EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Vorschlag für eine

# RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

# BEGRÜNDUNG

1. Im Zusammenhang mit dem "Europa der Bürger" ist es ein wichtiges Anliegen der Kommission, das Unionsrecht zu vereinfachen und klarer zu gestalten, damit es für die Bürger besser verständlich und zugänglich wird und sie die spezifischen Rechte, die es ihnen zuerkennt, besser in Anspruch nehmen können.

   Dieses Ziel lässt sich so lange nicht erreichen, wie zahlreiche Vorschriften, die mehrfach und oftmals in wesentlichen Punkten geändert wurden, in verschiedenen Rechtsakten, vom ursprünglichen Rechtsakt bis zu dessen letzter geänderter Fassung, verstreut sind und es einer aufwendigen Suche und eines Vergleichs vieler Rechtsakte bedarf, um die jeweils geltenden Vorschriften zu ermitteln.

   Soll das Recht verständlich und transparent sein, müssen häufig geänderte Rechtsakte also kodifiziert werden.

2. Die Kommission hat mit Beschluss vom 1. April 1987[1] ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Rechtsvorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtsakte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.

3. Der Europäische Rat von Edinburgh hat sich im Dezember 1992 in seinen Schlussfolgerungen ebenfalls in diesem Sinne geäußert[2] und die Bedeutung der Kodifizierung unterstrichen, da sie hinsichtlich der Frage, welches Recht zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen spezifischen Gegenstand anwendbar ist, Rechtssicherheit biete.

   Bei der Kodifizierung ist das übliche Verfahren für den Erlass der Rechtsakte der Union uneingeschränkt einzuhalten.

   Da an den zu kodifizierenden Rechtsakten keine materiell-inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden dürfen, haben sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 auf ein beschleunigtes Verfahren für die rasche Annahme kodifizierter Rechtsakte geeinigt.

4. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates[3] kodifiziert werden. Die neue Richtlinie ersetzt die verschiedenen Rechtsakte, die Gegenstand der Kodifizierung sind[4]. Der Vorschlag behält den materiellen Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig bei und beschränkt sich darauf, sie in einem Rechtsakt zu vereinen, wobei nur insoweit formale Änderungen vorgenommen werden, als diese aufgrund der Kodifizierung selbst erforderlich sind.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Siehe Anhang 3 zu Teil A der Schlussfolgerungen.
3 Aufgenommen in das Legislativprogramm für 2020.
4 Siehe Anhang IV Teil A des vorliegenden Vorschlags.

5. Der Kodifizierungsvorschlag wurde auf der Grundlage einer vorläufigen konsolidierten Fassung der Richtlinie 2003/59/EG und der sie ändernden Rechtsakte ausgearbeitet. Die vorläufige konsolidierte Fassung wurde vom Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems in 24 Amtssprachen erstellt. Wenn die Artikel neu nummeriert wurden, werden die alte und die neue Nummerierung einander in der Entsprechungstabelle in Anhang V der kodifizierten Richtlinie gegenübergestellt.

↓ 2003/59/EG (angepasst)

2021/0018 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[5],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[6],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

↓

(1) Die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[7] wurde mehrfach und erheblich geändert[8]. Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, sie zu kodifizieren.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 1

(2) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“[9] legt die Kommission ihr Ziel einer „Vision Null“ dar, wonach die Union darauf hinarbeiten sollte, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2050 auf nahe null zu senken.

5 ABl. C […] vom […], S. […].

6 ABl. C […] vom […], S. […].

7 Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

8 Siehe Anhang IV Teil A.

9 KOM(2011) 144 endgültig.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 2

(3) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung über die Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 mit dem Titel „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“[10] das Ziel vorgeschlagen, eine erneute Halbierung der Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der Union bis 2020 ab dem Jahr 2010 anzustreben. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission sieben strategische Ziele festgelegt, darunter die Verbesserung der Verkehrserziehung und der Ausbildung der Straßenverkehrsteilnehmer sowie den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 3

(4) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung am 23. und 24. Oktober 2014 das verbindliche Ziel bestätigt, die Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft der Union bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Mit diesem Ziel der Emissionsreduktion wird zur Erfüllung der langfristigen Vorgaben aus dem Übereinkommen von Paris beigetragen und alle Wirtschaftszweige sollten hierzu ihren Beitrag leisten. Im Verkehr bedarf es eines umfassenden Ansatzes für die Förderung von Emissionsreduktion und der Energieeffizienz. Fortschritte im Hinblick auf eine emissionsarme Mobilität sollten unter anderem im Wege der Forschung und der Umsetzung bereits verfügbarer technologischer Errungenschaften erzielt werden. Fahrer müssen angemessen geschult werden, damit sie möglichst sparsam fahren.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 3 (angepasst)

