



Brüssel, den 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 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)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft eine umfassende Überarbeitung der Unionsvorschriften über den Führerschein. Es handelt sich um die dritte Überarbeitung dieser Vorschriften, die erstmals 1980 mit der Richtlinie 80/1263/EWG¹ eingeführt wurden, gefolgt von der zweiten Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG² und der dritten Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG^{3,4}.

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Straßenverkehrssicherheit in der EU hat sich in den letzten 20 Jahren erheblich verbessert. Die Zahl der Verkehrstoten ist um 61,5 % von rund 51 400 im Jahr 2001 auf rund 19 800 im Jahr 2021 gesunken. Dennoch hat sich die Sicherheit im Straßenverkehr nicht so stark verbessert wie nötig. Die verlangsamte Abnahme der Zahl der Verkehrstoten seit 2014 hat die EU-Verkehrsminister dazu veranlasst, auf der informellen Tagung des Rates „Verkehr“ in Valletta im März 2017⁵ eine Ministererklärung zur Straßenverkehrssicherheit abzugeben. Darin forderten die Mitgliedstaaten die Kommission auf zu prüfen, inwieweit der EU-Rechtsrahmen für die Straßenverkehrssicherheit verstärkt werden kann, damit weniger Menschen im Straßenverkehr ums Leben kommen.

Im Rahmen ihres dritten Mobilitätspakets vom Mai 2018 veröffentlichte die Kommission einen „Strategischen Aktionsplan zur Straßenverkehrssicherheit“⁶, in dem sie einen neuen Ansatz forderte, um den ins Stocken geratenen Trend bei den Zahlen zur Straßenverkehrssicherheit umzukehren und sich dem Ziel anzunähern, die Zahl der Verkehrstoten in der EU bis 2050 nahe Null zu bringen („Vision Null Straßenverkehrstote“). Im Juni 2019 veröffentlichte die Kommission den EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – die nächsten Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“⁷. Darin schlug die Kommission neue Zwischenziele vor, nämlich die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2020 und 2030 um 50 % und die Zahl der schweren Verletzungen im gleichen Zeitraum um 50 % zu senken, wie in der Erklärung von Valletta empfohlen.

¹ ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 1, [EUR-Lex – 31980L1263 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

² ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1, [EUR-Lex – 31991L0439 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³ ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18, [EUR-Lex – 02006L0126-20201101 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴ Mit der ersten Richtlinie über den Führerschein (Richtlinie 80/1263/EWG) wurde das erste EU-Regelwerk zur Harmonisierung der nationalen Führerscheinregelungen eingeführt, insbesondere durch die Einführung eines Führerscheins nach dem Gemeinschaftsmuster, die vorläufige Definition der Fahrzeugklassen und die Festlegung der Bedingungen, unter denen Führerscheine in der EU ausgestellt oder umgetauscht werden können. Diese Vorschriften wurden mit der zweiten Richtlinie über den Führerschein (Richtlinie 91/439/EWG) präzisiert und erweitert. Vor allem wurde die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine festgelegt und es wurden Anforderungen an das Mindestalter für den Erwerb eines Führerscheins eingeführt. Die dritte Richtlinie über den Führerschein (Richtlinie 2006/126/EG) wurde im Dezember 2006 angenommen und zwischen 2009 und 2020 elfmal geändert, vor allem um die Harmonisierung der gemeinsamen Standards und Anforderungen voranzubringen und um sie an die technologische Entwicklung anzupassen.

⁵ Siehe:

https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf;

im Juni 2017 nahm der Rat zur Unterstützung der Erklärung von Valletta Schlussfolgerungen zur Straßenverkehrssicherheit an (siehe Dokument 9994/17).

⁶ Anhang I der Mitteilung COM(2018) 293 final (Europa in Bewegung. Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich), [EUR-Lex – 52018DC0293 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

In ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁸ aus dem Jahr 2020 bekräftigte die Kommission das Ziel, bis 2050 bei allen Verkehrsträgern die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu bringen, und kündigte im Rahmen von Leitinitiative 10 „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ die Überarbeitung der Richtlinie über den Führerschein zur Berücksichtigung technologischer Innovationen, einschließlich digitaler Führerscheine, an. Im Oktober 2021 nahm das Europäische Parlament eine Entschließung zum EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030⁹ an und forderte die Kommission auf, die Straßenverkehrssicherheit weiter zu fördern, insbesondere durch höhere Standards bei der Fahrerausbildung.

Dieser Vorschlag wurde im Arbeitsprogramm der Kommission für 2022 in Anhang II (REFIT-Initiativen) unter der Überschrift „Neuer Schwung für die Demokratie in Europa“¹⁰ angekündigt. Er leistet einen Beitrag zur Agenda für bessere Rechtsetzung¹¹, indem dafür gesorgt wird, dass die bestehenden Rechtsvorschriften einfacher und klarer sind, keine unnötige Belastung darstellen und mit den politischen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen Schritt halten.

In der EU und anderen EWR-Mitgliedstaaten gilt einer der weltweit fortschrittlichsten Rechtsrahmen für Führerscheine. Insgesamt sind mehr als 250 Millionen Fahrzeugführer erfasst. Der Eckpfeiler dieses Rechtsrahmens ist die Richtlinie über den Führerschein, in der gemeinsame Vorschriften für die Anerkennung und Ausstellung von Führerscheinen in der Europäischen Union festgelegt sind. Ihre Ziele sind die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Erleichterung der Freizügigkeit der Bürgerinnen und Bürger innerhalb der EU. Im Kontext der durch den europäischen Binnenmarkt geschaffenen Freizügigkeit haben die EU-Vorschriften über den Führerschein dazu beigetragen, grenzüberschreitende Reisen zu erleichtern und den Bürgerinnen und Bürgern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat niederlassen, den Wohnsitzwechsel zu erleichtern. Dennoch stoßen die Bürgerinnen und Bürger nach wie vor auf Unstimmigkeiten zwischen den nationalen Ansätzen, die sich auf ihre Fahrerlaubnisse auswirken. Unzulänglichkeiten und Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Richtlinie verursachen ebenfalls Probleme.

Diese Initiative baut auf der Richtlinie 2006/126/EG auf, mit der die Straßenverkehrssicherheit verbessert und die Freizügigkeit erleichtert werden soll, indem die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

- Einführung eines einheitlichen europäischen Führerscheinmusters in der Europäischen Union, das ab 2033 für alle Fahrzeugführer verbindlich ist und einen besseren Schutz vor Betrug und Fälschung gewährleisten soll
- Einteilung der Führerscheine in Klassen nach Fahrzeugarten und Mindestalter zum Führen der betreffenden Fahrzeuge
- obligatorische behördliche Erneuerung aller neuen Führerscheine alle zehn Jahre
- Abbau des Verwaltungsaufwands für Fahrzeugführer, die ihren Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegen
- Anwendung gemeinsamer Mindeststandards für die Fähigkeiten, die Kenntnisse und die körperliche und geistige Tauglichkeit der Fahrzeugführer

⁸ COM(2020) 789 final, [EUR-Lex – 52020DC0789 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_DE.pdf.

¹⁰ COM(2021) 645 final, [EUR-Lex – 52021DC0645 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹¹ SWD(2021) 305 final [Bessere Rechtsetzung \(europa.eu\)](#).

- stufenweiser Zugang zu leistungsstarken Motorrädern, basierend auf einem Mindestalter und vorheriger Erfahrung mit weniger leistungsstarken Motorrädern
- Einrichtung eines Netzes für den Austausch von Informationen über den Führerschein zwischen den nationalen Behörden (RESPER)

Im Folgenabschätzungsbericht¹² wurde bestätigt, dass die EU-Vorschriften für den Führerschein aktualisiert werden müssen, um die Bemühungen um eine Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und schweren Verletzungen zu unterstützen und den Verwaltungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger und die Hindernisse für ihre Freizügigkeit in der EU weiter zu verringern. Bei vielen schweren Unfällen mit Todesfolge, schweren gesundheitlichen Schäden und nicht tödlichen Verletzungen spielen die Fähigkeiten, die Kenntnisse, das Verhalten und die medizinische Tauglichkeit des Fahrzeugführers eine wichtige Rolle, und es gibt immer noch zu viele Führerscheininhaber, die im Straßenverkehr der EU ein Risiko darstellen, weil sie nicht fahrtauglich sind. Die Ex-post-Bewertung¹³ hat ergeben, dass die derzeitige altersabhängige Überprüfung nicht mehr als das relevanteste Verfahren angesehen wird. Obwohl es Hinweise auf eine mögliche altersbedingte körperliche Beeinträchtigung gibt, haben einige Studien gezeigt, dass bestimmte Indikationen wie Drogenmissbrauch, psychische Erkrankungen, Epilepsie und Diabetes, Herzerkrankungen und Schlafapnoe nicht zwangsläufig mit dem Alter zusammenhängen. Sie stellen jedoch im Hinblick auf die medizinische Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs einen wichtigeren Faktor dar als das Alter.

Die Fähigkeiten, Kenntnisse, das Risikobewusstsein und die Erfahrung der Fahrzeugführer sind nach wie vor begrenzt, insbesondere bei Fahranfängern. Die höhere Zahl der Unfälle und tödlichen Unfälle von Fahranfängern deutet darauf hin, dass die Anforderungen für die Ausstellung von Führerscheinen nicht vollständig an die Ziele der Straßenverkehrssicherheit angepasst sind. Zudem wird die fortschreitende Einführung neuer Technologien (etwa fortschrittlicher Fahrerassistenzsysteme und in Zukunft auch automatisierter Fahrzeuge) erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung von Fahrzeugen haben. Diese Technologien können zwar die Straßenverkehrssicherheit verbessern und zu einer inklusiveren Mobilität beitragen, stellen die Fahrzeugführer aber auch vor neue Herausforderungen in Bezug auf ihre Fähigkeiten und Kenntnisse über neue Funktionen, die von der derzeitigen Richtlinie nicht erfasst sind.

Was die Hindernisse für die Freizügigkeit anbetrifft, so gibt es weiter unnötige oder ungerechtfertigte Verfahren für den Erwerb des Führerscheins oder die Ausübung oder Beibehaltung von Fahrerlaubnissen in einem anderen EU-Mitgliedstaat, wenn Fahrzeugführer einen Führerschein erwerben, verwenden, ersetzen, erneuern oder umtauschen. Dies schränkt letztlich ihre Freizügigkeit innerhalb der EU ein. Der Bewertung zufolge waren einige Maßnahmen der Richtlinie (z. B. der Begriff des ordentlichen Wohnsitzes) schwierig anzuwenden und haben möglicherweise zu einem hohen Verwaltungsaufwand geführt oder stellten ein Hindernis für die Freizügigkeit dar. So kann es in der Praxis vorkommen, dass Bürgerinnen und Bürger mit gut dokumentierten Fahrerlaubnissen, die mit solchen Hindernissen konfrontiert sind, bis zu sechs Monate oder sogar länger ohne Führerschein auskommen müssen. Des Weiteren kann die derzeitige Richtlinie Bürgerinnen und Bürger der EU in bestimmten Fällen daran hindern, einen Führerschein in den EU-Mitgliedstaaten zu erwerben, deren Sprache sie nur unzureichend beherrschen und in denen kein Dolmetscher bei der Prüfung zugelassen ist. Es gibt auch keine gemeinsamen Vorschriften für den Umtausch

¹² SWD(2023) 128 final.

¹³ SWD(2022) 17 final, [EUR-Lex – 52022SC0017 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuris/ui/entry.do?entryId=52022SC0017).

von in Drittländern ausgestellten Führerscheinen, deren Inhaber seinen Wohnsitz in der Europäischen Union hat, und EU-Führerscheine, die in einem Mitgliedstaat im Tausch gegen einen Drittlandsführerschein erworben wurden, können ungültig werden, wenn die betreffende Person ihren Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt.

Verschiedene Mitgliedstaaten¹⁴ haben außerdem nationale digitale Führerscheine eingeführt oder planen deren Einführung, ohne dass gleichzeitig ein physisches Dokument (d. h. ein Kartenführerschein) ausgestellt wird. Da in der geltenden Richtlinie der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung nur für physische Führerscheine festgelegt ist, sind digitale Führerscheine nur im Hoheitsgebiet des ausstellenden Staates gültig. Folglich hindert der derzeitige Rahmen daran, die Vorteile der digitalen Transformation im Straßenverkehr auf europäischer Ebene auszuschöpfen, und beeinträchtigt die Freizügigkeit in der EU.

Der neue Vorschlag für eine Richtlinie über den Führerschein baut auf den Zielen der vorangegangenen Richtlinie auf – nämlich der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Erleichterung der Freizügigkeit –, trägt aber auch der Notwendigkeit einer verstärkten Nachhaltigkeit und digitalen Transformation des Straßenverkehrs Rechnung. Er unterstützt ebenfalls die Verwirklichung der Ziele für nachhaltige Entwicklung¹⁵, indem er dazu beiträgt, Städte und Siedlungen bis 2030 inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten und den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle zu ermöglichen. Besonderes Augenmerk legt der Vorschlag zudem auf die Erfordernisse aller gesellschaftlichen Gruppen in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit, insbesondere gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer, Nutzer von motorisierten Zweirädern, Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen und Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung.¹⁶ Durch die Aufnahme neuer Vorschriften für Fahrzeuge mit Automatikgetriebe und die Erhöhung der zulässigen Gesamtmasse der meisten emissionsfreien Fahrzeuge der Klasse B wird der Vorschlag die Einführung solcher Fahrzeuge erleichtern und so zu den Zielen des Europäischen Klimagesetzes¹⁷ und zum Null-Schadstoff-Ziel des europäischen Grünen Deals, d. h. zur Klimaneutralität bis 2050, beitragen.¹⁸

Der neue Vorschlag für eine Richtlinie über den Führerschein steht im Einklang mit der Verordnung über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors¹⁹, das den Zugang zu Online-Informationen, Hilfs- und Problemlösungsdiensten und E-Government-Verfahren über das Portal „Your Europe“ ermöglicht. Die Informationen, die Gegenstand des Vorschlags sind, sind bereits in Anhang I der Verordnung über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors enthalten. Zur weiteren Verringerung des

¹⁴ Gemäß dem informellen Dokument 10 der UNECE vom 13. September 2022 und den Konsultationen bereits eingeführt in Dänemark, Griechenland, Polen, Portugal und Spanien; die Einführung wird geprüft in Belgien, Deutschland, Estland, Finnland, Irland, Italien, Litauen, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Schweden und Zypern.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ Ziel Nr. 11 und Zielvorgabe 11.2 der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1), [EUR-Lex – 32018R1724 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁸ COM(2021) 400 final, [EUR-Lex – 52021DC0400 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁹ 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), [EUR-Lex – 32018R1724 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Verwaltungsaufwands wird Anhang II der Richtlinie über den Führerschein geändert, damit das Verwaltungsverfahren den Bürgerinnen und Bürgern der EU und sonstigen in der EU ansässigen Personen vollständig online angeboten werden kann.

Mit der Initiative sollen daher die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert und die Freizügigkeit der Menschen in der Europäischen Union erleichtert werden, wobei durch folgende Maßnahmen ein Beitrag zur Nachhaltigkeit des Straßenverkehrs und zu seiner digitalen Transformation geleistet wird:

- *Verbesserte Fahrfähigkeiten und -kenntnisse und mehr Fahrerfahrung sowie Eindämmung und Ahndung gefährlicher Verhaltensweisen.* Mit den Vorschriften für die Ausbildung, Prüfung und Probezeit von Fahrzeugführern wird sichergestellt, dass insbesondere junge Fahrzeugführer und Fahranfänger die für ein sicheres Fahren erforderlichen Fähigkeiten, Kenntnisse, Erfahrungen und das erforderliche Risikobewusstsein erwerben. Außerdem sollten alle Fahrzeugführer ihre Fähigkeiten und Kenntnisse in folgenden Bereichen ausbauen: dem der fortschrittlichen Technologien, um das Potenzial der Innovation in Bezug auf Sicherheit und Umwelt voll auszuschöpfen, und dem der Gewährleistung einer sicheren Koexistenz von motorisiertem Verkehr und aktiven Verkehrsträgern. In allen Mitgliedstaaten sollten die Fahrzeugführer für gefährliches Fahrverhalten zur Verantwortung gezogen werden, sodass ein Umfeld entsteht, das der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit förderlich ist.
- *Gewährleistung einer angemessenen körperlichen und geistigen Tauglichkeit der Fahrzeugführer in der gesamten EU.* Die Vorschriften über die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs für Nichtberufskraftfahrer werden verbessert und an den neuesten Stand der Technik sowie an das auf den Menschenrechten basierende Modell der Behinderung²⁰ angepasst. Darüber hinaus wird die medizinische Überprüfung in der gesamten EU gestärkt, um einen besseren Beitrag zur Erreichung der Verkehrssicherheitsziele zu leisten.
- *Beseitigung unangemessener oder unnötiger Hindernisse für Bewerber um Führerscheine und Führerscheininhaber.* Beim Zugang zum Führerschein und bei der Anerkennung der Fahrerlaubnisse bestehen nach wie vor mehrere Hindernisse, die wiederum die Freizügigkeit in der EU beeinträchtigen: Schwierigkeiten bei der Führerscheinprüfung aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse, unterschiedlicher Vorschriften zur Bestimmung des ordentlichen Wohnsitzes von in der EU ansässigen Personen oder fehlender Aufrechterhaltung bestimmter Fahrerlaubnisse bei Reisen und Wohnsitzwechsel in der EU. Die Beseitigung dieser Hindernisse dürfte auch dazu beitragen, den derzeitigen Fahrermangel, insbesondere bei Lkw-Fahrern, zu beheben, ohne die Straßenverkehrssicherheit zu beeinträchtigen. Ferner sollte die Gültigkeit von Führerscheinen weiter harmonisiert und ein digitaler Führerschein eingeführt werden.

In Kapitel 3 dieser Begründung wird näher ausgeführt, wie die oben genannten Ziele und die damit zusammenhängenden Probleme im Rahmen der Initiative angegangen werden.

²⁰ Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006, dem die EU am 21. Januar 2011 beigetreten ist.

Um im Bereich der Straßenverkehrssicherheit ein einheitliches Konzept für die grenzüberschreitende Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften zu gewährleisten, wurde ein Verhandlungspaket erstellt, das aus drei Initiativen besteht: Neben dem vorliegenden Vorschlag enthält das Paket auch einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (im Folgenden „Verkehrsdelikte-Richtlinie“)^{21,22} sowie einen Vorschlag für eine Richtlinie über die unionsweite Wirkung bestimmter Fahrverbote²³.

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

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit anderen EU-Rechtsvorschriften zur Straßenverkehrssicherheit: der 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^{24,25}, der Richtlinie (EU) 2015/413²⁶ und der sogenannten „Verordnung über die allgemeine Sicherheit“^{27,28}. Sie steht auch im Einklang mit dem EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – die nächsten Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“²⁹.

Die Initiative steht auch im Einklang mit der Verkehrsdelikte-Richtlinie. In der Richtlinie über den Führerschein ist im Rahmen der Amtshilfe (Artikel 15) auch ein Netz für den Austausch von Informationen über Führerscheine (RESPER) vorgesehen, das für die Umsetzung der Richtlinie über den Führerschein, der Richtlinie über die Qualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern und der Verkehrsdelikte-Richtlinie sowie für die Kontrolle der Einhaltung dieser Richtlinien genutzt werden kann. Derzeit besteht Rechtsunsicherheit darüber, ob RESPER für die Zwecke der Verkehrsdelikte-Richtlinie (unter Rückgriff auf EUCARIS) verwendet werden kann, und zwar aufgrund der Formulierung von Artikel 15 der Richtlinie über den Führerschein und der Tatsache, dass die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Verkehrsdelikte-Richtlinie sicherstellen müssen, dass der Informationsaustausch im Rahmen der Richtlinie „ohne den Austausch von Daten, die andere, nicht für die Zwecke dieser Richtlinie verwendete Datenbanken betreffen, erfolgt.“ Folglich setzt die große Mehrheit der Strafverfolgungsbehörden RESPER nicht zu Kontrollzwecken ein.

²¹ COM(2023) 126 final.

²² ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9, [EUR-Lex – 32015L0413 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46, [EUR-Lex – 32022L2561 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁵ Darin werden besondere Vorschriften für die Qualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern dieser Fahrzeuge festgelegt.

²⁶ Mit der Richtlinie wird der Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten erleichtert, wenn mit einem in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug Verkehrsdelikte begangen werden.

²⁷ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1), [EUR-Lex – 02019R2144-20220905 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁸ In der Verordnung wird die obligatorische Ausstattung von Neufahrzeugen mit hoch entwickelten Sicherheitsmerkmalen festgelegt.

