehmen die Ersetzung anhand der ihnen vorliegenden Informationen oder gegebenenfalls anhand einer Bescheinigung der zuständigen Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats des ursprünglichen Führerscheins vor. Wenn ein Führerschein durch einen anderen Mitgliedstaat als den Ausstellungsmitgliedstaat ersetzt wird und sich der ersetzte Führerschein noch im Besitz des Inhabers des jeweiligen Führerscheins befindet oder noch von ihm angezeigt werden kann, gelten die Verfahren nach Absatz 3.

Artikel 14

Bescheinigung der Fahrerlaubnis während eines Umtauschs oder einer Ersetzung

Während der Ersetzung oder des Umtauschs eines Führerscheins stellt der Mitgliedstaat, der die Ersetzung oder den Umtausch durchführt, sicher, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Gültigkeit der Fahrerlaubnis des Führerscheininhabers verifizieren können, insbesondere bei Straßenverkehrskontrollen. Zu diesem Zweck stellt der Mitgliedstaat die erforderlichen Informationen über die Ersetzung oder den Umtausch eines Führerscheins unverzüglich im EU-Führerscheinnetz zur Verfügung, wenn die Länge des Ersetzungs- oder Umtauschverfahrens dies erfordert. In solchen Fällen stellt der Mitgliedstaat dem betroffenen Führerscheininhaber ein Dokument aus, das bescheinigt, dass ein Antrag auf Ersetzung oder Umtausch seines Führerscheins gestellt wurde.

Artikel 15

Umtausch von durch ein Drittland ausgestellten Führerscheinen

(1) Sieht ein Mitgliedstaat den Umtausch eines von einem Drittland ausgestellten Führerscheins vor, dessen Inhaber in seinem Hoheitsgebiet einen ordentlichen Wohnsitz begründet hat, so tauscht dieser Mitgliedstaat den Führerschein nach Maßgabe dieses Artikels um.

(2) Tauscht ein Mitgliedstaat einen Führerschein von einem Drittland um, für das kein Durchführungsrechtsakt nach Absatz 7 dieses Artikels angenommen wurde, so wird dieser Umtausch ebenso wie jede spätere Erneuerung oder Ersetzung unter Verwendung des in Anhang I Teil E genannten entsprechenden Codes auf dem von diesem Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein vermerkt. Verlegt der Inhaber dieses Führerscheins anschließend seinen ordentlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat, so kann dieser Mitgliedstaat beschließen, den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung gemäß Artikel 3 Absatz 6 nicht anzuwenden.

Für diesen Umtausch wenden die Mitgliedstaaten ihre nationalen Rechtsvorschriften im Einklang mit den in diesem Absatz vorgesehenen Bedingungen an.

(3) Wenn der Führerschein in einer Klasse und von einem Drittland ausgestellt wird, für das ein Durchführungsrechtsakt nach Absatz 7 angenommen wurde, wird dieser Umtausch unter Verwendung des in Anhang I Teil E genannten entsprechenden Codes in dem von dem betreffenden Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein vermerkt. In diesen Fällen tauschen Mitgliedstaaten den Führerschein gemäß den in dem entsprechenden Durchführungsrechtsakt festgelegten Bedingungen um.

(4) Wurde ein von einem Mitgliedstaat ausgestellter Führerschein gegen einen Führerschein eines Drittlandes umgetauscht, so schreiben die Mitgliedstaaten weder die Erfüllung weiterer als der in Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe a festgelegten Bedingungen vor, noch vermerken die Mitgliedstaaten für den Umtausch dieses Führerscheins eines Drittlandes zusätzliche Informationen in Bezug auf die Klassen des ursprünglichen Führerscheins.

Beantragt ein Bewerber in dem in Unterabsatz 1 genannten Fall den Umtausch eines Führerscheins, der auch für Klassen gilt, für die er die Fahrerlaubnis in einem Drittland erworben hat, so finden folgende Vorschriften Anwendung:

a) Wurde der Führerschein für eine Klasse und von einem Drittland ausgestellt, für die bzw. das ein Durchführungsrechtsakt nach Absatz 7 angenommen wurde, so findet Absatz 3 Anwendung;

b) liegt kein nach Absatz 7 angenommener Durchführungsrechtsakt vor, so findet Absatz 2 Anwendung.

(5) Der Umtausch gemäß den Absätzen 2, 3 und 4 darf nur dann vorgenommen werden, wenn der von dem Drittland ausgestellte Führerschein den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats ausgehändigt worden ist, bei dem der Umtausch beantragt wurde.

(6) Die Kommission kann feststellen, dass ein Drittland über einen Straßenverkehrsrahmen verfügt, der ein vollständig oder teilweise mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr gewährleistet, sodass die von diesem Drittland ausgestellten Führerscheine im Einklang mit Absatz 3 umgetauscht werden können, wobei erforderlichenfalls bestimmte vorab festgelegte Bedingungen erfüllt werden müssen.

In Fällen, in denen die Kommission die in Unterabsatz 1 genannte Feststellung vornimmt, kann sie in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten den Straßenverkehrsrahmen des Drittlands bewerten. Die Mitgliedstaaten nehmen innerhalb eines von der Kommission festgelegten Zeitraums zu dem in dem betreffenden Drittland geltenden Straßenverkehrsrahmen Stellung. Dieser Zeitraum beträgt mindestens 6 Monate und höchstens 18 Monate. Die Kommission nimmt die Bewertung vor, sobald sie die Stellungnahmen aller Mitgliedstaaten erhalten hat oder wenn die Frist für die Übermittlung der Stellungnahmen abgelaufen ist, je nachdem, welcher Zeitpunkt der frühere ist.

Bei der Bewertung des in einem Drittland bestehenden Straßenverkehrsrahmens berücksichtigt die Kommission mindestens die folgenden Elemente:

a) die für die Ausstellung eines Führerscheins geltenden Anforderungen, z. B. die Einteilung der Führerscheinklassen, Mindestalter, Vorgaben für die Schulung und Fahrprüfungen sowie gesundheitliche Anforderungen für die Ausstellung des Führerscheins;

b) ob das Drittland digitale Führerscheine ausstellt und wenn ja, welche technischen und strukturellen Vorkehrungen für den Betrieb des Systems gelten;

c) das Ausmaß, in dem gefälschte Führerscheine im Umlauf sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden, um die Fälschung von und Korruption im Zusammenhang mit Führerscheinen zu verhindern;

d) die Gültigkeitsdauer der vom Drittland ausgestellten Führerscheine;

e) die Verkehrsbedingungen in dem Drittland und ob sie mit den Verkehrsbedingungen auf dem Straßennetz in der Union vergleichbar sind;

f) die Leistungsfähigkeit des Drittlandes im Bereich der Straßenverkehrssicherheit;

g) die Praxis und den Rechtsrahmen des Drittlandes beim Umtausch von Führerscheinen, die von Mitgliedstaaten ausgestellt wurden.

(7) Die Kommission kann nach Durchführung der Bewertung gemäß Absatz 6 und im Wege eines Durchführungsrechtsakts beschließen, dass ein Drittland über einen Straßenverkehrsrahmen verfügt, der ein vollständig oder teilweise mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr gewährleistet, sodass die von diesem Drittland ausgestellten Führerscheine im Einklang mit Absatz 3 umgetauscht werden können.

Der in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannte Durchführungsrechtsakt umfasst zumindest Folgendes:

a) die Führerscheinklassen gemäß Artikel 6, hinsichtlich derer im Einklang mit Absatz 3 dieses Artikels ein Umtausch durchgeführt werden kann;

b) die Ausstellungsdaten der Drittlandsführerscheine, nach denen im Einklang mit Absatz 3 ein Umtausch durchgeführt werden kann;

c) die allgemeinen Bedingungen, die für die Überprüfung der Echtheit des umzutauschenden amtlichen Dokuments zu erfüllen sind;

d) die allgemeinen Bedingungen, die der Bewerber vor dem Umtausch erfüllen muss, um nachzuweisen, dass er die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit gemäß Anhang III erfüllt.

Lässt der Führerschein des Bewerbers die Einhaltung von Unterabsatz 2 Buchstabe a oder b dieses Absatzes durch den Bewerber nicht zu, so können die Mitgliedstaaten beschließen, den Führerschein im Einklang mit Absatz 2 umzutauschen. Kann der Bewerber Unterabsatz 2 Buchstabe c oder d dieses Absatzes nicht einhalten, so verweigern die Mitgliedstaaten den Umtausch des Führerscheins.

Bei jeder in dem in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Durchführungsrechtsakt festgelegten zusätzlichen Bedingung wird entweder die Anwendung der nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats gemäß Absatz 2 oder die Verweigerung des Umtauschs des Führerscheins vorgesehen, wenn der Bewerber diese Bedingungen nicht erfüllt.

Der Durchführungsrechtsakt nach diesem Absatz wird nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 26 Absatz 2 erlassen.

(8) In den nach Absatz 7 angenommenen Durchführungsrechtsakten ist eine regelmäßige, mindestens alle vier Jahre stattfindende Überprüfung der Straßenverkehrssicherheit in dem betreffenden Drittland durch die Kommission vorgesehen. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben. Je nach den Ergebnissen der Überprüfung behält die Kommission diesen Durchführungsrechtsakt bei, ändert ihn, setzt ihn aus oder hebt ihn auf, wie erforderlich.

(9) Die Kommission veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Union* und auf ihrer Website eine Liste der Drittländer, für die ein Durchführungsrechtsakt nach Absatz 7 angenommen wurde, und veröffentlicht auch alle gemäß Absatz 8 vorgenommenen einschlägigen Änderungen.

(10) Um die Integration von Berufskraftfahrern aus Drittländern in den Binnenmarkt der Union zu unterstützen, fördert die Kommission den Austausch bewährter Verfahren in der Sachverständigengruppe für die Qualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge, die gemäß der Anforderung nach Artikel 13 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2022/2561 eingerichtet wurde.

Artikel 16

Auswirkungen der Aufhebung, der Entziehung, der Aussetzung oder der Einschränkung der Erlaubnis eines Fahrzeugführers zum Führen von Kraftfahrzeugen, seines Führerscheins oder der Anerkennung der Gültigkeit seines Führerscheins

(1) Die Mitgliedstaaten verweigern Bewerbern, deren Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat aufgehoben, entzogen, ausgesetzt oder eingeschränkt wurde, die Ausstellung eines Führerscheins.

(2) Ein Mitgliedstaat verweigert die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, wenn deren Fahrerlaubnis, deren Führerschein oder die Anerkennung der Gültigkeit ihres Führerscheins im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats aufgehoben, entzogen, ausgesetzt oder eingeschränkt wurde.

(3) Die Fahrerlaubnis, ein Führerschein oder die Anerkennung seiner Gültigkeit gilt für die Zwecke dieses Artikels als aufgehoben, entzogen, ausgesetzt oder eingeschränkt, bis die betroffene Person die ihr von einem Mitgliedstaat auferlegten Bedingungen erfüllt, um die Fahrerlaubnis oder ihren Führerschein wiederzuerlangen oder die Anerkennung der Gültigkeit ihres Führerscheins wiederzuerhalten oder einen neuen Führerschein beantragen zu können.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Bedingungen, die sie auferlegen, um einer Person die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis oder ihres Führerscheins oder das Wiedererhalten der Anerkennung der Gültigkeit ihres Führerscheins oder die Beantragung eines neuen Führerscheins zu ermöglichen, verhältnismäßig und für Inhaber von Führerscheinen, die von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurden, nicht diskriminierend sind und dass sie für sich allein nicht dazu führen, dass die Ausstellung eines Führerscheins oder die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins auf unbestimmte Zeit verweigert wird.

(4) Wenn es aufgrund des Verhaltens oder der körperlichen oder geistigen Tauglichkeit einer Person gerechtfertigt ist, können die Mitgliedstaaten dieser Person das Führen von Fahrzeugen in ihrem Hoheitsgebiet auf unbestimmte Zeit untersagen, ohne ihr die Möglichkeit einzuräumen, die Fahrerlaubnis oder ihren Führerschein wiederzuerlangen oder die Anerkennung der Gültigkeit ihres Führerscheins wiederzuerhalten oder einen neuen Führerschein zu beantragen.

Abweichend von Absatz 1 kann ein Mitgliedstaat, der dieser Person das Führen von Fahrzeugen nicht untersagt hat, dieser Person nach Rücksprache mit dem Mitgliedstaat gemäß Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes einen Führerschein ausstellen. Der Mitgliedstaat, der dieser Person das Führen von Fahrzeugen untersagt hat, kann jedoch die Anerkennung eines Führerscheins, der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, in seinem jeweiligen Hoheitsgebiet auf unbestimmte Zeit verweigern.

Artikel 17

Regelung für das begleitete Fahren

(1) Ungeachtet des Artikels 7 Absatz 1 Buchstabe b stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, Führerscheine für die Klasse B nach Artikel 10 Absatz 1 aus, auf denen der in Anhang I Teil E genannte Unionscode 98.02 vermerkt ist.

(2) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b bzw. d können Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, für das Fahren in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten Führerscheine für die Klassen C1, C1E oder C nach Artikel 10 Absatz 1 ausstellen, sofern der Bewerber Inhaber eines Befähigungsnachweises ist, der für die Klasse C nach Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561 oder für die Klassen C1 und C1E nach Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2022/2561 ausgestellt wurde und auf dem der in Anhang I Teil E genannte Unionscode 98.02 vermerkt ist.

Führerscheine, die nach Unterabsatz 1 ausgestellt wurden, werden von anderen Mitgliedstaaten, die solche Führerscheine ausstellen, anerkannt.

(3) Inhaber eines Führerscheins mit dem in Anhang I Teil E genannten Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur dann diese Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person auf dem Beifahrersitz begleitet werden, die ihnen während der Fahrt Unterstützung leisten kann. Die Begleitperson muss die Vorschriften für das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss einhalten. Die Begleitperson

a) muss mindestens 24 Jahre alt sein;

b) muss Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren in der Union ausgestellten Führerscheins der entsprechenden Klasse sein;

c) darf in den letzten fünf Jahren in dem Ausstellungsmitgliedstaat des unter Buchstabe b genannten Führerscheins nicht mit einer Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust belegt worden sein.

Ein anderer Mitgliedstaat als der unter Buchstabe c genannte Ausstellungsmitgliedstaat kann vorsehen, dass infolge eines in seinem Hoheitsgebiet begangenen Delikts, das eine Eignung als Begleitperson gemäß diesem Artikel beeinträchtigen könnte, eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust in seinem Hoheitsgebiet durchgesetzt wird.

(4) Die Mitgliedstaaten können die Identifizierung der in Absatz 3 genannten Begleitpersonen vorschreiben, um die Einhaltung dieses Artikels zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der möglichen Begleitpersonen im Hinblick auf einen bestimmten begleiteten Fahrer begrenzen. Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Bedingungen vorschreiben, die von der Begleitperson des Inhabers eines von ihnen ausgestellten Führerscheins erfüllt werden müssen. Diese Bedingungen müssen verhältnismäßig und zur Verwirklichung der Ziele der Regelung für das begleitete Fahren geeignet sein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von derartigen zusätzlichen Bedingungen. Die Kommission macht die Informationen über diese zusätzlichen Bedingungen der Öffentlichkeit zugänglich.

Die in Unterabsatz 1 genannten Anforderungen an Personen, die den Inhaber eines Führerscheins der Klassen C, C1E oder C1 begleiten, können insbesondere beinhalten, dass die Begleitperson

a) über die einschlägige Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561 verfügt; oder

b) im Rahmen ihrer regelmäßigen Weiterbildung im Zusammenhang mit dem Befähigungsnachweis eine spezielle Schulung von mindestens sieben Stunden absolviert hat, die auf 14 Stunden ausgeweitet werden kann, um die nötigen beruflichen und pädagogischen Fähigkeiten zu erwerben.

(5) Die Regelung für das begleitete Fahren schränkt nicht bestehende Möglichkeiten der Mitgliedstaaten ein, das Mindestalter für Bewerber für Führerscheine der Klasse B nach Artikel 7 Absatz 2 zu senken oder entsprechende Bedingungen auf nationaler Ebene anzuwenden.

(6) Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins mit dem in Anhang I Teil E genannten Unionscode 98.02 für Bewerber anwenden, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Sie unterrichten die Kommission hiervon. Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

Artikel 18

Probezeit

(1) Der Inhaber eines nach Bestehen einer nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a vorgeschriebenen Fahrprüfung ausgestellten Führerscheins gilt als „Fahranfänger“ und unterliegt einer Probezeit. Die Dauer der Probezeit wird von dem Mitgliedstaat festgelegt, der den Führerschein ausstellt, und darf nicht weniger als zwei Jahre betragen.

Sollte ein Fahranfänger bereits einen gültigen Führerschein für eine andere Fahrzeugklasse besitzen, so umfasst die Probezeit grundsätzlich nur den verbleibenden Zeitraum der Probezeit des vorhandenen Führerscheins. Für Fahranfänger, die lediglich einen Führerschein der Klasse AM besitzen, führt der Erhalt eines Führerscheins einer neuen Klasse jedoch in jedem Fall zu einer neuen Probezeit. Die Mitgliedstaaten können im Hinblick auf von ihnen ausgestellte Führerscheine für andere Klassen als die Klasse AM eine zusätzliche oder ergänzende Probezeit vorschreiben, insbesondere um den unterschiedlichen Risiken und benötigten Fähigkeiten in Verbindung mit der neuen Führerscheinklasse Rechnung zu tragen.

(2) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften oder Sanktionen für das Fahren unter Alkoholeinfluss für Fahranfänger oder beides fest, die strenger als die für Nicht-Fahranfänger sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Beschließen die Mitgliedstaaten, Sanktionen festzulegen, so müssen diese Sanktionen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein.

Darüber hinaus ergreifen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Folgendes zu einzudämmen:

a) das Fahren unter Drogeneinfluss unter Fahranfängern;

b) die Nichteinhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 91/671/EWG des Rates ([20]) über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen.

([20]) Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

(3) Dieser Artikel hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, Null-Toleranz-Bestimmungen in ihre nationalen Rechtsvorschriften einzuführen, die den Konsum von Alkohol und Drogen vor dem Fahren für alle Fahrer verbietet. Nehmen die Mitgliedstaaten solche Null-Toleranz-Bestimmungen in ihre nationalen Rechtsvorschriften auf, so ergreifen sie alle erforderlichen Maßnahmen, um ihre nationalen Rechtsvorschriften an die nach Absatz 2 ergriffenen Maßnahmen anzugleichen.

(4) Die Mitgliedstaaten können in ihren Hoheitsgebieten zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

(5) Beschließt eine zuständige Behörde des Mitgliedstaats des ordentlichen Wohnsitzes, die Probezeit eines Fahrers wegen eines rechtswidrigen Verhaltens zu verlängern, so stellt sie sicher, dass die neue Probezeit auf dem Führerschein vermerkt wird.

(6) Die Mitgliedstaaten vermerken den in Anhang I Teil E genannten einschlägigen Unionscode auf den für eine Probezeit ausgestellten Führerscheinen.

Artikel 19

Fahrprüfer

(1) Fahrprüfer müssen den Mindestanforderungen gemäß Anhang IV genügen.

Die Fahrprüfer, die ihren Beruf bereits vor dem 19. Januar 2013 ausgeübt haben, sind nur den Anforderungen betreffend der Qualitätssicherung und der regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen nach dem genannten Anhang zu unterwerfen.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 25 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IV zu erlassen, sofern dies erforderlich ist, um technischen, operativen oder wissenschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Artikel 20

Ordentlicher Wohnsitz

(1) Als Ort des ordentlichen Wohnsitzes gilt der Ort, an dem sich eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder — bei Personen ohne berufliche Bindungen — wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. in den letzten 365 Tagen an mindestens 185 Tagen, aufhält.

Als Ort des ordentlichen Wohnsitzes einer Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem ihrer persönlichen Bindungen liegen und die sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten muss, gilt jedoch der Ort ihrer persönlichen Bindungen, sofern sie regelmäßig dorthin zurückkehrt. Die Person ist nicht verpflichtet, diese Voraussetzung zu erfüllen, wenn sie in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer lebt. Der Besuch einer Universität oder einer Schule stellt keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes dar.

(2) Für die Zwecke des Artikels 10 Absatz 3 Buchstabe b und des Artikels 13 Absatz 4 liegt der Ort des ordentlichen Wohnsitzes der Angehörigen der in Drittländern akkreditierten diplomatischen Dienste der Union — das heißt der Beamten der zuständigen Dienststellen des Generalsekretariats des Rates und der Kommission sowie abgeordnetes Personal der diplomatischen Dienste der Mitgliedstaaten und alle sonstigen Bediensteten oder Auftragnehmer, die für die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union im Bereich der Außenvertretung tätig sind und die zur Erfüllung ihrer vertraglichen Aufgaben in den letzten 365 Tagen mindestens 181 Tage außerhalb der Union gelebt haben — oder ihrer Mitgliedstaaten sowie ihrer Familienangehörigen, die zu ihrem Haushalt gehören, im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, die die Führerscheine, die erneuert oder ersetzt werden, ausgestellt haben.

(3) Wenn der Inhaber eines Führerscheins nicht nachweisen kann, dass er seinen ordentlichen Wohnsitz in einem bestimmten Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 begründet hat, so kann er seinen Führerschein in Ausnahmefällen in dem Ausstellungsmitgliedstaat erneuern oder ersetzen lassen.

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins der Klasse B kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn es im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht möglich ist, die theoretische oder die praktische Prüfung oder beide Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats der Staatsangehörigkeit des Bewerbers, die auch eine Amtssprache der Union ist, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1724 informieren die Mitgliedstaaten und die Kommission die Nutzer darüber, für welche Sprachen in jedem Mitgliedstaat eine Übersetzung oder eine Verdolmetschung der theoretischen und praktischen Prüfungen bereitgestellt wird.

Artikel 21

Äquivalenzen zwischen nicht dem Unionsstandard entsprechenden Führerscheinen

(1) Die Mitgliedstaaten wenden die mit dem Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission ([21]) festgelegten Äquivalenzen zwischen vor dem 19. Januar 2013 ausgestellten Fahrberechtigungen und den in Artikel 6 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Führerscheinklassen an.

(2) Eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrberechtigung darf aufgrund dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden.

Artikel 22

Amtshilfe und EU-Führerscheinnetz

(1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzten, erneuerten, eingeschränkten, ausgesetzten, entzogenen, aufgehobenen oder widerrufenen Führerscheine sowie über die Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust, die sie verhängt haben oder gegebenenfalls zu verhängen beabsichtigen, Informationen aus und konsultieren einander, wenn ein hinreichend begründeter Verdacht besteht, dass für einen Führerscheinbewerber in einem anderen Mitgliedstaat eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust gilt. Sie nutzen das EU-Führerscheinnetz für den Informationsaustausch.