(5) Um es den Kraftfahrern zu ermöglichen, sich auf die Anforderungen des Kraftverkehrsmarktes einzustellen, sollten die Rechtsvorschriften ⌦ der Union über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr ⌫ auf alle Kraftfahrer ⌦ anwendbar sein ⌫, und zwar unabhängig davon, ob sie ihren Beruf als Selbstständige oder als abhängig Beschäftigte, im gewerblichen Güterverkehr oder im Werkverkehr ausüben.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 4 (angepasst)

(6) Ziel der Vorschriften ⌦ der Union über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr sollte ⌫ die Qualitätssicherung für den Beruf des Kraftfahrers in Form einer Qualifikation sowohl für die Aufnahme als auch für die Ausübung des Berufs ⌦ sein ⌫.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 5

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

[10] KOM(2010) 389 endgültig.

sich dies auch auf das Verhalten des Fahrers bei haltendem Fahrzeug erstreckt. Darüber hinaus sollte ein moderner Arbeitsplatz bei jungen Menschen das Interesse für den Beruf des Kraftfahrers wecken, was dazu beitragen sollte, dass Berufsanfänger den Weg in diesen Mangelberuf finden.

---

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 6

(8) Zur Vermeidung ungleicher Wettbewerbsbedingungen sollte diese Richtlinie für das Führen von Fahrzeugen sowohl durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats als auch durch Staatsangehörige eines Drittlands gelten, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden.

---

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 22 (angepasst)

(9) Um die Grundsätze des ⌦ Unionsrechts ⌫ zu befolgen, sollten die Fahrer von Fahrzeugen für Transporte, deren Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit als geringer eingestuft wird oder in dem Fall, dass die Anforderungen dieser Richtlinie eine unverhältnismäßige wirtschaftliche oder soziale Belastung darstellen, von der Anwendung dieser Richtlinie ausgenommen werden.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 6 (angepasst)

(10) ⌦ Gewisse ⌫ Ausnahmen ⌦ sollten im Zusammenhang mit ⌫ Situationen ⌦ festgelegt werden ⌫, in denen das Führen von Fahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers ist und in denen es eine unverhältnismäßige Belastung für Fahrer darstellen würde, wenn man von ihnen verlangte, die Anforderungen ⌦ dieser ⌫ Richtlinie einzuhalten. Generell gilt das Führen von Fahrzeugen nicht als Hauptbeschäftigung des Fahrers, wenn es weniger als 30 % der rollierenden monatlichen Arbeitszeit in Anspruch nimmt.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 7 (angepasst)

(11) Sofern das Führen von Fahrzeugen nicht häufig erfolgt, im ländlichen Raum stattfindet ⌦ oder ⌫ von Fahrern vorgenommen wird, die ihr eigenes Unternehmen versorgen, sollten unter der Voraussetzung, dass die Straßenverkehrssicherheit unverändert gewahrt wird, Ausnahmeregelungen gelten. Aufgrund der mit Blick auf Geografie, Klima und Bevölkerungsdichte unterschiedlichen Bedingungen im ländlichen Raum in der Union sollten die Mitgliedstaaten über einen Ermessensspielraum bei der Entscheidung verfügen, ob das Führen von Fahrzeugen in diesen Fällen als gelegentlich betrachtet werden kann und ob eine solche Ausnahmeregelung beispielsweise aufgrund der Art der Straße, des Verkehrsaufkommens oder der Anwesenheit schwächerer Verkehrsteilnehmer Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit nach sich zieht.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 8

(12) Da die Entfernungen, die in der Landwirtschaft, dem Gartenbau, der Forstwirtschaft und der Fischerei tätige und von dieser Richtlinie befreite Personen im Rahmen ihres Berufs zurücklegen müssen, in der Union unterschiedlich sein können, sollten die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Rechtsvorschriften die maximal zulässige Entfernung festlegen dürfen, für die die Ausnahmeregelungen gelten, berechnet ab dem Standort des Unternehmens.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 7

(13) Damit ein Kraftfahrer die ordnungsgemäße Einhaltung seiner Verpflichtungen nachweisen kann, sollten die Mitgliedstaaten einen Befähigungsnachweis ausstellen, mit dem die Grundqualifikation oder die Weiterbildung bescheinigt wird.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 8 (angepasst)

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

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 9

(15) Um die Qualifikation von Berufskraftfahrern, die ihren Beruf bereits ausüben, auf dem neuesten Stand zu halten, sollte für diese Fahrer eine regelmäßige Auffrischung der für die Ausübung des Berufs wesentlichen Kenntnisse vorgeschrieben werden.