²⁹ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

Die Überarbeitung der Verkehrsdelikte-Richtlinie erfolgt sowohl aus rechtlichen Gründen als auch aus Gründen der Kohärenz parallel zur Überarbeitung der Richtlinie über den Führerschein. In diesem Zusammenhang wird erwogen, die Beschränkungen für die Nutzung anderer Datenbanken aufzuheben. Der Zugang zu RESPER für die Zwecke der Strafverfolgung wird unter den in der Richtlinie über den Führerschein festgelegten Bedingungen möglich sein; daher ist zu erwarten, dass mehr Verkehrsverstöße mit Erfolg geahndet werden können. Die Überarbeitung der Richtlinie über den Führerschein wird außerdem für eine Klärung aller Anwendungsfälle sorgen, die den Zugang zu RESPER im Rahmen der Strafverfolgung erfordern, sodass Rechtsunsicherheiten vollständig beseitigt werden.

Die Bestimmungen über die unionsweite Wirkung bestimmter Fahrverbote sollen in einem gesonderten Rechtsakt geregelt werden. Dieser würde die grenzüberschreitende Vollstreckung solcher Entscheidungen abdecken, während die Folgen für die Ausstellung weiterhin in dieser Initiative behandelt werden.

Der Vorschlag ist auch Teil des Europäischen Jahres der Kompetenzen, mit dem lebenslanges Lernen gefördert, die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Unternehmen gestärkt und der grüne und digitale Wandel auf sozial gerechte Weise unterstützt werden sollen.

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

In der Richtlinie über den Führerschein sind die Fahrerlaubnisse nach Fahrzeugklassen geregelt. Bestimmte Klassen sind durch Verweis auf EU-Vorschriften definiert:

- die Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr³⁰, mit der der Fahrzeugtyp für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bestimmt werden kann
- die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen³¹, mit der der Fahrzeugtyp für Kleinkrafträder, Krafträder, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge bestimmt werden kann

In der Richtlinie wird das Mindestalter für den Erwerb eines Führerscheins für künftige Berufskraftfahrer festgelegt, die der 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 Personenkraftverkehr³² unterliegen.

Darüber hinaus gelten für den Austausch von Informationen im Zusammenhang mit dem Führerschein auch Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere die Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (Datenschutz-Grundverordnung)³³.

Die Kommission hat am 3. Juni 2021 einen Vorschlag³⁴ für die Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014³⁵ im Hinblick auf die Schaffung eines Rahmens für eine

³⁰ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59, [EUR-Lex – 01996L0053-20190814 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³¹ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52, [EUR-Lex – 02013R0168-20201114 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³² ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46, [EUR-Lex – 32022L2561 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³³ ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, [EUR-Lex – 32016R0679 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁴ COM(2021) 281 final, [EUR-Lex – 52021PC0281 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

europäische digitale Identität angenommen. Dieser neue Rahmen enthält Bausteine, die für den digitalen Führerschein relevant sind. Insbesondere die Funktionen der elektronischen Identität und möglicherweise der elektronischen Brieftasche können genutzt werden, um eine interoperable Lösung für digitale EU-Führerscheine zu erarbeiten.

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit dem EU-Ziel der Klimaneutralität bis 2050 gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates, die den EU-Rahmen für die Erreichung der Klimaneutralität festlegt, und leistet einen Beitrag dazu.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)³⁶. Gemäß Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV ist die Europäische Union im Bereich des Verkehrs für die Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, einschließlich der Straßenverkehrssicherheit, zuständig.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Die Union ist aufgrund der Richtlinie 2006/126/EG bereits für den Bereich des Führerscheins zuständig. Fragen im Zusammenhang mit dem Führerschein enthalten länderübergreifende Aspekte, die nicht von einzelnen Mitgliedstaaten allein abgedeckt werden können. Die Richtlinie über den Führerschein ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Harmonisierung der Vorschriften für den Führerschein und trägt zur Umsetzung der EU-Politik bei; sie wurde bisher elfmal geändert, um für gemeinsame Normen und Anforderungen zu sorgen und die Vorschriften an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt seit 2006 anzupassen. Die neuen Vorschriften, die mit diesem Vorschlag eingeführt werden sollen, fallen in den Zuständigkeitsbereich, der der Union durch die Anwendung von Artikel 91 Absatz 1 AEUV übertragen wurde, und können angesichts ihres Zusammenhangs mit dem bereits bestehenden Rahmen für den Führerschein nur auf Unionsebene in angemessener Weise verwirklicht werden.

In Anbetracht der EU-Ziele für die Straßenverkehrssicherheit und der erwarteten unzureichenden Fortschritte bei der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und schweren Verletzungen sind weitere EU-Maßnahmen erforderlich, um die gesetzten Ziele zu erreichen. So kann beispielsweise die Bekämpfung gefährlichen Verhaltens im Straßenverkehr nur dann die volle Wirkung entfalten, wenn gebietsfremde Personen, die gegen Straßenverkehrsregeln verstoßen, unter den gleichen Bedingungen wie Gebietsansässige für ihr Verhalten zur Rechenschaft gezogen werden. Angesichts der grenzüberschreitenden Dimension dieser Fragen können diese Ziele von den Mitgliedstaaten allein nicht in angemessenem Maße verwirklicht werden.

Weitere Maßnahmen auf EU-Ebene sind außerdem erforderlich, um unnötige und ungerechtfertigte Hindernisse für die Freizügigkeit zu beseitigen, die durch suboptimale Verfahren für die Ausstellung und Erneuerung von Führerscheinen entstehen. Diese Probleme müssen auf EU-Ebene angegangen werden, da sie auch eine grenzüberschreitende Dimension

³⁵ 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 (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73), [EUR-Lex – 32014R0910 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁶ ABl. C 115 vom 9.5.2008, S. 85, [EUR-Lex – 12008E091 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

haben. Im Hinblick auf den Sonderfall der digitalen Führerscheine ist eine unionsweite Anerkennung nur dann möglich, wenn die von den Mitgliedstaaten eingesetzten Lösungen harmonisiert und interoperabel sind.

Ohne das Tätigwerden der Union wäre die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten im Bereich des Führerscheins durch bi- oder multilaterale Abkommen fortgesetzt worden, was wiederum zu einer höheren Komplexität des Führerscheinsystems und zu einem höheren Verwaltungsaufwand für die Führerscheininhaber und die Verwaltungen geführt hätte. Auch bei Fahrten in Mitgliedstaaten³⁷, die nicht Vertragsparteien des Wiener Übereinkommens³⁸ sind, können sich verwaltungstechnische Probleme für die Fahrzeugführer ergeben, z. B. das Erfordernis, einen internationalen Führerschein zu besitzen. Schließlich müssten Inhaber von EU-Führerscheinen bei einem Wohnsitzwechsel in der EU einen neuen Führerschein erwerben, der von ihrem neuen Wohnsitzland ausgestellt wird, entweder durch einen Umtausch auf dem Verwaltungswege oder indem sie wie jeder andere Bewerber die Fahrprüfung ablegen. Ohne Tätigwerden der Union wird die Integration ausländischer Berufskraftfahrer in den EU-Straßenverkehrssektor begrenzt bleiben, da es für ausländische Fahrer verwaltungstechnisch schwierig ist, ihre Fahrerlaubnisse aufrechtzuerhalten. Die Beseitigung dieses Hindernisses kann zusammen mit anderen Schritten, die über diese Maßnahme hinausgehen, z. B. in Bezug auf die Qualifikation der Fahrer, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und die strukturellen Herausforderungen, dazu beitragen, das Problem des Fahrermangels in der EU anzugehen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag ist im Hinblick auf das Ziel der Erleichterung der Freizügigkeit durch harmonisierte zusätzliche Vorschriften für den Führerschein notwendig und verhältnismäßig, da die Mitgliedstaaten allein nicht in der Lage sind, die nahtlose Anerkennung der Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeugs zu gewährleisten, die durch einen von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein erteilt wurde.

Der Vorschlag geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Erleichterung der Freizügigkeit zu erreichen, da die angenommenen politischen Optionen den Mitgliedstaaten immer noch ein angemessenes Maß an Flexibilität bieten. Für digitale Führerscheine sind nur Mindestharmonisierungsanforderungen vorgesehen; die Vorschriften über die Probezeit erlauben es den Mitgliedstaaten, zusätzliche nationale Bedingungen oder Beschränkungen für Fahranfänger anzuwenden, und die Vorschriften für den Umtausch von Führerscheinen mit Drittländern sind eng gefasst.

Ein transparenter, effizienter und koordinierter Ansatz mit Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr der EU ist daher erforderlich, insbesondere als Voraussetzung für den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen; der geplante Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

- **Wahl des Instruments**

Im Interesse eindeutiger und kohärenter Rechtsvorschriften ist eine vollständige Überarbeitung der Richtlinie die am besten geeignete rechtliche Lösung.

³⁷ Spanien, Malta, Zypern und Irland.

³⁸ Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968.

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

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

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2022 eine Ex-post-Bewertung³⁹ der Richtlinie 2006/126/EG veröffentlicht und damit den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung Rechnung getragen. Die Bewertung hat gezeigt, dass die kombinierten Maßnahmen der Richtlinie 2006/126/EG und der beiden vorausgegangenen Richtlinien zu einem höheren Sicherheitsniveau für die Verkehrsteilnehmer in der Union geführt und die Freizügigkeit erleichtert haben. Die Bewertung hat auch ergeben, dass sich die Richtlinie über den Führerschein positiv auf die Bekämpfung von Führerscheinbetrug und Führerscheintourismus auswirkt. Sie hat zu einer Verringerung des Verwaltungsaufwands geführt, insbesondere für Inhaber von Führerscheinen. Es wurde aber auch deutlich, dass noch Spielraum für weitere Verbesserungen beim Sicherheitsniveau und bei der Effizienz und Verhältnismäßigkeit bestimmter rechtlicher Anforderungen besteht. Bei der Bewertung wurde anerkannt, dass sich das EU-Verkehrssystem aufgrund der Auswirkungen der Digitalisierung, der zunehmenden Bedeutung aktiver Verkehrsträger im Stadtverkehr, der Entstehung neuer Mobilitätsformen, der Entwicklungen in Bezug auf Konnektivität und Automatisierung, der zunehmenden Rolle der künstlichen Intelligenz sowie der Verbreitung von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen rasch verändert. In der Bewertung wurde der Schluss gezogen, dass der derzeitige Rechtsrahmen angepasst werden muss, nicht nur um den aktuellen Bedürfnissen gerecht zu werden, sondern auch um künftigen Herausforderungen zu begegnen.

Die Bewertung führte ferner zu dem Schluss, dass digitale Lösungen, einschließlich des digitalen Führerscheins und RESPER, nicht ausreichend ergründet wurden. Außerdem wurde festgestellt, dass in den Vorschriften über Fahrfähigkeiten und -kenntnisse neue technologische Lösungen wie fortgeschrittene Fahrerassistenzsysteme, teilautomatisiertes und automatisiertes Fahren, der Einsatz von Simulatoren sowie die Verbreitung von Mikromobilitätslösungen und emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen mit Automatikgetriebe nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Zudem sind einige Bestimmungen für die Erleichterung der Freizügigkeit suboptimal, wie z. B. die Bestimmungen über die Begründung des ordentlichen Wohnsitzes, über die Anerkennung ausländischer Führerscheine und über die Gültigkeitsdauer. Überdies ist die Richtlinie im Hinblick auf die Durchsetzung von Sanktionen für solche Verstöße nicht vollständig komplementär zur Richtlinie (EU) 2015/413⁴⁰. Die Richtlinie muss auch besser an die Verordnung über die allgemeine Sicherheit⁴¹ angepasst werden.

- **Konsultation der Interessenträger**

Im Einklang mit den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung wurden während der Ex-post-Bewertung und der Folgenabschätzung Konsultationen der Interessenträger durchgeführt.

Im Rahmen der Ex-post-Bewertung fand am 16. Oktober 2020 ein Stakeholder-Workshop statt, um Nachweise zu sammeln, ermittelte Ergebnisse zu bestätigen sowie Rückmeldungen zu neuen Erkenntnissen und Ansichten einzuholen.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

⁴⁰ ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9, [EUR-Lex – 32015L0413 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴¹ ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, [EUR-Lex – 32019R2144 – DE – EUR-Lex – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Zwischen dem 28. Oktober 2020 und dem 20. Januar 2021 fand eine offene öffentliche Konsultation statt, bei der die interessierte Öffentlichkeit und die Interessenträger ihre Ansichten zu den geltenden Vorschriften äußern konnten.

Während der Vorbereitungsphase der Folgenabschätzung hatten die interessierten Kreise die Möglichkeit, Rückmeldungen zur ersten Folgenabschätzung (2. Quartal 2021) zu geben. Anschließend wurden die folgenden gezielten Konsultationsmaßnahmen durchgeführt:

- Zwei Gesprächsrunden:
 - Sondierungsgespräche in der Anfangsphase (1. und 2. Quartal 2022)
 - Ausführliche Gespräche, um Informationslücken zu schließen und die erwarteten Auswirkungen der politischen Maßnahmen zu bewerten (2. und 3. Quartal 2021)
- Zwei Umfragen:
 - Umfrage zur Untermauerung der Problemanalyse (2. Quartal 2022)
 - Umfrage zur Bewertung der Auswirkungen der politischen Maßnahmen (2. und 3. Quartal 2022)

Schließlich fand im 3. Quartal 2022 eine neue offene öffentliche Konsultation statt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Während der Folgenabschätzung fanden drei Expertenworkshops statt:

- Ausbildung, Prüfung und Fahrzeugklassen (1. Quartal 2022)
- Ausstellung und gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen (2. Quartal 2022)
- Folgen von Verkehrsdelikten und medizinische Fahrtüchtigkeit (2. Quartal 2022)

Die Arbeit der Kommissionsdienststellen an der Folgenabschätzung wurde durch eine externe Studie ergänzt, die von einem unabhängigen Konsortium aus COWI, Ecorys und NTUA durchgeführt wurde.

Während der Vorbereitungsphase der Ex-post-Bewertung und der Folgenabschätzung wurde der gemäß Artikel 9 der geltenden Richtlinie eingesetzte Ausschuss für den Führerschein, der sich im Wesentlichen aus Sachverständigen der Mitgliedstaaten zusammensetzt, regelmäßig informiert und konsultiert.

- **Folgenabschätzung**

Diesem Vorschlag für eine Überarbeitung der Richtlinie über den Führerschein ist ein Bericht über die Folgenabschätzung⁴² beigefügt, dessen Entwurf dem Ausschuss für Regulierungskontrolle (Regulatory Scrutiny Board – RSB) am 12. Oktober 2022 vorgelegt wurde. Der RSB hat am 18. November 2022 eine positive Stellungnahme abgegeben.⁴³ Der Bericht über die Folgenabschätzung wurde im Einklang mit den Empfehlungen des RSB überarbeitet. Die detaillierteren technischen Kommentare des RSB wurden ebenfalls berücksichtigt. Der Bericht über die Folgenabschätzung enthält in Abschnitt 5 eine detaillierte

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

Beschreibung der politischen Optionen, während in Abschnitt 6 eine umfassende Analyse der Auswirkungen aller Optionen vorgestellt wird. Die geprüften Optionen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Option A

Option A (PO-A) umfasst politische Maßnahmen, die allen drei Optionen gemeinsam sind. Mit den Maßnahmen der PO-A soll die Richtlinie über den Führerschein an die technologischen, wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen in der EU angepasst werden, wobei die wichtigsten Bestimmungen verbessert und die Bedürfnisse und Möglichkeiten des Marktes berücksichtigt werden sollen.

Im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit wird der Umfang der Überprüfungen unterliegenden Themen erweitert. Die technischen Mittel (RESPER) zur Unterstützung der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden im Rahmen der Betrugs- und Fälschungsbekämpfung werden ebenfalls verbessert. Mit der Option werden die Vorschriften angepasst, um der Zunahme der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb im Fahrzeugbestand der EU Rechnung zu tragen. Schließlich werden auch die Standards für die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs aktualisiert und es wird eine neue spezielle Plattform für den Informationsaustausch eingerichtet, um eine umfassendere Wissensverbreitung zwischen den Behörden zu ermöglichen.

In Bezug auf die Freizügigkeit wird eine einheitliche Gültigkeitsdauer für Führerscheine der Klassen A und B eingeführt, die in allen Mitgliedstaaten gilt, und es wird klargestellt, in welchen Fällen die Gültigkeitsdauer verkürzt oder verlängert werden kann. Außerdem werden die gegenseitige Anerkennung fakultativer Äquivalenzen⁴⁴ festgelegt, bestimmte Aspekte im Zusammenhang mit der Anwendung des Begriffs des ordentlichen Wohnsitzes geklärt und zusätzliche Äquivalenzen vorgesehen. Ferner werden der digitale EU-Führerschein sowie die Möglichkeit, den physischen Führerschein mit einem QR-Code zu versehen, eingeführt.

Option B:

Option B (PO-B) beinhaltet eine Verstärkung der politischen Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit sowie eine Verringerung des Verwaltungsaufwands für bestimmte Klassen von Fahrzeugführern.

In Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit werden neben den in der PO-A enthaltenen Maßnahmen auch neue Vorschriften für die Fahrerausbildung und die Probezeit eingeführt. Die Option ergänzt die Vorschriften über die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs durch unverbindliche Leitlinien zur Untersuchung des Sehvermögens der Bewerber und durch eine obligatorische Überprüfung auf der Grundlage einer Selbsteinschätzung. Für Allgemeinmediziner wird ein Schulungsprogramm eingerichtet.

Im Hinblick auf die Freizügigkeit werden neben den Maßnahmen der PO-A die Vorschriften für die Ausstellung vereinfacht, wobei Bürgerinnen und Bürger der EU die Möglichkeit erhalten, ihren ersten Führerschein im Land ihrer Staatsangehörigkeit zu erwerben, wenn die Sprache, in der die Prüfung abzulegen ist, ein Hindernis darstellt. Um dem Mangel an Berufskraftfahrern zu begegnen, werden außerdem die bestehenden Vorschriften für Bus- und Lkw-Fahrer vereinfacht und Vorschriften für den Umtausch von in Drittländern ausgestellten Führerscheinen eingeführt. Zur Lösung von Mobilitätsproblemen in abgelegenen Gebieten können die Mitgliedstaaten die Fahrerlaubnisse von Inhabern eines Führerscheins der

⁴⁴ Wenn beispielsweise eine Person in ihrem Wohnsitzland mit einem Führerschein der Klasse B zum Führen eines Leichtkraftrads berechtigt ist, kann sie dies auch in jedem anderen Mitgliedstaat tun, der die gleiche fakultative Äquivalenz anwendet.

Klasse B1 erweitern, indem sie ihnen das Führen von Fahrzeugen mit höherer Masse und einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h gestatten, allerdings nur auf dem Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaates.

Option C:

Option C (PO-C) stellt eine weitere Verbesserung der Harmonisierung und des Anwendungsbereichs im Vergleich zur PO-B dar.

Im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit werden neben den Maßnahmen im Rahmen von PO-A und PO-B die Fahrzeugklassen, für die ein Führerschein erforderlich ist, geändert, um 1) neue Fahrzeuge im Bereich der Mikromobilität mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 25 und 45 km/h aufzunehmen, 2) die gegenseitige Anerkennung der nationalen Führerscheine für landwirtschaftliche Fahrzeuge zu ermöglichen und 3) die Möglichkeiten und Bedürfnisse des Marktes für Busse der Klasse D1 besser zu berücksichtigen. Die Vorschriften über die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Fahrzeugs würden verschärft werden.

Im Hinblick auf die Freizügigkeit wird neben den Maßnahmen im Rahmen von PO-A und PO-B die Bewertung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs gegenseitig anerkannt, und ehemalige Inhaber ausländischer Führerscheine können bei einem Wohnsitzwechsel in einen anderen Mitgliedstaat weiterhin ein Fahrzeug führen, sofern sie eine positive Verkehrssicherheitsbilanz von mindestens fünf Jahren vorweisen können.

Bewertung von Maßnahmen und Optionen

Die Maßnahmen im Rahmen der verschiedenen politischen Optionen wurden einer quantitativen und qualitativen Bewertung der wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen (auf die Verkehrssicherheit) sowie der Auswirkungen auf die Grundrechte unterzogen. In Übereinstimmung mit den Basisprojektionen wurde zur Bewertung der Auswirkungen der Zeithorizont von 2025 bis 2050 gewählt. Im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit erscheint PO-A suboptimal, um die entsprechenden EU-Ziele zu erreichen. PO-B wird die Straßenverkehrssicherheit stärker verbessern, während PO-C wesentlich weitreichender ist; allerdings dürfte das Kosten-Nutzen-Verhältnis von PO-C schlechter sein als das von PO-B. Im Hinblick auf die Freizügigkeit und die wirtschaftlichen Auswirkungen besteht der Hauptbeitrag voraussichtlich in der Einführung digitaler Führerscheine und der Harmonisierung der Gültigkeitsdauer für Fahrzeugführer der Gruppe 1 auf 15 Jahre (beides bereits in PO-A enthalten). Die zusätzlichen in PO-B und PO-C enthaltenen Maßnahmen beseitigen Probleme mit Blockaden, die einige spezifische Gruppen von Fahrzeugführern betreffen, werden aber deutlich weniger Auswirkungen haben. Was die Grundrechte anbetrifft, so werden die Auswirkungen aufgrund der strengen Anwendung der Datenschutzvorschriften, insbesondere im Rahmen von RESPER, kontrolliert sein.