(2) Die Mitgliedstaaten können das EU-Führerscheinnetz auch für den Informationsaustausch nutzen, um

a) ihre Behörden in die Lage zu versetzen, die Gültigkeit und Echtheit eines Führerscheins insbesondere bei Straßenverkehrskontrollen, bei Ermittlungen oder im Rahmen von Maßnahmen zur Fälschungsbekämpfung zu überprüfen;

b) Ermittlungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/413 den Weg zu ebnen;

c) die Richtlinie (EU) 2022/2561 durchzusetzen und bei der Durchsetzung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ([22]) sowie (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ([23]) Gültigkeit und Echtheit eines Führerscheins zu prüfen.

(3) Der Zugriff auf das EU-Führerscheinnetz muss sicher sein. Das EU-Führerscheinnetz gewährleistet sowohl einen synchronen — d. h. in Echtzeit — und asynchronen Informationsaustausch als auch den Versand und Empfang gesicherter Nachrichten, Benachrichtigungen und Anlagen.

([21]) Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABl. L 302 vom 9.11.2016, S. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die über das EU-Führerscheinnetz ausgetauschten Informationen auf dem neuesten Stand sind.

Die Mitgliedstaaten dürfen den Zugriff zu dem EU-Führerscheinnetz lediglich den zuständigen Behörden für die in den Absätzen 1 und 2 genannten Zwecke gewähren.

(4) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander auch bei der Einführung des digitalen Führerscheins, insbesondere um eine nahtlose Interoperabilität zwischen den in Anhang I Teil C genannten Anwendungen und Überprüfungsmerkmalen zu gewährleisten.

(5) Die Kommission erlässt bis zum 6. Juni 2026 Durchführungsrechtsakte, mit denen ein gemeinsames Regelwerk für den Betrieb des EU-Führerscheinnetzes festgelegt wird, einschließlich Einzelheiten der operativen und technischen Anforderungen sowie Schnittstellenanforderungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Die Mitgliedstaaten können bei der Durchsetzung einer Aufhebung, Entziehung, Aussetzung oder Einschränkung der Fahrerlaubnis oder eines Führerscheins oder der Anerkennung der Gültigkeit des Führerscheins zusammenarbeiten, insbesondere wenn die einschlägigen Maßnahmen auf bestimmte Führerscheinklassen oder auf das Hoheitsgebiet bestimmter Mitgliedstaaten beschränkt sind, insbesondere durch Vermerke auf den von ihnen ausgestellten Führerscheinen.

Artikel 23

Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission jährlich über die Anzahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten Führerscheine für jede Führerscheinklasse. Die Daten werden für digitale und physische Führerscheine gesondert bereitgestellt.

(2) Um die Ausarbeitung des in Artikel 24 genannten Berichts der Kommission zu erleichtern, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 26. November 2029 und danach alle fünf Jahre Statistiken über Straßenverkehrsunfälle, bei denen eine Person verletzt oder getötet wurde und an denen Berufskraftfahrer beteiligt waren, insbesondere Fahrer im Alter von 17 Jahren im Rahmen der Regelung für das begleitete Fahren nach Artikel 17 Absatz 2.

(3) Die Mitgliedstaaten können der Kommission regelmäßig Angaben bezüglich ihrer nationalen Rechtsvorschriften über den Umgang mit nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten und damit zusammenhängender Überlegungen zur Straßenverkehrssicherheit übermitteln und Informationen bereitstellen, wenn Bedenken im Zusammenhang mit der Freizügigkeit der Arbeitnehmer festgestellt werden.

Artikel 24

Überprüfung und Berichterstattung durch die Kommission

(1) Bis zum 26. November 2030 und danach alle fünf Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor. Im Rahmen des Berichts bewertet die Kommission

a) die Auswirkungen der Richtlinie auf die Straßenverkehrssicherheit, insbesondere

   i) ob die Festlegung von Äquivalenzen nach Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben j und k Auswirkungen hat;

   ii) ob die Festlegung von Äquivalenzen nach Artikel 9 Absatz 4 Auswirkungen hat;

b) die Auswirkungen der Umsetzung der Regelung für das begleitete Fahren für Führerscheinklassen von Berufskraftfahrern auf die Straßenverkehrssicherheit und den Fahrermangel auf Grundlage der von den Mitgliedstaaten nach Artikel 23 Absatz 2 übermittelten Berichte.

Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.

(2) Als Teil des in Absatz 1 genannten Berichts bewertet die Kommission neue technologische Entwicklungen für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, die sich auf die Masse dieser Fahrzeuge auswirken. Zu diesem Zweck verwendet die Kommission Informationen, die nach Artikel 7 der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates ([24]) zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge gesammelt wurden. Die Kommission kann zur Unterstützung ihrer Bewertung von den Fahrzeugherstellern zusätzliche Informationen über die möglichen Auswirkungen solcher neuer technologischer Entwicklungen auf die Fahrzeugmasse anfordern.

Fahrzeughersteller sind verpflichtet, die in Unterabsatz 1 genannten Informationen innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens und im Einklang mit dem geltenden Unionsrecht bereitzustellen.

(3) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 dieses Artikels bewertet die Kommission bis zum 26. November 2026 oder unmittelbar nach dem Erlass des ersten der in Artikel 5 Absatz 7 genannten Durchführungsrechtsakte — je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt — die Durchführbarkeit einer Vorverlegung des in Artikel 3 Absatz 4 genannten Zeitpunkts und legt einen Bericht über ihre Erkenntnisse vor. Die Mitgliedstaaten können der Kommission Informationen übermitteln, die sie für die Zwecke dieser Bewertung für relevant halten; die Kommission berücksichtigt diese Informationen.

Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.

Artikel 25

Ausübung der Befugnisübertragung

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

(2) Die Befugnis zum Erlass der delegierten Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 6 und Artikel 19 Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 25. November 2025 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 6 und Artikel 19 Absatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 6 oder Artikel 19 Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

([24]) Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Artikel 26

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für den Führerschein, der durch die Richtlinie 97/26/EG des Rates ([25]) eingesetzt wurde (im Folgenden „Ausschuss"), unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist zur Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder dies verlangt.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 27

Änderungen der Richtlinie (EU) 2022/2561

Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklasse C1, C1E oder C, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 für die Klasse C oder gemäß Artikel 6 Absatz 2 für die Klassen C1 und C1E besitzt und nur unter den Bedingungen gemäß Artikel 17 Absätze 2 und 3 der Richtlinie 2025/2205 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

(*) Richtlinie (EU) 2025/2205 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2025 über den Führerschein, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission (ABl. L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj)."

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr ab 21 Jahren das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E oder von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 +E gestattet, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 oder Artikel 6 Absatz 2 besitzt. Um sicheres Fahren zu gewährleisten, können die Mitgliedstaaten ein Monitoring-System für Kraftfahrer unter 23 Jahren, die einen Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzen, einrichten. Verlangen die Mitgliedstaaten von diesen Kraftfahrern vor Vollendung des 23. Lebensjahres die Teilnahme an regelmäßigen Weiterbildungskursen zu die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Kenntnisbereichen, um ihre Befähigung in diesen Bereichen zu festigen und zu bestätigen, so wird diese Teilnahme auf die Anforderung angerechnet, alle fünf Jahre 35 Stunden an Weiterbildungskursen teilzunehmen.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Kraftfahrer das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E in seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern der Kraftfahrer den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Kraftfahrer das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E in seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 20 Jahren gestatten, sofern der Kraftfahrer den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. Dies kann für das Führen von Fahrzeugen ohne Fahrgäste oder für die Personenbeförderung im Linienverkehr im Umkreis von bis zu 50 km auf das Alter von 18 Jahren herabgesetzt werden."

([25]) Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 2. Juni 1997 zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein (ABl. L 150 vom 7.6.1997, S. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Artikel 28

Änderungen der Verordnung (EU) 2018/1724

Anhang II wird wie folgt geändert:

a) in Spalte 2 der Zeile „Umzug“ wird folgende Zelle eingefügt: „Erwerb und Verlängerung eines Führerscheins“;

b) in Spalte 3 der Zeile „Umzug“ wird folgende Zelle eingefügt: „Ausstellung, Umtausch und Ersetzung von Unionsführerscheinen“;

Artikel 29

Umsetzung

(1) Unbeschadet des Absatzes 2 erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten bis zum 26. November 2028 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Unbeschadet des Absatzes 2 wenden sie diese Vorschriften ab dem 26. November 2029 an.

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

(2) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 26. November 2027 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben j und k nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 26. November 2027 an.

(3) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 26. November 2028 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 17 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 26. November 2028 an.

(4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 30

Aufhebung

(1) Die Richtlinie 2006/126/EG wird mit Wirkung vom 26. November 2029 aufgehoben, mit Ausnahme von Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe c, der mit Wirkung vom 26. November 2027 aufgehoben wird.

Bezugnahmen auf die Richtlinie 2006/126/EWG gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang VII der vorliegenden Richtlinie zu lesen.

(2) Die Verordnung (EG) Nr. 383/2012 wird mit Wirkung vom 26. November 2029 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) Nr. 383/2012 gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VII zu lesen.

Artikel 31

Inkrafttreten

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

Artikel 32

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 22. Oktober 2025.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Die Präsidentin*
R. METSOLA	M. BJERRE

ANHANG I

STANDARDSPEZIFIKATIONEN UND BESTIMMUNGEN FÜR DIE VON DEN MITGLIEDSTAATEN AUSGESTELLTEN FÜHRERSCHEINE

TEIL A1: **Allgemeine Spezifikationen für den physischen Führerschein**

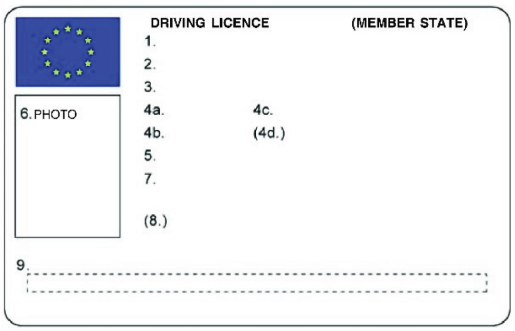
1. Die Merkmale der physischen Führerscheinkarte gemäß dem Unionsmuster müssen der ISO/IEC-Norm 7810 entsprechen.

   Die Karte besteht aus Polycarbonat.

   Die Verfahren, mit denen die Merkmale von Führerscheinkarten auf Übereinstimmung mit den internationalen Normen geprüft werden, müssen der ISO/IEC-Norm 10373 entsprechen.

2. Die Führerscheinkarte muss zwei Seiten haben und dem Muster in Abbildung 1 entsprechen.

Seite 1



Seite 2

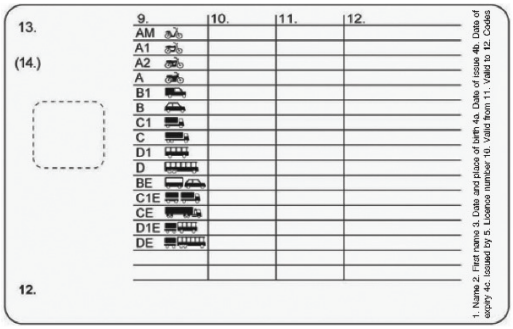


Abbildung 1: Muster für den Unionsführerschein

Text auf Abbildung 1:

1. Name 2. Vorname 3. Geburtsdatum und -ort 4a. Ausstellungsdatum 4b. Ablaufdatum 4c. Ausstellungsbehörde 5. Führerscheinnummer 10. Gültig ab 11. Gültig bis 12. Beschränkungen

3. Die Führerscheinkarte zeigt die folgenden Angaben gemäß Teil D:

   Seite 1 zeigt:

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

   b) (fakultativ) den Namen des Ausstellungsmitgliedstaats;

   c) das Unterscheidungszeichen des Ausstellungsmitgliedstaats im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen, gemäß Teil D Nummer 1;

   d) Angaben, die spezifisch einen ausgestellten Führerschein betreffen (Felder 1 bis 9), gemäß Teil D Nummer 3;

   e) die Aufschrift „Muster der Europäischen Union“ in der (den) Sprache(n) des Ausstellungsmitgliedstaats und die Aufschrift „Führerschein“ in den anderen Sprachen der Europäischen Union in rosafarbenem Druck als Hintergrund des Führerscheins gemäß Teil D Nummer 2.

Seite 2 zeigt:

f) Angaben, die spezifisch die Führerscheinklassen eines ausgestellten Führerscheins betreffen (Felder 9 bis 12), gemäß Teil D Nummer 4;

g) Angaben, die spezifisch die Verwaltung eines Führerscheins betreffen (Felder 13 bis 14), gemäß Teil D Nummer 5;

h) Erläuterungen zu den folgenden nummerierten Feldern auf den Seiten 1 und 2 des Führerscheins: 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: Bulgarisch, Dänisch, Deutsch, Englisch, Estnisch, Finnisch, Französisch, Griechisch, Irisch, Italienisch, Kroatisch, Lettisch, Litauisch, Maltesisch, Niederländisch, Polnisch, Portugiesisch, Rumänisch, Schwedisch, Slowakisch, Slowenisch, Spanisch, Tschechisch und Ungarisch, so erstellt er unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieses Anhangs unter Verwendung einer der vorgenannten Sprachen eine zweisprachige Fassung des Führerscheins.

Auf dem Führerschein muss ein Feld für die eventuelle Einführung eines Mikrochips oder eines gleichwertigen IT-Bestandteils oder zum Aufdrucken eines QR-Codes vorgesehen werden.

Die Referenzfarben sind die folgenden:

i) blau: Pantone Reflex blue,

ii) gelb: Pantone Yellow.

4. Besondere Bestimmungen

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

b) Die Mitgliedstaaten können unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieses Anhangs Farben oder Kennzeichnungen wie Strichcodes oder nationale Symbole hinzufügen. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

Im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine dürfen Strichcodes keine anderen Informationen als diejenigen enthalten, die bereits auf dem Führerschein zu lesen sind oder die für die Ausstellung des Führerscheins unerlässlich sind.

c) Die Angaben auf der Führerscheinkarte müssen für eine Person mit durchschnittlicher Sehschärfe mit bloßem Auge lesbar sein, wofür in den Feldern 9 bis 12 auf Seite 2 eine Fontgröße von mindestens 5 Punkten zu verwenden ist.

TEIL A2: **Spezifikationen zum Schutz des physischen Führerscheins vor Fälschung**

1. Die physische Sicherheit von Führerscheinen ist u. a. bedroht durch

a) Herstellung gefälschter Karten: z. B. Schaffung eines neuen Objekts, das große Ähnlichkeit mit einem echten Dokument aufweist, entweder selbst hergestellt oder als Kopie eines echten Dokuments;

b) grundlegende Veränderung: Änderung einer Eigenschaft des Originaldokuments, z. B. Änderung einiger Daten auf dem Dokument.

2. Das System für den Fälschungsschutz bildet einen wesentlichen Teil jedes Bestandteils des Führerscheinsystems in seiner Gesamtheit, zu dem folgende Einzelkomponenten gehören: Antragsverfahren, sichere Übermittlung von Daten, Trägermaterial der Karte, Herstellungstechnik, Mindestsatz verschiedener Sicherheitsmerkmale und Personalisierung.

3. Das Trägermaterial für Führerscheine ist mit folgenden Techniken fälschungssicher zu gestalten (obligatorische Sicherheitsmerkmale):

a) Kartenträger ohne optische Aufheller;

b) Sicherheits-Untergrundmuster, das durch die Verwendung von Irisdruck mit Mehrfarben-Sicherheitsdruckfarbe und Positiv- und Negativ-Guillochendruck vor Fälschung durch Scannen, Drucken oder Kopieren geschützt ist. Das Muster darf nicht aus den Primärfarben (Cyan, Magenta, Gelb oder Schwarz) zusammengesetzt sein, es muss einen komplexen Musteraufbau in mindestens zwei Spezialfarben haben und Mikroschrift aufweisen;

c) optisch variable Komponenten, die einen angemessenen Schutz gegen Kopieren und Manipulation des Lichtbilds bieten;

d) Lasergravur;

e) im Bereich des Lichtbilds sollten sich der Sicherheitsuntergrund und das Lichtbild mindestens am Rand des Lichtbilds überlappen (verlaufendes Muster).

4. Darüber hinaus ist das Trägermaterial für Führerscheine mit mindestens drei der folgenden Techniken zusätzlich vor Fälschung zu schützen (zusätzliche Sicherheitsmerkmale):

a) vom Blickwinkel abhängige Farben*;

b) thermochromatische Farbe*,

c) spezielle Hologramme*;

d) variable Laserbilder*;

e) sichtbare und transparente UV-Fluoreszenzfarbe;

f) irisierender Druck;

g) digitales Wasserzeichen im Untergrund;

h) Infrarot-Pigmente oder phosphoreszierende Pigmente;

i) fühlbare Zeichen, Symbole oder Muster*.

Die mit einem Stern versehenen Techniken sind soweit als möglich vorzuziehen, da sie es den Strafverfolgungsbeamten ermöglichen, die Gültigkeit der Karte ohne besondere Hilfsmittel zu überprüfen. Die Mitgliedstaaten können andere Sicherheitsmerkmale als die unter diesem Punkt aufgeführten einführen.

TEIL B: **Spezifikationen für Mikrochips in physischen Führerscheinen**

1. Der Mikrochip und die auf dem Mikrochip enthaltenen Daten, einschließlich zusätzlicher Informationen, die in den nationalen Rechtsvorschriften über Führerscheine vorgesehen sind, müssen Teil B1 entsprechen.

2. Teil B2 enthält eine Aufstellung der anwendbaren Normen für Führerscheine, die einen Mikrochip enthalten.

3. Führerscheine, die einen Mikrochip enthalten, werden gemäß Teil B3 einem Typgenehmigungsverfahren der Union unterzogen.

4. Sind gemäß den Nummern 1, 2 und 3 alle einschlägigen Voraussetzungen für die Typgenehmigung der Union für einen Führerschein, der einen Mikrochip enthält, erfüllt, so stellen die Mitgliedstaaten dem Hersteller oder dessen Vertreter einen Typgenehmigungsbogen der Union aus.

5. Erforderlichenfalls kann der Mitgliedstaat den von ihm ausgestellten Typgenehmigungsbogen der Union wieder zurücknehmen, insbesondere um sicherzustellen, dass diesem Teil entsprochen wird.

6. Die Typgenehmigungsbögen der Union und die Mitteilungen über die Rücknahme einer solchen Genehmigung müssen dem in Teil B4 aufgeführten Muster entsprechen.

7. Die Kommission wird über alle ausgestellten oder zurückgenommenen Typgenehmigungsbögen der Union unterrichtet. Im Falle einer Rücknahme legt der betreffende Mitgliedstaat eine ausführliche Begründung vor.

Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über jegliche Rücknahme eines Typgenehmigungsbogens der Union.

8. Die Mitgliedstaaten erkennen die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Typgenehmigungsbögen der Union gegenseitig an.

9. Stellt ein Mitgliedstaat wiederholt fest, dass eine erhebliche Anzahl von Führerscheinen, die einen Mikrochip enthalten, nicht mit diesem Teil des vorliegenden Anhangs im Einklang steht, so teilt er dies der Kommission mit. Er gibt dabei die für diese Führerscheine geltende Nummer des Typgenehmigungsbogens der Union an und beschreibt die Abweichung. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über die ihr gemäß dieser Nummer mitgeteilten Fakten.

10. Der Ausstellungsmitgliedstaat der unter Nummer 9 genannten Führerscheine untersucht das Problem unverzüglich und trifft angemessene Korrekturmaßnahmen, die gegebenenfalls auch eine Rücknahme des Typgenehmigungsbogens der Union umfassen können.

TEIL B1: **Allgemeine Anforderungen an Führerscheine, die einen Mikrochip enthalten**

Die in diesem Anhang aufgeführten allgemeinen Anforderungen an Führerscheine, die einen Mikrochip enthalten, beruhen auf internationalen Normen, insbesondere auf den Normen der ISO/IEC-Reihe 18013. Sie umfassen

a) die Spezifikationen in Bezug auf den Mikrochip und die logische Datenstruktur auf dem Mikrochip;

b) die Spezifikationen in Bezug auf die zu speichernden harmonisierten Daten und etwaige zusätzlichen Daten;

c) die Spezifikationen in Bezug auf die Datenschutzmechanismen für die auf dem Mikrochip gespeicherten Daten.

Titel 1

ABKÜRZUNGEN

Abkürzung	Bedeutung
AID	Application Identifier (Anwendungskennung)
BAP	Basic Access Protection (grundlegender Zugangsschutz)
DG	Data Group (Datengruppe)
EAL 4+	Evaluation Assurance Level 4 Augmented (Vertrauenswürdigkeitsstufe 4+)
EF	Elementary File (Elementardatei)
EFID	Elementary File Identifier (Kennung der Elementardatei)
eMRTD	Machine Readable Travel Document (maschinenlesbares Reisedokument)
ICC	Integrated Circuit Card (Chipkarte)
ISO	International Organization for Standardization (Internationale Organisation für Normung)
LDS	Logical Data Structure (Logische Datenstruktur)
PICC	Proximity Integrated Circuit Card (kontaktlose Chipkarte)
PIX	Proprietary Application Identifier Extension (Anwendungskennungserweiterung des Providers)
RID	Registered Application Identifier (registrierte Anwendungskennung)
SOd	Document Security Object (Sicherheitsobjekt)

Titel 2

AUF DEM MIKROCHIP GESPEICHERTE DATEN

1. Harmonisierte obligatorische und fakultative Führerscheindaten

Auf dem Mikrochip werden die in Teil D aufgeführten harmonisierten Führerscheindaten gespeichert. Beschließt ein Mitgliedstaat die Aufnahme von in Teil D als fakultativ gekennzeichneten Daten auf dem Führerschein, so werden diese ebenfalls auf dem Mikrochip gespeichert.

2. Zusätzliche Daten

Sind in den nationalen Rechtsvorschriften über Führerscheine zusätzliche Daten vorgesehen, so können die Mitgliedstaaten diese auf dem Mikrochip speichern. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

Titel 3

MIKROCHIP

1. Art des Speichermediums

Das Speichermedium für Führerscheindaten besteht aus einem Mikrochip mit einer Kontaktschnittstelle, einer kontaktlosen Schnittstelle oder einer Kombination aus beiden (duale Schnittstelle) gemäß Teil B2 Nummer 1.