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 9

(16) Fahrer, die von der Anforderung der Grundqualifikation befreit wurden, sollten, auch wenn sie weiterhin in den Genuss dieser Befreiung kommen, dennoch einer Weiterbildungspflicht unterliegen, um sicherzustellen, dass die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse auf dem aktuellen Stand bleiben.

↓ 2003/59/EG Erwägungsgrund 10 (angepasst)

(17) Die Mindestanforderungen für die Grundqualifikation und die Weiterbildung betreffen die beim Fahren und beim Halten zu beachtenden Sicherheitsregeln. Die Entwicklung eines defensiven Fahrstils, d. h. das Voraussehen von Gefahren und die Rücksichtnahme auf die übrigen Verkehrsteilnehmer, der mit einem rationelleren Kraftstoffverbrauch einhergeht, ⌦ sollte ⌫ sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf das Straßentransportgewerbe selbst positiv auswirken.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 11

(18) Die erworbenen Rechte von Berufskraftfahrern, die ihren Führerschein als Zugangsvoraussetzung für den Beruf vor dem Termin erworben haben, der für den Erwerb des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der entsprechenden Grundqualifikation oder der Weiterbildung vorgesehen ist, sollten durch diese Richtlinie nicht eingeschränkt werden.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 12

(19) Die Durchführung der im Rahmen der Grundqualifikation und der Weiterbildung vorgesehenen Lehrgänge sollte nur Ausbildungsstätten gestattet sein, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zugelassen wurden. Um die Qualität dieser zugelassenen Ausbildungsstätten zu gewährleisten, sollten die zuständigen Behörden harmonisierte Zulassungskriterien festlegen, so unter anderem das einer fundierten fachlichen Kompetenz.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 13

(20) Die Durchführung der im Rahmen der Grundqualifikation und der Weiterbildung vorgesehenen Prüfungen sollte nicht nur den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, sondern auch allen von ihnen benannten Stellen übertragen werden. In Anbetracht der Bedeutung dieser Richtlinie im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten diese Prüfungen überwachen.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 14

(21) Die Mitgliedstaaten sollten vorschreiben, dass die Beendigung der ersten Weiterbildungsmaßnahme und die Ausstellung des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Weiterbildung entweder innerhalb von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt der Ausstellung des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Grundqualifikation oder innerhalb von fünf Jahren nach dem Stichtag erfolgen muss, bis zu dem bestimmte Kraftfahrer ihre erworbenen Rechte geltend machen können. Eine Verkürzung oder Verlängerung dieser Fristen sollte ebenfalls zulässig sein. Im Anschluss an die erste Weiterbildung sollte sich der Kraftfahrer alle fünf Jahre einer neuen Weiterbildungsmaßnahme unterziehen.

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 15 (angepasst)

(22) Zur Bestätigung, dass ein Berufskraftfahrer aus einem Mitgliedstaat Inhaber eines Befähigungsnachweises im Sinne dieser Richtlinie ist, und zur Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung der verschiedenen Befähigungsnachweise sollten die Mitgliedstaaten den hierfür vorgesehenen harmonisierten ⌦ Unionscode ⌫

zusammen mit dessen Gültigkeitsdauer entweder auf dem Führerschein oder auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis vermerken, der von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt wird und für den in dieser Richtlinie ein harmonisiertes Modell vorgesehen ist. In Anbetracht der Bedeutung der damit verbundenen Rechte für die Straßenverkehrssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen sollte dieser Nachweis den gleichen Vorschriften für die Fälschungssicherheit genügen wie der Führerschein.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 10