Bei allen Optionen wurde im Einklang mit der Mitteilung zum Digitalen Kompass 2030⁴⁵ der Grundsatz „standardmäßig digital“ vollständig berücksichtigt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Diese Initiative ist Teil des Arbeitsprogramms der Kommission für 2022 gemäß Anhang II (REFIT-Initiativen) unter der Überschrift „Neuer Schwung für die Demokratie in Europa“⁴⁶.

⁴⁵ COM(2021) 118 final, [EUR-Lex – 52021DC0118 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴⁶ COM(2021) 645 final, [EUR-Lex – 52021DC0645 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Die Initiative hat eine wichtige REFIT-Dimension in Bezug auf die Vereinfachung und Angleichung der Verfahren, die die Mitgliedstaaten auf Führerscheine anwenden.

Die Richtlinie 2006/126/EG führt angesichts der großen Zahl von in der EU ansässigen Personen zu einer erheblichen Kostenbelastung durch die Ausstellung und Herstellung des physischen Führerscheins. Ein wichtiger Teil der Vereinfachung und der damit verbundenen Kostenreduzierung wird die Einführung des digitalen EU-Führerscheins sein. Insbesondere wird es einfacher, einen Führerschein zu erwerben, zu ersetzen, zu erneuern oder umzutauschen, da das gesamte Verfahren online durchlaufen werden kann. Darüber hinaus würde die Harmonisierung der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen für Fahrzeugführer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 und BE auch zu einem geringeren Verwaltungsaufwand führen, da der Führerschein seltener erneuert werden muss (alle 15 Jahre statt alle zehn Jahre in den Mitgliedstaaten, die diese Regelung derzeit anwenden).

- **Grundrechte**

Die Vorschriften über den Führerschein stehen im Einklang mit den geltenden Datenschutzvorschriften der EU. Die Fälle, in denen RESPER verwendet werden kann, sollen genauer definiert werden, um die bestehenden rechtlichen Unklarheiten zu beseitigen, die ein Risiko für den Schutz der personenbezogenen Daten der Fahrzeugführer darstellen. Die Nutzung der eIDAS-Funktionen für den EU-Führerschein, insbesondere die elektronische Identität für die Registrierung und die EUid-Brieftasche für die Speicherung und den Austausch von Daten, wird ein hohes Maß an Sicherheit und Datenschutz für die verarbeiteten Informationen gewährleisten.

Es ist nicht zu erwarten, dass der Übergang zum digitalen EU-Führerschein bestimmte Bevölkerungskategorien ausschließt. Auch wenn der digitale Führerschein standardmäßig ausgestellt wird, wird jeder weiterhin die Möglichkeit haben, einen physischen Führerschein zu erwerben.

Im Hinblick auf die Freizügigkeit dürfte die Klärung des Begriffs des ordentlichen Wohnsitzes das Problem der Bestimmung der ausstellenden Behörde unmittelbar nach der Verlegung des Wohnsitzes lösen. Durch die Vereinfachung der Vorschriften über die Gültigkeitsdauer werden die Inhaber von EU-Führerscheinen gleichgestellt, unabhängig davon, in welchem Land sie einen Führerschein beantragen oder die Gültigkeitsdauer ihres Führerscheins verlängern. Die gegenseitige Anerkennung der fakultativen Äquivalenzen wird es den Inhabern von Führerscheinen ermöglichen, die durch eine fakultative Äquivalenz gewährten Erlaubnisse auch in anderen Mitgliedstaaten zu nutzen, die dieselben Vorschriften anwenden.

Die vorgeschlagene Richtlinie wird sich auch positiv auf das Recht auf Nichtdiskriminierung auswirken, da im Falle von Sprachbarrieren für die Erstaussstellung von Führerscheinen eine flexible Handhabung vorgesehen ist, die es den Bewerbern ermöglicht zu wählen, wo sie die Prüfungen ablegen wollen.

Die vorgeschlagene Richtlinie wird die Achtung der Rechte von Menschen mit Behinderungen im Einklang mit der Charta der Grundrechte und dem UN-Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, dem die EU und alle Mitgliedstaaten beigetreten sind, gewährleisten.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Auswirkungen auf den Unionshaushalt betreffen vor allem die Einrichtung einer Informationsplattform für Behörden zum Austausch von Informationen über die körperliche

und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs und die Entwicklung eines (Online-)Schulungsprogramms für Allgemeinmediziner in Höhe von 0,7 bis 1,1 Mio. EUR.

5. WEITERE ANGABEN

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

Wird der Vorschlag angenommen, unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission jährlich über die Zahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten Führerscheine für jede Klasse, einschließlich der Daten über die Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Der Vorschlag erfordert hinsichtlich seiner Umsetzung keine erläuternden Dokumente.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Die Bestimmungen, durch die die Richtlinie 2006/126/EG erheblich geändert wird oder neue Elemente eingefügt werden, sind im Wesentlichen die folgenden:

- In Artikel 1 werden der Gegenstand und der Anwendungsbereich der Richtlinie festgelegt, indem die Gebiete genannt werden, für die sie gemeinsame Vorschriften vorsieht.
- In Artikel 2 werden Begriffsbestimmungen eingeführt, um neuen Begriffen Rechnung zu tragen, die aus Gründen der Rechtsklarheit eingeführt werden.
- In Artikel 3 werden die Grundregeln für den physischen und den digitalen Führerschein, insbesondere hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung, festgelegt. Die genauen Anforderungen für den physischen Führerschein sind in Artikel 4 und für den digitalen Führerschein in Artikel 5 enthalten.
- Die Artikel 6 und 7 ersetzen den früheren Artikel 4 der Richtlinie 2006/126/EG, wobei die Vorschriften für 1) die Führerscheinklassen und 2) das Mindestalter in zwei spezifische Artikel aufgeteilt werden.
- Artikel 8 entspricht dem früheren Artikel 5 der Richtlinie 2006/126/EG und stellt die Verbindung zwischen den Unionscodes und möglichen Bedingungen und Einschränkungen der Fahrerlaubnis klar.
- Artikel 9 ersetzt den früheren Artikel 6 der Richtlinie 2006/126/EG mit den folgenden Änderungen:
 - die Abschaffung der Anforderung, über einen Führerschein der Klassen C oder D zu verfügen, um einen Führerschein der Klassen CE oder DE zu erwerben
 - die Aufhebung des fakultativen Charakters der früheren Äquivalenz gemäß dem früheren Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe c
 - das Recht zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D1E für Inhaber von Führerscheinen der Klassen D1 und C1E oder D1 und CE
 - die Einführung einer fakultativen Äquivalenz, die es erlaubt, bestimmte Fahrzeuge mit einem Führerschein der Klasse B1 zu führen und
 - die gegenseitige Anerkennung von fakultativen Äquivalenzen

- Artikel 10 entspricht dem früheren Artikel 7 der Richtlinie 2006/126/EG mit den folgenden Änderungen:
 - Die 15-jährige Gültigkeitsdauer wird zur allgemeinen Regel für die Gruppen der Klassen A und B.
 - Die Kommission und die Mitgliedstaaten können die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in Ausnahmefällen verlängern.
 - Die Gültigkeitsdauer des Führerscheins kann verkürzt werden, um sie an die Dauer des befristeten Aufenthaltstitels anzupassen.
 - Die Gültigkeitsdauer des Führerscheins kann aufgrund des Alters des Inhabers erst ab einem Alter von 70 Jahren verkürzt werden.
- Artikel 11 entspricht den Absätzen 1, 2, 3 und 5 des früheren Artikels 11 der Richtlinie 2006/126/EG.
- Mit Artikel 12 werden besondere neue Vorschriften für den Umtausch von durch ein Drittland ausgestellten Führerscheinen eingeführt, deren Inhaber ihren ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates begründen.
- Artikel 13 umfasst den früheren Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie 2006/126/EG und führt bestimmte Vorschriften über die Auswirkungen einer Einschränkung, einer Aussetzung, eines Entzugs oder einer Aufhebung des Führerscheins durch einen Mitgliedstaat ein.
- Mit Artikel 14 wird der neue Grundsatz des begleiteten Fahrens für Fahrzeugführer im Alter von 17 bis 18 Jahren eingeführt.
- Mit Artikel 15 wird eine Probezeit von mindestens zwei Jahren eingeführt, während der für Fahranfänger strenge Vorschriften für das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss und mögliche zusätzliche nationale Bedingungen gelten.
- Artikel 16 entspricht dem früheren Artikel 10 der Richtlinie 2006/126/EG.
- Artikel 17 enthält den früheren Artikel 12 der Richtlinie 2006/126/EG. Außerdem werden einige Ausnahmeregelungen für den Fall eingeführt, dass der Inhaber eines Führerscheins nicht in der Lage ist, die Begründung des ordentlichen Wohnsitzes nachzuweisen, oder – im Falle der Erstaussstellung eines Führerscheins der Klasse B – Bürgerinnen und Bürger der EU die Sprache ihres Wohnsitzmitgliedstaats nicht beherrschen.
- Artikel 18 entspricht dem früheren Artikel 13 der Richtlinie 2006/126/EG, wobei die von der Kommission veröffentlichten Informationen über nicht dem EU-Muster entsprechende Führerscheine berücksichtigt werden.
- Artikel 19 entspricht dem früheren Artikel 15 der Richtlinie 2006/126/EG, wobei insbesondere klargestellt wird, in welchen Fällen die Mitgliedstaaten einander unterstützen sollten.
- Artikel 20 stützt sich auf Artikel 14 der Richtlinie 2006/126/EG und ermöglicht die Erhebung von Informationen im Rahmen der Vorschriften für bessere Rechtsetzung.
- Artikel 21 enthält eine Standardbestimmung, die es der Kommission ermöglicht, delegierte Rechtsakte zu erlassen, die mit bestimmten Bestimmungen der Richtlinie im Einklang stehen.

- Artikel 22 entspricht dem früheren Artikel 9 der Richtlinie 2006/126/EG zur Einsetzung des Ausschusses für den Führerschein und wurde durch die Bezugnahme auf die 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 kontrollieren⁴⁷, aktualisiert, sodass erforderlichenfalls Durchführungsrechtsakte erlassen werden können.
- Mit Artikel 23 wird Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2022/2561 um einen Buchstaben c ergänzt, um das begleitete Fahren für Fahrzeugführer mit einem Führerschein der Klasse C zu ermöglichen, die das Alter von 17 Jahren erreicht haben.
- Mit Artikel 24 wird Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁸ geändert.
- Artikel 25 enthält eine Bestimmung zur Umsetzung, insbesondere unter Berücksichtigung der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten⁴⁹.
- Artikel 26 enthält eine Standardbestimmung, mit der die Bedingungen für die Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG festgelegt werden.
- Artikel 27 enthält eine Standardbestimmung zum Inkrafttreten der Richtlinie.
- Artikel 28 enthält eine Standardbestimmung, mit der festgelegt wird, dass die Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet ist.
- Anhang I entspricht dem früheren Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG. Er wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission vom 4. Mai 2012 zur Festlegung technischer Anforderungen in Bezug auf Führerscheine, die ein Speichermedium (einen Mikrochip) enthalten⁵⁰ (Teil B), der technischen Spezifikationen für digitale Führerscheine (Teil C) und der Einführung neuer Unionscodes, die nun in Teil E individualisiert sind, aktualisiert.
- Anhang II entspricht dem früheren Anhang II der Richtlinie 2006/126/EG. Er wurde aktualisiert, um Folgendes zu berücksichtigen:
 - die Notwendigkeit, dass neue Bewerber um einen Führerschein einen Test zur Gefahrenerkennung bestehen müssen
 - die Anforderung, die Kenntnisse über Risikofaktoren im Zusammenhang mit Fahrzeugen im Bereich der Mikromobilität, die Sicherheit von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, die Fähigkeiten im Zusammenhang mit fortgeschrittenen Fahrerassistenzsystemen und andere Aspekte der Automatisierung eines Fahrzeugs zu bewerten
 - die Lockerung der Anforderungen an Fahrzeugführer, die ihre Fahrprüfung mit einem Automatikgetriebe bestanden haben, wenn sie die Aufhebung der entsprechenden Beschränkung in ihrem Führerschein beantragen

⁴⁷ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

⁴⁸ ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1.

⁴⁹ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

⁵⁰ ABl. L 120 vom 5.5.2012, S. 1,

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>.

- Anhang III entspricht dem früheren Anhang III der Richtlinie 2006/126/EG. Er wurde aktualisiert, um Folgendes zu berücksichtigen:
 - die Einführung einer obligatorischen Überprüfung in Form einer Selbsteinschätzung für Fahrer der Gruppe 1
 - die Lockerung der vorgeschriebenen Untersuchungshäufigkeit, wenn der Fahrzeugführer an einer Erkrankung im Zusammenhang mit Diabetes mellitus leidet
- Die Anhänge IV, V und VI entsprechen denen der Richtlinie 2006/126/EG ohne wesentliche Änderungen.
- Anhang VIII enthält die Standardangaben im Zusammenhang mit der Aufhebung und Umsetzung.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 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,

gestützt auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

gestützt auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Regelungen 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 demjenigen, der den Führerschein ausgestellt hat, niederlassen. Angesichts der Bedeutung der individuellen Verkehrsmittel fördert und erleichtert der Besitz eines vom Aufnahmemitgliedstaat offiziell 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.
- (2) Der derzeitige Rechtsrahmen sollte so aktualisiert werden, dass er der heutigen Zeit gerecht wird und nachhaltig, inklusiv, intelligent und resilient ist. Er sollte der Notwendigkeit Rechnung tragen, dass die Emissionen aus dem Verkehr verringert werden müssen, und auch die Digitalisierung, die demografischen Trends und technologischen Entwicklungen berücksichtigen, die die Grundlage für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft bilden. Die

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

Verwaltungsverfahren müssen unbedingt 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 als auch digitale Führerscheine umfassen und deren gegenseitige Anerkennung vorsehen, sofern sie gemäß dieser Richtlinie ordnungsgemäß ausgestellt wurden.

- (3) Die Europäische Union führte am 4. Dezember 1980 den ersten physischen Führerschein nach dem „Gemeinschaftsmodell“ ein. Seitdem sind die Vorschriften im Zusammenhang mit diesem Gemeinschaftsmodell, das mehr als 250 Millionen Fahrzeugführer umfasst, zur Referenz für die fortschrittlichsten Führerscheinsysteme der Welt geworden. Die Richtlinie sollte daher auf den gesammelten Erfahrungen und der bisherigen Praxis aufbauen und harmonisierte Vorschriften zu den unionsweiten Standards für den physischen Führerschein festlegen. Die in der Europäischen Union ausgestellten physischen Führerscheine sollten mithilfe von Maßnahmen zur Fälschungsbekämpfung insbesondere ein hohes Maß an Schutz vor Betrug und Fälschung bieten und die Möglichkeit vorsehen, auch Mikrochips und QR-Codes darauf anzubringen.
- (4) Es sollte sichergestellt werden, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten zur Umsetzung dieser Richtlinie mit dem Datenschutzrahmen der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates³, im Einklang steht.
- (5) Mit dieser Richtlinie wird – im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e und gegebenenfalls Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) 2016/679 – 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 Richtlinie sieht auch zusätzliche Garantien vor, um den Schutz personenbezogener Daten, die während des Überprüfungsverfahrens offengelegt werden, zu gewährleisten.
- (6) Um für Rechtssicherheit zu sorgen und den nahtlosen Übergang zwischen dieser Richtlinie und der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein⁴ 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 dient jedoch nicht als Rechtsgrundlage für die Aufnahme solcher zusätzlichen Daten.

³ 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).

⁴ 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).

- (7) Dagegen sollte es der mit dieser Richtlinie festgelegte QR-Code, der die Überprüfung der Echtheit der auf dem physischen Führerschein aufgedruckten Informationen ermöglicht, nicht erlauben, mehr Informationen zu speichern als auf dem physischen Führerschein angegeben sind.
- (8) Diese Richtlinie bietet keine Rechtsgrundlage für die Einrichtung oder Unterhaltung von Datenbanken auf nationaler Ebene für die Speicherung biometrischer Daten in den Mitgliedstaaten, da es sich dabei um eine Angelegenheit des nationalen Rechts handelt, das mit dem Datenschutzrecht der Union in Einklang stehen muss. Darüber hinaus bietet diese Richtlinie keine Rechtsgrundlage für die Einrichtung oder Unterhaltung einer zentralen Datenbank biometrischer Daten auf Unionsebene.
- (9) Weitere Verpflichtungen sind erforderlich, um die Bekämpfung von Fälschungen und Betrug in Bezug auf Führerscheine zu beschleunigen. Daher ist es wünschenswert, dass der ursprünglich in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegte Termin, zu dem alle bereits ausgestellten bzw. in Umlauf befindlichen physischen Führerscheine alle im Unionsrecht festgelegten Anforderungen erfüllen müssen, vorgezogen wird.
- (10) Der digitale Wandel ist eine der Prioritäten der Union. Im Straßenverkehr wird er dazu beitragen, die verbleibenden administrativen Hindernisse für die Freizügigkeit – z. B. lange Fristen für die Ausstellung des physischen Führerscheins – zu beseitigen. Daher sollte ein gesonderter unionsweiter Standard für die in der Union ausgestellten digitalen Führerscheine festgelegt werden. Um den digitalen Wandel zu erleichtern, sollten ab dem [Datum der Annahme + 4 Jahre] standardmäßig digitale Führerscheine ausgestellt werden, unbeschadet des Rechts des Bewerbers, einen physischen oder gleichzeitig sowohl einen physischen als auch einen digitalen Führerschein zu erwerben.
- (11) Der digitale Führerschein sollte nicht nur die Informationen, die auf dem physischen Führerschein angegeben sind, enthalten, sondern auch Informationen, die es ermöglichen, die Echtheit der Daten zu überprüfen, sowie einen Einmal-Zeiger. Es sollte jedoch gewährleistet sein, dass selbst in solchen Fällen 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. Diese zusätzlichen Daten sollten andere sein, wenn die Person im Besitz mehrerer digitaler Führerscheine ist; dies ist möglich, sofern diese von demselben Mitgliedstaat ausgestellt werden.
- (12) Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ist auf das Ziel der EU ausgerichtet, die Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr deutlich zu verbessern. Zu den Emissionen des Straßenverkehrssektors zählen Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm sowie Mikroplastik durch Reifen- und Straßenabrieb. Der Fahrstil beeinflusst diese Emissionen und hat möglicherweise negative Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit. Daher sollte die Fahrausbildung die Fahrzeugführer in die Lage versetzen, ihren Anteil an den Emissionen zu verringern, und sie auf das Führen emissionsfreier Fahrzeuge vorbereiten.
- (13) Damit die 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 Rates⁵

⁵ 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

allgemeine Regeln für den Zugang zu Online-Verfahren vor, die für das Funktionieren des Binnenmarkts relevant sind, einschließlich für grenzüberschreitende Nutzer. Die unter diese Richtlinie fallenden Informationen sind bereits in Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1724 enthalten. Anhang II der genannten Verordnung sollte geändert werden, um zu gewährleisten, dass jeder Bewerber von komplett online durchgeführten Verfahren profitieren kann.

- (14) Die Führerscheine sollten nach der Art der Fahrzeuge, zu deren Führen sie berechtigen, klassifiziert werden. Dies sollte in klarer und kohärenter Weise und unter uneingeschränkter Achtung der technischen Merkmale der betreffenden Fahrzeuge und der für ihr Führen erforderlichen Fähigkeiten erfolgen.
- (15) Im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006, dem die EU am 21. Januar 2011 beigetreten ist, sollten spezifische Bestimmungen erlassen werden, um Menschen mit Behinderungen das Führen von Fahrzeugen zu erleichtern. Daher sollte es den Mitgliedstaaten – mit vorheriger Zustimmung der Kommission – gestattet sein, bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Anwendung von Artikel 6 auszunehmen.
- (16) Das Mindestalter der Bewerber für die verschiedenen Führerscheinklassen sollte auf Unionsebene festgelegt werden. Allerdings sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit eine höhere Altersgrenze für das Führen von Fahrzeugen bestimmter Klassen vorzusehen. Unter außergewöhnlichen Umständen sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, niedrigere Altersgrenzen vorzusehen, um innerstaatlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, insbesondere um das Fahren von Fahrzeugen der Feuerwehr und der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung oder auch Pilotprojekte im Zusammenhang mit neuen Fahrzeugtechnologien zu ermöglichen.
- (17) Es sollte ein Stufensystem eingeführt werden, d. h. der Erwerb des Führerscheins der Klasse B sollte als Voraussetzung dafür gelten, dass der Bewerber zum Erwerb bestimmter anderer Führerscheinklassen zugelassen wird, und es sollten Äquivalenzen zwischen den verschiedenen Führerscheinklassen festgelegt werden. Ein solches System sollte für alle Mitgliedstaaten teilweise verbindlich sein, aber es sollte diesen auch die Möglichkeit bieten, es in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten untereinander anzuwenden. Den Mitgliedstaaten sollte es zudem gestattet sein, bestimmte Äquivalenzen festzulegen, die nur für ihr eigenes Hoheitsgebiet gelten.
- (18) Aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit ist es notwendig, Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Führerscheins festzulegen. Die Standards für Fahrprüfungen und die Erteilung der Fahrerlaubnis sollten harmonisiert werden. Daher sollten die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen festgelegt werden, auf denen die Fahrprüfung beruhen sollte, und sollten Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen solcher Fahrzeuge festgelegt werden.
- (19) Der Nachweis über die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung sollte bei Ausstellung des Führerscheins und danach in

Problemlösungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1).

regelmäßigen Abständen erbracht werden. Durch die regelmäßige Überprüfung der Einhaltung der Mindestanforderungen gemäß den nationalen Vorschriften soll zur Verwirklichung der Freizügigkeit, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur besseren Berücksichtigung der besonderen Verantwortung der Führer solcher Fahrzeuge beigetragen werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, ärztliche Untersuchungen vorzuschreiben, um die Einhaltung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen anderer Kraftfahrzeuge zu gewährleisten. Aus Gründen der Transparenz sollten solche Untersuchungen mit einer Erneuerung des Führerscheins zusammenfallen.