2. Anwendungen

Alle Daten auf einem Mikrochip werden in elektronischen Anwendungen gespeichert. Alle Anwendungen auf dem Mikrochip werden anhand eines eindeutigen Codes, der Anwendungskennung (AID), gemäß Teil B2 Nummer 2 identifiziert.

a) Unionsführerscheinanwendung

Obligatorische und fakultative Führerscheindaten gemäß Teil D werden auf der dazu vorgesehenen Unionsführerscheinanwendung gespeichert. Die AID für die Unionsführerscheinanwendung lautet

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31“

und setzt sich aus Folgendem zusammen:

— der registrierten Anwendungskennung (RID) der Europäischen Kommission „A0 00 00 04 56“

— sowie der Anwendungskennungserweiterung des Providers (PIX) für die Unionsführerscheinanwendung „45 44 4C 2D 30 31“ (EDL-01).

Die Daten werden im Rahmen einer logischen Datenstruktur (LDS) in Datengruppen (DG) zusammengefasst.

Die Datengruppen werden als Elementardateien (EF) in der Unionsführerscheinanwendung gespeichert und entsprechend Teil B2 Nummer 3 geschützt.

b) Sonstige Anwendungen

Neben der Unionsführerscheinanwendung gibt es eine oder mehrere spezifische Anwendungen zur Speicherung etwaiger zusätzlicher Daten. Jede dieser Anwendungen wird anhand einer eindeutigen AID identifiziert.

Titel 4

LOGISCHE DATENSTRUKTUR FÜR MIKROCHIPS DER UNIONSFÜHRERSCHEINANWENDUNG

1. Logische Datenstruktur

Die Führerscheindaten werden in einer logischen Datenstruktur (LDS) gemäß Teil B2 Nummer 4 auf dem Mikrochip gespeichert. Unter dieser Nummer sind zusätzliche Anforderungen an die obligatorischen und zusätzlichen DGs festgelegt.

Jede DG wird in einer EF gespeichert. Die für die Unionsführerscheinanwendung zu verwendenden EFs werden anhand der Elementardateikennungen (EFIDs) und der Kurz-Elementardateikennungen (Short EFIDs) gemäß Teil B2 Nummer 5 identifiziert.

2. Obligatorische Datengruppen

Die obligatorischen und fakultativen Datenelemente werden in den folgenden DGs gespeichert:

DG 1: alle obligatorischen und fakultativen Datenelemente, wie sie auf dem Dokument erscheinen, mit Ausnahme der Bilder des Gesichts und der Unterschrift des Führerscheininhabers;

DG 5: Bild der Unterschrift des Führerscheininhabers;

DG 6: Bild des Gesichts des Führerscheininhabers.

Die Daten der DG 1 werden gemäß Nummer 6 dieses Teils sowie gemäß Teil B2 Nummer 6 strukturiert. Die in DG 5 und DG 6 enthaltenen Daten werden gemäß den in Teil B2 Nummer 7 aufgeführten Spezifikationen gespeichert.

3. Zusätzliche Datengruppen

Etwaige zusätzlichen Datenelemente, die im nationalen Recht der Mitgliedstaaten über Führerscheine vorgesehen sind, werden in folgenden DGs gespeichert:

DG 2: Angaben zum Führerscheininhaber, mit Ausnahme biometrischer Daten;

DG 3: Angaben zur ausstellenden Behörde;

DG 4: Foto (Porträt);

DG 7: biometrische Daten zum Fingerabdruck oder zu den Fingerabdrücken des Führerscheininhabers;

DG 11: sonstige Angaben, wie z. B. der vollständige Name des Führerscheininhabers im nationalen Alphabet.

Die in diesen DGs enthaltenen Daten werden gemäß den in Teil B2 Nummer 8 aufgeführten Spezifikationen gespeichert.

Titel 5

DATENSICHERHEITSMECHANISMEN

Zur Validierung der Authentizität und Integrität des Mikrochips und der darauf gespeicherten Daten sowie zur Beschränkung des Zugangs zu Führerscheindaten sind angemessene Mechanismen anzuwenden.

Die Daten auf dem Mikrochip werden gemäß den in Teil B2 Nummer 3 aufgeführten Spezifikationen geschützt. Dieser Titel enthält weitere Anforderungen, die einzuhalten sind.

1. Überprüfung der Authentizität

a) Obligatorische passive Authentifizierung

Alle in der Unionsführerscheinanwendung gespeicherten DG werden im Wege der passiven Authentifizierung geschützt.

Die mit der passiven Authentifizierung in Verbindung stehenden Daten müssen den in Teil B2 Nummer 9 festgelegten Anforderungen entsprechen.

b) Fakultative aktive Authentifizierung

Fakultative aktive Authentifizierungsmechanismen werden angewandt, um sicherzustellen, dass der ursprüngliche Mikrochip nicht ausgetauscht wurde.

2. Zugangsbeschränkung

a) Obligatorischer grundlegender Zugangsschutz

Der Mechanismus für den grundlegenden Zugangsschutz (BAP) wird auf alle Daten in der Unionsführerscheinanwendung angewandt. Im Interesse der Interoperabilität mit bestehenden Systemen, z. B. für maschinenlesbare Reisedokumente (eMRTD), ist ein einzeiliger maschinenlesbarer Bereich (Machine Readable Zone — MRZ) gemäß Teil B2 Nummer 10 vorzusehen.

Der für den Zugriff auf den Chip verwendete Schlüssel Kdoc wird aus der einzeiligen MRZ generiert, die entweder manuell oder mithilfe eines Lesegeräts zur optischen Zeichenerkennung (Optical Character Recognition — OCR) eingegeben werden kann. Dabei ist die gemäß Teil B2 Nummer 10 für eine einzeilige MRZ definierte BAP-1-Konfiguration anzuwenden.

b) Bedingte erweiterte Zugangskontrolle

Werden personenbezogene Daten gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/679 auf dem Mikrochip gespeichert, so wird der Zugang zu diesen Daten durch zusätzliche Maßnahmen geschützt.

Die Mechanismen zur erweiterten Zugangskontrolle müssen den in Teil B2 Nummer 11 aufgeführten Spezifikationen entsprechen.

c) Public-Key-Infrastruktur (PKI) für Führerscheine, die einen Mikrochip enthalten

Die Mitgliedstaaten treffen gemäß Anhang A der ISO/IEC-Norm 18013-3 auf nationaler Ebene die erforderlichen Vorkehrungen für die Verwaltung der öffentlichen Schlüssel.

Titel 6

DATENDARSTELLUNG

1. Formatierung der Daten in DG 1

<table>
<tr><th>Tag</th><th>L</th><th colspan="6">Wert</th><th>Kodierung</th><th>O/F</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="6">DG 1 Datenelemente (geschachtelt)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Tag</td><td>L</td><td colspan="4">Wert</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="4">Nummer der Typgenehmigung</td><td>ans</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="4">Zusammengesetztes Datenobjekt aus demografischen Datenelementen</td><td></td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Tag</td><td>L</td><td colspan="2">Wert</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td colspan="2">Ausstellungsmitgliedstaat</td><td>a3</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td colspan="2">Nachname(n) des Inhabers</td><td>as</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td colspan="2">Vorname(n) des Inhabers</td><td>as</td><td>M</td></tr>
</table>

Tag	L	Wert					Kodierung	O/F
				5F 06	4	Geburtsdatum (TTMMJJJJ)	n8	M
				5F 07	V	Geburtsort	ans	M
				5F 08	3	Staatsangehörigkeit	a3	O
				5F 09	1	Geschlecht	M/W/U	O
				5F 0A	4	Ausstellungsdatum des Führerscheins (TTMMJJJJ)	n8	M
				5F 0B	4	Ablaufdatum des Führerscheins (TTMMJJJJ)	n8	M
				5F 0C	V	Ausstellende Behörde	ans	M
				5F 0D	V	Verwaltungsnummer (nicht Dokumentennummer)	ans	O
				5F 0E	V	Dokumentennummer	ans	M
				5F 0F	V	Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift	ans	O
		7F 63	V	Zusammengesetztes Datenobjekt aus Fahrzeugklassen/Beschränkungen/Bedingungen				M
				Tag	L	Wert (wie nachstehend definiert kodiert)		
				02	1	Zahl der Klassen/Beschränkungen/Bedingungen	N	M
				87	V	Klasse/Beschränkung/Bedingung	ans	M
				87	V	Klasse/Beschränkung/Bedingung	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Klasse/Beschränkung/Bedingung	ans	O

2. Logisches Aufzeichnungsformat

Die Klassen der Fahrzeuge, Beschränkungen und Bedingungen werden in einem Datenobjekt zusammengestellt, das die in folgender Tabelle angegebene Struktur aufweist:

Fahrzeugklasse (Code)	Ausstellungsdatum	Ablaufdatum	Code	Zeichen	Wert

Dabei gilt:

a) Die Fahrzeugklassen werden anhand der in Artikel 6 festgelegten Codes (wie AM, A1, A2, A, B1, B usw.) angegeben.

b) Das Ausstellungsdatum wird in der Form TTMMJJJJ (Tag in zwei Ziffern, gefolgt vom Monat in zwei Ziffern, gefolgt vom Jahr in vier Ziffern) für die Fahrzeugklasse angegeben.

c) Das Ablaufdatum wird in der Form TTMMJJJJ (Tag in zwei Ziffern, gefolgt vom Monat in zwei Ziffern, gefolgt vom Jahr in vier Ziffern) für die Fahrzeugklasse angegeben.

d) Code, Zeichen und Wert betreffen zusätzliche Informationen oder Beschränkungen hinsichtlich der Fahrzeugklasse oder des Fahrzeugführers.

TEIL B2: **Liste der anwendbaren Normen für Führerscheine, die ein Speichermedium enthalten**

Nummer	Gegenstand	Anforderung	Anwendbar auf
1	Schnittstelle des Speichermediums, Organisation und Befehle	ISO/IEC-Reihe 7816 (Kontaktschnittstelle), ISO/IEC-Reihe 14443 (kontaktlose Schnittstelle) gemäß ISO/IEC 18013-2:2008, Anhang C	Teil B1 Nummer 3.1
2	Anwendungskennung	ISO/IEC 7816-5:2004	Teil B1 Nummer 3.2
3	Datensicherheitsmechanismen	ISO/IEC 18013-3:2009	Teil B1 Nummer 3.2 Buchstabe a Teil B1 Nummer 5
4	Logische Datenstruktur	ISO/IEC 18013-2:2008	Teil B1 Nummer 4.1
5	Elementardatei-Kennungen	ISO/IEC 18013-2:2008, Tabelle C.2	Teil B1 Nummer 4.1
6	Datendarstellung für DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, Anhang C.3.8	Teil B1 Nummer 4.2 Teil B1 Nummer 6.1
7	Darstellung obligatorischer Daten für DG 5 und DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, Anhang C.6.6 und Anhang C.6.7, die Bilder von Gesicht und Unterschrift sind im JPEG- oder JEPG2000-Format zu speichern	Teil B1 Nummer 4.2
8	Darstellung fakultativer und zusätzlicher Daten	ISO/IEC 18013-2:2008, Anhang C	Teil B1 Nummer 4.3
9	Passive Authentifizierung	ISO/IEC 18013-3:2009, Absatz 8.1, Daten werden im EF. SOd (Document Security Object) in der LDS gespeichert	Teil B1 Nummer 5.1 Buchstabe a
10	Grundlegende Zugangsbeschränkung	ISO/IEC 18013-3:2009 und deren Version 1	Teil B1 Nummer 5.2 Buchstabe a
	Konfiguration der grundlegenden Zugangsbeschränkung	ISO/IEC 18013-3:2009, Anhang B.8	
11	Erweiterte Zugangsbeschränkung	Technische Richtlinie TR-03110, „Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents — Extended Access Control (EAC) Version 1.11“	Teil B1 Nummer 5.2 Buchstabe b
12	Prüfverfahren	ISO/IEC 18013-4:2011	Teil B3 Nummer 1
13	Sicherheitszertifikat	Vertrauenswürdigkeits-Stufe 4+ (EAL 4+) oder gleichwertige Stufe	Teil B3 Nummer 2
14	Funktionszertifikat	Chipkartenprüfung gemäß ISO/IEC-Reihe 10373	Teil B3, Nummer 3

TEIL B3: **Verfahren für die Typgenehmigung der Union in Bezug auf Führerscheine, die einen Mikrochip enthalten**

Titel 1

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Hersteller, die eine Typgenehmigung der Union für Führerscheine mit einem Mikrochip beantragen, müssen ein Sicherheitszertifikat und ein Funktionszertifikat vorlegen.

Alle beabsichtigten Änderungen des Herstellungsverfahrens, auch beabsichtigte Änderungen an der Software, sind der Behörde, die die Typgenehmigung der Union erteilt hat, vorab zu melden. Die Behörde kann vor der Genehmigung der Änderung weitere Informationen anfordern und die Durchführung weiterer Prüfungen verlangen.

Die Prüfungen werden anhand der in Teil B2 Nummer 12 dieser Verordnung festgelegten Verfahren durchgeführt.

Titel 2

SICHERHEITSZERTIFIKAT

Im Rahmen der Sicherheitsprüfung werden die Mikrochips, die für Führerscheine bestimmt sind, anhand der in Teil B2 Nummer 13 angegebenen Kriterien bewertet.

Ein Sicherheitszertifikat wird nur erteilt, wenn erfolgreich nachgewiesen wurde, dass der Mikrochip vor Datenmanipulation und -änderungen geschützt ist.

Titel 3

FUNKTIONSZERTIFIKAT

Die Funktionsprüfung von Führerscheinen, die einen Mikrochip enthalten, erfolgt als Laborprüfung gemäß den in Teil B2 Nummer 14 angegebenen Kriterien.

Mitgliedstaaten, die einen Mikrochip auf Führerscheinen einführen, stellen sicher, dass die einschlägigen Funktionsnormen und die in Teil B1 aufgeführten Anforderungen erfüllt sind.

Der Hersteller erhält ein Funktionszertifikat, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) ein gültiges Sicherheitszertifikat für den Mikrochip liegt vor;

b) die Erfüllung der in Teil B2 aufgeführten Anforderungen wurde nachgewiesen;

c) die Funktionsprüfungen wurden bestanden.

Für die Ausstellung des Funktionszertifikats ist die einschlägige Behörde des Mitgliedstaats zuständig. Auf dem Funktionszertifikat sind die ausstellende Behörde, der Bewerber, die Kennung des Mikrochips und eine detaillierte Liste der Prüfungen und ihrer Ergebnisse anzugeben.

Titel 4

TYPGENEHMIGUNGSBOGEN DER UNION

1. Musterbogen

Die Mitgliedstaaten stellen die Typgenehmigungsbögen der Union bei Vorlage der Sicherheits- und Funktionszertifikate gemäß diesem Anhang aus. Die Typgenehmigungsbögen der Union müssen dem Muster in Teil B4 entsprechen.

2. Nummerierungssystem

Die Typgenehmigungsnummer der Union umfasst folgende Bestandteile:

a) den Kleinbuchstaben „e“, gefolgt von der folgenden Kennziffer des Mitgliedstaats, der die Typgenehmigung der Union erteilt hat:

1 für Deutschland,

2 für Frankreich,

3 für Italien,

4 für die Niederlande,

5 für Schweden,

6 für Belgien,

7 für Ungarn,

8 für Tschechien,

9 für Spanien,

12 für Österreich,

13 für Luxemburg,

17 für Finnland,

18 für Dänemark,

19 für Rumänien,

20 für Polen,

21 für Portugal,

23 für Griechenland,

24 für Irland,

25 für Kroatien,

26 für Slowenien,

27 für die Slowakei,

29 für Estland,

32 für Lettland,

34 für Bulgarien,

36 für Litauen,

49 für Zypern,

50 für Malta;

b) die Buchstabenkombination „DL“ nach einem Bindestrich, gefolgt von den zwei Ziffern, die der laufenden Nummer dieses Anhangs bzw. dessen letzter wesentlicher technischer Änderung entsprechen. Die laufende Nummer dieses Anhangs lautet 00;

c) eine von dem ausstellenden Mitgliedstaat zugeteilte eindeutige Kennziffer der Typgenehmigung der Union.

Beispiel für eine EU-Typgenehmigungsnummer: „e50-DL00 12345“.

Die Genehmigungsnummer wird in jedem Führerschein, der einen Mikrochip enthält, in der DG 1 dieses Mikrochips gespeichert.

TEIL B4: **Muster eines Typgenehmigungsbogens der Union für Führerscheine, die einen Mikrochip enthalten**

Zuständige Behörde: …

Mitteilung betreffend (*):

— Genehmigung □

— Rücknahme der Genehmigung □

für einen Unionsführerschein mit einem Mikrochip.

Genehmigungsnummer: …

1. Marke oder Warenzeichen des Herstellers: …

2. Modell: …

3. Name des Herstellers bzw. seines Vertreters: …

…

4. Adresse des Herstellers bzw. seines Vertreters: …

…

5. Laborprüfberichte:

5.1 Nr. des Sicherheitszertifikats: … Datum: …

Ausgestellt von: …

5.2 Nr. des Funktionszertifikats: … Datum: …

Ausgestellt von: …

6. Datum der Genehmigung: …

7. Datum der Rücknahme der Genehmigung: …

8. Ort: …

9. Datum: …

10. Anlagen (Beschreibungen usw.): …

11. Unterschrift: …

(*) Bitte Zutreffendes ankreuzen.

TEIL C: **Spezifikationen für den digitalen Führerschein**

1. Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 bietet die europäische Brieftasche für die Digitale Identität den befugten Personen mindestens folgende Merkmale:

   a) den Abruf und die Speicherung von Daten, die für den Nachweis der Fahrerlaubnis einer Person ausreichen;

   b) Anzeige und Übermittlung der unter Buchstabe a aufgeführten Daten.

2. Der digitale Führerschein und andere einschlägige Systeme müssen der Norm ISO/IEC 18013-5 über digitale Führerscheine und der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 entsprechen.

3. Für die Zwecke dieses Anhangs gilt der Inhaber eines gemäß dieser Richtlinie ausgestellten digitalen Führerscheins nur dann als der berechtigte Benutzer, wenn er als solcher identifiziert ist.

4. Die Mitgliedstaaten ermöglichen es dem Inhaber des Führerscheins, seiner europäischen Brieftasche für die Digitale Identität einen digitalen Führerschein hinzuzufügen.

Über die europäische Brieftasche für die Digitale Identität, die den digitalen Führerschein enthält, kann der digitale Führerschein automatisch oder auf Antrag aktualisiert oder neu ausgestellt werden.

Die europäische Brieftasche für die Digitale Identität muss es dem Inhaber eines digitalen Führerscheins ermöglichen, die im digitalen Führerschein enthaltenen Daten ganz oder teilweise anzuzeigen oder an Dritte weiterzuleiten. Die zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten sind berechtigt, die in digitalen Führerscheinen enthaltenen Daten über die europäische Brieftasche für die Digitale Identität abzurufen, um die Fahrerlaubnis des betreffenden Führerscheininhabers feststellen zu können (Überprüfung).

Die Informationen, die unmittelbar über die elektronische Attributsbescheinigung des in der europäischen Brieftasche für die Digitale Identität gespeicherten digitalen Führerscheins übermittelt werden, müssen es den zuständigen Stellen ermöglichen, die Fahrerlaubnis des Inhabers des digitalen Führerscheins zu bestimmen (Überprüfung), einschließlich etwaiger Beschränkungen, die in der Union oder im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats gelten. Die Mitgliedstaaten betrachten keinen digitalen Führerschein als gültig, wenn er abgelaufen ist oder eingezogen wurde. Beschließt ein Mitgliedstaat, einen digitalen Führerschein zu widerrufen, so trägt er Informationen über diesen Beschluss in eine von diesem Mitgliedstaat verwaltete Sperrliste ein oder macht sie anderen Mitgliedstaaten auf andere kostenlose, operable Weise für eine Überprüfung zugänglich. Entscheidet ein anderer Mitgliedstaat als der Ausstellungsmitgliedstaat über einen Fahrberechtigungsverlust, so teilt er dies dem Ausstellungsmitgliedstaat unverzüglich mit.

TEIL D: **In den Unionsführerschein aufzunehmende Daten**

1. Die Unterscheidungszeichen der Mitgliedstaaten, die den Führerschein ausstellen, sind wie folgt:

B: Belgien

BG: Bulgarien

CZ: Tschechien

DK: Dänemark

D: Deutschland

EST: Estland

GR: Griechenland

E: Spanien

F: Frankreich

HR: Kroatien

IRL: Irland

I: Italien

CY: Zypern

LV: Lettland

LT: Litauen

L: Luxemburg

H: Ungarn

M: Malta

NL: Niederlande

A: Österreich

PL: Polen

P: Portugal

RO: Rumänien

SLO: Slowenien

SK: Slowakei

FIN: Finnland

S: Schweden

2. Das Wort „Führerschein“ erscheint wie folgt in der (den) jeweiligen Sprache(n) der Mitgliedstaaten auf dem Führerschein:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort

3. Folgende Angaben betreffen spezifisch den individuell ausgestellten Führerschein:

Feld	Angaben
1	Nachname des Inhabers
2	Vorname(n) des Inhabers
3	Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers
4a	Ausstellungsdatum des Führerscheins
4b	Ablaufdatum des Führerscheins
4c	Bezeichnung der ausstellenden Behörde
4d	(fakultativ) andere Nummer als in Feld 5 für Zwecke der Verwaltung des Führerscheins
5	Nummer des Führerscheins
6	Lichtbild des Inhabers
7	Unterschrift des Inhabers
8	(fakultativ) Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift des Inhabers
9	Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die nationalen Klassen müssen sich vom Schrifttyp her von den harmonisierten Klassen unterscheiden)

4. Folgende Angaben betreffen spezifisch die Klassen eines ausgestellten Führerscheins:

Feld	Angaben
9	Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die nationalen Klassen müssen sich vom Schrifttyp her von den harmonisierten Klassen unterscheiden)
10	Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für jede Klasse, es sei denn, es ist nicht verfügbar (dieses Datum ist bei einer späteren Ersetzung oder einem späteren Umtausch erneut in den Führerschein einzutragen); jedes Datumsfeld ist mit zwei Ziffern in der folgenden Reihenfolge anzugeben: Tag. Monat.Jahr (TT.MM.JJ)
11	Datum, an dem die Fahrerlaubnis für die jeweilige Klasse ungültig wird; jedes Datumsfeld ist mit zwei Ziffern in der folgenden Reihenfolge anzugeben: Tag.Monat.Jahr (TT.MM.JJ)
12	gegebenenfalls Zusatzangaben oder Einschränkungen in kodierter Form neben der betroffenen Klasse gemäß Teil E

Gilt ein Code gemäß Teil E für alle Klassen, für die der Führerschein ausgestellt ist, so kann er unterhalb der Felder 9, 10 und 11 angegeben werden.