(23) Die Mitgliedstaaten sollten in Zusammenarbeit mit der Kommission elektronisch Informationen über Befähigungsnachweise austauschen. Sie sollten — unter Berücksichtigung einer Kosten-Nutzen-Analyse der Kommission — die hierzu erforderliche elektronische Plattform einrichten, wozu auch das gemäß der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[11] eingerichtete EU-Führerscheinnetz erweitert werden könnte. Neben anderen Vorteilen erhalten die Mitgliedstaaten dadurch einfachen Zugriff auf Informationen über absolvierte Ausbildungsmaßnahmen, die nicht auf dem Führerschein des Fahrers eingetragen sind. Es ist wichtig, dass die Mitgliedstaaten und die Kommission sich um die Weiterentwicklung dieses Instruments bemühen, mit dem Ziel eines Zugriffs in Echtzeit bei Straßenkontrollen.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 11 (angepasst)

(24) Um die Entwicklungen im Bereich der Aus- und Weiterbildung zu berücksichtigen und den Beitrag ⌦ dieser ⌫ Richtlinie zur Sicherheit im Straßenverkehr sowie die Relevanz der Ausbildung für die Fahrer zu erhöhen, sollten Kenntnisbereiche im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit in den Lehrgängen behandelt werden, wie beispielsweise Gefahrenerkennung, Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer — insbesondere von Fußgängern, Radfahrern und Menschen mit eingeschränkter Mobilität —, kraftstoffsparende Fahrweise, Fahren unter extremen Witterungsbedingungen und Beförderung von Sondergütern. In diesem Zusammenhang sollten die Lehrgänge außerdem intelligente Verkehrssysteme abdecken und zum Zwecke der Anpassung an die technische Entwicklung weiterentwickelt werden.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 12

(25) Die Mitgliedstaaten sollten die eindeutige Option erhalten, einen Teil der Ausbildungspraxis durch die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)-Instrumenten, z. B. E-Learning und integriertes Lernen, unter gleichzeitiger Sicherung der Qualität der Ausbildung zu verbessern und zu modernisieren. Bei der Verbesserung und Modernisierung der Ausbildungspraxis unter Nutzung von IKT-Instrumenten ist es wichtig zu berücksichtigen, dass für bestimmte Ausbildungsinhalte eine praktische Ausbildung erforderlich ist und diese mit den genannten Lerninstrumenten nicht wirksam behandelt werden können, wie

---

[11] 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).

zum Beispiel das Anlegen von Schneeketten, das Sichern der Ladung oder andere Ausbildungsinhalte, die praktisch geübt werden müssen. Die praktische Ausbildung könnte — muss aber nicht — im Führen von Fahrzeugen bestehen. Ein großer Teil der im Rahmen dieser Richtlinie geforderten Ausbildung sollte in einer zugelassenen Ausbildungsstätte stattfinden.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 13 (angepasst)

(26) Um die Kohärenz zwischen den verschiedenen nach Unionsrecht vorgeschriebenen Formen der Ausbildung zu wahren, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, verschiedene Arten relevanter Ausbildung zu kombinieren: Beispielsweise sollten sie die Ausbildung für die Beförderung gefährlicher Güter, zur Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen oder für den Transport von Tieren, mit der in ⌦ dieser ⌫ Richtlinie vorgesehenen Ausbildung kombinieren können.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 14 (angepasst)

(27) Damit durch die unterschiedliche Praxis in den Mitgliedstaaten die Verfahren der gegenseitigen Anerkennung nicht behindert werden und das Recht der Kraftfahrer auf Weiterbildung in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten, nicht eingeschränkt wird, sollten die Behörden der Mitgliedstaaten immer dann, wenn absolvierte Ausbildungsmaßnahmen nicht auf dem Führerschein vermerkt werden können, dazu verpflichtet werden, für jeden Fahrer, der die Anforderungen ⌦ dieser ⌫ Richtlinie erfüllt, einen für die gegenseitige Anerkennung erforderlichen Fahrerqualifizierungsnachweis in der durch die Standardmodelle vorgeschriebenen Form auszustellen.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 15

(28) Für Fahrer aus Drittländern könnte es ein Hindernis darstellen, wenn sie die Erfüllung der Ausbildungsanforderungen anhand einer Fahrerbescheinigung nachweisen müssen, der Verkehrsunternehmer aber den ausstellenden Behörden diese Bescheinigung zurückgegeben hat, insbesondere dann, wenn diese Fahrer eine Beschäftigung in einem anderen Mitgliedstaat aufnehmen möchten. Damit Fahrer in diesem Fall bei der Aufnahme einer neuen Beschäftigung ihre Ausbildung nicht wiederholen müssen, sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, zusammenzuarbeiten und Informationen über die Qualifikation von Fahrern auszutauschen.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 19