- (20) Zur Gewährleistung einheitlicher Rechte in der gesamten Union und unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit sollten Führerscheine der Klassen AM, A1, A2, A, B1 und B eine Gültigkeitsdauer von 15 Jahren haben, und Führerscheine der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, in Ausnahmefällen im Sinne dieser Richtlinie kürzere Gültigkeitsdauern festzulegen.
- (21) 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, um die unbedingt erforderliche Gültigkeitsdauer verlängert werden können.
- (22) Der Grundsatz „ein Inhaber – ein Führerschein“ sollte verhindern, dass eine Person mehr als einen physischen Führerschein besitzt. Der Grundsatz sollte jedoch erweitert werden, um auch den technischen Besonderheiten von digitalen Führerscheinen Rechnung zu tragen.
- (23) Die Mitgliedstaaten sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit die Möglichkeit haben, ihre nationalen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung, die Erneuerung und die Aufhebung von Führerscheinen auf jeden Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat.
- (24) Fahrzeugführer, die nach einem 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 Kraftfahrzeugs berechtigt sein, so als hätten sie den Führerschein ursprünglich in der Union erworben. Ein solcher Umtausch könnte unterschiedliche Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und den freien Personenverkehr haben.
- (25) Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, einen Beschluss zu erlassen, in dem Drittländer benannt werden, die ein mit der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr gewährleisten, und den Inhabern von Führerscheinen, die von diesen Ländern ausgestellt wurden, die Möglichkeit zu geben, ihre Führerscheine zu ähnlichen Bedingungen umzutauschen, als wären sie von einem Mitgliedstaat ausgestellt worden. Diese Bedingungen sollten für alle einschlägigen Führerscheinklassen ausführlich und klar definiert sein.
- (26) In Bezug auf Führerscheine, die von Drittländern ausgestellt wurden, für die kein solcher Beschluss der Kommission vorliegt oder für die ein solcher Beschluss den Umtausch nicht ausdrücklich gestattet oder verbietet, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, sie im Einklang mit ihren nationalen Vorschriften umzutauschen, sofern der einschlägige Unionscode auf dem umgetauschten Führerschein verwendet wird.

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.

- (27) Der „Führerscheintourismus“, d. h. die Praxis, den Wohnsitz zu wechseln, um einen neuen Führerschein zu erwerben, um die Auswirkungen eines in einem anderen Mitgliedstaat verhängten Fahrverbots zu umgehen, ist ein weitverbreitetes Phänomen, das sich negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auswirkt. Kraftfahrer sollten die Anforderungen, die ihnen zur Wiedererlangung ihrer Fahrerlaubnis oder ihres Führerscheins auferlegt werden, nicht umgehen können, indem sie den Wohnsitz wechseln. Gleichzeitig sollte klargestellt werden, dass das Fahrverhalten einer Person nur dann zu einem unbefristeten Fahrverbot führen sollte, wenn dies hinreichend begründet ist, und dass eine solche Entscheidung auf das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der sie erlassen hat, beschränkt sein sollte.
- (28) Zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sollte für bestimmte Führerscheinklassen eine unionsweite Regelung für begleitetes 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 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.
- (29) Die Regelung für das begleitete Fahren sollte unbeschadet ihres Gesamtziels, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, den Beruf des Lastkraftwagenfahrers für die jüngere Generation zugänglicher und attraktiver machen, um ihre beruflichen Möglichkeiten zu erweitern und einen Beitrag zur Bekämpfung des Mangels an Lastkraftwagenfahrern in der Union zu leisten. Sie sollte sich auf Führerscheine der Klasse C und die dafür erforderlichen Führerscheine der Klasse B erstrecken.
- (30) Es sollte sichergestellt werden, dass Fahrzeugführer, die ihren Führerschein in einer bestimmten Klasse seit Kurzem erworben haben, die Straßenverkehrssicherheit nicht aufgrund ihrer Unerfahrenheit gefährden. Für diese Fahranfänger sollte eine Probezeit von zwei Jahren festgelegt werden, während deren sie unionsweit strengeren Vorschriften und Sanktionen unterworfen werden sollten, sofern sie aufgrund von Alkoholeinfluss gegen diese Vorschriften verstoßen. Die Sanktionen für ein solches Verhalten sollten wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein, und ihre Schwere sollte so weit wie möglich den mittel- und langfristigen Zielen der Union, nämlich die Zahl der Toten und Schwerverletzten zu halbieren und auf nahezu Null zu bringen, Rechnung tragen. Was sonstige Beschränkungen für Fahranfänger betrifft, so sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, zusätzliche Vorschriften in ihrem Hoheitsgebiet anzuwenden.
- (31) Es sollten Mindestanforderungen für den Zugang zum Beruf des Fahrprüfers sowie Anforderungen an die Ausbildung von Fahrprüfern festgelegt werden, damit die Fahrprüfer über bessere Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und zugleich sichergestellt wird, dass Führerscheinbewerber objektiver beurteilt und die Fahrprüfungen einheitlicher gestaltet werden. Der Kommission sollte ferner die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Mindestanforderungen erforderlichenfalls an technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen in diesem Bereich anzupassen.

- (32) Der Begriff des gewöhnlichen Wohnsitzes sollte so definiert werden, dass Probleme gelöst werden können, die sich ergeben, wenn es nicht möglich ist, den gewöhnlichen Wohnsitz auf der Grundlage beruflicher oder familiärer Bindungen festzustellen. Ferner müssen die Bewerber die Möglichkeit haben, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in dem Mitgliedstaat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen, wenn der Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, nicht die Möglichkeit bietet, diese Prüfungen in der Amtssprache des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, abzulegen. Für Diplomaten und ihre Familien sollten besondere Regeln festgelegt werden, wenn sie aufgrund ihres Auftrags für einen längeren Zeitraum im Ausland leben müssen.
- (33) Die Mitgliedstaaten unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung dieser Richtlinie. Zu diesem Zweck sollten sie nach Möglichkeit das EU-Führerscheinnetz nutzen. Das EU-Führerscheinnetz („RESPER“) ist eine gemeinsame Datenbank für den Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden, die für die Ausstellung der Führerscheine zuständig sind, und soll die Umsetzung dieser Richtlinie erleichtern.
- (34) Ziel des EU-Führerscheinnetzes ist es, die Anerkennung von aus den Mitgliedstaaten stammenden Dokumenten und erworbenen Rechten zu gewährleisten, Dokumentenbetrug zu bekämpfen, die mehrfache Ausstellung von Führerscheinen zu verhindern und die Durchsetzung von Fahrverboten zu erleichtern. Insbesondere sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, systematisch zu überprüfen, ob die Gründe, die zu zuvor verhängten Einschränkungen, Aussetzungen, Entziehungen oder Aufhebungen eines Führerscheins oder einer Fahrerlaubnis geführt haben, weggefallen sind. Die Nutzung von RESPER für die Durchführung anderer Rechtsakte der Union sollte nur zulässig sein, wenn dies in dieser Richtlinie ausdrücklich vorgesehen ist.
- (35) Damit aussagekräftige Berichte über die Umsetzung dieser Richtlinie erstellt werden können, sollte die Kommission jährlich über die Anzahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten Führerscheine in jeder Klasse, einschließlich der Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen, informiert werden.
- (36) Zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie, insbesondere zur Anpassung ihrer Anhänge an etwaige technische, operative oder wissenschaftliche Entwicklungen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung folgender Anhänge zu erlassen: Anhang I Teile A, B und D (Spezifikationen für physische Führerscheine), Anhang I Teil C (Spezifikationen für digitale Führerscheine), Anhang I Teil E (Vorschriften für die anwendbaren Codes der Mitgliedstaaten und der Union), Anhänge II, III, V und VI (Festlegung bestimmter Mindestanforderungen für die Ausstellung, Gültigkeit und Erneuerung von Führerscheinen) und Anhang IV (Festlegung der Mindestanforderungen für Fahrprüfer). Diese Befugnis sollte für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt werden, da technische, operative und wissenschaftliche Entwicklungen in den von diesen Anhängen erfassten Bereichen häufig vorkommen. 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 Rechtsetzung⁶ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen,

⁶ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

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.

- (37) Vor dem Hintergrund der schrittweisen Digitalisierung und Automatisierung, immer strengerer Anforderungen an die Emissionsminderung im Straßenverkehr und des steten technischen Fortschritts bei Kraftfahrzeugen ist es notwendig, alle Fahrzeugführer im Hinblick auf das Wissen über die Straßenverkehrssicherheit und die Nachhaltigkeit auf dem neuesten Stand zu halten. Die Förderung des lebenslangen Lernens kann entscheidend dazu beitragen, die Fähigkeiten erfahrener Fahrzeugführer in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit, neue Technologien, umweltbewusste Fahrweise, die die Kraftstoffeffizienz verbessert und die Emissionen verringert, und Geschwindigkeitskontrolle auf dem neuesten Stand zu halten.
- (38) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit sie die Interoperabilitätsmerkmale und Sicherheitsmaßnahmen für die auf den physischen Führerscheinen eingeführten QR-Codes festlegen kann, Bestimmungen über Interoperabilität, Sicherheit und Prüfung von digitalen Führerscheinen erlassen kann, im Krisenfall die Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in der gesamten Union beschließen kann, den Inhalt der von Fahrzeugführern der Gruppe 1 durchzuführenden Selbsteinschätzung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit bestimmen kann, die Bedingungen für den Umtausch von Führerscheinen aus Drittländern gegen von den Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine, ohne dass der Umtausch auf dem Führerschein vermerkt wird, festlegen kann und die Interoperabilität zwischen den an das EU-Führerscheinetz angeschlossenen nationalen Führerscheinsystemen sowie den Schutz der in diesem Zusammenhang ausgetauschten personenbezogenen Daten gewährleisten kann. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ ausgeübt werden.
- (39) Im Interesse der Kohärenz sollten die Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸, in der bestimmte unter die vorliegende Richtlinie fallende Aspekte behandelt werden, und die Verordnung (EU) 2018/1724 geändert werden.
- (40) Die Richtlinie 126/2006/EG und die Verordnung (EU) Nr. 383/2012⁹ der Kommission sollten aufgehoben werden.
- (41) Da die Ziele dieser Richtlinie auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, weil die Vorschriften für die Ausstellung, die Erneuerung, die Ersetzung und den Umtausch von Führerscheinen zu so unterschiedlichen Anforderungen führen würden, dass das Niveau der Straßenverkehrssicherheit und der Freizügigkeit der Bürger, das von harmonisierten

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ 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).

Vorschriften geboten wird, nicht erreicht werden könnte, lassen sich diese Ziele besser auf Unionsebene erreichen, und zwar durch die Festlegung von Mindestanforderungen. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (42) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 angehört und hat am [DD/MM/JJJJ] eine Stellungnahme abgegeben.
- (43) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten¹⁰ 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) Führerscheinemuster, Standards für Führerscheine und Führerscheinklassen;
 - b) die Ausstellung, Gültigkeit, Erneuerung und gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen;
 - c) bestimmte Aspekte des Umtauschs, der Ersetzung, des Entzugs, der Einschränkung, der Aussetzung und der Aufhebung von Führerscheinen;
 - d) bestimmte Aspekte, die Fahranfänger betreffen.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für 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.

¹⁰ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Führerschein“ ein elektronisches oder physisches 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 gemäß Artikel 4 ausgestellten Führerschein in physischer Form;
3. „digitaler Führerschein“ einen gemäß Artikel 5 ausgestellten Führerschein in digitaler Form;
4. „Kraftfahrzeug“ jedes auf der Straße mit eigener Kraft verkehrende Fahrzeug mit Antriebsmotor 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 Rates¹¹;
6. „dreirädriges Kraftfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
7. „leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe f der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
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 Fahrzeug im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
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. Dieser Begriff schließt Oberleitungsmotobusse — d. h. nicht schienengebundene, mit einer elektrischen Leitung verbundene Fahrzeuge — ein;
11. „schweres vierrädriges Kraftfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
12. „Fahrverbot“ jede Entscheidung, die den Entzug, die Aufhebung, die Einschränkung oder die Aussetzung des Führerscheins oder der Erlaubnis einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen zur Folge hat und gegen die kein Rechtsbehelf mehr eingelegt

¹¹ 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).

werden kann. Die Maßnahme kann entweder eine primäre, sekundäre oder ergänzende Sanktion oder eine Sicherheitsmaßnahme sein.

Artikel 3

Standardspezifikationen der Union für Führerscheine und gegenseitige Anerkennung

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die von ihnen ausgestellten Führerscheine im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinie ausgestellt werden und den Standardspezifikationen der Union 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, in jeder Hinsicht gleichwertig sind und genau die gleichen Rechte und Bedingungen anführen, nach bzw. unter denen die betreffende Person zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist.
- (3) Die Mitgliedstaaten dürfen 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) Bis zum [Datum der Annahme + 4 Jahre] stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass grundsätzlich nur noch digitale Führerscheine ausgestellt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt können die Mitgliedstaaten beschließen, digitale Führerscheine auszustellen.
- (5) Abweichend von Absatz 4 sehen die Mitgliedstaaten vor, dass auf Antrag des Bewerbers ein physischer Führerschein anstelle eines digitalen Führerscheins oder zusammen mit diesem ausgestellt werden kann.
- (6) Die Mitgliedstaaten erkennen die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine an.
- (7) Abweichend von Absatz 6 erkennen die Mitgliedstaaten nur jene digitalen Führerscheine anderer Mitgliedstaaten an, die nach dem [Datum der Annahme + 3 Jahre] gemäß Artikel 5 ausgestellt werden. Vor diesem Datum von anderen Mitgliedstaaten ausgestellte digitale Führerscheine, die Anforderungen des Artikels 5 erfüllen, werden nach diesem Datum anerkannt.

Artikel 4

Physische Führerscheine

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen physische Führerscheine nach den Standardspezifikationen der Union in Anhang I Teil A1 aus.
- (2) Die Mitgliedstaaten treffen alle zweckdienlichen Vorkehrungen, um der Fälschung von Führerscheinen, einschließlich der vor Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellten Führerscheine, vorzubeugen. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

Der physische Führerschein ist nach den Standardspezifikationen der Union in Anhang I Teil A2 gegen Fälschung zu sichern. Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Sicherheitsmerkmale einführen.

- (3) Begründet der Inhaber eines gültigen physischen Führerscheins ohne Gültigkeitsdauer seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der diesen Führerschein ausgestellt hat, 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 genannte 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 2030 alle Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.
- (5) Die Mitgliedstaaten können beschließen, ein Speichermedium (Mikrochip) als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen. Beschließt ein Mitgliedstaat, einen Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen, so kann er ebenfalls beschließen, über die Daten in Anhang I Teil D hinaus weitere Daten auf dem Mikrochip zu speichern, sofern die nationalen Rechtsvorschriften für den Führerschein dies vorsehen.

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

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über den Beschluss, einen Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins einzuführen, oder über jede Änderung eines solchen Beschlusses innerhalb von drei Monaten nach dessen Erlass. Mitgliedstaaten, die bereits einen Mikrochip als Bestandteil des physischen Führerscheins eingeführt haben, teilen dies der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Richtlinie mit.

- (6) Wird der Mikrochip nicht als Bestandteil des physischen Führerscheins eingeführt, so können die Mitgliedstaaten beschließen, in das auf den von ihnen ausgestellten physischen Führerscheinen dafür vorgesehene Feld einen QR-Code zu drucken. Der QR-Code muss es ermöglichen, die Echtheit der Angaben auf dem physischen Führerschein zu überprüfen.
- (7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die personenbezogenen Daten, die zur Überprüfung der Angaben auf dem physischen Führerschein erforderlich sind, nicht von der Prüfstelle aufbewahrt werden und die den Führerschein ausstellende Behörde nicht über das Prüfverfahren benachrichtigt wird.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um detaillierte Bestimmungen für die Interoperabilitätsmerkmale und die Sicherheitsmaßnahmen festzulegen, denen die auf die physischen Führerscheine gedruckten QR-Codes entsprechen müssen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

- (8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 21 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Teile A, B 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) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Personen mit ordentlichem Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet oder Personen, die auf andere Weise berechtigt sind, Inhaber eines von ihnen ausgestellten digitalen Führerscheins zu sein, unentgeltliche elektronische Anwendungen für digitale Führerscheine zur Verfügung stehen, mit denen die Fahrerlaubnisse des Inhabers des Führerscheins überprüft werden können.

Diesen Anwendungen müssen die im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² ausgestellten EUid-Brieftaschen (European Digital Identity Wallets) zugrunde liegen.

- (3) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen und aktualisieren regelmäßig die Liste der verfügbaren elektronischen Anwendungen, die für die Zwecke dieses Artikels erstellt und gepflegt werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die elektronischen Anwendungen nicht mehr als die in Anhang I Teil D genannten Daten enthalten oder bei Verwendung eines Zeigers nicht mehr als diese Daten bereitstellen.

- (4) Die Mitgliedstaaten stellen einander die Informationen, die für den Zugang zu den in Anhang I Teil C genannten nationalen Systemen zur Überprüfung von digitalen Führerscheinen erforderlich sind, zur Verfügung und aktualisieren diese Informationen in regelmäßigen Abständen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die personenbezogenen Daten, die für die Überprüfung der Fahrerlaubnisse des Inhabers des digitalen Führerscheins erforderlich sind, nicht von der Prüfstelle aufbewahrt werden und die den Führerschein ausstellende Behörde die im Wege der Benachrichtigung erhaltenen Informationen nur für die Zwecke der Beantwortung des Prüfersuchens bearbeitet.

- (5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Liste der einschlägigen nationalen Systeme mit, die zur Ausgabe von Daten und Zeigern für digitale Führerscheine zugelassen sind. Die Kommission macht die Liste der einschlägigen nationalen Systeme 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 21 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Teil C zu erlassen, sofern dies erforderlich ist, um technischen, operativen oder wissenschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

¹² 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 (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

- (7) Bis zum [Datum der Annahme + 18 Monate] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um detaillierte Bestimmungen für die Interoperabilität, Sicherheit und Erprobung von digitalen Führerscheinen festzulegen, auch für die Merkmale der Überprüfung und die Schnittstelle mit den nationalen Systemen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 6

Führerscheinklassen

- (1) Der Führerschein berechtigt zum Führen von Kraftfahrzeugen der folgenden Klassen:
- a) Kleinkrafträder:
Klasse AM:
- zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h (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 cm³, einer Leistung von bis zu 11 kW und einem Leistungsgewicht von bis zu 0,1 kW/kg;
 - dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von bis zu 15 kW;
- ii) Klasse A2:
- Krafträder mit einer Leistung von bis zu 35 kW und einem Leistungsgewicht von bis zu 0,2 kW/kg, die nicht von einem Fahrzeug mit einer Leistung von mehr als 70 kW abgeleitet sind;
- iii) Klasse A:
- Krafträder;
 - dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von bis zu 15 kW;
- 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.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Klasse ausschließlich für die in Artikel 9 Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstabe c genannten Fahrzeuge unter den in jenem Absatz aufgeführten Bedingungen einzuführen. Trifft ein Mitgliedstaat einen entsprechenden Beschluss, so vermerkt er dies auf dem Führerschein mittels des Unionscodes 60.03;

ii) Klasse B:

- Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3500 kg, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;
- hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 750 kg mitgeführt werden.

Unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge darf hinter Kraftwagen dieser Klasse ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg mitgeführt werden, sofern die zulässige Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombination 4250 kg nicht übersteigt. Übersteigt die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 3500 kg, so schreiben die Mitgliedstaaten im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs 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 vorschreiben, dass sowohl die Schulung als auch die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen zu absolvieren ist.