5. Folgenden Angaben betreffen spezifisch die Verwaltung eines ausgestellten Führerscheins:

Feld	Angaben
13	(fakultativ) Eintrag von Angaben, die für die Verwaltung des Führerscheins erforderlich sind, durch den Aufnahmemitgliedstaat in Anwendung von Teil A1 Nummer 4 Buchstabe a
14	(fakultativ) Eintrag von Angaben, die für die Verwaltung des Führerscheins erforderlich sind oder die Verkehrssicherheit betreffen, durch den Ausstellungsmitgliedstaat. Diese Informationen können insbesondere eine Aufhebung, Entziehung, Aussetzung oder Einschränkung der Erlaubnis eines Fahrzeugführers zum Führen von Kraftfahrzeugen, seines Führerscheins oder der Anerkennung der Gültigkeit seines Führerscheins betreffen, wie beispielsweise Maßnahmen, die auf bestimmte Führerscheinklassen oder auf das Hoheitsgebiet bestimmter Mitgliedstaaten beschränkt sind. Fallen die Angaben unter eine der in diesem Anhang aufgeführten Rubriken, so muss vor den Angaben die Nummer des entsprechenden Felds aufgeführt werden. Mit schriftlicher Zustimmung des Führerscheininhabers 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 Dokuments als Führerschein nicht berührt.

TEIL E: **Codes der Union und der Mitgliedstaaten**

Codes 01 bis 99 sind harmonisierte Codes der Europäischen Union

Titel 1

FAHRZEUGFÜHRER (medizinische Gründe)

01		Korrektur des Sehvermögens und/oder Augenschutz
	01.01.	Brille
	01.02.	Kontaktlinse(n)
	01.05.	Augenschutz
	01.06.	Brille oder Kontaktlinsen
	01.07.	Spezifische optische Hilfe
02		Hörprothese/Kommunikationshilfe
03		Prothese/Orthese der Gliedmaßen
	03.01.	Prothese/Orthese der Arme
	03.02.	Prothese/Orthese der Beine

Titel 2

FAHRZEUGANPASSUNGEN

10		Angepasste Schaltung
	10.02.	Automatische Wahl des Getriebegangs
	10.04.	Angepasste Schalteinrichtung
15		Angepasste Kupplung
	15.01.	Angepasstes Kupplungspedal
	15.02.	Handkupplung
	15.03.	Automatische Kupplung
	15.04.	Maßnahme, um eine Blockierung oder Betätigung des Kupplungspedals zu verhindern
20		Angepasste Bremsvorrichtungen
	20.01.	Angepasstes Bremspedal
	20.03.	Bremspedal, geeignet für Betätigung mit dem linken Fuß
	20.04.	Bremspedal mit Gleitschiene
	20.05.	Bremspedal (Kipppedal)
	20.06.	Mit der Hand betätigte Bremse
	20.07.	Bremsbetätigung mit maximaler Kraft von … N [1] (z. B.: „20.07(300N)“)
	20.09.	Angepasste Feststellbremse
	20.12.	Maßnahme, um eine Blockierung oder Betätigung des Bremspedals zu verhindern
	20.13.	Mit dem Knie betätigte Bremse
	20.14.	Durch Fremdkraft unterstützte Bremsanlage
25		Angepasste Beschleunigungsvorrichtung
	25.01.	Angepasstes Gaspedal
	25.03.	Gaspedal (Kipppedal)
	25.04.	Handgas
	25.05.	Mit dem Knie betätigter Gashebel

	25.06.	Durch Fremdkraft unterstützte Betätigung des Gaspedals/-hebels
	25.08.	Gaspedal links
	25.09.	Maßnahme, um eine Blockierung oder Betätigung des Gaspedals zu verhindern
31		Anpassungen und Sicherungen der Pedale
	31.01.	Extrasatz Parallelpedale
	31.02.	Pedale auf der gleichen (oder fast gleichen) Ebene
	31.03.	Maßnahme, um eine Blockierung oder Betätigung des Gas- und des Bremspedals zu verhindern, wenn Pedale nicht mit dem Fuß betätigt werden
	31.04.	Bodenerhöhung
32		Kombinierte Beschleunigungs- und Betriebsbremsvorrichtungen
	32.01.	Gas und Betriebsbremse als kombinierte, mit einer Hand betätigte Vorrichtung
	32.02.	Gas und Betriebsbremse als kombinierte, mit Fremdkraft betätigte Vorrichtung
33		Kombinierte Beschleunigungs-, Betriebsbrems- und Lenkvorrichtungen
	33.01.	Gas, Betriebsbremse und Lenkung als kombinierte, mit Fremdkraft mit einer Hand betätigte Vorrichtung
	33.02.	Gas, Betriebsbremse und Lenkung als kombinierte, mit Fremdkraft mit zwei Händen betätigte Vorrichtung
35		Angepasste Bedienvorrichtungen (Schalter für Licht, Scheibenwischer/-waschanlage, akustisches Signal, Fahrtrichtungsanzeiger usw.)
	35.02.	Gebrauch der Bedienvorrichtung möglich, ohne Lenkvorrichtung loszulassen
	35.03.	Gebrauch der Bedienvorrichtung mit der linken Hand möglich, ohne Lenkvorrichtung loszulassen
	35.04.	Gebrauch der Bedienvorrichtung mit der rechten Hand möglich, ohne Lenkvorrichtung loszulassen
	35.05.	Gebrauch der Bedienvorrichtung möglich, ohne Lenkvorrichtung oder Beschleunigungs- und Bremsvorrichtungen loszulassen
40		Angepasste Lenkung
	40.01.	Lenkung mit maximaler Kraft von … N ([1]) (z. B.: „40.01(140N)“)
	40.05.	Angepasstes Lenkrad (mit verbreitertem/verstärktem Lenkradteil, verkleinertem Durchmesser usw.)
	40.06.	Angepasste Position des Lenkrads
	40.09.	Fußlenkung
	40.11.	Assistenzeinrichtung am Lenkrad

	40.14.	Andersartig angepasstes, mit einer Hand/einem Arm bedientes Lenksystem
	40.15.	Andersartig angepasstes, mit zwei Händen/Armen bedientes Lenksystem
42		Angepasste Einrichtungen für die Sicht nach hinten/zur Seite
	42.01.	Angepasste Einrichtung für die Sicht nach hinten
	42.03.	Zusätzliche Innenvorrichtung zur Erweiterung der Sicht zur Seite
	42.05.	Einrichtung für die Sicht in den toten Winkel
43		Sitzposition des Fahrzeugführers
	43.01.	Höhe des Führersitzes für normale Sicht und in normalem Abstand zum Lenkrad und zu den Pedalen
	43.02.	Der Körperform angepasster Führersitz
	43.03.	Führersitz mit Seitenstützen zur Verbesserung der Stabilität
	43.04.	Führersitz mit Armlehne
	43.06.	Angepasster Sicherheitsgurt
	43.07.	Sicherheitsgurte mit Unterstützung zur Verbesserung der Stabilität
44		Anpassungen an Krafträdern (obligatorische Verwendung von Untercodes)
	44.01.	Einzeln gesteuerte Bremsen
	44.02.	Angepasste Vorderradbremse
	44.03.	Angepasste Hinterradbremse
	44.04.	Angepasste Beschleunigungsvorrichtung
	44.08.	Sitzhöhe muss im Sitzen die Berührung des Bodens mit beiden Füßen gleichzeitig sowie das Balancieren des Kraftrades beim Anhalten und Stehen ermöglichen
	44.09.	Maximale Betätigungskraft der Vorderradbremse … N [1] (z. B. „44.09(140N)“)
	44.10.	Maximale Betätigungskraft der Hinterradbremse … N [1] (z. B. „44.10(240N)“)
	44.11.	Angepasste Fußraste
	44.12.	Angepasster Handgriff
45		Kraftrad nur mit Seitenwagen
46		Nur dreirädrige Kraftfahrzeuge
47		Beschränkt auf Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern, die vom Fahrzeugführer beim Anfahren, Anhalten und Stehen nicht im Gleichgewicht ausbalanciert werden müssen

50		Beschränkung auf ein bestimmtes Fahrzeug/eine bestimmte Fahrgestellnummer (Angabe der Fahrzeugidentifizierungsnummer)

In Kombination mit den Codes 01 bis 44 für eine weitere Präzisierung verwendete Buchstaben:

a links

b rechts

c Hand

d Fuß

e Mitte

f Arm

g Daumen

([1]) Gibt die Kraft in Newton an, die der Fahrzeugführer zur Betätigung des Systems ausüben kann oder muss.

Titel 3

CODES FÜR BESCHRÄNKUNGEN

60		Optionale Äquivalenzen (obligatorische Verwendung von Untercodes)
	60.01.	Der Inhaber eines Führerscheins der Klasse B, der das 21. Lebensjahr vollendet hat, darf dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 15 kW führen
	60.02.	Der Inhaber eines Führerscheins der Klasse B darf Krafträder der Klasse A1 führen
	60.03.	Der Inhaber eines Führerscheins der Klasse B1 darf nur Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2 500 kg und einer technisch auf 45 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit führen
61		Beschränkung auf Fahrten bei Tag (z. B. zwischen einer Stunde nach Sonnenaufgang und einer Stunde vor Sonnenuntergang)
62		Beschränkung auf Fahrten in einem Umkreis von … km vom Wohnsitz des Führerscheininhabers oder nur innerorts/innerhalb einer Region
63		Fahren ohne Beifahrer
64		Beschränkt auf Fahrten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von höchstens … km/h
65		Fahren nur mit Beifahrer, der Inhaber eines Führerscheins von mindestens der gleichwertigen Klasse sein muss, es sei denn die Bedingung fällt unter Code 98.02
66		Ohne Anhänger
67		Fahren auf Autobahnen nicht erlaubt
68		Kein Alkohol
69		Beschränkt auf Fahrzeuge mit einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre gemäß EN 50436. Angabe eines Ablaufdatums ist fakultativ (z. B. „69“ oder „69(01.01.2016)“)

Titel 4

ANGABEN FÜR VERWALTUNGSZWECKE

70		Umtausch des Führerscheins Nummer …, ausgestellt durch … (EU-Kennzeichnung, z. B. „70.0123456789.NL“, bzw. UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes, z. B. „70.0123456789.NO“)
71		Duplikat des Führerscheins Nummer … (EU-Kennzeichnung, z. B. „71.987654321.HR“, bzw. UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes, z. B. „71.987654321.UK“)
72		Umtausch des Führerscheins Nummer …, ausgestellt durch … (UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes gemäß dem in Artikel 15 Absatz 7 genannten Durchführungsbeschluss, z. B. „72.0123456789.USA“)
73		Nur für vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B (B1)
78		Nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe
79		Im Rahmen der Anwendung des Artikels 21 dieser Richtlinie nur Fahrzeuge, die den in Klammern oder in einem Untercode angegebenen Spezifikationen entsprechen
	79.01.	Beschränkung auf zweirädrige Kraftfahrzeuge mit oder ohne Beiwagen
	79.02.	Beschränkung auf dreirädrige Kleinkrafträder oder vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge der Klasse AM
	79.03.	Beschränkung auf dreirädrige Kraftfahrzeuge
	79.04.	Beschränkung auf dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von 750 kg
	79.05.	Krafträder der Klasse A1 mit einem Leistungsgewicht von mehr als 0,1 kW/kg
	79.06.	Fahrzeuge der Klasse BE, bei denen die zulässige Gesamtmasse des Anhängers 3 500 kg übersteigt
80		Beschränkung auf Führerscheininhaber, die das 24. Lebensjahr nicht vollendet haben und zum Führen von dreirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A berechtigt sind
81		Beschränkung auf Führerscheininhaber, die das 21. Lebensjahr nicht vollendet haben und zum Führen von zweirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A berechtigt sind
95		Kraftfahrer, der Inhaber eines Befähigungsnachweises ist und die Befähigungspflicht gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561 bis zum … erfüllt (z. B. „95(01.01.2028)“)
96		Für die Angabe einer Genehmigung auf der Grundlage einer zusätzlichen Schulung für eine Klasse verwendete Codes
	96	Fahrzeuge der Klasse B mit einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, wobei die zulässige Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombination mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg beträgt
	96.01	Bestimmungsgemäß mit einem Führerschein der Klasse B geführtes Einsatzfahrzeug, wobei die zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 5 000 kg beträgt, einschließlich der Masse eines Anhängers, wenn es als Fahrzeugkombination verwendet wird

	96.02	Mit einem Führerschein der Klasse B geführtes Wohnmobil, wobei die zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg oder mit einem Anhänger nicht mehr als 5 000 kg beträgt
	96.03	Fahrzeug mit alternativem Antrieb mit einem Anhänger, wobei die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination mehr als 4 250 kg, jedoch nicht mehr als 5 000 kg beträgt
97		Berechtigt nicht zum Führen eines Fahrzeugs der Klasse C1, das in den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 165/2014 fällt
98		Für die Zwecke der Artikel 17 und 18 verwendete Codes (obligatorische Verwendung von Untercodes)
	98.01.	Der Fahrzeugführer gilt als Fahranfänger und unterliegt den Bedingungen für die Probezeit. Wird der Führerschein umgetauscht, erneuert oder ersetzt, ist der Code durch das Enddatum der Probezeit, die ursprünglich festgehalten wurde, zu ergänzen (z. B. 98.01.13.04.2028)
	98.02.	Bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres muss der Inhaber die Bedingungen der Regelung für das begleitete Fahren erfüllen

Codes 100 und darüber sind nationale Codes mit ausschließlicher Geltung für den Verkehr im Hoheitsgebiet des Ausstellungsmitgliedstaats.

ANHANG II

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE FAHRPRÜFUNGEN UND KENNTNISSE, FÄHIGKEITEN UND VERHALTENSWEISEN BEIM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

Teil I

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE FAHRPRÜFUNGEN

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Führerscheinbewerber tatsächlich über die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen verfügen. Die dazu eingeführten Prüfungen müssen bestehen aus

a) einer theoretischen Prüfung;

b) nach erfolgreicher Teilnahme an der theoretischen Prüfung einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen.

Diese Prüfungen sind unter den nachfolgend dargelegten Bedingungen durchzuführen.

Titel A

THEORETISCHE PRÜFUNG

(1) Form

Die Form ist so zu wählen, dass festgestellt werden kann, ob der Bewerber die erforderlichen Kenntnisse in den Sachgebieten besitzt, die unter den Nummern 2, 3 und 4 angeführt sind.

Jeder Führerscheinbewerber, der die theoretische Prüfung für den Führerschein einer anderen Klasse erfolgreich abgelegt hat, kann von den unter den Nummern 2, 3 und 4 vorgesehenen gemeinsamen Bestimmungen befreit werden.

Die Mitgliedstaaten können Bewerber von den Fragen in Bezug auf die Grundkenntnisse im Bereich der Ersten Hilfe gemäß Nummer 2 Buchstabe e befreien, wenn der Bewerber zu einem beliebigen Zeitpunkt vor der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen einen zertifizierten praktischen Erste-Hilfe-Kurs, einschließlich Herz-Lungen-Wiederbelebung (HLW), abgeschlossen hat.

(2) Inhalt der theoretischen Prüfung für alle Fahrzeugklassen

Die Fragen müssen sich auf alle nachfolgend aufgeführten Themen erstrecken, wobei der Inhalt und die Form der Fragen dem Ermessen jedes Mitgliedstaats überlassen bleiben:

a) Straßenverkehrsvorschriften, insbesondere Verkehrszeichen, einschließlich Markierungen und Signalanlagen, Vorfahrtsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen;

b) Fahrzeugführer:

i) Bedeutung der Aufmerksamkeit und des Verhaltens gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern, einschließlich der Mikromobilitätsnutzer;

ii) allgemeine Wahrnehmung, einschließlich Gefahrenerkennung, Beurteilung und Entscheidung in Bezug auf Verkehrssituationen, insbesondere Reaktionszeit, Änderungen im Verhalten des Fahrzeugführers unter der Einwirkung von Alkohol, Drogen oder Arzneimitteln sowie Auswirkungen von Gemüts- oder Ermüdungszuständen;

iii) Ablenkungsgefahr durch die Nutzung von Mobiltelefonen oder anderen elektronischen Geräten während des Fahrens und die sich daraus ergebenden Folgen für die Sicherheit;

c) Straße:

i) wichtigste Grundsätze im Zusammenhang mit der Einhaltung des Sicherheitsabstands zu anderen Fahrzeugen, dem Bremsweg und der Bodenhaftung des Fahrzeugs bei verschiedenen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen, darunter insbesondere bei Schnee und Glätte;

ii) Gefahren aufgrund des insbesondere je nach Witterungsverhältnissen und Tages- oder Nachtzeit unterschiedlichen Zustands der Fahrbahn, einschließlich Erkennung und Voraussehen von Gefahren;

iii) Besonderheiten der verschiedenen Straßenarten und jeweilige Rechtsvorschriften;

iv) Anpassung des Fahrverhaltens an die Streckenführung, insbesondere zur Gewährleistung des sicheren Fahrens in Straßentunneln, sowie Fahren auf aufsteigender und abfallender Straße;

v) Erkennung toter Winkel;

d) andere Verkehrsteilnehmer:

i) spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit der mangelnden Erfahrung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere in Bezug auf schwächere Verkehrsteilnehmer, die im Verkehr weniger geschützt sind als die Nutzer von Kraftfahrzeugen und die den Kollisionskräften unmittelbar ausgesetzt sind. Zu dieser Kategorie gehören Kinder, Fußgänger, Radfahrer, Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, Nutzer von persönlichen Mobilitätshilfen sowie Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität bzw. Orientierung.

ii) Gefahren aufgrund des Verkehrs und der Fahreigenschaften verschiedener Arten von Fahrzeugen sowie der Interaktion mit ihnen, die sich in Bezug auf Masse, Abmessungen und Sicht der Fahrzeugführer voneinander unterscheiden, einschließlich Fahrzeugen mit fortschrittlichen Fahrassistenzsystemen und automatisierten Fahrsystemen;

iii) ordnungsgemäße und rechtzeitige Verwendung von Fahrtrichtungsanzeigern;

e) allgemeine Vorschriften und Verschiedenes:

i) Vorschriften über amtliche Papiere für die Benutzung des Fahrzeugs;

ii) allgemeine Regeln für das Verhalten des Fahrzeugführers bei Unfällen (Sicherung des Verkehrs, Unfallmeldung), einschließlich Vorschriften für das Verhalten bei Herannahen eines Einsatzfahrzeugs und dafür, was am Unfallort zu tun ist, und Maßnahmen, die er gegebenenfalls treffen kann, um Opfern eines Straßenverkehrsunfalls Hilfe zu leisten, einschließlich Grundkenntnisse im Bereich der Ersten Hilfe, insbesondere Herz-Lungen-Wiederbelebung;

iii) die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der beförderten Personen betreffende Faktoren;

iv) Kenntnisse über Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit alternativem Antrieb;

f) Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs, einschließlich der Sicherstellung, dass das Öffnen der Fahrzeugtür sicher ist und es zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Mikromobilitätsnutzer kommt;

g) mechanische Zusammenhänge, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind: Führerscheinbewerber müssen die häufigsten Mängel erkennen können, insbesondere an der Lenkung, der Aufhängung, den Bremsanlagen, den Reifen, den Scheinwerfern und Leuchten, den Fahrtrichtungsanzeigern, den Rückstrahlern, den Rückspiegeln, der Windschutzscheibe und den Scheibenwischern, der Auspuffanlage, den Sicherheitsgurten und der Schallzeichenanlage;

h) Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge, insbesondere Benutzung der Sicherheitsgurte, der Kopfstützen, der Sicherheitseinrichtungen für Kinder;

i) Aufladen elektrischer Fahrzeuge;

j) Umweltaspekte der Fahrzeugnutzung und entsprechende Vorschriften, auch in Bezug auf Elektrofahrzeuge: angemessene Verwendung von Schallzeichenanlagen, maßvoller Kraftstoff- oder Energieverbrauch, Begrenzung der Emissionen (Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Lärm und Mikropartikel durch Reifen-, Bremsen- und Straßenabnutzung usw.);

k) Vorteile, Beschränkungen und Risiken im Zusammenhang mit fortschrittlichen Fahrassistenzsystemen und automatisierten Fahrsystemen. Die Bedeutung ihrer Unterschiede und ihrer sicheren Verwendung sowie die Schnittstelle Fahrer/Fahrzeug, Aufgaben des Fahrers und Art und Weise, wie die Systeme die Wahrnehmung und das Verhalten des Fahrers beeinflussen können. Dazu gehören der Anwendungsbereich der Systeme, die Möglichkeit von durch die Systeme generierten Aufforderungen zum Eingriff sowie die fortbestehenden Aufgaben des Fahrers, während die Systeme aktiviert sind.

(3) Besondere Bestimmungen für die Klassen A1, A2 und A

Zwingend vorgeschrieben ist die Überprüfung der nachfolgenden allgemeinen Kenntnisse:

a) Verwendung von Sicherheitsausrüstung wie Handschuhe, Stiefel, Bekleidung und Sturzhelm;

b) deutliche Sichtbarkeit von Kraftradfahrern für andere Verkehrsteilnehmer;

c) Risikofaktoren, die mit den unter Nummer 2 Buchstabe c beschriebenen unterschiedlichen Fahrbahnverhältnissen zusammenhängen, unter besonderer Berücksichtigung rutschiger Elemente wie Kanalabdeckungen, Straßenmarkierungen wie Linien und Pfeile und Straßenbahnschienen;

d) mechanische Zusammenhänge, die — wie unter Nummer 2 Buchstabe g dargelegt — für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind, unter besonderer Berücksichtigung des Notausschalters, des Ölstands und der Kette.