(29) Um im Wege der Förderung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Luftqualität beizutragen, sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, den Inhabern eines Führerscheins der Klasse B auf ihrem Hoheitsgebiet das Führen von Fahrzeugen bestimmter Typen mit alternativem Antrieb zu gestatten, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, aber höchstens 4 250 kg beträgt. Die Möglichkeit, 3 500 kg zu überschreiten, sollte der Bedingung unterliegen, dass die

zusätzliche gestattete Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des alternativen Antriebssystems geschuldet ist und sollte zudem Einschränkungen und Bedingungen unterliegen, mit denen abträgliche Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit abgewendet werden sollen.

---

↓ 2003/59/EG
Erwägungsgrund 17

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

---

↓ 2019/1243 Art. 1 u.
Anh. Ziff. IX (angepasst)

(31) Um ⌦ diese ⌫ Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 ⌦ des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ⌫ Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II ⌦ dieser ⌫ Richtlinie zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden[12]. 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.

---

↓ 2018/645 Erwägungsgrund 20
(angepasst)

(32) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich ⌦ die Festlegung ⌫ einer unionsweit geltenden Grundqualifikation und Weiterbildung für Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Kraftverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie angegangen werden sollen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

---

[12] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

↓

(33) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung unberührt lassen —

↓ 2003/59/EG

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 1 (angepasst)

*Artikel 1*

**Anwendungsbereich**

Diese Richtlinie gilt für das Führen von Fahrzeugen

a) durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats,

b) durch Staatsangehörige eines Drittlands, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden

(im Folgenden „Kraftfahrer"), die auf öffentlichen Verkehrswegen innerhalb der Union Beförderungen durchführen mit

– Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1 + E, C oder C + E im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist,

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

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

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 2

*Artikel 2*

**Ausnahmen**

(1) Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen

a) deren zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 45 km/h liegt;

b) die von den Streitkräften, dem Katastrophenschutz, der Feuerwehr, den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften und den Notfallkrankentransportdiensten eingesetzt werden oder ihrer Kontrolle unterstellt sind, wenn die Beförderung im Rahmen der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben ausgeführt wird;

c) die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Fahrer von Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind;

d) für die ein Führerschein der Klassen D oder D1 erforderlich ist und die vom Wartungspersonal ohne Fahrgäste zu einer Wartungsstätte oder wieder zurückgefahren werden, die sich in der Nähe des nächsten, vom Verkehrsunternehmer genutzten Wartungsstandorts befindet, sofern das Führen des Fahrzeugs nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers darstellt;

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

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

g) die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern eingesetzt werden;

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

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

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

a) wenn Fahrer von Fahrzeugen im ländlichen Raum zur Versorgung des eigenen Unternehmens des Fahrers aktiv sind;

b) Fahrer keine Beförderungsleistungen anbieten;

c) der Mitgliedstaat die Beförderung als gelegentlich und für die Straßenverkehrssicherheit unbedenklich einstuft.

(3) Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden, es sei denn, das Führen von Fahrzeugen gehört zur Hauptbeschäftigung des Fahrers oder eine in den nationalen Rechtsvorschriften festgelegte Entfernung von dem Niederlassungsort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least, wird überschritten.

↓ 2003/59/EG (angepasst)

*Artikel 3*

**Qualifikation und Ausbildung**

(1) Das Führen von Fahrzeugen ⌦ nach ⌫ Artikel 1 unterliegt der Pflicht zu einer Grundqualifikation und der Pflicht zur Weiterbildung. Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten für

a) ein System für die Grundqualifikation

Die Mitgliedstaaten wählen zwischen den beiden folgenden Optionen:

i) Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung

Gemäß Anhang I Abschnitt 2 Nummer 2.1 beinhaltet diese Art der Grundqualifikation eine obligatorische Teilnahme an Unterricht während einer bestimmten Dauer. Sie wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Bei erfolgreicher Ablegung dieser Prüfung wird der Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a ausgestellt;

ii) Option mit Beschränkung auf Prüfungen

Gemäß Anhang I Abschnitt 2 Nummer 2.2 beinhaltet diese Art der Grundqualifikation keine obligatorische Teilnahme an Unterricht, sondern lediglich eine theoretische und eine praktische Prüfung. Bei erfolgreicher Ablegung der Prüfungen wird der Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b ausgestellt.