Die Mitgliedstaaten vermerken die Erlaubnis zum Führen einer solchen Fahrzeugkombination mittels des entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E auf dem Führerschein.

iii) Klasse BE:

- unbeschadet der Vorschriften zur Typgenehmigung der betreffenden Fahrzeuge: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger oder Sattelanhänger bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse des Anhängers oder Sattelanhängers 3500 kg nicht übersteigt;

iv) Klasse C1:

- nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3500 kg, jedoch nicht mehr als 7500 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 mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 750 kg 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 Masse 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 Masse von mehr

als 3500 kg bestehen, sofern die zulässige Masse 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 3500 kg, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind.
- Hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 750 kg 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 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 mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 750 kg 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, die mit einem Führerschein der Klasse D geführt werden dürfen, darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 750 kg 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) Mit vorheriger Zustimmung der Kommission, die die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme auf die Straßenverkehrssicherheit bewertet, können die Mitgliedstaaten bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen, einschließlich Sonderfahrzeugen für Menschen mit Behinderungen, von der Anwendung dieses Artikels ausnehmen.

Die Mitgliedstaaten können Kraftfahrzeugarten, die von den Streitkräften und dem Katastrophenschutz eingesetzt werden oder deren Kontrolle unterstellt sind, von der Anwendung dieser Richtlinie ausnehmen. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

Artikel 7

Mindestalter

- (1) Das Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins 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 Klasse A
 - i) 20 Jahre bei Krafträdern. Für das Führen von Krafträdern dieser Klasse ist jedoch eine mindestens zweijährige Fahrpraxis auf Krafträdern mit einem Führerschein der Klasse A2 vorzuschreiben. Diese vorherige 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 D und DE 24 Jahre.
- (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;
 - 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 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 vorgeschrieben ist;
 - d) für die Klassen B und BE bis auf 17 Jahre senken.
- (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) Kraftfahrzeuge, die von der Feuerwehr und zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung eingesetzt werden;
 - 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 Inhaber des Führerscheins das in Absatz 1 genannte Mindestalter erreicht hat.

Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet Führerscheine anerkennen, die Personen ausgestellt wurden, deren Alter unter dem in Absatz 1 genannten Mindestalter liegt.
- (5) Abweichend von Absatz 1 Buchstaben d und e gilt für Bewerber, die den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzen, folgendes Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins:

- a) für die Klassen C und CE das Mindestalter gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie (EU) 2022/2561;
- b) für die Klassen D1 und D1E das Mindestalter gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie (EU) 2022/2561;
- c) für die Klassen D und DE das Mindestalter gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i Unterabsatz 1, Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii Unterabsatz 1 und Artikel 5 Absatz 3 Buchstaben b der genannten Richtlinie.

Erlaubt ein Mitgliedstaat in seinem Hoheitsgebiet im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i Unterabsatz 2 oder Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2022/2561 das Führen von Kraftfahrzeugen ab einem niedrigeren Alter, so ist der Führerschein nur im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats gültig, bis der Führerscheininhaber das Mindestalter gemäß Unterabsatz 1 dieses Absatzes erreicht hat und einen Befähigungsnachweis besitzt.

Artikel 8

Bedingungen und Einschränkungen

- (1) Die Mitgliedstaaten versehen Führerscheine, die einer Person unter einer oder mehreren Bedingungen, unter der oder denen sie zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt ist, ausgestellt werden, mit einem Vermerk. Zu diesem Zweck verwenden die Mitgliedstaaten die entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E. Für Bedingungen, die in Anhang I Teil E nicht erfasst sind, können auch nationale Codes verwendet werden.

Wird die Fahrerlaubnis aufgrund einer körperlichen Untüchtigkeit nur für bestimmte Arten von Fahrzeugen oder nur für Fahrzeuge, die für eine solche Untüchtigkeit angepasst sind, erteilt, so ist die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß Artikel 10 Absatz 1 auf einem solchen Fahrzeug durchzuführen.

- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 21 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 Klasse CE oder DE ausgestellte Führerscheine gelten auch für Fahrzeugkombinationen der Klasse C1E bzw. D1E;
 - e) die Führerscheine aller Klassen gelten auch für Fahrzeuge der Klasse AM. Bei in seinem Hoheitsgebiet ausgestellten Führerscheinen kann ein Mitgliedstaat jedoch die Äquivalenzen für die Klasse AM auf die Klassen A1, A2 und A beschränken, wenn dieser Mitgliedstaat zur Erlangung eines Führerscheins der Klasse AM eine praktische Prüfung vorschreibt;
 - f) für die Klasse A2 ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse A1;
 - g) für die Klasse A, B, C oder D ausgestellte Führerscheine gelten auch für die Klasse A1, A2, B1, C1 bzw. D1;
 - h) für die Klasse B ausgestellte Führerscheine gelten zwei Jahre nach ihrer erstmaligen Ausstellung für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates¹³ mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3500 kg, jedoch nicht mehr als 4250 kg, ohne Anhänger.
- (3) Die Mitgliedstaaten können für das Führen von Fahrzeugen in ihrem Hoheitsgebiet folgende Äquivalenzen festlegen:
- a) Dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 15 kW fallen unter den Führerschein der Klasse B, sofern der Inhaber des Führerscheins das 21. Lebensjahr vollendet hat;
 - b) Krafräder 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 dürfen die Erlaubnis zum Führen von Fahrzeugen gemäß Unterabsatz 1 nur mittels des entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E auf dem Führerschein vermerken.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über die in ihrem Hoheitsgebiet gemäß Unterabsatz 1 festgelegten Äquivalenzen einschließlich der nationalen Codes, die möglicherweise vor Inkrafttreten dieser Richtlinie verwendet wurden. Die Kommission macht diese Informationen den Mitgliedstaaten zugänglich, um die Anwendung dieses Absatzes zu erleichtern.

- (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 3500 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

¹³ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

mindestens zwei Jahre vergangen sind, die Fahrzeuge von nichtgewerblichen Organisationen für soziale Zwecke eingesetzt werden und der Fahrzeugführer seine Dienste freiwillig leistet;

- b) von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3500 kg durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sofern seit der erstmaligen Ausstellung des Führerscheins 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 Organisationen für soziale Zwecke eingesetzt werden;
 - iii) so verändert wurden, dass sie weder für die Beförderung von mehr als neun Personen noch für die Beförderung anderer als der für ihre Zwecke unbedingt erforderlichen Güter eingesetzt werden können;
- c) von Fahrzeugen der Klasse B mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2500 kg und einer physisch auf 45 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit durch Inhaber eines Führerscheins der Klasse B1, die das 21. Lebensjahr vollendet haben.

Die Mitgliedstaaten dürfen die Erlaubnis zum Führen von Fahrzeugen gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben a und b nur mittels der entsprechenden nationalen Codes auf dem Führerschein vermerken.

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

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 bestanden und erfüllen die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit nach Maßgabe der Anhänge II und III;
 - b) für die Klasse AM haben sie lediglich eine theoretische Prüfung bestanden. Die Mitgliedstaaten können die Ausstellung eines Führerscheins dieser Klasse vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen und von einer ärztlichen Untersuchung abhängig machen.

Für dreirädrige 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 auf einem Kraftrad der Klasse A1 bzw. der Klasse A2 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 gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii Unterabsatz 3 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 ihren ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet des den Führerschein ausstellenden Mitgliedstaats oder können nachweisen, dass sie während eines Mindestzeitraums von sechs 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;
 - 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 andere Klasse oder andere Klassen, die zu führen der Führerscheininhaber berechtigt ist, beginnen, sofern dies den in dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen entspricht.

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 die Gültigkeitsdauer des für Fahranfänger ausgestellten Führerscheins im Sinne des Artikels 15 Absatz 1 für alle Klassen begrenzen, um zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Fahrzeugführer besondere Maßnahmen durchführen zu können.

Die Mitgliedstaaten können die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in Einzelfällen bei allen Klassen beschränken, falls sie häufigere ärztliche Kontrollen oder sonstige besondere Maßnahmen für erforderlich halten, einschließlich Beschränkungen nach Verkehrsverstößen.

Die Mitgliedstaaten müssen die in Unterabsatz 1 festgelegte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, deren Inhaber ihren Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet und das Alter von 70 Jahren erreicht haben, auf bis zu fünf Jahre begrenzen, um häufigere ärztliche Kontrollen oder sonstige besondere Maßnahmen wie Auffrischkurse vorschreiben zu können. Eine derartige Verringerung 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 in ihrem Hoheitsgebiet ein befristeter Aufenthaltstitel erteilt wurde oder denen nach nationalem Recht vorübergehender Schutz oder angemessener Schutz gewährt wird. Zu diesem Zweck entspricht diese verkürzte Gültigkeitsdauer der Gültigkeitsdauer derjenigen des befristeten Aufenthaltstitels oder des vorübergehenden Schutzes oder angemessenen Schutzes oder ist kürzer als diese.

- (3) Die Erneuerung eines Führerscheins bei 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;
 - b) Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats oder Nachweis, dass der Bewerber während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten dort studiert hat, zum Zeitpunkt der Beantragung.

- (4) Im Krisenfall können die Mitgliedstaaten die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, die andernfalls ablaufen würden, um höchstens sechs Monate verlängern. Sollte die Krise andauern, kann eine weitere Verlängerung erfolgen.

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

Wenn mehrere Mitgliedstaaten von einer Krise betroffen sind, kann die Kommission 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 22 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

Für die Zwecke dieses Absatzes bezeichnet der Ausdruck „Krise“ ein außergewöhnliches, unerwartetes, plötzliches, natürliches oder vom Menschen verursachtes Ereignis von außergewöhnlicher Art und Tragweite innerhalb oder außerhalb der Union, das erhebliche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Straßenverkehr hat und auch die Möglichkeit der Inhaber von Führerscheinen oder der zuständigen nationalen Behörden, die für deren Erneuerung erforderlichen Schritte einzuleiten, verhindert oder erheblich beeinträchtigt.

- (5) Die Mitgliedstaaten können unbeschadet der nationalen straf- und polizeirechtlichen Vorschriften nationale Vorschriften über andere als die in dieser Richtlinie genannten Bedingungen auf die Ausstellung von Führerscheinen anwenden. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

- (6) Statt der in Nummer 3 des Anhangs III genannten Selbsteinschätzung können die Mitgliedstaaten die Ausstellung oder Erneuerung von Führerscheinen der Klassen AM, A, A1, A2, B, B1 und BE von einer Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen dieser Fahrzeuge gemäß diesem Anhang abhängig machen. In diesem Fall erstreckt sich die ärztliche Untersuchung auf alle in Anhang III aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit.

Die Kommission erlässt bis zum [Datum der Annahme + 18 Monate] Durchführungsrechtsakte, in denen der Inhalt der Selbsteinschätzung gemäß Anhang III Nummer 3 festgelegt und alle in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntfähigkeit abgedeckt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (7) Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen physischen Führerscheins sein. Eine Person kann jedoch Inhaber mehrerer digitaler Führerscheine sein, sofern diese vom selben Mitgliedstaat ausgestellt wurden.

Niemand darf Führerscheine besitzen, die von mehr als einem Mitgliedstaat ausgestellt wurden.

Ein Mitgliedstaat lehnt es ab, einen Führerschein auszustellen, wenn erwiesen ist, dass der Bewerber bereits einen von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein besitzt.

Die Mitgliedstaaten ergreifen die für die Zwecke der Anwendung des Unterabsatzes 3 erforderlichen Schritte. Bei der Ausstellung, Ersetzung, Erneuerung oder dem Umtausch eines Führerscheins bestehen die erforderlichen Schritte darin, zusammen mit anderen Mitgliedstaaten Nachforschungen anzustellen, wenn ein hinreichend begründeter Verdacht besteht, dass der Bewerber bereits Inhaber eines anderen Führerscheins ist. Zu diesem Zweck nutzen die Mitgliedstaaten das in Artikel 19 genannte 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 oder den Entzug des Führerscheins an, wenn feststeht, dass ein Führerschein ausgestellt worden ist, ohne dass diese Voraussetzungen erfüllt waren.

- (8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 21 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

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 einen Antrag auf Umtausch seines Führerscheins gegen einen gleichwertigen Führerschein stellen. Der umtauschende Mitgliedstaat prüft, für welche Fahrzeugklasse der vorgelegte Führerschein tatsächlich noch gültig ist.
- (2) Vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsgrundsatzes kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung des Führerscheins anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen.

- (3) Der umtauschende Mitgliedstaat leitet den abgegebenen Führerschein an die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, der ihn ausgestellt hat, zurück und gibt die Gründe dafür an.
- (4) Die Ersetzung eines Führerscheins infolge beispielsweise von Verlust oder Diebstahl kann nur bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats erlangt werden, in dem der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz hat. Diese nehmen die Ersetzung anhand der ihnen vorliegenden Informationen oder gegebenenfalls anhand einer Bescheinigung der zuständigen Behörden des Mitgliedstaats vor, die den ursprünglichen Führerschein ausgestellt haben.

Artikel 12

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 ein Durchführungsbeschluss nach Absatz 7 angenommen wurde, so wird dieser Umtausch ebenso wie jede spätere Erneuerung oder Ersetzung mit dem entsprechenden Code aus Anhang I Teil E auf dem von diesem Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein vermerkt. Verlegt der Inhaber dieses Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat, so braucht dieser Mitgliedstaat 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) Wird der Führerschein in einer Klasse und von einem Drittland ausgestellt, für die/das ein Durchführungsbeschluss nach Absatz 7 angenommen wurde, so wird dieser Umtausch nicht in dem von dem betreffenden Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein vermerkt. In diesen Fällen tauschen die Mitgliedstaaten den Führerschein gemäß den Bedingungen des entsprechenden Durchführungsbeschlusses um.
- (4) Wurde ein von einem Mitgliedstaat ausgestellter Führerschein gegen einen von einem Drittland ausgestellten Führerschein umgetauscht, so schreiben die Mitgliedstaaten weder die Erfüllung weiterer als der in Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe a genannten Bedingungen vor, noch vermerken die Mitgliedstaaten für den Umtausch dieses Führerscheins gegen einen von ihnen ausgestellten Führerschein 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 in einer Klasse und von einem Drittland ausgestellt, für die/das ein Durchführungsbeschluss nach Absatz 7 angenommen wurde, so findet Absatz 3 Anwendung;

- b) liegt kein solcher Durchführungsbeschluss vor, so findet Absatz 2 Anwendung.
- (5) Der Umtausch gemäß den Absätzen 2, 3 und 4 darf nur dann vorgenommen werden, wenn der von einem Drittland ausgestellte Führerschein den zuständigen Behörden des umtauschenden Mitgliedstaats ausgehändigt worden ist.
- (6) Die Kommission kann bestimmen, 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 umgetauscht werden können, ohne dass ein solcher Umtausch auf den von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheinen vermerkt wird, wobei möglicherweise bestimmte vorab festgelegte Bedingungen erfüllt werden müssen.

Zur Bestimmung eines solchen Drittlands kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten den Straßenverkehrsrahmen des Drittlands bewerten. Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zu dem in dem betreffenden Drittland geltenden Straßenverkehrsrahmen Stellung zu nehmen. 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 spätere 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 Einzelheiten 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 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.
- (7) Die Kommission kann nach Durchführung der Bewertung gemäß Absatz 6 und im Wege von Durchführungsbeschlüssen 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 umgetauscht werden können, ohne dass ein solcher Umtausch auf den von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheinen vermerkt wird.

Der Durchführungsbeschluss enthält mindestens folgende Angaben:

- a) die Führerscheinklassen gemäß Artikel 6, die umgetauscht werden können, ohne dies auf dem von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein zu vermerken;

- b) die Ausstellungsdaten der Drittlandsführerscheine, die umgetauscht werden können, ohne dies auf dem von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein zu vermerken;
- c) die allgemeinen Bedingungen, die für die Überprüfung der Echtheit des auszutauschenden amtlichen Dokuments zu erfüllen sind;
- d) die allgemeinen Bedingungen, die der Bewerber vor dem Umtausch erfüllen muss, um die Einhaltung der in Anhang III festgelegten gesundheitlichen Anforderungen nachzuweisen.

Lässt der Führerschein des Bewerbers die Einhaltung von Unterabsatz 2 Buchstabe a oder b dieses Absatzes nicht zu, so können die Mitgliedstaaten beschließen, den Führerschein gemäß 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 zusätzlichen Bedingung, die der Durchführungsbeschluss möglicherweise enthält, 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.

Die Durchführungsbeschlüsse werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (8) In dem in Absatz 7 genannten Durchführungsbeschluss ist eine regelmäßige, mindestens alle vier Jahre stattfindende Überprüfung der Straßenverkehrssicherheit in dem betreffenden Drittland vorgesehen. Je nach den Ergebnissen der Überprüfung behält die Kommission den in Absatz 7 genannten Durchführungsbeschluss 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 Durchführungsbeschluss nach Absatz 7 angenommen wurde, und veröffentlicht entsprechend auch alle gemäß Absatz 9 vorgenommenen einschlägigen Änderungen.
- (10) Die Kommission richtet ein Wissensnetz ein, um Kenntnisse und Informationen über bewährte Verfahren für die Integration ausländischer Berufskraftfahrer in den Binnenmarkt zusammenzutragen, zu verarbeiten und zu verbreiten. Dem Netz gehören die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Exzellenzzentren, Hochschulen, Forscherinnen und Forscher, die Sozialpartner und andere relevante Akteure des Straßenverkehrssektors an.

Artikel 13

Auswirkungen einer Einschränkung, einer Aussetzung, eines Entzugs oder einer Aufhebung der Fahrerlaubnis oder des Führerscheins

- (1) Ein Mitgliedstaat lehnt es ab, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt, entzogen oder aufgehoben wurde, einen Führerschein auszustellen.
- (2) Ein Mitgliedstaat lehnt die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ab, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein oder Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt, entzogen oder aufgehoben worden ist.

- (3) Ein Führerschein oder die Fahrerlaubnis gilt für die Zwecke dieses Artikels als eingeschränkt, ausgesetzt, entzogen oder aufgehoben, solange die betreffende Person die ihr von einem Mitgliedstaat zur Wiedererlangung oder Neubeantragung der Fahrerlaubnis oder des Führerscheins auferlegten Bedingungen nicht erfüllt.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Bedingungen, die sie auferlegen, damit der Inhaber seine Fahrerlaubnis oder seinen Führerschein wiedererlangen oder neu beantragen kann, 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) Dieser Artikel ist nicht so zu verstehen, dass er die Mitgliedstaaten daran hindert, einer Person das Fahren in ihrem Hoheitsgebiet auf unbestimmte Zeit zu untersagen, ohne ihr die Möglichkeit zu geben, ihre Fahrerlaubnis oder ihren Führerschein wiederzuerlangen oder neu zu beantragen, wenn dies aufgrund ihres Verhaltens gerechtfertigt ist.

Hat ein Mitgliedstaat gemäß diesem Absatz ein unbefristetes Fahrverbot verhängt, so kann dieser Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins in seinem Hoheitsgebiet auf unbestimmte Zeit verweigern. Abweichend von Absatz 1 können andere Mitgliedstaaten nach Rücksprache mit dem Mitgliedstaat, der das unbefristete Fahrverbot verhängt hat, dieser Person einen Führerschein ausstellen.

Artikel 14

Begleitetes Fahren

- (1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und C aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.
- (2) Inhaber eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur dann Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person begleitet werden, die folgende Bedingungen erfüllt:
- a) Sie ist mindestens 25 Jahre alt;
 - b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten Führerscheins der entsprechenden Klasse;
 - c) sie wurde in den letzten fünf Jahren nicht mit einem Fahrverbot belegt;
 - d) sie wurde nicht aufgrund einer mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Straftat verurteilt;
 - e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der Klasse C über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.
- (3) Die Mitgliedstaaten können die Identifizierung der in Absatz 2 genannten Begleitpersonen vorschreiben, um die Einhaltung dieses Artikels zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der möglichen Begleitpersonen begrenzen.

- (4) Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins mit dem 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 15

Probezeit

- (1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins einer bestimmten Klasse gilt als Fahranfänger und unterliegt einer Probezeit von mindestens zwei Jahren.
- (2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.
- (3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Sie unterrichten die Kommission hiervon.
- (4) Die Mitgliedstaaten kennzeichnen die für eine Probezeit ausgestellten Führerscheine mit dem Unionscode 98.01 gemäß Anhang I Teil E.
- (5) Eine Probezeit wird nicht auf Fahrzeugführer angewandt, die einen Führerschein der Klasse A2 oder A gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c erwerben.

Artikel 16

Fahrprüfer

- (1) Fahrprüfer müssen den Mindestanforderungen des Anhangs IV genügen.
Die Fahrprüfer, die ihren Beruf bereits vor dem 19. Januar 2013 ausüben, sind nur den Bestimmungen über die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen zu unterwerfen.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 21 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IV zu erlassen, sofern dies erforderlich ist, um technischen, operativen oder wissenschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Artikel 17

Ordentlicher Wohnsitz

- (1) Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich

daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten muss, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmäßig dorthin zurückkehrt. Diese letztgenannte Voraussetzung muss nicht erfüllt sein, wenn sich der Führerscheininhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge.

- (2) Für die Zwecke des Artikels 10 Absatz 3 Buchstabe b und des Artikels 11 Absatz 4 liegt der gewöhnliche Wohnsitz der Angehörigen der diplomatischen Dienste der Union 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.