(4) Besondere Bestimmungen für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E

1. Zwingend vorgeschrieben ist die Überprüfung der nachfolgenden allgemeinen Kenntnisse:

a) Vorschriften über die Ruhe- und Lenkzeiten, wie in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 festgelegt; Benutzung des Fahrtenschreibers, wie in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 festgelegt;

b) Vorschriften für die Transportart: Güter oder Personen;

c) Fahrzeug- und Beförderungsdokumente, die für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr vorgeschrieben sind;

d) Verhalten bei Unfällen; nach Unfällen und ähnlichen Ereignissen zu treffende Maßnahmen, einschließlich Notfallmaßnahmen wie Evakuierung von Fahrgästen, sowie Grundkenntnisse in Erster Hilfe;

e) Vorsichtsmaßregeln beim Demontieren von Rädern und beim Radwechsel;

f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen; Vorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzer;

g) Zweck und Nutzung von Dauerbremssystemen;

h) Behinderung der Sicht des Fahrzeugführers aufgrund der Bauart des Fahrzeugs, insbesondere im Hinblick auf die Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer vorne und an den Seiten des Fahrzeugs;

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

j) Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs: Kontrolle des Ladeguts (verstauen und verzurren), Beherrschen von Schwierigkeiten mit verschiedenen Arten von Ladegut (z. B. flüssiges, hängendes Ladegut, …), Be- und Entladen von Gütern und dafür erforderliche Verwendung von Ladevorrichtungen (nur bei den Klassen C, CE, C1 und C1E);

k) Verantwortung des Fahrzeugführers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere, und insbesondere von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen müssen Teil der theoretischen Prüfung sein, wie öffentliche Busse und Reisebusse sowie Busse mit speziellen Abmessungen (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E).

l) Die Mitgliedstaaten können Bewerber um Führerscheine, die zum Führen von nicht unter die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 fallenden Fahrzeugen der Klasse C1 oder C1E berechtigen, von der Pflicht befreien, Kenntnisse in den unter Nummer 4.1 Buchstaben a bis c aufgeführten Sachgebieten nachzuweisen.

2. Zwingend vorgeschriebene Kontrolle der allgemeinen Kenntnisse der nachstehenden zusätzlichen Bestimmungen für die Klassen C, CE, D und DE:

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

b) Kenntnis der Schmier- und Frostschutzmittel;

c) Kenntnis der Prinzipien der Bauweise sowie der Montage, der richtigen Verwendung und Wartung von Reifen;

d) Kenntnis der Prinzipien der verschiedenen Arten von Bremsanlagen und Geschwindigkeitsreglern, deren Arbeitsweise, Hauptbestandteile, Anschlüsse, Bedienung und tägliche Wartung sowie der Verwendung des Antiblockiersystems;

e) Kenntnis der Prinzipien der verschiedenen Arten von Anhängerkupplungssystemen, deren Funktionsweise, Hauptbestandteile, Verbindung, Verwendung und tägliche Wartung, einschließlich der verschiedenen Kupplungsmechanismen zwischen Anhängern und Lastkraftwagen, auch der Sattelkupplung für Sattelkraftfahrzeuge (für Sattelauflieger) und der Bolzenkupplung für Deichselanhänger (Solofahrzeuge), sowie der Standardarbeitsanweisungen und -protokolle für das Ankuppeln von Anhängern an und das Abkuppeln von Anhängern von Lastkraftwagen unter Verwendung dieser Kupplungsmechanismen (nur bei den Klassen CE und DE);

f) Kenntnis von Methoden zur Lokalisierung von Störungen am Kraftfahrzeug;

g) Kenntnisse über vorbeugende Wartung von Kraftfahrzeugen und rechtzeitige Veranlassung von notwendigen betriebsbedingten Reparaturen;

h) Kenntnis der Verantwortung des Fahrzeugführers während der Entgegennahme, Beförderung und Ablieferung der Güter im Rahmen der vereinbarten Bedingungen (nur bei den Klassen C und CE).

Titel B

PRÜFUNG DER FÄHIGKEITEN UND VERHALTENSWEISEN

(5) Fahrzeug und Ausrüstung

1. Fahrzeuggetriebe

a) Das Führen eines Fahrzeugs mit Handschaltgetriebe setzt das Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Handschaltgetriebe voraus.

Unter einem „Fahrzeug mit Handschaltgetriebe“ ist ein Fahrzeug mit einem Kupplungspedal (oder im Falle der Klassen A, A2 und A1 mit einem Kupplungshebel) zu verstehen, das (der) vom Fahrzeugführer beim Anfahren und Anhalten des Fahrzeugs und beim Gangwechsel zu betätigen ist.

b) Fahrzeuge, die die Kriterien unter Nummer 5.1 Buchstabe a nicht erfüllen, gelten als Fahrzeuge mit Automatikgetriebe.

Legt der Führerscheinbewerber die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ab, so ist dies unbeschadet Nummer 5.1 Buchstabe c auf dem Führerschein, der aufgrund einer solchen Prüfung ausgestellt wird, mittels des in Anhang I Teil E genannten entsprechenden Unionscodes zu vermerken. Ein Führerschein mit diesem Vermerk berechtigt nur zum Führen eines Fahrzeugs mit Automatikgetriebe.

Der in Unterabsatz 2 beschriebene Unionscode wird nicht auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B oder BE vermerkt oder wird anschließend aus dem Führerschein der genannten Klassen gestrichen, wenn der Bewerber oder Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert, die vor oder nach der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe stattfinden kann.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um

i) die spezielle Schulung zu genehmigen und zu überwachen, auch als Teil der allgemeinen Fahrzeugführerschulung; oder

ii) die spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen abzuhalten.

Fahrzeuge, die für die unter diesen Buchstaben fallende Schulung oder Prüfung eingesetzt werden, müssen mit Handschaltgetriebe ausgestattet sein und der Klasse angehören, für die der Bewerber einen Führerschein erwerben möchten.

Die Schulung erstreckt sich auf alle in Nummer 6 oder 7 dieses Anhangs aufgeführten Aspekte, wobei dem Betrieb des Fahrzeuggetriebes besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Jeder Schulungsteilnehmer muss am praktischen Teil der Schulung teilnehmen und seine Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf öffentlichen Straßen unter Beweis stellen. Die Schulungsdauer beträgt mindestens 7 Stunden.

Die Dauer der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen sowie die bei der Prüfung zurückgelegte Strecke müssen für die Bewertung der in Nummer 6 oder 7 dieses Anhangs genannten Fähigkeiten und Verhaltensweisen ausreichen, wobei dem Betrieb des Fahrzeuggetriebes besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist.

c) Besondere Bestimmungen für Fahrzeuge der Klassen BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E

Die Mitgliedstaaten können festlegen, dass auf Führerscheinen für Fahrzeuge der Klassen BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 oder D1E gemäß Nummer 5.1 Buchstabe b keine Beschränkung auf Fahrzeuge mit Automatikgetriebe zu vermerken ist, wenn der Bewerber bereits Inhaber eines Führerscheins ohne die in Buchstabe b genannte Beschränkung für mindestens eine der Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 oder D1E ist und während der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen die unter Nummer 8.4 beschriebenen Fahrübungen absolviert hat.

2. Fahrzeuge, auf denen die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen abgelegt wird, müssen den in diesem Abschnitt genannten Mindestkriterien genügen. Die Mitgliedstaaten können strengere Kriterien vorsehen bzw. weitere Kriterien hinzufügen. Die Mitgliedstaaten können bei Fahrzeugen der Klassen A1, A2 und A, auf denen die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen abgelegt wird, eine Unterschreitung des vorgeschriebenen Mindesthubraums um bis zu 5 cm^3 tolerieren.

a) Klasse A1:

Krafträder der Klasse A1 ohne Beiwagen mit einer Leistung von bis zu 11 kW und einem Leistungsgewicht bis zu 0,1 kW/kg, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen.

Bei Krafträdern mit Verbrennungsmotor muss dieser einen Hubraum von mindestens 120 cm^3 haben.

Bei Krafträdern mit Elektromotor muss das Fahrzeug über ein Leistungsgewicht von mindestens 0,08 kW/kg verfügen;

b) Klasse A2:

Krafträder ohne Beiwagen mit einer Leistung von mindestens 20 kW, jedoch nicht mehr als 35 kW, und einem Leistungsgewicht von höchstens 0,2 kW/kg.

Bei Krafträdern mit Verbrennungsmotor muss dieser einen Hubraum von mindestens 250 cm^3 haben.

Bei Krafträdern mit Elektromotor muss das Fahrzeug über ein Leistungsgewicht von mindestens 0,15 kW/kg verfügen;

c) Klasse A:

Krafträder ohne Beiwagen mit einer Leermasse von mehr als 180 kg und einer Leistung von mindestens 50 kW. Die Mitgliedstaaten können die Unterschreitung der vorgeschriebenen Mindestmasse um bis zu 5 kg tolerieren.

Bei Krafträdern mit Verbrennungsmotor muss dieser einen Hubraum von mindestens 600 cm^3 haben.

Bei Krafträdern mit Elektromotor muss das Fahrzeug über ein Leistungsgewicht von mindestens 0,25 kW/kg verfügen.

d) Klasse B:

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

e) Klasse BE:

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 Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens genauso breit und hoch wie das Zugfahrzeug ist; der geschlossene Körper des Anhängers kann alternativ geringfügig weniger breit sein, sofern sichergestellt ist, dass die Sicht nach hinten nur über die Außenrückspiegel des Zugfahrzeugs möglich ist; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

f) Klasse B1:

Vierrädrige Kraftfahrzeuge, die eine Geschwindigkeit von mindestens 60 km/h erreichen, oder — falls der Führerschein zum Führen der in Artikel 9 Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstabe c genannten Fahrzeuge berechtigt — das für die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen verwendete Fahrzeug erfüllt die unter jenem Buchstaben genannten Bedingungen.

g) 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 und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie der Fahrerraum ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

h) Klasse CE:

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem und mit einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie der Fahrerraum ist; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden; als bewährte Praxis wird empfohlen, dass das Fahrzeug mit einer Sattelkupplung und einem Getriebe mit mindestens acht Vorwärtsgängen ausgerüstet ist;

i) Klasse C1:

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4 000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblokkiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie der Fahrerraum ist; wenn der Bewerber nicht auf seine Fähigkeit zur Benutzung eines Kontrollgeräts geprüft werden soll, muss das Fahrzeug nicht mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein;

j) Klasse C1E:

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

k) Klasse D:

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

l) Klasse DE:

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

m) Klasse D1:

Fahrzeuge der Klasse D1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4 000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblokkiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

n) Klasse D1E:

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der 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 des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens 2 m breit und 2 m hoch ist; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

(6) Zu prüfende Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen A1, A2 und A

1. Vorbereitung und technische Überprüfung des Fahrzeugs, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind

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

a) ordnungsgemäße Verwendung der Sicherheitsausrüstung wie Handschuhe, Stiefel, Kleidung und Sturzhelm;

b) stichprobenartige Überprüfung des ordnungsgemäßen Zustands der Reifen, der Bremsanlagen, der Lenkung, des Notausschalters, sofern vorhanden, der Kette, des Ölstands, der Scheinwerfer und Leuchten, der Rückstrahler, der Fahrtrichtungsanzeiger und der Schallzeichenanlage.

2. Zu prüfende spezielle Fahr- und Bedienübungen, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind

a) das Kraftrad auf seinem Ständer abstellen und von seinem Ständer herunternehmen und durch Schieben von der Seite ohne Motorkraft fortbewegen;

b) das Kraftrad auf seinem Ständer parken;

c) mindestens zwei Fahrübungen bei langsamer Geschwindigkeit, darin inbegriffen ein langsamer Slalom; dadurch soll es ermöglicht werden, die Fähigkeiten in Bezug auf die Bedienung des Gasgriffs und der Bremsen, das Halten des Gleichgewichts, die Blickrichtung und die Sitzposition auf dem Kraftrad sowie die Position der Füße auf den Fußrasten zu überprüfen. Wird die Prüfung an einem Kraftrad mit Schaltgetriebe durchgeführt, so muss die Fähigkeit zur Bedienung der Kupplung überprüft werden;

d) mindestens zwei Fahrübungen bei höherer Geschwindigkeit, wobei zumindest eine Fahrübung mit einer Geschwindigkeit von mindestens 30 km/h absolviert wird und eine weitere das Vermeiden eines Hindernisses bei mindestens 50 km/h beinhalten muss; dadurch soll es ermöglicht werden, die Sitzposition auf dem Kraftrad, die Blickrichtung, das Halten des Gleichgewichts und die Lenkfähigkeit zu überprüfen. Wird die Prüfung an einem Kraftrad mit Schaltgetriebe durchgeführt, so muss eine Fahrübung im zweiten oder dritten Gang absolviert werden; dadurch soll es ermöglicht werden, die Beherrschung des Gangwechsels zu überprüfen;

e) Bremsen: mindestens zwei Bremsmanöver, darin inbegriffen eine Notbremsung bei einer Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h; dadurch soll es ermöglicht werden, die Bedienung der Vorder- und Hinterradbremse, die Blickrichtung und die Sitzposition auf dem Kraftrad zu überprüfen;

f) ein Wendemanöver, sofern möglich.

3. Verhaltensweisen im Verkehr

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

a) Anfahren: nach Parken und nach Anhalten im Verkehr; aus einer Einfahrt herausfahren;

b) auf gerader Straße fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen — auch an Engstellen — vorbeifahren;

c) Fahren in Kurven;

d) Knotenpunkte: an Kreuzungen und Einmündungen heranfahren und sie überqueren;

e) Fahrtrichtungswechsel, einschließlich ordnungsgemäßer Verwendung der Fahrtrichtungsanzeiger; nach links und nach rechts abbiegen; die Fahrspur wechseln;

f) Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen, soweit verfügbar: Einfahrt vom Beschleunigungsstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;

g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer Verkehrsteilnehmer, einschließlich ungeschützter Verkehrsteilnehmer, sofern möglich; an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; gegebenenfalls von anderen Fahrzeugen überholt werden und Voraussehen der toten Winkel anderer Fahrzeuge;

h) spezielle Teile der Straße, soweit verfügbar: Kreisverkehre; Eisenbahnübergänge, Straßenbahn-/Bushaltestellen, Fußgängerübergänge, Fahrradspuren, gebührende Aufmerksamkeit; auf langen Steigungen/Gefällen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

i) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen; abweichend von der Verpflichtung, die Fahrübungen in normalen Verkehrsverhältnissen durchzuführen, dürfen die Fahrübungen nur durchgeführt werden, wenn die Gefahrensituationen zufällig auftreten; alternativ können Simulatoren für die Prüfung dieser Fähigkeiten eingesetzt werden;

j) beim Absteigen vom Fahrzeug die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.

(7) Zu prüfende Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen B, B1 und BE

1. Vorbereitung und technische Überprüfung des Fahrzeugs, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind

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

a) die für eine richtige Sitzhaltung erforderlichen Einstellungen am Sitz vornehmen;

b) die Rückspiegel, den Sicherheitsgurt und die Kopfstützen einstellen, sofern verfügbar;

c) überprüfen, ob die Türen geschlossen sind;

d) 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;

e) Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs überprüfen: Fahrzeugkarosserie, Planen, Frachttüren, Verriegelung der Kabine, Art der Beladung, Sicherung der Ladung (nur für die Klasse BE);

f) den Kupplungsmechanismus, die Bremsen und die elektrischen Verbindungen überprüfen (nur für die Klasse BE).

2. Klassen B und B1: zu prüfende spezielle Fahrübungen, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind:

Folgende Fahrübungen werden stichprobenartig geprüft (mindestens zwei der unter den folgenden vier Buchstaben aufgeführten Fahrübungen, davon eine im Rückwärtsgang):

a) in gerader Richtung rückwärtsfahren oder rückwärts nach rechts oder nach links an einer Straßenecke abbiegen und dabei den richtigen Fahrstreifen benutzen;

b) unter Benutzung des Vorwärts- und des Rückwärtsgangs wenden;

c) das Fahrzeug parken und ausparken (parallel, schräg oder im rechten Winkel zum Fahrbahnrand, vorwärts oder rückwärts, auf ebener, ansteigender oder abfallender Straße);

d) das Fahrzeug genau zum Halten bringen; die Anwendung der höchstmöglichen Bremskraft des Fahrzeugs ist allerdings fakultativ.

3. Klasse BE — zu prüfende spezielle Fahr- und Bedienübungen, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind:

a) den Anhänger an das Zugfahrzeug ankuppeln und von diesem abkuppeln; zu Beginn dieser Übung müssen das Fahrzeug und der Anhänger nebeneinanderstehen, d. h. nicht in einer Linie;

b) rückwärts eine Kurve fahren, deren Verlauf dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen bleibt;

c) zum Be- oder Entladen sicher parken.

4. Verhaltensweisen im Verkehr

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

a) Anfahren: nach Parken und nach Anhalten im Verkehr; aus einer Einfahrt herausfahren;

b) auf gerader Straße fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen — auch an Engstellen — vorbeifahren;

c) Fahren in Kurven;

d) Knotenpunkte: an Kreuzungen und Einmündungen heranfahren und sie überqueren;

e) Fahrtrichtungswechsel mit ordnungsgemäßer Verwendung der Fahrtrichtungsanzeiger: nach links und nach rechts abbiegen; die Fahrspur wechseln;

f) Auffahrt auf und Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen, soweit verfügbar: Einfahrt vom Beschleunigungsstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;

g) Überholen und Vorbeifahren: Überholen anderer Verkehrsteilnehmer, einschließlich ungeschützter Verkehrsteilnehmer, Voraussehen toter Winkel, sofern möglich; an Hindernissen, z. B. parkenden Fahrzeugen, vorbeifahren; ggf. von anderen Fahrzeugen überholt werden;

h) unabhängiges Fahren nach Straßenbeschilderung, sofern möglich;

i) spezielle Teile der Straße, soweit verfügbar: Kreisverkehre; Eisenbahnübergänge, Straßenbahn-/Bushaltestellen, Fußgängerübergänge, Fahrradspuren, gebührende Aufmerksamkeit; auf langen Steigungen und Gefällen aufwärts- und abwärtsfahren; Tunnel;

j) Einsteigen ins Fahrzeug und Verlassen des Fahrzeugs, einschließlich der Sicherstellung, dass das Öffnen der Fahrzeugtür sicher ist und es zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Mikromobilitätsnutzer kommt, mit besonderem Augenmerk auf dem Öffnen der Tür mit der Hand, die am weitesten entfernt ist;

k) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen; abweichend von der Verpflichtung, die Fahrübungen in normalen Verkehrsverhältnissen durchzuführen, dürfen die Fahrübungen nur durchgeführt werden, wenn die Gefahrensituationen zufällig auftreten; alternativ können Simulatoren für die Prüfung dieser Fähigkeiten eingesetzt werden.

(8) Zu prüfende Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E

1. Vorbereitung und technische Überprüfung des Fahrzeugs, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind

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

a) die für eine richtige Sitzhaltung erforderlichen Einstellungen am Sitz vornehmen;

b) die Rückspiegel, den Sicherheitsgurt und die Kopfstützen einstellen, sofern verfügbar;

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

d) die Brems- und Lenkhilfe überprüfen; den Zustand der Räder, der Radmuttern, der Schmutzfänger, der Windschutzscheibe, der Fenster, der Scheibenwischer und der Flüssigkeiten (z. B. Motoröl, Kühlmittel, Waschflüssigkeit) überprüfen; die Instrumententafel einschließlich des Kontrollgeräts, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, überprüfen und verwenden. Letzteres gilt nicht für Bewerber um Führerscheine, die zum Führen eines Fahrzeugs der Klasse C1 oder der Klasse C1E berechtigen, das nicht in den Geltungsbereich der genannten Verordnung fällt;

e) den Luftdruck, die Luftbehälter und die Radaufhängung überprüfen;

f) Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs überprüfen: Fahrzeugkarosserie, Planen, Frachttüren, Ladevorrichtung wenn vorhanden, Verriegelung der Kabine wenn vorhanden, Art der Beladung, Sicherung der Ladung (nur für die Klassen C, CE, C1 und C1E);

g) den Kupplungsmechanismus, die Bremsen und die elektrischen Verbindungen überprüfen (nur für die Klassen CE, C1E, DE und D1E);

h) Nachweis der Befähigung, bestimmte Sicherheitsmaßnahmen vornehmen zu können: die Fahrzeugkarosserie, die Betriebstüren, die Notausstiege, die Erste-Hilfe-Ausrüstung, die Feuerlöscher und andere Sicherheitsausrüstung kontrollieren (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E);

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

2. Führen des Zugfahrzeugs ohne Anhänger (nur für die Klassen C1E, CE, D1E und DE)

Ist der Fahrer noch nicht berechtigt, Fahrzeuge der Klassen C1, C, D1 bzw. D zu führen, so muss die Befähigung zum Führen des Zugfahrzeugs vor dem Fahren im Verkehr mit einem angeschlossenen Anhänger gewährleistet sein.

3. Zu prüfende spezielle Fahr- und Bedienübungen, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind

a) den Anhänger oder den Sattelaufleger an das Zugfahrzeug ankuppeln und von diesem abkuppeln; zu Beginn dieser Übung müssen das Zugfahrzeug und der Anhänger oder Aufleger nebeneinanderstehen, d. h. nicht in einer Linie (nur für die Klassen CE, C1E, DE und D1E);

b) rückwärts eine Kurve fahren, deren Verlauf dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen bleibt;

c) ein Wendemanöver, sofern möglich;

d) zum Be- oder Entladen sicher an einer Laderampe/-plattform oder einer ähnlichen Einrichtung parken (nur für die Klassen C, CE, C1 und C1E);

e) Parken, um Fahrgästen ein sicheres Ein- und Aussteigen in den/aus dem Bus zu ermöglichen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E).

4. Verhaltensweisen im Verkehr

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

a) Anfahren: nach Parken und nach Anhalten im Verkehr; aus einer Einfahrt herausfahren;

b) auf gerader Straße fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen — auch an Engstellen — vorbeifahren;

c) Fahren in Kurven;

d) Knotenpunkte: an Kreuzungen und Einmündungen heranfahren und sie überqueren;

e) Fahrtrichtungswechsel: nach links und nach rechts abbiegen; die Fahrspur wechseln;

f) Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen, soweit verfügbar: Einfahrt vom Beschleunigungsstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;

g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer Verkehrsteilnehmer, einschließlich ungeschützter Verkehrsteilnehmer, Voraussehen toter Winkel (sofern möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

h) spezielle Teile der Straße, soweit verfügbar: Kreisverkehre; Eisenbahnübergänge, Straßenbahn-/Bushaltestellen, Fußgängerübergänge, Fahrradspuren, gebührende Aufmerksamkeit; auf langen Steigungen bzw. Gefällen aufwärts- und abwärtsfahren; Tunnel;

i) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen; abweichend von der Verpflichtung, die Fahrübungen in normalen Verkehrsverhältnissen durchzuführen, dürfen die Fahrübungen nur durchgeführt werden, wenn die Gefahrensituationen zufällig auftreten; alternativ können Simulatoren für die Prüfung dieser Fähigkeiten eingesetzt werden;

j) Einsteigen ins Fahrzeug und Verlassen des Fahrzeugs, einschließlich der Sicherstellung, dass das Öffnen der Fahrzeugtür sicher ist und es zu keiner Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Mikromobilitätsnutzer kommt.