Ein Mitgliedstaat kann einem Kraftfahrer jedoch vor Erlangung des Befähigungsnachweises das Führen eines Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet für einen höchstens dreijährigen Zeitraum gestatten, wenn er eine mindestens sechsmonatige innerstaatliche Berufsausbildung erhält. Im Rahmen dieser innerstaatlichen Berufsausbildung können die Prüfungen im Sinne der Ziffern i) und ii) in Etappen abgelegt werden;

b) ein System für die Weiterbildung

Gemäß Anhang I Abschnitt 4 beinhaltet die Weiterbildung die obligatorische Teilnahme an Unterricht. Sie führt zur Ausstellung des Befähigungsnachweises im Sinne von Artikel 8 Absatz 1.

(2) Die Mitgliedstaaten können auch ein System für eine beschleunigte Grundqualifikation vorsehen, damit ermöglicht wird, dass der Kraftfahrer in den Fällen gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii) ⌦ , Artikel 5 Absatz 2 ⌫ Buchstabe b ⌦ , Artikel 5 ⌫ Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i) und ⌦ Artikel 5 Absatz 3 ⌫ Buchstabe b ein Fahrzeug führt.

Gemäß Anhang I Abschnitt 3 beinhaltet die beschleunigte Grundqualifikation die obligatorische Teilnahme an Unterricht. Sie wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Bei erfolgreicher Ablegung dieser Prüfung wird der Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 Absatz 2 ausgestellt.

(3) Die Mitgliedstaaten können einen Kraftfahrer, der die Bescheinigung über die fachliche Eignung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates[13] erhalten hat, in den Kenntnisbereichen, die von der Prüfung gemäß der genannten Verordnung erfasst sind, von den in Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i) und ii) und Absatz 2 vorgesehenen Prüfungen und gegebenenfalls von der Anwesenheit an jenem Teil der Kurse, der diese Kenntnisbereiche betrifft, befreien.

*Artikel 4*

**Erworbene Rechte**

Von der Pflicht zu einer Grundqualifikation sind diejenigen Kraftfahrer ausgenommen, die

a) einen Führerschein der Klasse D1, D1 + E, D oder D + E oder einen als gleichwertig anerkannten Führerschein besitzen, der spätestens ⌦ am 10. September 2008 ⌫ ausgestellt worden ist;

b) einen Führerschein der Klasse C1, C1 + E, C oder C + E oder einen als gleichwertig anerkannten Führerschein besitzen, der spätestens am 10. September 2009 ausgestellt worden ist.

*Artikel 5*

**Grundqualifikation**

(1) Für den Zugang zur Grundqualifikation ist der vorherige Erwerb des entsprechenden Führerscheins nicht erforderlich.

(2) Dem Kraftfahrer ist im Güterverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 18 Jahren:

   i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C und C + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

   ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C1 und C1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt;

b) ab 21 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C und C + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

   i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr im Umkreis von bis zu 50 km, sowie von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

   Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer ⌦ dieser ⌫ Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

[13] Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer ⌦ dieser ⌫ Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 20 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt;

b) ab 23 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

(4) Unbeschadet der Altersgrenzen nach Absatz 2 brauchen Kraftfahrer im Güterverkehr, die den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 für eine der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Fahrzeugklassen besitzen, für die anderen der in diesem Absatz genannten Fahrzeugklassen keinen derartigen Befähigungsnachweis zu erwerben.

Diese Bestimmungen gelten gleichermaßen für Fahrer der in Absatz 3 genannten Fahrzeugklassen, die im Personenverkehr tätig sind.

(5) Kraftfahrer im Güterverkehr, die ihre Tätigkeit im Hinblick auf die Personenbeförderung ausweiten oder verändern (oder umgekehrt) und die den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 besitzen, müssen die übereinstimmenden Teile der Grundqualifikation nicht wiederholen, sondern nur die spezifischen Teile der neuen Qualifikation.