Für die Zwecke dieses Artikels umfasst der Begriff „diplomatische Dienste der Union“ Beamte der zuständigen Dienststellen des Generalsekretariats des Rates und der Kommission sowie abgeordnetes Personal der nationalen 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 einem Kalenderjahr mindestens 181 Tage im Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Drittländer leben müssen.

- (3) Kann der Inhaber eines Führerscheins nicht nachweisen, dass er seinen ordentlichen Wohnsitz in einem bestimmten Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 begründet hat, so kann er seinen Führerschein als letztes Mittel in dem Mitgliedstaat erneuern lassen, der ihn ursprünglich ausgestellt hat.
- (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 der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Artikel 18

Äquivalenzen zwischen nicht dem Unionsstandardmuster entsprechenden Führerscheinen

- (1) Die Mitgliedstaaten wenden die mit dem Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission¹⁴ festgelegten Äquivalenzen zwischen vor dem 19. Januar 2013 erworbenen Fahrberechtigungen und den in Artikel 6 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Führerscheinklassen an.
- (2) Eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrberechtigung darf aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden.

¹⁴ Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABl. L 302 vom 9.11.2016, S. 62).

Artikel 19

Amtshilfe

- (1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzt, erneuerten, eingeschränkten, ausgesetzt, entzogenen, aufgehoben oder widerrufenen Führerscheine sowie über die Fahrverbote aus, die sie verhängt haben oder zu verhängen beabsichtigen, um zu prüfen, ob für einen Führerscheinebewerber in keinem Mitgliedstaat ein Fahrverbot gilt. Sie nutzen das zu diesen Zwecken eingerichtete EU-Führerscheinnetz.
- (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 bei Straßenkontrollen oder im Rahmen von Maßnahmen zur Fälschungsbekämpfung zu überprüfen;
 - b) im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ Ermittlungen zur Feststellung der Person zu erleichtern, die für die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte haftbar ist;
 - c) Straftaten gemäß [VERWEIS AUF PRÜM II] zu verhüten und aufzudecken sowie diesbezüglich zu ermitteln;
 - d) die Richtlinie (EU) 2022/2561 durchzusetzen;
 - e) die [NEUE RICHTLINIE ÜBER DIE UNIONSWEITE WIRKUNG BESTIMMTER FAHRVERBOTE] durchzuführen und umzusetzen.
- (3) Der Zugriff auf das Netz wird geschützt. Das Netz gewährleistet sowohl einen synchronen (Echtzeit-) und asynchronen Informationsaustausch als auch den Versand und Empfang gesicherter Nachrichten, Benachrichtigungen und Anlagen.

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

Die Mitgliedstaaten dürfen den Zugriff zu dem Netz 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) Um die Interoperabilität zwischen den an das EU-Führerscheinnetz angeschlossenen nationalen Systemen und den Schutz der in diesem Zusammenhang ausgetauschten personenbezogenen Daten zu gewährleisten, erlässt die Kommission bis zum 6. Juni 2026 Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten der operativen und technischen Anforderungen sowie der Schnittstellenanforderungen an das EU-Führerscheinnetz festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

¹⁵ Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).

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

Artikel 20

Überprüfung

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission jährlich über die Anzahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten Führerscheine für jede Klasse, einschließlich Daten über die Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen.

Bis zum [Inkrafttreten + 5 Jahre] und danach alle fünf Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie, einschließlich ihrer Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit, vor.

Artikel 21

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 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8 und Artikel 16 Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [*Datum des Inkrafttretens der Richtlinie*] 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 8 und Artikel 16 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 8 und Artikel 16 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.

Artikel 22

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für den Führerschein 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 23

Änderungen der Richtlinie (EU) 2022/2561

In Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2022/2561 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklasse C, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Artikel 24

Änderungen der Verordnung (EU) 2018/1724

Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1724 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 EU-Führerscheinen“

Artikel 25

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [Datum der Annahme + 2 Jahre] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [Datum der Annahme + 3 Jahre] 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 teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 26

Aufhebung

- (1) Die Richtlinie 2006/126/EG wird mit Wirkung vom [Datum der Annahme + 3 Jahre] aufgehoben.

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

- (2) Die Verordnung (EU) Nr. 383/2012 wird mit Wirkung vom [Datum der Annahme + 3 Jahre] aufgehoben.

- (3) Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) Nr. 383/2012 gelten als Bezugnahmen auf Anhang I Teil B der vorliegenden Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang VII zu lesen.

Artikel 27

Inkrafttreten

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

Artikel 28

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin*

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission.

1.2. Politikbereich(e)

Verkehr, Straßenverkehrssicherheit

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

eine neue Maßnahme

eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁶⁶

die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Die allgemeinen Ziele sind die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Erleichterung der Freizügigkeit

1.4.2. Einzelziel(e)

- Verbesserte Fahrfähigkeiten und -kenntnisse und mehr Fahrerfahrung sowie Eindämmung und Ahndung gefährlicher Verhaltensweisen.
- Gewährleistung einer angemessenen körperlichen und geistigen Tauglichkeit der Fahrzeugführer in der gesamten EU.
- Beseitigung unangemessener oder unnötiger Hindernisse für Bewerber um Führerscheine und Führerscheininhaber.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Es werden positive gesellschaftliche Auswirkungen in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit und Freizügigkeit erwartet. Durch die Verbesserung der Fahrfähigkeiten und -kenntnisse und die Senkung der Zahl der Fahrzeugführer im Straßenverkehr der Union, die gefährliche Verhaltensweisen zeigen oder aus medizinischen Gründen nicht fahrtauglich sind, werden im Zeitraum 2025–2050 im Vergleich zur Ausgangssituation schätzungsweise 1153 Verkehrstote und 11 020 schwere Verletzungen vermieden. Die Verringerung der externen Kosten von Unfällen wird auf rund 7,1 Mrd. EUR geschätzt, ausgedrückt als Gegenwartswert für den Zeitraum 2025–2050 im Vergleich zur Ausgangssituation. Außerdem dürften die Maßnahmen ungerechtfertigte oder unnötige Hindernisse für den Erwerb, die

⁶⁶

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

Anerkennung oder die Erneuerung von Fahrerlaubnissen beseitigen. Dies gilt insbesondere für in der Europäischen Union ansässige Personen und Inhaber ausländischer Führerscheine, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem ihrer Staatsangehörigkeit erworben wurden, für Fahrer von Lieferwagen und Wohnmobilen mit alternativem Antrieb, für Personen, die an Diabetes mellitus leiden, und für Berufskraftfahrer.

Schließlich werden positive Auswirkungen für die öffentlichen Verwaltungen (4,8 Mrd. EUR an Kosteneinsparungen), für den Privatsektor (1,5 Mrd. EUR an Kosteneinsparungen) und für die Bürgerinnen und Bürger (6,6 Mrd. EUR an Kosteneinsparungen) im Vergleich zur Ausgangssituation erwartet, ausgedrückt als Gegenwartswert für den Zeitraum 2025–2050, insbesondere aufgrund der vollständigen Harmonisierung der Gültigkeitsdauer und der Einführung des digitalen EU-Führerscheins.

1.4.4. *Leistungsindikatoren*

Da das allgemeine Ziel die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist, wäre der wichtigste Indikator zur Messung des Erfolgs der Initiative die Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten bei Unfällen, für die der Fahrzeugführer als eine der Ursachen gilt. Zu diesem Zweck wird die Zahl der Unfälle insgesamt und bei Vorliegen bestimmter Bedingungen (z. B. Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt war, oder Unfälle, bei denen der Fahrzeugführer Fahranfänger oder körperlich/geistig fahruntauglich war) berücksichtigt. Bei diesem Indikator müssen (zur Berücksichtigung anderer möglicher Faktoren) auch die allgemeine Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit sowie die Entwicklung des Straßenverkehrs und der Zahl der Führerscheine in den einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden.

In Bezug auf das zweite allgemeine Ziel – die Erleichterung der Freizügigkeit – wäre der Hauptindikator zur Messung des Erfolgs der Initiative ein Rückgang der Zahl der Beschwerden und Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit den Verfahren für die Ausstellung von Führerscheinen.

Die Indikatoren für beide Ziele werden jedoch weiterhin relativ schwer zu bewerten sein, da den Unfällen zahlreiche Ursachen zugrunde liegen, Daten nicht verfügbar sind und die Zahl der Beschwerden und Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit den Verfahren für die Ausstellung von Führerscheinen gering ist.

Im Hinblick auf das Ziel „Verbesserte Fahrfähigkeiten und -kenntnisse und mehr Fahrerfahrung sowie Eindämmung und Ahndung gefährlicher Verhaltensweisen“ wird der Erfolg daran gemessen, dass die Standards für die Fähigkeiten, Kenntnisse und Probezeiten, die für die erstmalige Ausstellung eines Führerscheins einzuhalten sind, harmonisiert werden und dass gefährliche Verhaltensweisen unabhängig vom Wohnsitz des Täters sanktioniert werden.

In Bezug auf die „Fahrtauglichkeit“ lässt sich der Erfolg am Anteil der Fahrzeugführer, die je nach Gesundheitszustand und Alter regelmäßig medizinisch untersucht werden, bemessen. Bei der Beseitigung von Hindernissen für Führerscheinebewerber und -inhaber stellt die Zahl der Mitgliedstaaten, die einen digitalen Führerschein ausstellen und/oder einen digitalen EU-Führerschein anerkennen, ein Maß für den Erfolg dar, ebenso wie eine geringe Zahl von Beschwerden und Gerichtsverfahren, bei denen der ordentliche Wohnsitz ein Hindernis für die Anerkennung bestehender Fahrerlaubnisse ist.

Die Kommission wird die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative durch verschiedene Maßnahmen und eine Reihe von Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte bei der Erreichung der operativen Ziele gemessen werden. Fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist des Rechtsakts sollten die Kommissionsdienststellen eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht wurden.

Zur Überwachung des Zusammenhangs zwischen Verkehrsunfällen und Führerscheinen werden die etablierten Überwachungsinstrumente (z. B. die CARE-Datenbank) eingesetzt. Die Berichterstattung wird Informationen über die Zahl der Unfälle mit Verletzten und/oder Todesopfern sowie über die beteiligten Fahrzeugführer, z. B. ihr Alter, die Gültigkeit und das Ausstellungsdatum ihrer Führerscheine und die Ergebnisse ihrer Drogen-/Alkoholtests, umfassen. Um die Auswirkungen der überarbeiteten Richtlinie so weit wie möglich von anderen Faktoren trennen zu können, werden von den Mitgliedstaaten Statistiken über die Zahl der ausgestellten Führerscheine eingeholt. Damit sollte es möglich sein, die relative Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit für die wichtigsten von der Überarbeitung betroffenen Fahrergruppen (z. B. Fahranfänger, Fahrer mit gesundheitlichen Einschränkungen) zu bewerten.

Die Kommission wird auch weiterhin Statistiken über die Nutzung des RESPER-Netzes für den Austausch von Informationen über Führerscheine erstellen, das gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2006/126/EG eingerichtet wurde. Die Kommission kann auch die Möglichkeit prüfen, diese Informationen durch Statistiken aus EUCARIS zu ergänzen, der Anwendung, die von mehreren Mitgliedstaaten für den Anschluss an RESPER verwendet wird.

In Bezug auf die Interoperabilität des digitalen EU-Führerscheins wird eine spezielle Arbeitsgruppe im Rahmen des gemäß Artikel 21 der Richtlinie eingesetzten Ausschusses die Fortschritte überwachen, um mögliche Probleme zu ermitteln und zu lösen.

Die Kommission wird die Mitgliedstaaten auch auffordern, Statistiken aus den nationalen Registern über die Anzahl der ausgestellten Führerscheine nach Klassen, Geschlecht und Altersgruppen zur Verfügung zu stellen, ähnlich wie dies im Rahmen der Begleitstudie für diese Folgenabschätzung durchgeführt wurde.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Mit dieser EU-Initiative wird zum vierten Mal in Folge ein Satz von Unionsvorschriften für Führerscheine festgelegt (erstmalig 1980 durch die Richtlinie 80/1263/EWG⁶⁷). Diese Vorschriften trugen dazu bei, die Zahl der Verkehrstoten um

⁶⁷ Mit der ersten Richtlinie über den Führerschein (Richtlinie 80/1263/EWG) wurde das erste EU-Regelwerk zur Harmonisierung der nationalen Führerscheinregelungen eingeführt, insbesondere durch die Einführung eines Führerscheins nach dem Gemeinschaftsmuster, die vorläufige Definition der Fahrzeugklassen und die Festlegung der Bedingungen, unter denen Führerscheine in der EU ausgestellt oder umgetauscht werden können. Diese Vorschriften wurden mit der zweiten Richtlinie über den Führerschein (Richtlinie 91/439/EWG) präzisiert und erweitert. Vor allem wurde die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine festgelegt und es wurden Anforderungen an das Mindestalter für den Erwerb eines Führerscheins eingeführt. Die Richtlinie 2006/126/EG wurde im Dezember 2006 angenommen und zwischen 2009 und 2020 elfmal geändert,

61,5 % von rund 51 400 im Jahr 2001 auf rund 19 800 im Jahr 2021 zu senken. Dennoch hat sich die Sicherheit im Straßenverkehr nicht so stark verbessert wie nötig.

Um die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr der EU weiter zu senken, umfasst der Vorschlag verschiedene Maßnahmen, wie verstärkte Digitalisierung (einschließlich der Einführung digitaler Führerscheine), die Anpassung an den technologischen Fortschritt (etwa in Form von automatisierten Fahrsystemen) und Nachhaltigkeit. Eine der Änderungen, die sich aus der Elektrifizierung des derzeitigen Fahrzeugbestands in Europa ergeben, besteht darin, dass Automatikgetriebe in der Ausbildung und bei den Fahrprüfungen zum Standard werden, sodass die Beschränkung des Codes 78 neu gefasst werden muss.

Die Ausbildungsanforderungen (auch mit Blick auf die Verwendung digitaler Mittel) sowie die Methoden zur Überprüfung und Gewährleistung der angemessenen Fahrtauglichkeit werden ebenfalls aktualisiert. Wir erwägen außerdem die Einführung eines Ausbildungssystems auf der Grundlage des begleiteten Fahrens, sodass Fahranfänger vor dem Erhalt ihres Führerscheins eine höhere Anzahl von Kilometern in Begleitung fahren müssten. Dies hätte keine Auswirkungen auf das Mindestalter für das Führen eines Fahrzeugs ohne Begleitung, würde aber die bewährte Praxis mehrerer Mitgliedstaaten widerspiegeln.

Der Vorschlag baut auch auf den Erfahrungen auf, die in mehreren Mitgliedstaaten in Bezug auf Probezeiten gesammelt wurden, und sieht einen Zeitraum von zwei Jahren vor, in dem Fahranfänger strengeren Vorschriften unterliegen. Der Vorschlag verbessert ferner den sicheren Zugang aller EU-Bürger und Drittstaatsangehörigen zu Führerscheinen und enthält Lösungen, um die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, die Zahl der gefährlichen Verkehrsteilnehmer auf den Straßen der EU weiter zu verringern.

1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union

Ohne dieses Tätigwerden der Union wäre die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten im Bereich des Führerscheins durch bi- oder multilaterale Abkommen fortgesetzt worden, was wiederum zu einer höheren Komplexität des Führerscheinsystems und zu einem höheren Verwaltungsaufwand für die Führerscheininhaber geführt hätte. Außerdem sind einige noch bestehende Schwierigkeiten auf die unterschiedliche Umsetzung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten zurückzuführen.

Auch bei Fahrten in Mitgliedstaaten, die nicht Vertragsparteien des Wiener Übereinkommens sind, können sich verwaltungstechnische Probleme für die Fahrzeugführer ergeben, z. B. das Erfordernis, einen internationalen Führerschein zu besitzen. Schließlich müssten Inhaber von EU-Führerscheinen bei einem Wohnsitzwechsel in der EU einen neuen Führerschein erwerben, der von ihrem neuen Wohnsitzland ausgestellt wird, entweder durch einen Umtausch auf dem Verwaltungswege oder indem sie wie jeder andere Bewerber die Fahrprüfung ablegen.

vor allem um die Harmonisierung der gemeinsamen Standards und Anforderungen voranzubringen und um sie an die technologische Entwicklung anzupassen.

Zudem würden die Bedingungen für den Erwerb eines Führerscheins variieren, was zu einer Ungleichbehandlung von Bürgerinnen und Bürgern der EU und einer geringeren Wirksamkeit im Hinblick auf die Verkehrssicherheit führen würde.

1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Wie in Nummer 1.5.1 erwähnt, wird infolge der Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie ein vierter Rechtsakt zu diesem Thema angenommen werden. Die ersten drei Richtlinien haben bereits erheblich zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und zur Erleichterung der Freizügigkeit beigetragen, mit dem Ergebnis, dass die Fahrzeugführer über bessere Fahrkenntnisse und -fähigkeiten verfügen und zum Führen eines Kraftfahrzeugs tauglicher sind. Zudem wurde die Straffreiheit von Personen, die gegen Straßenverkehrsregeln verstoßen, durch die Einführung eines einheitlichen Führerscheins in der EU und die Einrichtung des RESPER-Netzes verringert.

1.5.4. *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

Die vorgeschlagene Überarbeitung der Richtlinie über den Führerschein steht im Einklang mit anderen EU-Instrumenten und der einschlägigen EU-Politik sowie mit internationalen Verpflichtungen (UNECE-Übereinkommen über den Straßenverkehr von Genf 1949 und Wien 1968). In der Richtlinie sind die Fahrerlaubnisse nach Fahrzeugklassen geregelt. Bestimmte Klassen sind durch Verweis auf EU-Vorschriften definiert, nämlich:

- die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen⁶⁸, mit der der Fahrzeugtyp für Kleinkrafträder, Krafträder, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge bestimmt werden kann
- die Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr⁶⁹, mit der der Fahrzeugtyp für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bestimmt werden kann

In der Richtlinie wird auch das Mindestalter für den Erwerb eines Führerscheins für künftige Berufskraftfahrer festgelegt, die der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr⁷⁰ unterliegen.

Darüber hinaus gelten für den Austausch von Informationen im Zusammenhang mit dem Führerschein auch Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere

⁶⁸ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> (AbI. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (AbI. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

- die Verordnung (EU) 2018/1725 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Europäischen Union und zum freien Datenverkehr⁷¹;
- die Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (Datenschutz-Grundverordnung)⁷² und die Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷³

Schließlich hat die Kommission am 3. Juni 2021 einen Vorschlag⁷⁴ für die Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014⁷⁵ im Hinblick auf die Schaffung eines Rahmens für eine europäische digitale Identität angenommen. Dieser neue Rahmen enthält Bausteine, die für den digitalen Führerschein relevant sind. Insbesondere die Funktionen der elektronischen Identität und möglicherweise der elektronischen Briefftasche können genutzt werden, um eine interoperable Lösung für digitale EU-Führerscheine zu erarbeiten.

Um die Kohärenz der Führerscheinrichtlinie mit den anderen Rechtsinstrumenten in Bezug auf Aspekte der Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften zu gewährleisten, wird ein Verhandlungspaket ausgearbeitet, das aus drei Initiativen besteht – neben diesem Vorschlag für eine neue Führerscheinrichtlinie umfasst es auch einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte und einen Vorschlag für eine Richtlinie über die unionsweite Wirkung bestimmter Fahrverbote.

1.5.5. *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

Die einmaligen Kosten im Jahr 2025 und die fortlaufenden Anpassungskosten bis 2050 für die Kommission stehen vor allem im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Sachverständigengruppe, die es den Behörden ermöglicht, Informationen und bewährte Verfahren in Bezug auf die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs auszutauschen, sowie mit der Entwicklung eines Online-Schulungsprogramms für Allgemeinmediziner zur Fahrtauglichkeit. Für die Durchführung dieser beiden Initiativen ist keine Aufstockung der personellen Ressourcen erforderlich.

1.6. **Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative**

befristete Laufzeit

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

⁷³ 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 (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89).

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

⁷⁵ 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 (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

- Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

unbefristete Laufzeit

- Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ,
- anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)⁷⁶

Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

- durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- durch Exekutivagenturen

Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- öffentlich-rechtliche Körperschaften
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

Die Umsetzung des Vorschlags erfordert die Einrichtung und Aufrechterhaltung einer Sachverständigengruppe, die es den Behörden ermöglicht, Informationen und bewährte Verfahren in Bezug auf die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs auszutauschen, sowie mit der Entwicklung eines Online-Schulungsprogramms für Allgemeinmediziner zur Fahrtauglichkeit. Für die Durchführung dieser Initiativen ist keine Aufstockung der personellen Ressourcen erforderlich.

⁷⁶ Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache): <https://myintracom.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- Die wiederkehrenden Anpassungskosten für den Zeitraum von 2025 bis 2028, die durch die Einrichtung der Sachverständigengruppe entstehen, die es den Behörden ermöglichen soll, Informationen und bewährte Verfahren in Bezug auf die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs auszutauschen, werden auf 30 000 EUR pro Jahr geschätzt.
- Die einmaligen Anpassungskosten in Höhe von 80 000 EUR sind für das Jahr 2025 für die Einrichtung und Entwicklung eines Online-Schulungsprogramms für Allgemeinmediziner zur Fahrtauglichkeit vorgesehen.
- Die fortlaufenden Anpassungskosten (Aktualisierung des Online-Schulungsprogramms für Allgemeinmediziner zur Fahrtauglichkeit) werden auf rund 80 000 EUR alle fünf Jahre geschätzt.