5. Sichere und energieeffiziente Fahrweise

Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff- oder Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen und beim Fahren auf ansteigender und auf abfallender Straße verringert werden (umweltbewusste Fahrweise);

(9) Bewertung der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

1. Bei jeder der in den Nummern 6, 7 und 8 genannten Verkehrssituationen wird bewertet, wie vertraut der Bewerber im Umgang mit den verschiedenen Bedienvorrichtungen des Fahrzeugs ist und inwiefern er seine Fähigkeit nachgewiesen hat, im Straßenverkehr sicher ein Fahrzeug führen zu können. Der Prüfer muss sich während der gesamten Fahrprüfung sicher fühlen. Fahrfehler oder gefährliche Verhaltensweisen, die das Prüfungsfahrzeug, seine Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer unmittelbar gefährden, führen — unabhängig davon, ob der Prüfer oder die Begleitperson eingreifen musste oder nicht — zum Nichtbestehen der Prüfung. Der Prüfer kann jedoch frei entscheiden, ob die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen 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, die den Anforderungen gemäß Anhang IV Nummer 4.1 Buchstabe e entspricht, kontrolliert und überwacht werden, um eine korrekte und konsequente Fehlerbewertung gemäß den Kriterien des vorliegenden Anhangs zu gewährleisten.

2. Fahrprüfer achten während der Bewertung insbesondere darauf, ob der Bewerber defensiv und rücksichtsvoll fährt. Dies muss sich im gesamten Fahrstil widerspiegeln, und der Fahrprüfer muss dies auch bei der Gesamtbeurteilung der Fahrweise des Bewerbers berücksichtigen. Dies schließt angepasstes und zielstrebiges (d. h. sicheres) Fahren unter Berücksichtigung des Straßenzustands und der Wetterlage, des sonstigen Verkehrs und der Interessen anderer — insbesondere ungeschützter — Verkehrsteilnehmer sowie vorausschauendes Fahren durch den Bewerber ein.

3. Die Fahrprüfer bewerten außerdem, ob der Bewerber

a) das Fahrzeug beherrscht; dabei wird Folgendes berücksichtigt: richtige Anwendung und Verwendung der Sicherheitsgurte, der Fahrassistenzsysteme und automatisierten Fahrsysteme, der Rückspiegel, der Kopflehnen; des Sitzes; der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs; gegebenenfalls der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; Beherrschung des Fahrzeugs unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten; Wahrung der Gleichmäßigkeit der Fahrweise; das Gewicht und die Abmessungen sowie die Eigenschaften des Fahrzeugs; das Gewicht und die Art der Ladung (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); der Komfort der Fahrgäste (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und Vermeidung von scharfem Bremsen);

b) eine sparsame, sichere und energieeffiziente Fahrweise befolgt, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

c) die Aufmerksamkeitsregeln einhält: Rundblick; richtige Benutzung der Spiegel; Aufmerksamkeit auf lange, mittlere und kurze Entfernung;

d) die Vorfahrtsregeln beachtet und Vorfahrt gewährt: Beachtung der Vorfahrt an Knotenpunkten, Kreuzungen und Einmündungen; Vorfahrtgewähren unter anderen Umständen (z. B. Richtungs- und Fahrbahnwechsel, Ausführung bestimmter Fahrübungen);

e) sich ordnungsgemäß auf der Fahrbahn einordnet: richtiges Einordnen auf der Straße, auf den Fahrstreifen, in einen Kreisverkehr, in Kurven, unter Berücksichtigung des Typs und der Eigenschaften des Kraftfahrzeugs; vorausschauendes Einordnen auf der Straße;

f) Abstand hält: ausreichenden Abstand nach vorne und zur Seite halten; ausreichenden Abstand zu anderen — insbesondere ungeschützten — Verkehrsteilnehmern halten;

g) Geschwindigkeitsbegrenzungen und Richtgeschwindigkeit einhält: keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit; Anpassung der Geschwindigkeit an die Wetter- und Verkehrsbedingungen und gegebenenfalls an nationale Geschwindigkeitsbegrenzungen; Fahren mit einer Geschwindigkeit, bei der das Anhalten innerhalb der sichtbaren freien Straße möglich ist; Anpassung der Geschwindigkeit an die allgemeine Geschwindigkeit gleichartiger Verkehrsteilnehmer;

h) Ampeln, Verkehrsschilder und andere Hinweise beachtet: richtiges Verhalten an Ampeln; Befolgung der Anweisungen von Verkehrspolizisten; richtiges Verhalten bei Verkehrsschildern (Verbote oder Gebote); angemessene Beachtung von Straßenmarkierungen;

i) das Geben von Signalen beachtet: bei Bedarf notwendige, richtige und rechtzeitige Signale geben; Fahrtrichtungen korrekt anzeigen; auf alle Signale von anderen Verkehrsteilnehmern angemessen reagieren;

j) Bremsen und Anhalten beherrscht: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); Verwendung anderer Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

(10) Prüfungsdauer

Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke müssen so bemessen sein, dass die Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß dem Titel B dieses Anhangs bewertet werden können. Die Mindestfahrzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen darf in keinem Falle weniger als 25 Minuten für die Klassen A, A1, A2, B, B1 und BE bzw. weniger als 45 Minuten für die übrigen Klassen betragen. Dies beinhaltet nicht die Begrüßung und den Empfang des Bewerbers, die Vorbereitung des Fahrzeugs, die technische Überprüfung des Fahrzeugs, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung ist, die speziellen Fahr- und Bedienübungen, die Gewährleistung der Befähigung gemäß Nummer 8.2 bzw. die Bekanntgabe des Ergebnisses der praktischen Prüfung.

(11) Prüfungsort

Der Prüfungsteil zur Bewertung der speziellen Fahr- und Bedienübungen darf auf einem besonderen Prüfungsgelände durchgeführt werden. Der Prüfungsteil zur Bewertung der Verhaltensweisen im Verkehr findet nach Möglichkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstraßen oder auf Autobahnen (oder ähnlichen Straßen) sowie auf allen Arten von Straßen in bebautem Gebiet (Wohngebiete, Gebiete mit Beschränkung auf 30 km/h und 50 km/h, städtische Schnellstraßen) statt, damit die verschiedenartigen Schwierigkeiten erfasst sind, auf die ein Fahrzeugführer stoßen kann. Es ist ebenso wünschenswert, die Prüfung bei unterschiedlicher Verkehrsdichte abzuhalten. Die auf der Straße verbrachte Zeit ist bestmöglich zu nutzen, um die Fähigkeiten des Bewerbers in allen verschiedenen Verkehrsgebieten zu bewerten, unter besonderer Berücksichtigung des Wechsels zwischen diesen Gebieten.

Teil II

KENNTNISSE, FÄHIGKEITEN UND VERHALTENSWEISEN BEIM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

Der Führer eines beliebigen Kraftfahrzeugs muss zu jeder Zeit die in Teil I Nummern 1 bis 9 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen aufweisen, um in der Lage zu sein,

a) die Gefahren des Straßenverkehrs zu erkennen und vorherzusehen sowie deren Ausmaß abzuschätzen;

b) sein Fahrzeug ausreichend zu beherrschen, um keine gefährlichen Situationen zu verursachen, und angemessen zu reagieren, wenn solche Situationen eintreten;

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

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

e) alle Faktoren, die das Fahrverhalten beeinträchtigen (z. B. Alkohol, Ermüdung, Sehschwächen, Verwendung elektronischer Geräte usw.), zu berücksichtigen, damit er stets im Vollbesitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten ist;

f) durch rücksichtsvolles Verhalten zur Sicherheit aller — insbesondere ungeschützter — Verkehrsteilnehmer beizutragen;

g) über ausreichende Kenntnisse über Risikofaktoren im Zusammenhang mit Radfahrern, Fußgängern und Mikromobilitätsnutzern zu verfügen;

h) über ausreichende Kenntnisse über Sicherheit im Zusammenhang mit der Nutzung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zu verfügen;

i) über ausreichende Kenntnisse über die Nutzung fortschrittlicher Fahrassistenzsysteme und automatisierter Fahrsysteme zu verfügen.

Die Mitgliedstaaten können angemessene Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass Fahrer, die die in Teil I Nummern 1 bis 9 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nicht mehr aufweisen, diese Kenntnisse und Fähigkeiten wiedererlangen können, sodass sie sich weiterhin in einer Weise verhalten, die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlich ist.

ANHANG III

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE TAUGLICHKEIT ZUM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

(1) Für die Zwecke dieses Anhangs werden die Fahrzeugführer in zwei Gruppen eingeteilt:

Gruppe 1: Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 und BE;

Gruppe 2: Führer von Fahrzeugen der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E.

Das nationale Recht kann vorsehen, dass die in diesem Anhang enthaltenen Anforderungen für Fahrzeugführer der Gruppe 2 auch auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihren Führerschein für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), angewandt werden.

(2) Bewerber um die erstmalige Ausstellung oder die Erneuerung eines Führerscheins werden der Gruppe zugeordnet, zu der sie nach Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins, um den sie sich bewerben, gehören.

Titel 1

SEHVERMÖGEN

(3) Alle Bewerber um einen Führerschein müssen sich einem angemessenen Test unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe haben, und festzustellen, ob eine weitere Prüfung ihres Gesichtsfelds erforderlich ist. Bei Zweifeln bezüglich des Sehvermögens des Bewerbers sollte der Bewerber von einer nach nationalem Recht zugelassenen fachlich qualifizierten Person untersucht werden. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren infrage stellen können.

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Ausstellung des Führerscheins in einzelnen Ausnahmefällen in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe zwar nicht erfüllt sind, aber Grund zur Annahme besteht, dass die Ausstellung eines Führerscheins an den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch eine nach nationalem Recht zugelassene fachlich qualifizierte Person unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben sollte der Fahrzeugführer oder Bewerber eine von einer zuständigen Stelle durchgeführte Fahrprobe erfolgreich absolvieren.

Gruppe 1:

1. Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, beim beidäugigen Sehen eine Gesamtsehschärfe von mindestens 0,5 haben.

   Daneben muss das horizontale Gesichtsfeld mindestens 120 Grad betragen, die Erweiterung muss nach rechts und links mindestens 50 Grad und nach oben und unten mindestens 20 Grad betragen. Innerhalb des Radius der mittleren 20 Grad darf keine Beeinträchtigung vorliegen.

   Wird eine fortschreitende Augenkrankheit festgestellt oder angegeben, so darf ein Führerschein ausgestellt oder erneuert werden, sofern der Bewerber regelmäßig einer Untersuchung durch eine nach nationalem Recht zugelassene fachlich qualifizierte Person unterzogen wird.

2. Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden oder (z. B. bei Diplopie) nur ein Auge benutzen, müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,5 haben. Die nach nationalem Recht zugelassene fachlich qualifizierte Person muss bescheinigen, dass diese Einäugigkeit ausreichend lange bestanden hat, um dem Betreffenden eine Anpassung zu ermöglichen, und dass das Gesichtsfeld des betreffenden Auges der in Nummer 3.1 genannten Anforderung genügt.

3. Bei in jüngerer Zeit eingetretener Diplopie oder nach dem Verlust des Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt und kann bestimmten Anforderungen oder Einschränkungen unterliegen.

Gruppe 2:

4. Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen, erforderlichenfalls mit Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,1 auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern erreicht, so muss die Mindestsehschärfe (0,8 und 0,1) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über plus acht Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen erreicht werden. Die Korrektur muss gut verträglich sein.

   Daneben muss das horizontale Gesichtsfeld mit beiden Augen mindestens 160 Grad betragen, die Erweiterung muss nach rechts und links mindestens 70 Grad und nach oben und unten mindestens 30 Grad betragen. Innerhalb des Radius der mittleren 30 Grad darf keine Beeinträchtigung vorliegen.

   Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer Störung der Kontrastempfindlichkeit oder Diplopie darf ein Führerschein nicht ausgestellt bzw. der Führerschein nicht erneuert werden.

   Nach einem erheblichen Verlust des Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen dem Betreffenden das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt und kann bestimmten Anforderungen oder Einschränkungen unterliegen.

Titel 2

HÖRVERMÖGEN

(4) Die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins kann bei Bewerbern oder Fahrzeugführern der Gruppe 2 mit einer Hörbehinderung vorbehaltlich eines von den zuständigen ärztlichen Stellen erteilten Gutachtens erfolgen, das auf einer ärztlichen Untersuchung fundiert, die insbesondere die Kompensationsmöglichkeiten berücksichtigt.

Titel 3

PERSONEN MIT EINER KÖRPERLICHEN BEHINDERUNG

(5) Bewerbern oder Fahrzeugführern mit motorischen Erkrankungen oder Einschränkungen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs beeinträchtigen, darf ein Führerschein nicht ausgestellt bzw. der Führerschein nicht erneuert werden.

Gruppe 1:

1. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit körperlichen Behinderungen kann nach einem Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle ein Führerschein mit Beschränkungen ausgestellt werden. Das Gutachten muss auf der ärztlichen Beurteilung der betreffenden Erkrankung oder Einschränkung und gegebenenfalls auf einer praktischen Prüfung beruhen. Es muss angegeben werden, welche Art von Anpassung am Fahrzeug erforderlich ist und ob der Fahrzeugführer orthopädische Hilfsmittel verwenden muss, sofern die Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen zeigt, dass das Führen eines Fahrzeugs mit diesen Hilfsmitteln nicht gefährlich ist.

2. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer fortschreitenden Erkrankung kann ein Führerschein ausgestellt bzw. der Führerschein erneuert werden, sofern sie in regelmäßigen Abständen ärztlich untersucht werden, um sicherzustellen, dass die betreffende Person das Fahrzeug noch immer vollkommen sicher führen kann.

   Ein Führerschein kann ohne regelmäßige ärztliche Kontrolle des Bewerbers ausgestellt oder erneuert werden, wenn die körperliche Behinderung stabil ist.

Gruppe 2:

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

Titel 4

HERZ-KREISLAUF-ERKRANKUNGEN

(6) Herz-Kreislauf-Erkrankungen können zu einer plötzlichen Beeinträchtigung der Hirnfunktionen führen und so die Sicherheit im Straßenverkehr gefährden. Diese Erkrankungen sind Anlass für vorübergehende oder permanente Fahrbeschränkungen.

1. Bei folgenden Herz-Kreislauf-Erkrankungen kann Bewerbern oder Fahrzeugführern in den aufgeführten Gruppen ein Führerschein nur dann ausgestellt bzw. der Führerschein nur dann erneuert werden, wenn die Erkrankung wirksam behandelt wurde und eine Genehmigung und erforderlichenfalls eine regelmäßige medizinische Bewertung durch eine zuständige ärztliche Stelle vorliegt bzw. erfolgt:

   a) bradykarde Herzrhythmusstörungen (Sinusknotenerkrankungen und Störungen des Reizleitungssystems) und tachykarde Herzrhythmusstörungen (supraventrikuläre und ventrikuläre Herzrhythmusstörungen) mit Anamnese von Synkopen oder synkopalen Episoden aufgrund von Herzrhythmusstörungen (gilt für die Gruppen 1 und 2).;

   b) bradykarde Herzrhythmusstörungen: Sinusknotenerkrankungen und Störungen des Reizleitungssystems mit AV-Block zweiten Grades Mobitz Typ II, AV-Block dritten Grades oder alternierendem Schenkelblock (gilt nur für Gruppe 2);

   c) tachykarde Herzrhythmusstörungen (supraventrikuläre und ventrikuläre Herzrhythmusstörungen) mit

      i) strukturellen Herzerkrankungen, insbesondere anhaltenden ventrikulären Tachykardien (VT) (gilt für die Gruppen 1 und 2), oder

      ii) polymorphen nichtanhaltenden VT oder mit Indikation für einen Defibrillator (gilt nur für Gruppe 2);

   d) Angina-Symptomatik (gilt für die Gruppen 1 und 2);

   e) Implantation oder Austausch eines permanenten Schrittmachers (gilt nur für Gruppe 2);

   f) Implantation oder Austausch eines Defibrillators oder angemessene oder nicht angemessene Schockabgabe (gilt nur für Gruppe 1);

   g) Synkope (Synkope ist ein vorübergehender Verlust des Bewusstseins und Tonusverlust, gekennzeichnet durch plötzliches Einsetzen, kurze Dauer und spontane Erholung, zurückzuführen auf eine globale Minderdurchblutung des Gehirns, vermutlich reflexvermittelt, Ursache unbekannt, ohne Anzeichen einer bestehenden Herzerkrankung) (gilt für die Gruppen 1 und 2);

   h) akutes Koronarsyndrom (gilt für die Gruppen 1 und 2);

   i) stabile Angina, wenn Symptome bei leichter körperlicher Beanspruchung nicht auftreten (gilt für die Gruppen 1 und 2);

   j) perkutane Koronarintervention (PCI) (gilt für die Gruppen 1 und 2);

   k) Koronararterien-Bypass (CABG) (gilt für die Gruppen 1 und 2);

   l) Schlaganfall oder vorübergehende Durchblutungsstörung (TIA) (gilt für die Gruppen 1 und 2);

   m) signifikante Verengung der Halsschlagader (gilt nur für Gruppe 2);

   n) maximaler Aortendurchmesser übersteigt 5,5 cm (gilt nur für Gruppe 2);

   o) Herzversagen:

      i) New York Heart Association (NYHA) Klassen I, II und III (gilt nur für Gruppe 1),

      ii) NYHA Klassen I und II, vorausgesetzt, die linksventrikuläre Ejektionsfraktion beträgt mindestens 35 % (gilt nur für Gruppe 2);

   p) Herztransplantation (gilt für die Gruppen 1 und 2);

   q) herzunterstützendes Gerät (gilt nur für Gruppe 1);

   r) Herzklappenchirurgie (gilt für die Gruppen 1 und 2);

s) maligne Hypertonie (Erhöhung des systolischen Blutdrucks ≥ 180 mmHg oder des diastolischen Blutdrucks ≥ 110 mmHg, verbunden mit drohender oder progressiver Organschädigung) (gilt für die Gruppen 1 und 2);

t) Blutdruck Stadium III (diastolischer Blutdruck ≥ 110 mmHg und/oder systolischer Blutdruck ≥ 180 mmHg) (gilt nur für Gruppe 2);

u) angeborene Herzerkrankung (gilt für die Gruppen 1 und 2);

v) hypertrophe Kardiomyopathie, wenn keine Synkope auftritt (gilt nur für Gruppe 1);

w) Long-QT-Syndrom mit Synkope, Torsade des Pointes oder QTc > 500 ms (gilt nur für Gruppe 1).

2. Bei folgenden Herz-Kreislauf-Erkrankungen darf Bewerbern oder Fahrzeugführern in den angegebenen Gruppen ein Führerschein nicht ausgestellt bzw. der Führerschein nicht erneuert werden:

a) Implantation eines Defibrillators (gilt nur für Gruppe 2);

b) periphere Gefäßerkrankung — thorakales und abdominales Aortenaneurysma, wenn der maximale Aortendurchmesser zu einer Prädisposition für ein signifikantes Risiko einer plötzlichen Ruptur und folglich einer unvermittelten Fahrunfähigkeit führt (gilt für die Gruppen 1 und 2);

c) Herzversagen:

i) NYHA Klasse IV (gilt nur für Gruppe 1);

ii) NYHA Klassen III und IV (gilt nur für Gruppe 2);

d) herzunterstützende Geräte (gilt nur für Gruppe 2);

e) Herzklappenerkrankung mit Aorteninsuffizienz, Aortenstenose, Mitralinsuffizienz oder Mitralstenose, wenn die funktionelle Fähigkeit als NYHA Klasse IV eingeschätzt wird oder wenn synkopale Episoden aufgetreten sind (gilt nur für Gruppe 1);

f) Herzklappenerkrankung der NYHA Klasse III oder IV oder mit Ejektionsfraktion (EF) unter 35 %, Mitralstenose und schwerer pulmonaler Hypertonie oder mit schwerer echokardiographischer Aortenstenose oder Aortenstenose, die Synkopen auslöst; außer für vollständig asymptomatische schwere Aortenstenose, wenn die Anforderungen des Belastungstests erfüllt sind (gilt nur für Gruppe 2);

g) strukturelle und elektrische Kardiomyopathien — hypertrophe Kardiomyopathie mit Anamnese von Synkopen oder wenn zwei oder mehr der folgenden Probleme bestehen: Wanddicke der linken Herzkammer (LV) > 3 cm, nichtanhaltende ventrikuläre Tachykardie, Familienanamnese von plötzlichem Tod (bei Verwandten ersten Grades), keine Erhöhung des Blutdrucks unter Belastung (gilt nur für Gruppe 2);

h) Long-QT-Syndrom mit Synkope, Torsade des Pointes und QTc > 500 ms (gilt nur für Gruppe 2);

i) Brugada-Syndrom mit Synkope oder Zustand nach erfolgreicher Reanimation (gilt für die Gruppen 1 und 2).

Führerscheine können in Ausnahmefällen ausgestellt oder erneuert werden, wenn dies durch ein ärztliches Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle gebührend begründet wird und durch regelmäßige medizinische Bewertung durch diese zuständige ärztliche Stelle sichergestellt wird, dass die betreffende Person auch angesichts der Auswirkungen der Erkrankung noch in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen.

3. Sonstige Kardiomyopathien

Das Risiko plötzlich eintretender Ereignisse, die zum Verlust der Fahrtüchtigkeit führen, wird bei Bewerbern oder Fahrzeugführern mit bereits hinreichend beschriebenen Kardiomyopathien (z. B. arrhythmogene rechtsventrikuläre Kardiomyopathie, Non-Compaction-Kardiomyopathie, katecholaminerge polymorphe ventrikuläre Tachykardie und Short-QT-Syndrom) oder mit eventuell neu entdeckten Formen von Kardiomyopathien bewertet. Es ist eine sorgfältige Bewertung durch einen Spezialisten erforderlich. Die Prognosemerkmale der betreffenden Kardiomyopathie müssen berücksichtigt werden.

4. Die Mitgliedstaaten können die Ausstellung oder Erneuerung von Führerscheinen für Bewerber oder Fahrzeugführer mit anderen Herz-Kreislauf-Erkrankungen beschränken.

Titel 5

DIABETES MELLITUS (ZUCKERKRANKHEIT)

(7) Für den Zweck der folgenden Punkte gelten folgende Definitionen:

Bei „schwerer Hypoglykämie“ ist die Hilfe einer anderen Person notwendig;

„wiederholte schwere Hypoglykämie“ bezeichnet eine zweite schwere Hypoglykämie innerhalb von 12 Monaten.