*Artikel 6*

**Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Grundqualifikation**

(1) Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation

a) Befähigungsnachweis aufgrund von Unterrichtsteilnahme und Prüfungen

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i) schreibt der Mitgliedstaat vor, dass der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers einem Unterricht in einer Ausbildungsstätte folgt, die von den zuständigen Behörden gemäß Anhang I Abschnitt 5 zugelassen ist (im Folgenden „zugelassene Ausbildungsstätte“). Gegenstand dieses Unterrichts sind alle Kenntnisbereiche, die in der Liste in Anhang I Abschnitt 1 aufgeführt sind. Diese Ausbildung wird mit der erfolgreichen Ablegung der Prüfung gemäß Anhang I Abschnitt 2 Nummer 2.1 abgeschlossen. Diese Prüfung wird von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer von ihnen benannten Stelle abgenommen, um nachzuprüfen, ob der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers den in Anhang I Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den genannten Bereichen besitzt. Diese Behörden oder Stellen überwachen die Prüfungen und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation aus.

b) Befähigungsnachweis aufgrund von Prüfungen

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii) schreibt der Mitgliedstaat vor, dass der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers die theoretische und die praktische Prüfung nach Anhang I Abschnitt 2 Nummer 2.2 mit Erfolg ablegen muss. Diese Prüfungen werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer von ihnen benannten Stelle abgenommen, um nachzuprüfen, ob der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers den in Anhang I Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in allen genannten Bereichen besitzt. Diese Behörden oder Stellen überwachen die

Prüfungen und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer Grundqualifikation aus.

(2) Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer beschleunigten Grundqualifikation

Gemäß Artikel 3 Absatz 2 schreibt der Mitgliedstaat vor, dass der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers einem Unterricht in einer zugelassenen Ausbildungsstätte folgt. Gegenstand dieses Unterrichts sind alle Kenntnisbereiche, die in Anhang I Abschnitt 1 aufgeführt sind.

Diese Ausbildung wird mit der Prüfung gemäß Anhang I Abschnitt 3 abgeschlossen. Diese Prüfung wird von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer von ihnen benannten Stelle abgenommen, um nachzuprüfen, ob der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers den in Anhang I Abschnitt 1 geforderten Kenntnisstand in den genannten Bereichen besitzt. Diese Behörden oder Stellen überwachen die Prüfung und stellen dem erfolgreichen Bewerber einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer beschleunigten Grundqualifikation aus.

---

↓ 2018/645 Art. 1 Nr. 3

*Artikel 7*

**Weiterbildung**

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

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

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

---

↓ 2003/59/EG (angepasst)

*Artikel 8*

**Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung**

(1) Nach Beendigung der Weiterbildungsmaßnahme gemäß Artikel 7 stellen die zuständigen Behörden oder die zugelassene Ausbildungsstätte dem Kraftfahrer einen Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung aus.

(2) Der Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 6 ⌦ hat ⌫ binnen fünf Jahren nach dem Zeitpunkt seiner Ausstellung ⌦ eine erste Weiterbildung zu durchlaufen ⌫.

Die Mitgliedstaaten können ⌦ die in Unterabsatz 1 ⌫ genannte Frist verkürzen oder verlängern, insbesondere damit sie mit der Gültigkeitsdauer des Führerscheins ⌦ übereinstimmt ⌫. Diese Frist darf jedoch nicht kürzer als drei Jahre und nicht länger als sieben Jahre sein.

(3) Der Kraftfahrer, der eine erste Weiterbildung im Sinne von Absatz 2 durchlaufen hat, muss sich alle fünf Jahre vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Weiterbildung einer Weiterbildungsmaßnahme unterziehen.

(4) Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 6 oder gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels sowie Kraftfahrer im Sinne von Artikel 4 müssen, wenn sie ihren Beruf nicht mehr ausüben und den Anforderungen der Absätze 1, 2 und 3 ⌦ des vorliegenden Artikels ⌫ nicht entsprechen, vor einer Wiederaufnahme des Berufs eine Weiterbildung durchlaufen.

(5) Kraftfahrer im Güter- oder Personenverkehr, die eine Weiterbildung für eine der in Artikel 5 Absätze 2 und 3 genannten Führerscheinklassen durchlaufen haben, brauchen für die anderen in diesen Absätzen genannten Klassen keine Weiterbildung zu durchlaufen.

*Artikel 9*

**Ausbildungsort**

---

🡻 2018/645 Art. 1 Nr. 4

Die in Artikel 1 Buchstabe a dieser Richtlinie genannten Kraftfahrer erlangen die Grundqualifikation nach Artikel 5 dieser Richtlinie in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz gemäß Artikel 12 der Richtlinie 2006/126/EG haben.