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die direkt von der GD MOVE wahrgenommenen Aufgaben, einschließlich der Berichterstattung über die Ergebnisse im jährlichen Tätigkeitsbericht der GD MOVE, folgen dem in der Kommission und den Exekutivagenturen geltenden jährlichen Planungs- und Überwachungszyklus.

Gemäß Artikel 20 der Führerscheinrichtlinie unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission jährlich über die Anzahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten Führerscheine für jede Klasse, einschließlich Daten über die Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen.

Darüber hinaus wird die Kommission die ordnungsgemäße Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten bewerten.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Das für diesen Politikbereich zuständige Referat der GD MOVE wird die Umsetzung der Richtlinie verwalten.

Die Ausgaben werden nach dem Prinzip der direkten Mittelverwaltung und unter Einhaltung der Bestimmungen der Haushaltsordnung ausgeführt. Die Kontrollstrategie für die Vergabe von Aufträgen und Finanzhilfen in der GD MOVE umfasst spezifische rechtliche, operative und finanzielle Ex-ante-Kontrollen der Verfahren (einschließlich bei Vergabeverfahren einer Überprüfung durch den beratenden Ausschuss für Auftragsvergabe und Verträge) sowie der Unterzeichnung von Verträgen und Vereinbarungen. Darüber hinaus unterliegen Ausgaben für die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen Ex-ante- und erforderlichenfalls Ex-post- und Finanzkontrollen.

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Was die Durchführung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Einrichtung des Mechanismus betrifft, so sind die ermittelten Risiken mit der Anwendung von Vergabeverfahren verbunden und umfassen Verzögerungen, die Verfügbarkeit von Daten, rechtzeitige Unterrichtung des Marktes usw. Diese Risiken werden durch die Haushaltsordnung abgedeckt und durch die internen Kontrollen der GD MOVE für die Auftragsvergabe in diesem Wert gemindert.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Die GD MOVE berichtet in ihrem jährlichen Tätigkeitsbericht jährlich über die Kosten der Kontrolle ihrer Tätigkeiten. Das Risikoprofil und die Kosten für Kontrollen für Beschaffungstätigkeiten entsprechen den Anforderungen.

Die beantragte Mittelaufstockung betrifft die Einrichtung und Pflege einer Informationsplattform für den Austausch zwischen den Behörden über die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen sowie die Entwicklung eines (Online-)Schulungsprogramms für Allgemeinmediziner. Im Hinblick auf die Kontrolltätigkeiten im Zusammenhang mit den IT-Systemen, die von der für den Vorschlag zuständigen Direktion entwickelt oder verwaltet werden, überwacht der IT-Lenkungsausschuss regelmäßig die Datenbanken der Direktion und die erzielten Fortschritte, wobei die Vereinfachung und Kosteneffizienz der IT-Ressourcen der Kommission berücksichtigt werden.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Es gelten die üblichen Präventions- und Schutzmaßnahmen der Kommission, insbesondere:

– Zahlungen für Dienstleistungen werden von den Kommissionsbediensteten vor der Zahlung unter Berücksichtigung etwaiger vertraglicher Verpflichtungen, wirtschaftlicher Grundsätze und einer guten Finanz- oder Verwaltungspraxis überprüft. In alle Vereinbarungen und Verträge zwischen der Kommission und den Zahlungsempfängern werden Bestimmungen zur Betrugsbekämpfung (Überwachung, Verpflichtung zur Berichterstattung usw.) aufgenommen.

– Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen finden die Bestimmungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) uneingeschränkt Anwendung.

Die GD MOVE nahm im Jahr 2020 eine überarbeitete Betrugsbekämpfungsstrategie an. Die Betrugsbekämpfungsstrategie der GD MOVE beruht auf der Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission und einer besonderen Risikobewertung, die intern durchgeführt wird, um die Bereiche, die am anfälligsten für Betrug sind, die bereits bestehenden Kontrollen und die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Kapazitäten der GD MOVE für die Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Betrug zu verbessern, zu ermitteln.

Die für die Vergabe öffentlicher Aufträge geltenden vertraglichen Bestimmungen gewährleisten, dass die Dienststellen der Kommission (einschließlich OLAF) Prüfungen und Vor-Ort-Kontrollen nach den vom OLAF empfohlenen Standardbestimmungen vornehmen können.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ⁷⁷	von EFTA-Ländern ⁷⁸	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁷⁹	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
01	02.200401	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

⁷⁷ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁷⁸ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁷⁹ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt: Zusätzliche Mittel werden nicht benötigt. Die zur Finanzierung des Projekts erforderlichen Beträge werden aus den Mitteln umgeschichtet, die bereits in der offiziellen Finanzplanung unter den spezifischen Haushaltsposten vorgesehen sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	01	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
--	----	---------------------------------------

GD MOVE			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	INSGESAMT 2025–2028
			2025	2026	2027	2028	
○ Operative Mittel							
Haushaltslinie ⁸⁰ 02.200401	Verpflichtungen	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Zahlungen	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					
	Zahlungen	(2b)					
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben ⁸¹							
Haushaltslinie		(3)					
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	=1a+1b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

⁸⁰ Gemäß dem offiziellen Eingliederungsplan.

⁸¹ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

für die GD MOVE	Zahlungen	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

○ Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Zahlungen	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)					
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <01> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Zahlungen	=5+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Wenn der Vorschlag/die Initiative mehrere operative Rubriken betrifft, ist der vorstehende Abschnitt zu wiederholen:

○ Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)							
	Zahlungen	(5)							
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)							
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	=4+ 6							
	Zahlungen	=5+ 6							

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	„Verwaltungsausgaben“
--	----------	-----------------------

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die „Tabelle für Verwaltungsausgaben“ zu verwenden, die zuerst in den [Anhang des Finanzbogens zu Rechtsakten](#) (Anhang 5 des Beschlusses der Kommission über die internen Vorschriften für die Ausführung des Einzelplans Kommission des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union), der für die dienststellenübergreifende Konsultation in DECIDE hochgeladen wird, aufgenommen wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			INSGESAMT
GD <.....>									
○ Personal									
○ Sonstige Verwaltungsausgaben									
GD <.....> INSGESAMT	Mittel								

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr N ⁸²	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			INSGESAMT
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen								

⁸² Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen																	
--	-----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. *Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden*

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben	↓	Art ⁸³	Durch- schnitts kosten	Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.						INSGESAMT			
				ERGEBNISSE																	
				Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Gesam tzahl	Gesamtk osten
EINZELZIEL Nr. 1 ⁸⁴ ...																					
– Ergebnis																					
– Ergebnis																					
– Ergebnis																					
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																					
EINZELZIEL Nr. 2 ...																					
– Ergebnis																					
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																					
INSGESAMT																					

⁸³ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

⁸⁴ Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e)...“) beschrieben.

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ⁸⁵	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	-----------

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens							
Personal							
Sonstige Verwaltungsausgaben							
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens							

Außerhalb der RUBRIK 7⁸⁶ des Mehrjährigen Finanzrahmens							
Personal							
Sonstige Verwaltungsausgaben							
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens							

INSGESAMT							
------------------	--	--	--	--	--	--	--

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

⁸⁵ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

⁸⁶ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

3.2.3.1. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+ 2	Jahr N+ 3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
○ Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
20 01 02 01 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)							
20 01 02 03 (in den Delegationen)							
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)							
01 01 01 11 (Direkte Forschung)							
Sonstige Haushaltlinien (bitte angeben)							
○ Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten - VZÄ)⁸⁷							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)							
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁸	– in den zentralen Dienststellen						
	– in den Delegationen						
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
01 01 01 12 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltlinien (bitte angeben)							
INSGESAMT							

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

⁸⁷ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = Örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

⁸⁸ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Die zur Finanzierung des Projekts erforderlichen Beträge werden aus der Haushaltslinie 02.200401 umgeschichtet.

- erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien, der entsprechenden Beträge und der vorgeschlagenen einzusetzenden Instrumente.

- erfordert eine Revision des MFR.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ⁸⁹	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁸⁹ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - auf die Eigenmittel
 - auf die übrigen Einnahmen

Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁹⁰							
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			
Artikel									

Bitte geben Sie für die zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

⁹⁰ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.3.2023
COM(2023) 127 final

ANNEXES 1 to 7

ANHÄNGE

des

**Vorschlags für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES**

**über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen
Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 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**

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

ANHANG I

BESTIMMUNGEN FÜR DIE VON DEN MITGLIEDSTAATEN AUSGESTELLTEN FÜHRERSCHEINE

TEIL A1: ALLGEMEINE SPEZIFIKATIONEN FÜR DEN PHYSISCHEN FÜHRERSCHEIN

- (1) Die äußeren Merkmale der für den Führerschein gemäß dem Unionsmuster zu verwendenden Karte entsprechen den ISO-Normen 7810 und 7816-1.

Die Karte besteht aus Polycarbonat.

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

- (2) Der Führerschein muss zwei Seiten haben und dem Muster in Abbildung 1 entsprechen.

Seite 1 *Seite 2*

1. Name, 2. First name, 3. Date and place of birth, 4a. Date of issue, 4b. Date of expiry, 4c. Issued by, 5. Licence number, 6. Valid from, 7. Valid to, 8. Codes

Abbildung 1: Unionsmuster für den Führerschein

Text Abbildung:

1. Name, 2. Vorname, 3. Geburtsdatum und Geburtsort, 4a. Ausstellungsdatum, 4b. Ablaufdatum, 4c. Ausgestellt von, 5. Führerscheinnummer, 10. Gültig ab, 11. Gültig bis, 12. Codes

- (3) Der Führerschein enthält die folgenden Angaben gemäß Teil D:

Seite 1 enthält:

- (a) in Blockbuchstaben die Aufschrift „Führerschein“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt;
- (b) den Namen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt (fakultativ);
- (c) das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen, gemäß Teil D Nummer 1;
- (d) Angaben, die bei Ausstellung des Führerscheins einzutragen sind (Felder 1 bis 9), gemäß Teil D Nummer 3;
- (e) die Aufschrift „Muster der Europäischen Union“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, 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 enthält:

- (f) Angaben zu den Führerscheinklassen, die bei Ausstellung des Führerscheins einzutragen sind (Felder 9 bis 12), gemäß Teil D Nummer 4;
- (g) Angaben zur Verwaltung des Führerscheins, die bei Ausstellung des Führerscheins einzutragen sind (Felder 13 bis 14), gemäß Teil D Nummer 5;
- (h) Erläuterungen zu den 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 auf Bulgarisch, Dänisch, Deutsch, Englisch, Estnisch, Finnisch, Französisch, Griechisch, Italienisch, Kroatisch, Lettisch, Litauisch, Maltesisch, Niederländisch, Polnisch, Portugiesisch, Rumänisch, Schwedisch, Slowakisch, Slowenisch, Spanisch, Tschechisch oder Ungarisch, so erstellt er unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieses Anhangs unter Verwendung einer der vorgenannten Sprachen eine zweisprachige Fassung des Führerscheins.

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

Die Referenzfarben sind die folgenden:

- blau: Pantone Reflex Blue;
- 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 von ihm ausgestellten Führerscheine aufnimmt und sofern auf dem Führerschein genügend Platz vorhanden ist.
- (b) Die Mitgliedstaaten können unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieses Anhangs Farben oder Kennzeichnungen wie Strichcodes und nationale Symbole hinzufügen. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

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

- (c) Angaben auf der Vorder- und Rückseite der Karte müssen mit bloßem Auge lesbar sein, wofür in den Felder 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 bedroht durch
 - (a) die Herstellung gefälschter Karten: Schaffung eines neuen Objekts, das große Ähnlichkeit mit dem Dokument aufweist, entweder selbst hergestellt oder als Kopie eines Originaldokuments;
 - (b) grundlegende Veränderung: Änderung einer Eigenschaft des Originaldokuments, z. B. Änderung einiger auf dem Dokument aufgedruckter Daten.
- (2) Die Gesamtsicherheit ist durch das System in seiner Gesamtheit bedingt, das folgende Einzelkomponenten umfasst: Antragsverfahren, Übermittlung von Daten, Trägermaterial der Karte, Drucktechnik, Mindestmenge unterschiedlicher 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 (CMYK) zusammengesetzt sein; es muss einen komplexen Musteraufbau in mindestens zwei Spezialfarben 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 überlappen sich der Sicherheitsuntergrund und das Lichtbild mindestens an dessen Rand (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) IR-Pigmente oder phosphoreszierende Pigmente;
 - (i) fühlbare Zeichen, Symbole oder Muster*.
- (5) Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Sicherheitsmerkmale einführen. Als Grundlage sind die mit einem Stern versehenen Techniken vorzuziehen, da sie es den Strafverfolgungsbeamten ermöglichen, die Gültigkeit der Karte ohne besondere Hilfsmittel zu überprüfen.

TEIL B: SPEZIFIKATIONEN FÜR DEN ALS BESTANDTEIL DES PHYSISCHEN FÜHRERSCHEINS EINGEFÜHRTEN MIKROCHIP

- (1) Der Mikrochip und die auf dem Mikrochip enthaltenen Daten, einschließlich zusätzlicher Informationen, die in den nationalen Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats über Führerscheine vorgesehen sind, müssen den Bestimmungen von 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 den Bestimmungen von Teil B3 einem EU-Typgenehmigungsverfahren unterzogen.
- (4) Sind gemäß den Absätzen 1 bis 3 alle einschlägigen Voraussetzungen für die EU-Typgenehmigung eines Führerscheins, der einen Mikrochip enthält, erfüllt, so stellen die Mitgliedstaaten dem Hersteller oder dessen Vertreter einen EU-Typgenehmigungsbogen aus.
- (5) Erforderlichenfalls kann der Mitgliedstaat den von ihm ausgestellten EU-Typgenehmigungsbogen wieder zurücknehmen, insbesondere um sicherzustellen, dass die Bestimmungen dieses Teils erfüllt sind.
- (6) Die EU-Typgenehmigungsbögen 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 EU-Typgenehmigungsbögen unterrichtet. Eine Rücknahme ist ausführlich zu begründen. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über jegliche Rücknahme eines EU-Typgenehmigungsbogens.
- (8) Die Mitgliedstaaten erkennen die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten EU-Typgenehmigungsbögen gegenseitig an.
- (9) Stellt ein Mitgliedstaat wiederholt fest, dass eine erhebliche Anzahl von Führerscheinen, die einen Mikrochip enthalten, nicht mit diesem Teil von Anhang I im Einklang steht, teilt er dies der Kommission mit. Er gibt dabei die für diese Führerscheine geltende Nummer des EU-Typgenehmigungsbogens an und beschreibt die Abweichung. Die Kommission unterrichtet alle anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über die ihr gemäß diesem Absatz mitgeteilten Fakten.
- (10) Der Mitgliedstaat, der die betreffenden Führerscheine ausgestellt hat, untersucht das Problem unverzüglich und trifft angemessene Korrekturmaßnahmen, die gegebenenfalls auch eine Rücknahme des EU-Typgenehmigungsbogens 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 und zusätzlichen Angaben;
- (c) die Spezifikationen in Bezug auf die Datenschutzmechanismen für die digital auf dem Mikrochip gespeicherten Angaben.

1. ABKÜRZUNGEN

Abkürzung	Bedeutung
AID	Application Identifier (Anwendungskennung)
BAP	Basic Access Protection (grundlegender Zugangsschutz)
DG	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)

2. AUF DEM MIKROCHIP GESPEICHERTE ANGABEN

(1) Harmonisierte obligatorische und fakultative Führerscheinangaben

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

(2) Zusätzliche Angaben

Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Daten auf dem Mikrochip speichern, die in ihren nationalen Rechtsvorschriften über Führerscheine vorgesehen sind. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

3. MIKROCHIP

(1) Art des Speichermediums

Das Speichermedium für Führerscheinangaben 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) EU-Führerscheinanwendung

Obligatorische und fakultative Führerscheinangaben gemäß Anhang I Teil D werden auf der dazu vorgesehenen EU-Führerscheinanwendung gespeichert. Die AID für die EU-Führerscheinanwendung 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 EU-Führerscheinanwendung „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 EU-Führerscheinanwendung gespeichert und entsprechend Teil B2 Nummer 3 geschützt.

(b) Sonstige Anwendungen

Neben der EU-Führerscheinanwendung gibt es eine oder mehrere spezifische Anwendungen zur Speicherung sonstiger zusätzlicher Angaben. Jede dieser Anwendungen wird anhand einer eindeutigen AID identifiziert.

4. LOGISCHE DATENSTRUKTUR DER EU-FÜHRERSCHEINANWENDUNG

(1) Logische Datenstruktur

Die Führerscheingaben 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 DG festgelegt.

Jede Datengruppe wird in einer Elementardatei (EF) gespeichert. Die für die EU-Führerscheinanwendung zu verwendenden EF werden anhand der Elementardateikennungen (EFID) und der Kurz-Elementardateikennung (Short EFID) gemäß Teil B2 Nummer 5 identifiziert.

(2) Obligatorische Datengruppen

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

- (a) DG 1: alle obligatorischen und fakultativen Datenelemente auf dem Dokument, mit Ausnahme des Gesichts und der Unterschrift;
- (b) DG 5: Bild der Unterschrift des Führerscheininhabers;
- (c) DG 6: Bild des Gesichts des Führerscheininhabers.

Die Daten der DG 1 werden gemäß Nummer 6 dieses Anhangs 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

Die zusätzlichen Datenelemente, sofern dies in den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Führerscheine vorgesehen ist, werden in folgenden Datengruppen gespeichert:

- (a) DG 2: Angaben zum Führerscheininhaber, mit Ausnahme biometrischer Daten;
- (b) DG 3: Angaben zur ausstellenden Behörde;
- (c) DG 4: Foto (Porträt);
- (d) DG 7: biometrische Daten (zu den Fingerabdrücken) des Führerscheininhabers;
- (e) DG 8: biometrische Daten (zur Iris) des Führerscheininhabers;
- (f) DG 11: sonstige Angaben, wie z. B. der vollständige Name des Führerscheininhabers im nationalen Alphabet.

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

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 Abschnitt enthält weitere Anforderungen, die einzuhalten sind.

(1) Überprüfung der Authentizität

(a) Obligatorische passive Authentifizierung

Alle in der EU-Führerscheinanwendung 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 EU-Führerscheinanwendung angewandt. Im Interesse der Interoperabilität mit bestehenden Systemen, z. B. für maschinenlesbare Reisedokumente (eMRTD), ist ein einzeliger 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 einzeliligen 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 einzelilige 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.

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

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

6. DATENDARSTELLUNG

(1) Formatierung der Daten in DG 1

Tag	L	Wert				Kodierung	O/F
61	V	DG1 Datenelemente (geschachtelt)					
		Tag	L	Wert			
		5F 01	V	Nummer der Typgenehmigung		ans	O
		5F 02	V	Zusammengesetztes Datenobjekt aus demografischen Datenelementen			O
				Tag	L	Wert	
				5F 03	3	Ausstellungsmitgliedstaat	
				5F 04	V	Nachname(n) des Inhabers	
				5F 05	V	Vorname(n) des Inhabers	
				5F 06	4	Geburtsdatum (TTMMJJJJ)	
				5F 07	V	Geburtsort	
				5F 08	3	Staatsangehörigkeit	
				5F 09	1	Geschlecht	
				5F 0A	4	Ausstellungsdatum des Führerscheins (TTMMJJJJ)	
				5F 0B	4	Ablaufdatum des Führerscheins (TTMMJJJJ)	
				5F 0C	V	Ausstellende Behörde	
				5F 0D	V	Verwaltungsnummer (nicht Dokumentennummer)	
				5F 0E	V	Dokumentennummer	
				5F 0F	V	Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift	
		7F 63	V	Zusammengesetztes Datenobjekt aus Fahrzeugklassen/Beschränkungen/Bedingungen			O
				Tag	L	Wert (wie nachstehend definiert kodiert)	
				02	1	Zahl der Klassen/Beschränkungen/Bedingungen	
				87	V	Klasse/Beschränkung/Bedingung	
				87	V	Klasse/Beschränkung/Bedingung	
				
				87	V	Klasse/Beschränkung/Bedingung	

(2) Logisches Aufzeichnungsformat

Die Kategorien 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 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 JPEG2000-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 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-Reihe 10373	Teil B3, Nummer 3.

TEIL B3: Verfahren für die EU-Typgenehmigung in Bezug auf Führerscheine, die einen Mikrochip enthalten

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

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

Alle beabsichtigten Änderungen des Herstellungsverfahrens, auch an der Software, sind der Behörde, die die Typgenehmigung 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.

2. SICHERHEITSZERTIFIKAT

Im Rahmen der Sicherheitsprüfung werden die Mikrochips von Führerscheinen 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.