Gruppe 1:

1. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit Diabetes Mellitus kann ein Führerschein ausgestellt bzw. der Führerschein erneuert werden. Bei einer medikamentösen Behandlung mit geringem Hypoglykämierisiko müssen sie einer fallspezifisch geeigneten regelmäßigen ärztlichen Kontrolle durch eine zuständige ärztliche Stelle unterzogen werden. Bei einer medikamentösen Behandlung mit hohem Hypoglykämierisiko, das Auswirkungen auf ihre Fahrtüchtigkeit haben kann, muss ein ärztliches Gutachten eines zuständigen und befugten Mediziners vorliegen und regelmäßig eine fallspezifisch geeignete ärztliche Kontrolle durchgeführt werden, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen zehn Jahre nicht überschreiten darf.

2. Ein Bewerber oder Fahrzeugführer mit Diabetes, der mit Medikamenten behandelt wird, die zu Hypoglykämie führen können, muss nachweisen, dass er das Hypoglykämierisiko versteht und die Erkrankung angemessen unter Kontrolle hat.

   Bewerbern oder Fahrzeugführern, die eine unzureichende Hypoglykämiewahrnehmung haben, werden Führerscheine nicht ausgestellt bzw. erneuert.

   Bewerbern oder Fahrzeugführern, bei denen wiederholt schwere Hypoglykämien auftreten, darf ein Führerschein nur dann ausgestellt bzw. erneuert werden, wenn fachärztliche Gutachten und eine regelmäßige medizinische Bewertung durch eine zuständige ärztliche Stelle dies unterstützen. Bei wiederholt auftretenden schweren Hypoglykämien im Wachzustand wird ein Führerschein erst drei Monate nach der letzten Episode ausgestellt oder erneuert.

   Führerscheine können in Ausnahmefällen ausgestellt oder erneuert werden, wenn dies durch ein ärztliches Gutachten durch eines zuständige ärztliche Stelle gebührend begründet und durch regelmäßige medizinische Bewertung durch diese zuständige ärztliche Stelle sichergestellt wird, dass die betreffende Person auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Erkrankung noch in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen.

Gruppe 2:

3. Die Ausstellung bzw. Erneuerung eines Führerscheins der Gruppe 2 für Bewerber oder Fahrzeugführer mit Diabetes Mellitus kann in Betracht gezogen werden. Bei einer mit Hypoglykämierisiko behafteten medikamentösen Behandlung (d. h. mit Insulin oder bestimmten Tabletten) gelten die folgenden Kriterien:

   a) In den letzten 12 Monaten darf keine schwere Hypoglykämie aufgetreten sein;

   b) es besteht keine Hypoglykämie-Wahrnehmungsstörung;

   c) der Fahrzeugführer muss in der Lage sein, den Blutzuckerspiegel durch regelmäßige Kontrollen, die mithilfe technischer Hilfsmittel mindestens zweimal täglich sowie zu den für das Führen eines Fahrzeugs relevanten Zeiten erfolgen, auf angemessene Weise zu kontrollieren;

   d) der Fahrzeugführer muss zeigen, dass er die mit Hypoglykämie verbundenen Risiken versteht;

   e) es dürfen keine anderen Komplikationen von Diabetes vorliegen, die das Führen von Fahrzeugen ausschließen.

   Außerdem wird der Führerschein in diesen Fällen nur bei fehlenden fachlichen Bedenken einer zuständigen ärztlichen Stelle und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen ärztlichen Bewertung durch diese ärztliche Stelle ausgestellt oder erneuert, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen drei Jahre nicht überschreiten darf.

4. Eine schwere Hypoglykämie im Wachzustand muss, auch wenn dabei kein Fahrzeug geführt wurde, gemeldet werden und Anlass zu einer erneuten Bewertung der Eignung zum Führen von Fahrzeugen sein.

Titel 6

KRANKHEITEN DES NERVENSYSTEMS UND OBSTRUKTIVES SCHLAFAPNOE-SYNDROM

(8) Die folgenden Regeln gelten für Bewerber mit Krankheiten des Nervensystems und obstruktivem Schlafapnoe-Syndrom.

Titel 7

KRANKHEITEN DES NERVENSYSTEMS

1. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer schweren Erkrankung des Nervensystems darf ein Führerschein nur dann ausgestellt bzw. der Führerschein nur dann erneuert werden, wenn dies durch ein positives ärztliches Gutachten eines zuständigen und befugten Mediziners befürwortet wird.

Störungen des Nervensystems, die auf Entwicklungsstörungen, Erkrankungen, medizinische Behandlungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in kognitiven, verhaltensbezogenen, sensorischen oder motorischen Einschränkungen äußern und die Leistung oder Funktion, das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind im Zusammenhang mit ihren funktionalen Auswirkungen auf das Fahren entsprechend zu beurteilen. Die Risiken des Fortschreitens einer Beeinträchtigung und die Nichteinhaltung der Behandlungserfordernisse müssen berücksichtigt werden. Bei Gefahr einer Verschlechterung kann die Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins in diesen Fällen von regelmäßigen Bewertungen abhängig gemacht werden.

Titel 8

OBSTRUKTIVES SCHLAFAPNOE-SYNDROM

2. Für die Zwecke der folgenden Nummern bezeichnet

„mittelschweres obstruktives Schlafapnoe-Syndrom“ eine Anzahl von Apnoen und Hypopnoen pro Stunde (Apnoe-Hypopnoe-Index) zwischen 15 und 29, und ein

„schweres obstruktives Schlafapnoe-Syndrom“ einen Apnoe-Hypopnoe-Index von mindestens 30, jeweils im Zusammenhang mit übermäßiger Tagesmüdigkeit.

3. Bewerber oder Fahrzeugführer, bei denen der Verdacht auf ein mittelschweres oder schweres obstruktives Schlafapnoe-Syndrom besteht, werden zur Einholung eines ärztlichen Gutachtens an einen zuständigen und befugten Mediziner weiterverwiesen, bevor ein Führerschein ausgestellt oder erneuert wird. Ihnen kann bis zur Bestätigung der Diagnose vom Führen eines Fahrzeugs abgeraten werden.

4. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit mittelschwerem oder schwerem obstruktivem Schlafapnoe-Syndrom, die ihren Zustand angemessen unter Kontrolle haben, eine geeignete Behandlung einhalten und deren Müdigkeit (falls zutreffend) sich verbessert hat, was durch das ärztliche Gutachten eines zuständigen und befugten Mediziners bestätigt wird, kann ein Führerschein ausgestellt werden.

5. Bewerber oder Fahrzeugführer mit mittelschwerem oder schwerem obstruktivem Schlafapnoe-Syndrom, die sich in Behandlung befinden, müssen sich einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle in Abständen von höchstens drei Jahren für Fahrzeugführer der Gruppe 1 und einem Jahr für Fahrzeugführer der Gruppe 2 unterziehen, um den Grad der Einhaltung der Behandlung und die Notwendigkeit einer Fortsetzung der Behandlung sowie einer weiterhin hohen Vigilanz zu bestimmen.

Titel 9

EPILEPSIE

(9) Epileptische Anfälle oder andere anfallsartige Bewusstseinsstörungen stellen beim Führen eines Kraftfahrzeugs eine ernste Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr dar.

Für die Zwecke der folgenden Nummern bezeichnet

„Epilepsie“ eine Erkrankung, bei der die betreffende Person zwei oder mehr epileptische Anfälle innerhalb von weniger als fünf Jahren gehabt hat;

„provozierter epileptischer Anfall“ einen Anfall mit erkennbarer und vermeidbarer Ursache.

Einer Person, die einen erstmaligen oder isolierten Anfall oder Bewusstseinsverlust erlitten hat, ist vom Führen eines Fahrzeugs abzuraten. Es ist ein Sachverständigenbericht zu erstellen, in dem die Dauer des Fahrverbots und die notwendigen Folgemaßnahmen aufgeführt sind.

Es ist von größter Wichtigkeit, dass das spezifische Epilepsiesyndrom der betreffenden Person und die Art des Anfalls ermittelt werden, sodass deren Fahrsicherheit, einschließlich des Risikos künftiger Anfälle, richtig eingeschätzt und geeignete Therapiemaßnahmen getroffen werden können. Dies erfolgt durch einen Neurologen.

Gruppe 1:

1. Der Führerschein von Fahrzeugführern mit Epilepsie in Gruppe 1 unterliegt der Überprüfung, bis diese mindestens fünf Jahre lang anfallsfrei waren.

   Leidet der Bewerber oder Fahrzeugführer unter Epilepsie, so gelten die Kriterien für eine bedingungslose Genehmigung nicht als erfüllt, bis sie mindestens fünf Jahre anfallsfrei war.

2. Provozierter epileptischer Anfall: Bewerber, die einen solchen Anfall aufgrund einer erkennbaren Ursache hatten, deren erneutes Auftreten am Steuer unwahrscheinlich ist, können auf der Grundlage eines neurologischen Gutachtens individuell als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden. Gegebenenfalls erfolgt die Bewertung im Einklang mit anderen einschlägigen Titeln, z. B. bei Alkoholproblematik oder Komorbidität.

3. Erster oder einmaliger nicht provozierter Anfall: Bewerber oder Fahrzeugführer, die erstmals einen nicht provozierten epileptischen Anfall erlitten haben, können auf der Grundlage einer geeigneten ärztlichen Bewertung nach sechs anfallsfreien Monaten als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden. Die nationalen Behörden können Bewerbern oder Fahrzeugführern mit anerkannt guten Prognoseindikatoren bereits vorher das Führen von Fahrzeugen erlauben.

4. Sonstiger Bewusstseinsverlust: Bewusstseinsverlust muss im Hinblick auf das Risiko eines erneuten Eintretens während des Führens eines Fahrzeugs bewertet werden.

5. Epilepsie: Bewerber oder Fahrzeugführer können nach einem anfallsfreien Jahr als zum Führen von Fahrzeugen geeignet erklärt werden.

6. Ausschließlich im Schlaf auftretende Anfälle: Bewerber oder Fahrzeugführer, die ausschließlich schlafgebundene Anfälle erlitten haben, können als zum Führen von Fahrzeugen geeignet erklärt werden, sofern dieses Krankheitsmuster während eines Zeitraums festgestellt wurde, der mindestens dem für Epilepsie geforderten Zeitraum der Anfallsfreiheit entspricht. Nach einem im Wachzustand erlittenen Anfall müssen die Betreffenden mindestens ein Jahr lang anfallsfrei sein, bevor ein Führerschein ausgestellt werden kann.

7. Anfälle ohne Beeinträchtigung des Bewusstseins oder der Handlungsfähigkeit: Bewerber oder Fahrzeugführer, die stets nur Anfälle erlitten haben, die nachweislich weder das Bewusstsein beeinträchtigen noch funktionelle Störungen verursachen, können als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden, sofern dieses Krankheitsmuster während eines Zeitraums festgestellt wurde, der mindestens dem für Epilepsie geforderten Zeitraum der Anfallsfreiheit entspricht. Nach einem Anfall anderer Art müssen die Betreffenden mindestens ein Jahr lang anfallsfrei sein, bevor ein Führerschein ausgestellt werden kann.

8. Anfälle infolge einer ärztlich verordneten Änderung oder Reduzierung der Epilepsietherapie: Dem Patienten kann empfohlen werden, ab dem Zeitpunkt des Absetzens der Behandlung während eines Zeitraums von sechs Monaten kein Fahrzeug zu führen. Wird nach einem Anfall, der infolge einer ärztlich verordneten Änderung oder Absetzung der Medikation eingetreten ist, die zuvor wirksame Behandlung wieder aufgenommen, so darf drei Monate lang kein Fahrzeug geführt werden.

9. Nach chirurgischer Epilepsietherapie: Fahrzeugführer oder Bewerber können nach einem anfallsfreien Jahr als zum Führen von Fahrzeugen geeignet erklärt werden.

Gruppe 2:

10. Der Bewerber oder Fahrzeugführer darf während des vorgeschriebenen Zeitraums der Anfallsfreiheit keine Antiepileptika einnehmen. Eine geeignete medizinische Nachbehandlung muss erfolgt sein. Eine umfassende neurologische Bewertung darf keinen pathologischen zerebralen Befund ergeben und das Elektroenzephalogramm (EEG) keine epileptiforme Aktivität gezeigt haben. Nach der akuten Episode muss ein EEG erstellt und eine neurologische Bewertung vorgenommen werden.

11. Im Falle eines provozierten epileptischen Anfalls aufgrund eines erkennbaren ursächlichen Faktors ist ein positiver neurologischer Bericht, einschließlich einer elektroenzephalografischen Bewertung, vorzulegen, der einen anfallfreien Zeitraum von mindestens einem Jahr bescheinigt. Andere Titel müssen berücksichtigt werden. Bei strukturellen Gehirnläsionen mit erhöhtem Risiko für epileptische Anfälle ist ihr Ausmaß im Rahmen eines neurologischen Berichts zu bewerten.

12. Erster oder einmaliger nicht provozierter Anfall: Bewerber oder Fahrzeugführer, die erstmals einen nicht provozierten epileptischen Anfall erlitten haben, können auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen neurologischen Bewertung nach fünf anfallsfreien Jahren ohne Einnahme von Antiepileptika als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden. Die ärztlichen Stellen können einem Bewerber oder Fahrzeugführer mit anerkannt guten Prognoseindikatoren bereits vorher das Führen von Fahrzeugen erlauben.

13. Sonstiger Bewusstseinsverlust: Bewusstseinsverlust muss im Hinblick auf das Risiko eines erneuten Eintretens während des Führens eines Fahrzeugs bewertet werden.

14. Epilepsie: Ohne die Einnahme von Antiepileptika muss Anfallsfreiheit während eines Zeitraums von zehn Jahren erreicht worden sein. Die nationalen Behörden können Bewerbern oder Fahrzeugführern mit anerkannt guten Prognoseindikatoren bereits vorher das Führen von Fahrzeugen erlauben. Dies gilt auch im Falle von „juveniler Epilepsie“.

    Bestimmte Gesundheitsstörungen, z. B. arteriovenöse Fehlbildungen oder intrazerebrale Blutungen, gehen mit erhöhtem Anfallsrisiko einher, selbst wenn bislang noch keine Anfälle aufgetreten sind. In solchen Fällen sollte von einer zuständigen ärztlichen Stelle eine Bewertung vorgenommen werden.

Titel 10

GEISTIGE EINSCHRÄNKUNGEN

(10) Die folgenden Vorschriften gelten für Bewerber oder Fahrzeugführer mit geistigen Einschränkungen oder Intelligenzminderung:

Gruppe 1:

1. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit

    a) angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen, kognitiven oder verhaltensbezogenen Einschränkungen,

    b) Persönlichkeitsdefiziten, die zu schwerwiegenden Störungen des Urteilsvermögens, des Verhaltens oder der Anpassung führen,

    darf ein Führerschein nur dann ausgestellt bzw. der Führerschein nur dann erneuert werden, wenn dies durch ein ärztliches Gutachten eines zuständigen und befugten Mediziners unterstützt und, falls notwendig, regelmäßig eine ärztliche Kontrolle durchgeführt wird. Eine vorhergehende Phase der Remission sollte eingehalten werden.

Gruppe 2:

2. Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind. Die zuständige ärztliche Stelle kann zeitlich befristete Anforderungen vorschreiben oder Einschränkungen der Fahrerlaubnis verhängen.

Titel 11

ALKOHOL

(11) 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:

1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, darf der Führerschein nicht ausgestellt bzw. der Führerschein nicht erneuert werden.

    Nach einer nachgewiesenen Abstinenzzeit kann der Führerschein ausgestellt oder erneuert werden, wenn dem Bewerber oder Fahrzeugführer ein positives ärztliches Gutachten eines zuständigen und befugten Mediziners ausgestellt wurde und er sich während eines bestimmten Zeitraums regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen unterzieht.

2. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, darf ein Führerschein ausgestellt bzw. der Führerschein erneuert werden, wenn Technologien zum Ausgleich der Abhängigkeit eingesetzt werden, z. B. durch die verpflichtende Verwendung einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre, und sofern der Fahrzeugführer regelmäßig einer weiteren Behandlung unterzogen wird, um die Abhängigkeit oder das Unvermögen, das Führens eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss zu trennen, anzugehen. Nach einer nachgewiesenen Abstinenzzeit, die die Teilnahme an Rehabilitationsprogrammen mit Überwachung und ärztlicher Aufsicht umfassen kann, kann der Führerschein ohne Einsatz solcher Technologien ausgestellt oder erneuert werden, wenn sich der Fahrzeugführer einem ärztlichen Gutachten eines zuständigen und befugten Mediziners und während eines bestimmten Zeitraums regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen unterzieht. Die regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen können während und/oder nach dem Einsatz solcher Technologien durchgeführt werden.

Gruppe 2:

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

4. Die zuständige ärztliche Stelle kann befristete Anforderungen vorschreiben und gegebenenfalls Einschränkungen der Fahrerlaubnis verhängen.

Titel 12

DROGEN UND ARZNEIMITTEL

(12) Die folgenden Vorschriften gelten für Drogen und Arzneimittel.

Missbrauch

1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen oder Betäubungsmitteln abhängig sind oder, auch ohne abhängig zu sein, den Genuss solcher Stoffe nicht vom Führen eines Fahrzeugs trennen wollen oder können, darf — unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse — ein Führerschein nicht ausgestellt bzw. der Führerschein nicht erneuert werden.

Regelmäßige Einnahme

Gruppe 1:

2. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die regelmäßig psychotrope Stoffe oder Betäubungsmittel in irgendeiner Form einnehmen, die die Voraussetzungen zum sicheren Führen eines Fahrzeugs beeinträchtigen können, darf ein Führerschein nicht ausgestellt bzw. der Führerschein nicht erneuert werden, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit nachteilig beeinflusst wird. Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die geistige oder körperliche Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

Die zuständige ärztliche Stelle kann befristete Anforderungen vorschreiben und gegebenenfalls Einschränkungen der Fahrerlaubnis verhängen.

Gruppe 2:

3. Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen durch Fahrzeugführer dieser Gruppe verbunden sind, und sie kann bestimmte Anforderungen oder Einschränkungen vorschreiben.

Titel 13

NIERENERKRANKUNGEN

(13) Die folgenden Vorschriften gelten für Bewerber mit Nierenerkrankungen.

Gruppe 1:

1. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer schweren Niereninsuffizienz und einer daraus resultierenden erheblichen Einschränkung der körperlichen Leistungsfähigkeit kann vorbehaltlich des ärztlichen Gutachtens eines zuständigen und befugten Mediziners und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ein Führerschein ausgestellt bzw. der Führerschein erneuert werden.

Gruppe 2:

2. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer schweren irreversiblen Niereninsuffizienz darf ein Führerschein nur in Ausnahmefällen und nur dann ausgestellt bzw. erneuert werden, wenn ein ärztliches Gutachten eines zuständigen und befugten Mediziners vorliegt und regelmäßig eine ärztliche Kontrolle durchgeführt wird.

Titel 14

VERSCHIEDENE BESTIMMUNGEN

Gruppe 1:

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, nur vorbehaltlich des ärztlichen Gutachtens eines zuständigen und befugten Mediziners und gegebenenfalls einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ein Führerschein ausgestellt bzw. der Führerschein erneuert werden.

Gruppe 2:

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

   Im Allgemeinen darf Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer in diesem Anhang nicht genannten Krankheit, die eine funktionelle Ungeeignetheit bedeuten oder zur Folge haben kann, sodass dadurch die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird, ein Führerschein nicht ausgestellt bzw. der Führerschein nicht erneuert werden, außer wenn der Antrag durch ein ärztliches Gutachten eines zuständigen und befugten Mediziners unterstützt wird und der Bewerber oder Fahrzeugführer sich erforderlichenfalls einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle unterzieht.

ANHANG IV

MINDESTANFORDERUNGEN AN PERSONEN, DIE PRAKTISCHE FAHRPRÜFUNGEN ABNEHMEN

(1) Erforderliche Befähigung von Fahrprüfern

1. Eine Person, die befugt ist, in einem Kraftfahrzeug die praktischen Fahrleistungen eines Bewerbers zu bewerten, muss hinsichtlich der unter den Nummern 2 bis 8 aufgeführten Sachgebiete über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten sowie über das erforderliche Verständnis verfügen.

2. Die Befähigung eines Fahrprüfers muss es ihm gestatten, die Fahrleistung eines Bewerbers zu bewerten, der einen Führerschein der Klasse erhalten möchte, für die die Fahrprüfung stattfindet.

3. Kenntnisse und Verständnis in Bezug auf das Führen eines Fahrzeugs und dessen Bewertung in folgenden Bereichen:

   a) Theorie des Fahrverhaltens;

   b) Gefahrenerkennung und Unfallvermeidung; dazu gehört auch, die Schutzbedürftigkeit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern und Nutzern zweirädriger Kraftfahrzeuge zu verstehen und darauf zu achten;

   c) Lehrplan der Fahrprüfungsanforderungen;

   d) Anforderungen der Fahrprüfung;

   e) einschlägiges Straßenverkehrsrecht einschließlich einschlägiger Rechtsvorschriften und Auslegungsleitlinien der Union und der Mitgliedstaaten;

   f) Theorie und Praxis der Bewertung;

   g) defensives Fahren.

4. Bewertungsfähigkeiten:

   Der Fahrprüfer muss in der Lage sein,

   a) die Gesamtleistung des Bewerbers genau zu beobachten, zu kontrollieren und zu bewerten, und zwar insbesondere

      i) das richtige und umfassende Erkennen gefährlicher Situationen;

      ii) die genaue Bestimmung von Ursache und voraussichtlicher Auswirkung gefährlicher Situationen;

      iii) das Tauglichkeitsniveau und die Erkennung von Fehlern;

      iv) die Einheitlichkeit und Kohärenz der Bewertung;

   b) sich Informationen rasch anzueignen und Kernpunkte herauszufiltern;

   c) vorausschauend zu handeln, potenzielle Probleme zu erkennen und entsprechende Abhilfestrategien zu entwickeln;

   d) rechtzeitig und konstruktiv Rückmeldungen zu erteilen.

5. Persönliche Fahrfähigkeiten:

   Eine Person, die befugt ist, eine praktische Prüfung für eine bestimmte Führerscheinklasse abzunehmen, muss in der Lage sein, Kraftfahrzeuge des betreffenden Typs mit beständig hohem Fahrniveau zu führen.

6. Qualität der Dienstleistung:

   a) Festlegung und Vermittlung, worauf sich der Bewerber in der Prüfung einzustellen hat;

   b) klare Kommunikation, wobei Inhalt, Stil und Wortwahl der Zielgruppe entsprechen müssen und auf Fragen der Bewerber einzugehen ist;

   c) klare Rückmeldung in Bezug auf das Prüfungsergebnis;

   d) diskriminierungsfreie und respektvolle Behandlung aller Bewerber.