---

🡻 2003/59/EG (angepasst)

Die in Artikel 1 Buchstabe b genannten Kraftfahrer erhalten diese ⌦ Grundqualifikation ⌫ in dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, oder in dem Mitgliedstaat, der ihnen eine Arbeitsgenehmigung erteilt hat.

Die in Artikel 1 Buchstaben a und b genannten Kraftfahrer durchlaufen die Weiterbildung gemäß Artikel 7 in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, oder in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten.

---

🡻 2018/645 Art. 1 Nr. 5 (angepasst)

*Artikel 10*

**Unionscode**

(1) Ausgehend von dem Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Grundqualifikation und dem Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung vermerken die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung von Artikel 5 Absätze 2 und 3 sowie

von Artikel 8 dieser Richtlinie den in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen harmonisierten Unionscode ‚95' neben den entsprechenden Führerscheinklassen

– auf dem Führerschein oder

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

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

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

(2) Dem in Artikel 1 Buchstabe b ⌦ dieser Richtlinie ⌫ genannten Kraftfahrer, der Fahrzeuge zur Güterbeförderung führt, ist es außerdem gestattet, den Nachweis über die mit dieser Richtlinie geforderte Qualifikation und Ausbildung durch die in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates[14] vorgesehene Fahrerbescheinigung zu erbringen, sofern auf dieser Bescheinigung der Unionscode ‚95' vermerkt ist. Für die Zwecke dieser Richtlinie trägt der ausstellende Mitgliedstaat den Unionscode ‚95' im Feld ‚Bemerkungen' der Bescheinigung ein, wenn der betreffende Fahrer die Qualifikations- und Ausbildungsanforderungen dieser Richtlinie erfüllt hat.

(3) Fahrerbescheinigungen, auf denen der Unionscode ‚95' nicht vermerkt ist und die gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, und insbesondere dessen Absatz 7, vor dem 23. Mai 2020 zum Nachweis der Erfüllung der Ausbildungsanforderungen nach dieser Richtlinie ausgestellt wurden, werden bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer als Qualifizierungsnachweis anerkannt.

---

🡻 2018/645 Art. 1 Nr. 6

*Artikel 11*

**Durchsetzungsnetz**

(1) Zum Zweck der Durchsetzung tauschen die Mitgliedstaaten Informationen über ausgestellte oder entzogene Befähigungsnachweise aus. Hierzu errichten die Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Kommission ein elektronisches Netz oder befassen sich mit der Erweiterung eines bestehenden Netzes, wobei sie eine Bewertung der kosteneffizientesten Option durch die Kommission berücksichtigen.

(2) Das Netz kann in den Befähigungsnachweisen enthaltene Informationen und Angaben zu den Verwaltungsverfahren für Befähigungsnachweise umfassen.

(3) Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates[15] tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass personenbezogene Daten ausschließlich

---

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

[15] Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

zum Zweck der Prüfung der Einhaltung dieser Richtlinie und insbesondere der in dieser Richtlinie festgelegten Ausbildungsanforderungen verarbeitet werden.

(4) Der Zugriff auf das Netz wird geschützt. Die Mitgliedstaaten dürfen den Zugriff lediglich den für die Umsetzung und Überwachung der Einhaltung dieser Richtlinie zuständigen Behörden gewähren.

---

↓ 2019/1243 Art. 1 u. Anh. Ziff. IX Nr. 5 (angepasst)

*Artikel 12*

**Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt**

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen.

*Artikel 13*

**Ausübung der Befugnisübertragung**

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

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 26. Juli 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

↓ 2003/59/EG (angepasst)

*Artikel 14*

**Aufhebung**

Die Richtlinie ⌦ 2003/59/EG, in der Fassung der in Anhang IV Teil A aufgeführten Rechtsakte, ⌫ wird ⌦ unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung ⌫ aufgehoben.

↓

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

↓ 2003/59/EG (angepasst)

*Artikel 15*

**Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am ⌦ 24. Mai 2021 ⌫ in Kraft.

*Artikel 16*

**Adressaten**

Diese Richtlinie ist an ⌦ die ⌫ Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

| | |
|---|---|
| *Im Namen des Europäischen Parlaments* | *Im Namen des Rates* |
| *Der Präsident* | *Der Präsident* |