7. Fahrzeugtechnische und physikalische Kenntnisse, darunter:

   a) fahrzeugtechnische Kenntnisse, z. B. über Lenkung, Reifen, Bremsen, Scheinwerfer und Leuchten, insbesondere bei Motorrädern und Lastkraftwagen;

   b) Kenntnisse der Ladungssicherung;

   c) Kenntnisse der Fahrzeugphysik wie Geschwindigkeit, Reibung, Dynamik und Energie.

8. Kraftstoff- oder energiesparende und umweltfreundliche Fahrweise.

(2) Allgemeine Voraussetzungen

1. Ein Fahrprüfer für Führerscheine der Klasse B

   a) muss seit mindestens drei Jahren Inhaber eines Führerscheins der Klasse B sein;

   b) muss mindestens das 23. Lebensjahr vollendet haben;

   c) muss die Grundqualifikation gemäß Nummer 3 erworben haben und anschließend die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen gemäß Nummer 4 absolviert haben;

   d) muss eine Berufsausbildung für einen Abschluss mindestens der Stufe 3 entsprechend der Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen (International Standard Classification of Education, ISCED) der UNESCO abgeschlossen haben;

   e) darf nicht gleichzeitig aktiv als Fahrprüfer und als gewerblicher Fahrlehrer tätig sein.

2. Ein Fahrprüfer für Führerscheine der übrigen Klassen

   a) muss Inhaber eines Führerscheins der betreffenden Klasse sein oder gleichwertige Kenntnisse aufgrund einer angemessenen Berufsqualifikation besitzen;

   b) muss die Grundqualifikation gemäß Nummer 3 erworben haben und anschließend die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen gemäß Nummer 4 absolviert haben;

   c) muss mindestens drei Jahre lang den Beruf des Fahrprüfers für Führerscheine der Klasse B ausgeübt haben; von dieser Anforderung kann abgesehen werden, wenn der Fahrprüfer Folgendes nachweisen kann:

      i) eine mindestens fünfjährige Fahrpraxis in der betreffenden Klasse oder

      ii) den theoretischen und praktischen Nachweis einer Fahrpraxis von höherem Niveau, als für den Erwerb eines Führerscheins erforderlich ist, wodurch die betreffende Anforderung überflüssig wird;

   d) muss eine Berufsausbildung für einen Abschluss mindestens der Stufe 3 entsprechend der ISCED abgeschlossen haben;

   e) darf nicht gleichzeitig aktiv als Fahrprüfer und als gewerblicher Fahrlehrer tätig sein.

3. Beruflicher Standard

   Die Prüfer müssen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgabe der praktischen Bewertung frei von unmittelbaren oder mittelbaren äußeren Einflüssen sein. Sie enthalten sich jeder Handlung, die mit ihren Pflichten unvereinbar ist, und achten bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben auf Objektivität und Unparteilichkeit.

4. Äquivalenzen

   a) Die Mitgliedstaaten können einem Fahrprüfer gestatten, Fahrprüfungen für die Klassen AM, A1, A2 und A abzunehmen, wenn er für eine dieser Klassen die Grundqualifikation gemäß Nummer 3 erworben hat.

   b) Die Mitgliedstaaten können einem Fahrprüfer gestatten, Fahrprüfungen für die Klassen C1, C, D1 und D abzunehmen, wenn er für eine dieser Klassen die Grundqualifikation gemäß Nummer 3 erworben hat.

   c) Die Mitgliedstaaten können einem Fahrprüfer gestatten, Fahrprüfungen für die Klassen BE, C1E, CE, D1E und DE abzunehmen, wenn er für eine dieser Klassen die Grundqualifikation gemäß Nummer 3 erworben hat.

(3) Grundqualifikation

1. Grundausbildung

a) Bevor einer Person die Abnahme von Fahrprüfungen gestattet wird, muss sie entsprechend etwaiger Vorgaben des betreffenden Mitgliedstaats ein Ausbildungsprogramm erfolgreich abgeschlossen haben, um die unter Nummer 1 beschriebene Befähigung zu erwerben.

b) Die Mitgliedstaaten legen fest, ob der Inhalt eines bestimmten Ausbildungsprogramms sich auf die Zulassung zur Abnahme von Fahrprüfungen für eine oder für mehrere Führerscheinklassen bezieht.

2. Prüfungen

a) Bevor einer Person die Abnahme von Fahrprüfungen gestattet wird, muss sie in Bezug auf alle unter Nummer 1 aufgeführten Sachgebiete Kenntnisse, Verständnis, Fähigkeiten und Tauglichkeit von ausreichendem Niveau nachweisen.

b) Die Mitgliedstaaten legen ein Prüfungsverfahren zugrunde, bei dem auf eine in pädagogischer Hinsicht geeignete Art und Weise geprüft wird, ob die betreffende Person über die Befähigung gemäß Nummer 1 — insbesondere Nummer 1.4 — verfügt. Dieses Prüfungsverfahren muss die in der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] festgelegten Barrierefreiheitsanforderungen erfüllen und sowohl eine theoretische als auch eine praktische Komponente aufweisen. Computerunterstützte Formen der Bewertung sind gegebenenfalls zulässig. Die Einzelheiten in Bezug auf Art und Dauer von Einzelprüfungen und Bewertungen im Rahmen der Prüfung liegen im Ermessen des jeweiligen Mitgliedstaats.

c) Die Mitgliedstaaten legen fest, ob der Inhalt einer bestimmten Prüfung sich auf die Zulassung zur Abnahme von Fahrprüfungen für eine oder für mehrere Führerscheinklassen bezieht.

(4) Qualitätssicherung und regelmäßige Weiterbildung

1. Qualitätssicherung

a) Die Mitgliedstaaten müssen über Qualitätssicherungsregelungen verfügen, die die Aufrechterhaltung der Anforderungen an Fahrprüfer gewährleisten.

b) Die Qualitätssicherungsregelungen müssen die Überwachung der Fahrprüfer bei ihrer Tätigkeit, Zusatzausbildungen, die Erneuerung ihrer Zulassung, ihre berufliche Weiterbildung und die regelmäßige Überprüfung der Ergebnisse der von ihnen abgenommenen Fahrprüfungen einschließen.

c) Die Mitgliedstaaten sorgen im Rahmen der unter Nummer 4.1 Buchstabe b vorgesehenen Qualitätssicherungsregelungen dafür, dass jeder Fahrprüfer einer jährlichen Überwachung unterliegt. Ferner sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass jeder Fahrprüfer einmal alle fünf Jahre für einen Mindestzeitraum von insgesamt einem halben Tag bei der Abnahme von Fahrprüfungen beobachtet wird, sodass mehrere Fahrprüfungen beobachtet werden können. Werden Probleme festgestellt, sind Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Der Beobachter muss von dem jeweiligen Mitgliedstaat für diesen Zweck zugelassen worden sein.

d) Ist ein Fahrprüfer für die Abnahme von Fahrprüfungen für mehrere Klassen zugelassen, so können die Mitgliedstaaten bestimmen, dass die Beobachtungsanforderung in Bezug auf mehrere Klassen durch die Beobachtung in einer Klasse erfüllt ist.

e) Die Fahrprüfungstätigkeit muss von einer von dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigten Stelle beobachtet und überwacht werden, um die korrekte und einheitliche Anwendung der Bewertung zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Mitglieder dieser Stelle, die mit der Durchführung der Beobachtung und Überwachung beauftragt sind, bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben unparteiisch und unabhängig von externen Einflüssen oder politischem Druck sind.

[1] Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2. Regelmäßige Weiterbildung

a) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass sich Fahrprüfer zur Beibehaltung ihrer Zulassung ungeachtet der Zahl der Klassen, für die sie zugelassen sind, Folgendem unterziehen:

i) mindestens einer regelmäßigen Weiterbildung von insgesamt vier Tagen in einem Zeitraum von zwei Jahren, um

— die erforderlichen Kenntnisse sowie die Prüfungs- und Kommunikationsfähigkeiten zu erhalten und aufzufrischen,

— neue Befähigungen, die zur Ausübung des Berufs erforderlich geworden sind, zu entwickeln,

— dafür zu sorgen, dass sie die Prüfungen nach wie vor nach fairen und einheitlichen Anforderungen durchführen;

ii) mindestens einer regelmäßigen Weiterbildung von insgesamt fünf Tagen in einem Zeitraum von fünf Jahren, um die erforderlichen praktischen Fahrfähigkeiten zu entwickeln und zu erhalten.

b) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dafür zu sorgen, dass Fahrprüfern, bei denen das geltende Qualitätssicherungssystem eine äußerst unzureichende Leistung festgestellt hat, unverzüglich eine spezielle Weiterbildung erhalten.

c) Die regelmäßige Weiterbildung kann in Form von Besprechungen, Unterricht, herkömmlicher oder computergestützter Vermittlung sowie einzeln oder in Gruppe erfolgen. Sie kann, soweit die Mitgliedstaaten dies für angezeigt erachten, eine Neufestsetzung der Anforderungen enthalten.

d) Ist ein Fahrprüfer für die Abnahme von Fahrprüfungen für mehrere Klassen zugelassen, so können die Mitgliedstaaten bestimmen, dass die Weiterbildungsanforderung für Fahrprüfer in Bezug auf mehrere Klassen durch die Weiterbildung in einer Klasse erfüllt ist, sofern die Anforderungen der Nummer 4.2 Buchstabe e erfüllt sind.

e) Hat ein Fahrprüfer innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten für eine Klasse keine Fahrprüfungen abgenommen, so hat er sich einer entsprechenden Wiederholungsprüfung zu unterziehen, bevor ihm gestattet wird, für diese Klasse weitere Fahrprüfungen abzunehmen. Die Wiederholungsprüfung kann im Rahmen der Anforderung der Nummer 4.2 Buchstabe a erfolgen.

(5) Erworbene Rechte

1. Die Mitgliedstaaten können es Personen, die unmittelbar vor dem 19. Januar 2013 zur Abnahme von Fahrprüfungen zugelassen waren, gestatten, weiterhin Fahrprüfungen abzunehmen, auch wenn sie nicht gemäß den allgemeinen Bedingungen der Nummer 2 oder dem Verfahren für die Grundqualifikation der Nummer 3 zugelassen worden sind.

2. Die betreffenden Fahrprüfer unterliegen jedoch der regelmäßigen Überwachung und den Qualitätssicherungsregelungen der Nummer 4.

ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN AN FAHRZEUGFÜHRERSCHULUNG UND FAHRPRÜFUNG FÜR FAHRZEUGKOMBINATIONEN, EINSCHLIEßLICH FAHRZEUGEN MIT ALTERNATIVEM ANTRIEB, FÜR WOHNMOBILE UND FÜR EINSATZFAHRZEUGE

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um

a) die Schulung nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe d zu genehmigen und zu überwachen oder

b) die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe d abzuhalten.

Titel A

KOMBINATIONEN

1. Die Dauer der Fahrzeugführerschulung beträgt mindestens sieben Stunden.

2. Inhalt der Fahrzeugführerschulung

Die Fahrzeugführerschulung erstreckt sich auf die in Anhang II Nummern 2 und 7 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen. Dabei ist Folgendem besondere Aufmerksamkeit zu widmen: Fahrzeugdynamik, Sicherheitskriterien, Zugfahrzeug und Anhänger (Kupplungsmechanismus), richtiges Beladen und Sicherheitszubehör.

Der praktische Teil der Schulung erstreckt sich auf folgende Übungen: Beschleunigen, Verzögern, Rückwärtsfahrt, Bremsen, Anhalteweg, Spurwechsel, Bremsen und Ausweichen, Pendeln des Anhängers, Abkuppeln und Ankuppeln des Anhängers vom bzw. an das Zugfahrzeug sowie Einparken.

Jeder Schulungsteilnehmer muss am praktischen Teil der Schulung teilnehmen und seine Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf öffentlichen Straßen unter Beweis stellen.

Die für die Schulung verwendeten Fahrzeugkombinationen müssen der Klasse der Fahrzeugkombinationen angehören, für die der Bewerber einen Führerschein beantragt hat.

3. Dauer und Inhalt der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

Die Dauer der Prüfung und die bei der Prüfung zurückgelegte Strecke müssen für die Bewertung der in Nummer 2 genannten Fähigkeiten und Verhaltensweisen ausreichen.

Titel B

WOHNMOBILE UND EINSATZFAHRZEUGE

1. Die Dauer der Fahrzeugführerschulung beträgt mindestens sieben Stunden, und die Schulung kann entweder auf öffentlichen Straßen oder auf geschlossenen Strecken abgehalten werden.

2. Inhalt der Fahrzeugführerschulung

Die Fahrzeugführerschulung erstreckt sich auf die in Anhang II Titel A Nummer 2 und — in Bezug auf Klasse C1 — in Anhang II Titel B Nummer 8 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen. Dabei ist Folgendem besondere Aufmerksamkeit zu widmen: Fahrzeugdynamik, Sicherheitskriterien, richtiges Beladen und Sicherheitszubehör.

Der praktische Teil der Schulung erstreckt sich auf folgende Übungen: Beschleunigen, Verzögern, Rückwärtsfahrt, Bremsen, Anhalteweg, Spurwechsel, Pendeln des Anhängers, Abkuppeln und Ankuppeln des Anhängers vom bzw. an das Zugfahrzeug, Bremsen/Ausweichen sowie Einparken. Bei Einsatzfahrzeugen ist besonders darauf zu achten, dass der Fahrzeugführer über die erforderlichen Fähigkeiten verfügt, um zusätzliche Schwierigkeiten, die sich aus dem Fahren in einer Notsituation ergeben, angemessen zu bewältigen.

Die für die Schulung verwendeten Fahrzeuge müssen der Fahrzeugklasse angehören, für die der Führerscheinbewerber einen Führerschein beantrag hat.

3. Dauer und Inhalt der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

Die Dauer der Prüfung und die bei der Prüfung zurückgelegte Strecke müssen für die Bewertung der in Nummer 2 genannten Fähigkeiten und Verhaltensweisen ausreichen.

ANHANG VI

MINDESTANFORDERUNGEN AN FAHRZEUGFÜHRERSCHULUNG UND FAHRPRÜFUNG FÜR KRAFTRÄDER DER KLASSE A (STUFENWEISER ZUGANG)

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um

a) die Schulung nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c zu genehmigen und zu überwachen oder

b) die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c abzuhalten.

(2) Die Dauer der Fahrzeugführerschulung beträgt mindestens sieben Stunden.

(3) Inhalt der Fahrzeugführerschulung

Die Fahrzeugführerschulung erstreckt sich auf alle in Anhang II Nummer 6 aufgeführten Aspekte.

Jeder Schulungsteilnehmer muss am praktischen Teil der Schulung teilnehmen und seine Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf öffentlichen Straßen unter Beweis stellen.

Die für die Schulung verwendeten Krafträder müssen der Klasse von Krafträdern angehören, für die der Führerscheinbewerber einen Führerschein erwerben möchte.

(4) Dauer und Inhalt der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

Die Dauer der Prüfung und die bei der Prüfung zurückgelegte Strecke müssen für die Bewertung der in Nummer 3 genannten Fähigkeiten und Verhaltensweisen ausreichen.

ANHANG VII

ENTSPRECHUNGSTABELLE

2006/126/EG	Verordnung (EU) Nr. 383/2012	Die vorliegende Richtlinie
—	—	Artikel 1
—	—	Artikel 2 Absatz 1, Absatz 2, Absatz 3, Absatz 13 und Absatz 14
Artikel 1 Absatz 1	—	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2, Absatz 3 und Absatz 4	—	Artikel 4 Absatz 5 und Absatz 6
—	—	Artikel 3 Absatz 1 bis Absatz 5
Artikel 2 Absatz 1	—	Artikel 3 Absatz 6
Artikel 2 Absatz 2	—	Artikel 4 Absatz 3
Artikel 3 Absatz 1 und Absatz 2	—	Artikel 4 Absatz 2
Artikel 3 Absatz 3	—	Artikel 4 Absatz 4
—	—	Artikel 4 Absatz 7
—	—	Artikel 5 Absatz 1 bis Absatz 5 und Absatz 7
Artikel 4 Absatz 1 Satz 1	—	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Satz 2	—	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Satz 3	—	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 2	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 2 erster Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 2 Absatz 5, Absatz 6 und Absatz 7
Artikel 4 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 3	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 3 erster Gedankenstrich	—	Artikel 2 Absatz 8
Artikel 4 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich	—	Artikel 2 Absatz 9
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a erster und zweiter Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a dritter Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a

2006/126/EG	Verordnung (EU) Nr. 383/2012	Die vorliegende Richtlinie
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b erster Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b zweiter Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer i	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii erster Gedankenstrich
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer i erster Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer ii	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii zweiter Gedankenstrich
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer ii erster Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii
Artikel 4 Absatz 4	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 4 Absatz 4 erster Gedankenstrich	—	Artikel 2 Absatz 10 und Absatz 11
Artikel 4 Absatz 4 zweiter Gedankenstrich	—	Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a erster Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i Unterabsatz 1 und Artikel 2 Absatz 12
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a zweiter Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a dritter Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i Unterabsätze 2 und 3
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b, ausgenommen den letzten Satz	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b letzter Satz	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe c, ausgenommen den letzten Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer iii
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe c letzter Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe d	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer iv
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe e, ausgenommen den letzten Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer v
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe e letzter Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe f	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer vi
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g, ausgenommen den letzten Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer vii
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g letzter Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe h	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer viii

2006/126/EG	Verordnung (EU) Nr. 383/2012	Die vorliegende Richtlinie
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe i, ausgenommen den letzten Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ix
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe i letzter Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe j	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer x
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe k, ausgenommen den letzten Gedankenstrich	—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer xi
Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe k letzter Gedankenstrich	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe f
Artikel 4 Absatz 5	—	Artikel 6 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 6 Unterabsatz 1 Buchstabe a	—	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 6 Unterabsatz 1 Buchstabe b	—	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 6 Unterabsatz 1 Buchstabe c	—	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c
Artikel 4 Absatz 6 Unterabsatz 1 Buchstabe d	—	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d
Artikel 4 Absatz 6 Unterabsatz 2	—	Artikel 7 Absatz 3
Artikel 4 Absatz 6 Unterabsätze 3 und 4	—	Artikel 7 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 7 Unterabsatz 1	—	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe e und g
Artikel 4 Absatz 7 Unterabsatz 2	—	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe e und f
Artikel 5	—	Artikel 8
Artikel 6 Absatz 1	—	Artikel 9 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b
—	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe c
—	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe d
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe c	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe e
—	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe f
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g

2006/126/EG	Verordnung (EU) Nr. 383/2012	Die vorliegende Richtlinie
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe h
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe f	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe i
Artikel 6 Absatz 3	—	Artikel 9 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 4 Buchstaben a und b	—	Artikel 9 Absatz 4 Buchstaben a und b
—	—	Artikel 9 Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstaben c und d sowie Unterabsätze 2, 3 und 4
Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe c	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe j
—	—	Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe k
Artikel 7 Absatz 1	—	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 2	—	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsätze 1, 2 und 3
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 1	—	Artikel 10 Absatz 3
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 2	—	—
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 3	—	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 4
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 4	—	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 4
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 5	—	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 5
—	—	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 6
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 6	—	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 7
—	—	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 8
Artikel 7 Absatz 4	—	Artikel 10 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 5	—	Artikel 10 Absatz 5
—	—	Artikel 12
Artikel 8	—	Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 6, Artikel 19 Absatz 2 und Artikel 25

2006/126/EG	Verordnung (EU) Nr. 383/2012	Die vorliegende Richtlinie
Artikel 9	—	Artikel 26
Artikel 10	—	Artikel 19
Artikel 11 Absatz 1, Absatz 2 und Absatz 3	—	Artikel 13 Absatz 1, Absatz 2 und Absatz 3
Artikel 11 Absatz 4	—	Artikel 16 Absatz 1 und Absatz 2
Artikel 11 Absatz 5	—	Artikel 13 Absatz 4
—	—	Artikel 14
—	—	Artikel 15 Absatz 1, Absatz 3, Absatz 4 und Absätze 6 bis 10
Artikel 11 Absatz 6	—	Artikel 15 Absatz 2 und Absatz 5
—	—	Artikel 16 Absatz 3 und Absatz 4
—	—	Artikel 17
—	—	Artikel 18
Artikel 12	—	Artikel 20 Absatz 1
—	—	Artikel 20 Absätze 2 bis 4
Artikel 13	—	Artikel 21
Artikel 14	—	Artikel 24
Artikel 15 Absatz 1	—	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 15 Absatz 2 und Absatz 3	—	Artikel 22 Absatz 2
Artikel 15 Absatz 4	—	Artikel 22 Absatz 3
—	—	Artikel 22 Absatz 4, Absatz 5 und Absatz 6
—	—	Artikel 23
—	—	Artikel 27
—	—	Artikel 28
Artikel 16	—	Artikel 29
Artikel 17	—	Artikel 30

2006/126/EG	Verordnung (EU) Nr. 383/2012	Die vorliegende Richtlinie
Artikel 18	Artikel 8	Artikel 31
Artikel 19	—	Artikel 32
Anhang I	—	Anhang I Teile A1, A2, D und E
—	Artikel 1	—
—	Artikel 2 Absatz 1	Anhang I Teil B Nummer 1
—	Artikel 2 Absatz 2	—
—	Artikel 2 Absatz 3	—
—	Artikel 3	Anhang I Teil B Nummer 2
—	Artikel 4	Anhang I Teil B Nummer 3
—	Artikel 5 Absatz 1	Anhang I Teil B Nummer 4
—	Artikel 5 Absatz 2	Anhang I Teil B Nummer 5
—	Artikel 5 Absatz 3	Anhang I Teil B Nummer 6
—	Artikel 5 Absatz 4	Anhang I Teil B Nummer 7
—	Artikel 5 Absatz 5	Anhang I Teil B Nummer 8
—	Artikel 6	—
—	Artikel 7 Absatz 1	Anhang I Teil B Nummer 9
—	Artikel 7 Absatz 2	Anhang I Teil B Nummer 10
—	Anhang I	Anhang I Teil B1
—	Anhang II	Anhang I Teil B2
—	Anhang III	Anhang I Teil B3
—	Anhang IV	Anhang I Teil B4
Anhang II	—	Anhang II
Anhang III, ausgenommen der Nummern 3, 4 und 5	—	Anhang III
Anhang III Nummern 3, 4 und 5	—	Artikel 11

2006/126/EG	Verordnung (EU) Nr. 383/2012	Die vorliegende Richtlinie
Anhang IV	—	Anhang IV
Anhang V	—	Anhang V Titel I
—	—	Anhang V Titel II
Anhang VI	—	Anhang VI
Anhang VII	—	—
Anhang VIII	—	Anhang VII