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:

- Ein gültiges Sicherheitszertifikat für den Mikrochip liegt vor;
- die Erfüllung der in Teil B2 aufgeführten Anforderungen wurde nachgewiesen;
- 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.

4. EU-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

(1) Musterbogen

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

(2) Nummerierungssystem

Die EU-Typgenehmigungsnummer umfasst folgende Bestandteile:

(a) den Kleinbuchstaben „e“, gefolgt von der Kennziffer des Mitgliedstaats, der die EU-Typgenehmigung 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 die Tschechische Republik
- 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 EU-Typgenehmigung.

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 EU-Typgenehmigungsbogens für Führerscheine, die einen Mikrochip enthalten

Zuständige Behörde: ...

Mitteilung betreffend (*):

— Genehmigung

— Rücknahme der Genehmigung

für einen EU-Führerschein 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 Sicherheitszertifikats: ... 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) Anwendungen für digitale Führerscheine müssen für die gängigsten mobilen Betriebssysteme verfügbar sein und den befugten Personen mindestens folgende Merkmale bieten:
 - (a) Abruf und Speicherung von Daten oder Zeiger zum Nachweis der Fahrerlaubnis einer Person;
 - (b) Anzeige und Übermittlung dieser Daten oder dieses Zeigers.
- (2) Die Anwendung und andere einschlägige Systeme müssen der Norm ISO/IEC 18013-5 über mobile Führerscheinanwendungen 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. Das primäre Identifizierungsmittel ist die elektronische Identifizierung. Für die elektronische Identifizierung dieser Personen werden mindestens alle in der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 genannten elektronischen Identifizierungsmittel akzeptiert.
- (4) Das einschlägige nationale System ist das entsprechende Führerscheinregister des Mitgliedstaats, in dem der Inhaber des Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz hat.
- (5) Die Anwendung muss es dem Inhaber des Führerscheins ermöglichen, aus dem einschlägigen nationalen System überprüfbare Daten mit den in Teil D aufgeführten Informationen und einem Einmal-Token abzurufen. Sind im nationalen System nicht alle in Teil D aufgeführten Informationen verfügbar, so kann der Inhaber des Führerscheins seine fehlenden Datenelemente auf andere sichere Weise abrufen (z. B. Lichtbild des Führerscheininhabers aus seinem biometrischen Pass mithilfe von Nahfeldkommunikation).

Die Anwendung muss die automatische oder manuelle Aktualisierung der überprüfbaren Daten (Daten nach Teil D in Bezug auf den Inhaber, die der Führerschein enthält) aus dem einschlägigen nationalen System des Mitgliedstaats, in dem der Inhaber des Führerscheins seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ermöglichen. In der Anwendung dürfen keine anderen Mittel zur Änderung der abgerufenen Daten vorgesehen sein.

Die Anwendung muss es dem Inhaber des Führerscheins ermöglichen, die im digitalen Führerschein enthaltenen Daten ganz oder teilweise anzuzeigen oder an Dritte weiterzuleiten. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind berechtigt, die in den digitalen Führerscheinen enthaltenen Daten abzurufen, um die Fahrerlaubnis des Inhabers des Führerscheins feststellen zu können (Überprüfung).

Die Anwendung muss es dem Inhaber des Führerscheins ermöglichen, einem Dritten ein von einem nationalen System abgerufenes Einmal-Token zu übermitteln. Dieses Token kann von der empfangenden Partei verwendet werden, um die in Teil D aufgeführten Informationen aus dem betreffenden nationalen System abzurufen, sofern die empfangende Partei von dem betreffenden Mitgliedstaat dazu ermächtigt wurde. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind berechtigt, auf die nationalen Systeme anderer Mitgliedstaaten zuzugreifen. Die Mitgliedstaaten stellen

sicher, dass nach der Überprüfung der Daten des Führerscheininhabers die übermittelten Daten nicht gespeichert werden.

Die unmittelbar aus der Anwendung übermittelten oder mit dem Einmal-Token abgerufenen Informationen müssen es den zuständigen Behörden 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 Daten als ungültig, wenn sie mehr als sieben Tage vor dem Zeitpunkt der Überprüfung abgerufen wurden oder wenn die Nummer des Führerscheins in der Sperrliste des Mitgliedstaats, der den digitalen Führerschein ausgestellt hat, aufgeführt ist. Eine Sperrliste enthält Angaben zu allen Führerscheinen, deren Inhaber nicht mehr zur Ausübung ihrer Fahrerlaubnis berechtigt sind.

- (6) Abweichend von der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und zu dem alleinigen Zweck, dem Inhaber des digitalen Führerscheins die Möglichkeit zu geben, seine Fahrerlaubnis nachzuweisen, bleiben die Funktionen zur Anzeige und Übermittlung von Daten oder Einmal-Token verfügbar, wenn die mit EUid-Brieftaschen verbundenen Personenidentifizierungsdaten gemäß Artikel 3 der genannten Verordnung ungültig sind.
- (7) Die nationalen Systeme speichern oder bearbeiten keine Anfragen auf der Grundlage des oben genannten Einmal-Tokens für einen anderen Zweck als die Umsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie. Zu diesem Zweck kann das in Artikel 19 genannte EU-Führerscheinnetz genutzt werden.
- (8) Inhaber von digitalen Führerscheinen haben die Möglichkeit, ihre Führerscheine in der Union über die von den Mitgliedstaaten bereitgestellte Anwendung oder ein spezielles Portal für digitale Dienste zu erneuern, zu ersetzen oder umzutauschen.

TEIL D: IN DEN EU-FÜHRERSCHEIN AUFZUNEHMENDE DATEN

- (1) Die Unterscheidungszeichen der Mitgliedstaaten, die den Führerschein ausstellen, sind wie folgt:

B: Belgien

BG: Bulgarien

CZ: Tschechische Republik

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“ ist in der (den) Sprache(n) der Mitgliedstaaten auf dem Führerschein aufzudrucken:

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
 Licenzja tas-Sewqan
 Rijbewijs
 Prawo Jazdy
 Carta de Condução
 Permis de conducere
 Vodičský preukaz
 Vozniško dovoljenje
 Ajokortti
 Kørkort

(3) Die folgenden Angaben sind bei Ausstellung des Führerscheins einzutragen:

Feld	Angaben
1	Nachname des Inhabers
2	Vorname(n) des Inhabers
3	Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers
4a	Ausstellungsdatum des Führerscheins
4b	Datum, an dem der Führerschein ungültig wird, oder Strich bei unbeschränkter Gültigkeitsdauer nach Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2
4c	Bezeichnung der Behörde, die den Führerschein ausstellt

4d	andere Nummer als in Feld 5 für Zwecke der Verwaltung des Führerscheins (fakultativ)
5	Nummer des Führerscheins
6	Lichtbild des Inhabers
7	Unterschrift des Inhabers
8	Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift (fakultativ)
9	Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die nationalen Klassen sind mit anderen Schrifttypen zu drucken als die harmonisierten Klassen)

(4) Die folgenden Angaben zu den Führerscheinklassen sind bei Ausstellung des Führerscheins einzutragen:

Feld	Angaben
9	Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die nationalen Klassen sind mit anderen Schrifttypen zu drucken als die harmonisierten Klassen)
10	Datum der erstmaligen Ausstellung des Führerscheins für jede Klasse (dieses Datum ist bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch erneut in dem Führerschein einzutragen); jedes Datumsfeld ist mit zwei Ziffern in der folgenden Reihenfolge anzugeben: Tag.Monat.Jahr (TT.MM.JJ)
11	Datum, an dem der Führerschein 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 gedruckt werden.

(5) Die folgenden Angaben zur Verwaltung des Führerscheins sind bei Ausstellung des Führerscheins einzutragen:

Feld	Angaben
13	etwaiger Eintrag von Angaben, die für die Verwaltung des Führerscheins erforderlich sind, durch den Aufnahmemitgliedstaat in Anwendung von Teil A1 Absatz 4 Buchstabe a;
14	etwaiger Eintrag von Angaben, die für die Verwaltung des Führerscheins

erforderlich sind oder die Verkehrssicherheit betreffen (fakultativ), durch den ausstellenden Mitgliedstaat. 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 Musters als Führerschein nicht berührt.

TEIL E: CODES DER UNION UND DER MITGLIEDSTAATEN

Codes 01 bis 99 sind harmonisierte Codes der Europäischen Union

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

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 (Kippedal)
	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 (Kippedal)
	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

¹ Diese Kraft gibt die Fähigkeit des Fahrzeugführers zur Betätigung des Systems an.

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 Betriebsbrems-, Beschleunigungs- 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 Bedieneinrichtungen (Schalter für Licht, Scheibenwischer/-waschanlage, akustisches Signal, Fahrtrichtungsanzeiger usw.)
	35.02.	Gebrauch der Bedieneinrichtung möglich, ohne Lenkvorrichtung loszulassen
	35.03.	Gebrauch der Bedieneinrichtung mit der linken Hand möglich, ohne Lenkvorrichtung loszulassen
	35.04.	Gebrauch der Bedieneinrichtung mit der rechten Hand möglich, ohne Lenkvorrichtung loszulassen
	35.05.	Gebrauch der Bedieneinrichtung möglich, ohne Lenkvorrichtung und Beschleunigungs- und Bremsvorrichtungen loszulassen
40		Angepasste Lenkung
	40.01.	Lenkung mit maximaler Kraft von ... N ² (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

² Diese Kraft gibt die Fähigkeit des Fahrzeugführers zur Betätigung des Systems an.

42		Angepasste Einrichtung 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 Sitz
	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 Krafrädern (obligatorische Verwendung von Unter-codes)
	44.01.	Einzel 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 Krafrades beim Anhalten und Stehen ermöglichen
	44.09.	Maximale Betätigungskraft der Vorderradbremse ... N ³ (z. B. „44.09(140N)“)
	44.10.	Maximale Betätigungskraft der Hinterradbremse ... N ⁴ (z. B. „44.10(240N)“)
	44.11.	Angepasste Fußraste

³ Diese Kraft gibt die Fähigkeit des Fahrzeugführers zur Betätigung des Systems an.

⁴ Diese Kraft gibt die Fähigkeit des Fahrzeugführers zur Betätigung des Systems an.

	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

CODES FÜR BESCHRÄNKUNGEN

60		Optionale Äquivalenzen
	60.01.	Dem Inhaber wird die optionale Äquivalenz gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a gewährt.
	60.02.	Dem Inhaber wird die optionale Äquivalenz gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe b gewährt.
	60.03.	Die Fahrerlaubnis für Klasse B1 ist auf die in Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c genannten Fahrzeuge beschränkt.
61		Beschränkung auf Fahrten bei Tag (z. B. eine Stunde nach Sonnenaufgang und eine Stunde vor Sonnenuntergang)
62		Beschränkung auf Fahrten in einem Umkreis von ... km vom Wohnsitz oder innerorts in .../innerhalb der Region ...
63		Fahren ohne Beifahrer
64		Beschränkt auf Fahrten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als ... km/h

65		Fahren nur mit Beifahrer, der Inhaber eines Führerscheins von mindestens der gleichwertigen Klasse sein muss
66		Ohne Anhänger
67		Fahren auf Autobahnen nicht erlaubt
68		Kein Alkohol
69		Beschränkt auf Fahrzeuge mit einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung gemäß EN 50436. Angabe eines Ablaufdatums ist fakultativ (z. B. „69“ oder „69(01.01.2016)“)

ANGABEN FÜR VERWALTUNGSZWECKE

70		Umtausch des Führerscheins Nummer ..., ausgestellt durch ... (EU/UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes, z. B. „70.0123456789.NL“)
71		Duplikat des Führerscheins Nummer ... (EU/UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes, z. B. „71.987654321.HR“)
73		Nur für vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B (B1)
78		Nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe
79		Im Rahmen der Anwendung des Artikels 19 dieser Richtlinie nur Fahrzeuge, die den in Klammern angegebenen Spezifikationen entsprechen.
	79.01.	Beschränkung auf zweirädrige Kraftfahrzeuge mit oder ohne Beiwagen
	79.02.	Beschränkung auf dreirädrige Kraftfahrzeuge 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 3500 kg übersteigt

80		Beschränkung auf Inhaber eines Führerscheins, der zum Führen von dreirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A berechtigt ist und das 24. Lebensjahr nicht vollendet hat
81		Beschränkung auf Inhaber eines Führerscheins, der zum Führen von zweirädrigen Kraftfahrzeugen der Klasse A berechtigt ist und das 21. Lebensjahr nicht vollendet hat
95		Kraftfahrer, der Inhaber eines Befähigungsnachweises ist und die Befähigungspflicht gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561 bis zum ... erfüllt (z. B. „95(01.01.12)“)
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 3500 kg, jedoch nicht mehr als 4250 kg beträgt
97		Berechtigt nicht zum Führen eines Fahrzeugs der Klasse C1, das in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁵ fällt
98		
	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 zu ergänzen (z. B. 98.01.13.04.2028).
	98.02	Bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres muss der Inhaber die Bedingungen für das begleitete Fahren erfüllen.

Codes 100 und darüber sind nationale Codes mit ausschließlicher Geltung für den Verkehr im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausgestellt hat.

⁵ 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).

ANHANG II

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

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 eingeführte Prüfung muss bestehen aus

- einer theoretischen Prüfung;
- nach erfolgreicher Teilnahme an der theoretischen Prüfung einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen.

Diese Prüfungen sollen unter den nachfolgenden Bedingungen durchgeführt werden.

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.

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 bleibt:

- (a) Straßenverkehrsvorschriften:
 - insbesondere Verkehrszeichen, einschließlich Markierungen und Signalanlagen, Vorfahrtsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen;
- (b) Fahrzeugführer:
 - Bedeutung der Aufmerksamkeit und des Verhaltens gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern, einschließlich der Mikromobilitätsnutzer;
 - allgemeine Wahrnehmung, einschließlich Gefahrenerkennung, Beurteilung und Entscheidung in Bezug auf Verkehrssituationen, insbesondere Reaktionszeit, Änderungen im Verhalten des Fahrzeugführers unter der Einwirkung von Alkohol, Drogen und Arzneimitteln sowie Auswirkungen von Gemüts- und Ermüdungszuständen;
- (c) Straße:
 - wichtigste Grundsätze im Zusammenhang mit der Einhaltung des Sicherheitsabstands zu anderen Fahrzeugen, dem Bremsweg und der Bodenhaftung des Fahrzeugs bei verschiedenen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen;

- Gefahren aufgrund des insbesondere je nach Witterungsverhältnissen, Tages- oder Nachtzeit unterschiedlichen Zustands der Fahrbahn, einschließlich Erkennung und Voraussehen von Gefahren;
- Besonderheiten der verschiedenen Straßenarten und jeweilige Rechtsvorschriften;
- sicheres Fahren in Straßentunneln;
- (d) andere Verkehrsteilnehmer:
 - spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit der mangelnden Erfahrung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere gefährdeter Verkehrsteilnehmer, die im Verkehr weniger geschützt sind als die Nutzer von Kraftfahrzeugen wie Pkw, Bussen und Lastkraftwagen und die den Kollisionskräften unmittelbar ausgesetzt sind. Zu dieser Kategorie gehören Fußgänger, Radfahrer, Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, Nutzer von persönlichen Mobilitätshilfen sowie Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung.
 - Gefahren aufgrund des Verkehrs verschiedener Arten von Fahrzeugen, deren Fahreigenschaften und der unterschiedlichen Sicht der Fahrzeugführer, einschließlich Fahrzeugen mit fortschrittlichen Fahrassistenzsystemen und anderen automatisierten Merkmalen;
- (e) allgemeine Vorschriften und Verschiedenes:
 - Vorschriften über amtliche Papiere für die Benutzung des Fahrzeugs;
 - allgemeine Regeln für das Verhalten des Fahrzeugführers bei Unfällen (Sicherung des Verkehrs, Unfallmeldung) und Maßnahmen, die er gegebenenfalls treffen kann, um Opfern eines Straßenverkehrsunfalls Hilfe zu leisten;
 - die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der beförderten Personen betreffende Faktoren;
 - Kenntnisse über Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit alternativem Antrieb;
- (f) Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs;
- (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, den Scheibenwaschanlagen und den Scheibenwischern, der Auspuffanlage, den Sicherheitsgurten und der Schallzeichenanlage;
- (h) Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge, insbesondere Benutzung der Sicherheitsgurte, der Kopfstützen und der Sicherheitseinrichtungen für Kinder, sowie Ladung elektrischer Fahrzeuge;
- (i) Umweltaspekte der Fahrzeugnutzung und entsprechende Vorschriften, auch in Bezug auf Elektrofahrzeuge: angemessene Verwendung von Vorrichtungen für Schallzeichenanlagen, maßvoller Kraftstoff-/Energieverbrauch, Begrenzung

der Emissionen (Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Lärm und Mikroplastik durch Reifen- und Straßenabnutzung usw.).

3. Besondere Bestimmungen für die Klassen A1, A2 und A

Zwingend vorgeschrieben ist die Überprüfung der nachfolgenden allgemeinen Kenntnisse:

- (a) Verwendung der Sicherheitsausrüstung wie Handschuhe, Stiefel, Bekleidung und Sturzhelm;
- (b) deutliche Sichtbarkeit von Motorradfahrern für andere Verkehrsteilnehmer;
- (c) Risikofaktoren, die mit den oben beschriebenen unterschiedlichen Straßenzuständen zusammenhängen, unter besonderer Berücksichtigung rutschiger Verhältnisse auf Kanalabdeckungen, auf Straßenmarkierungen wie Linien und Pfeilen und auf Straßenbahnschienen;
- (d) mechanische Zusammenhänge, die – wie oben dargelegt – für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind, unter besonderer Berücksichtigung des Notschalters, der Flüssigkeitsstände und des Antriebsstrangs.

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 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegt¹; Benutzung des Fahrtenschreibers, wie in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 festgelegt;
- (b) Vorschriften für die Beförderungsart: Güter oder Personen;
- (c) Kenntnis der Fahrzeug- und Beförderungsdokumente, die für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr vorgeschrieben sind;
- (d) Verhalten bei Unfällen; Kenntnis der nach Unfällen und ähnlichen Ereignissen zu treffenden Maßnahmen, einschließlich Notfallmaßnahmen wie Evakuierung von Fahrgästen, sowie Grundkenntnisse in erster Hilfe;
- (e) Kenntnis der Vorsichtsmaßnahmen beim Demontieren von Rädern und beim Radwechsel;
- (f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen; Vorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzer;
- (g) Behinderung der Sicht des Fahrzeugführers aufgrund der Bauart des Fahrzeugs;
- (h) Lesen einer Straßenkarte, Streckenplanung, einschließlich der Benutzung eines elektronischen Navigationssystems (fakultativ);

¹ 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).

- (i) 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 Ladegut, hängendes Ladegut usw.), Be- und Entladen von Gütern und dafür erforderliche Verwendung von Ladevorrichtungen (nur bei den Klassen C, CE, C1 und C1E);
 - (j) Kenntnis der Verantwortung des Fahrzeugführers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen müssen Teil der theoretischen Prüfung sein (öffentliche Busse und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen usw.) (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E).
 - (k) 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 Buchstabe a bis Nummer 4.1 Buchstabe 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 die Verwendung des Antiblockiersystems;
 - (e) Kenntnis der Prinzipien der verschiedenen Arten von Anhängerkupplungssystemen, deren Funktionsweise, Hauptbestandteile, Verbindung, Verwendung und tägliche Wartung (nur für die 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 für die Klassen C und CE).

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 Schalthebel) 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 entsprechenden Unionscodes in Anhang I Teil E zu vermerken. Ein Führerschein mit diesem Vermerk berechtigt nur zum Führen eines Fahrzeugs mit Automatikgetriebe.

- (c) Der Unionscode, der auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B und BE, der aufgrund einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, wird gestrichen, wenn der Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um

- i) die spezielle Schulung zu genehmigen und zu überwachen 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 die Führerscheinbewerber eine Fahrerlaubnis erwerben möchten.

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.

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.

- (d) 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 ist, der mit einem Fahrzeug mit Handschaltgetriebe für mindestens eine der Klassen B,

BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 oder D1E erworben wurde, 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 nachstehenden Mindestkriterien genügen. Die Mitgliedstaaten können diese Kriterien verschärfen 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 cm³ 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 90 km/h erreichen.

Bei Krafträdern mit Verbrennungsmotor muss dieser einen Hubraum von mindestens 120 cm³ 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 cm³ 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 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 cm³ 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 1000 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 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;

(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 die Führerkabine 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 die Führerkabine ist; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

(i) Klasse C1:

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 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 die Führerkabine ist;

(j) Klasse C1E:

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 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 die Führerkabine ist; der geschlossene Körper des Anhängers kann 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;

(k) Klasse D:

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem 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 1250 kg und eine 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 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 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;

(n) Klasse D1E:

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 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. Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen A1, A2 und A

(1) Vorbereitung und technische Kontrolle 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 Notschalters (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

Fähigkeit zur Bedienung der Kupplung in Kombination mit der Bremse, das Halten des Gleichgewichts, die Blickrichtung und die Sitzposition auf dem Kraftrad zu überprüfen, wobei die Füße auf den Pedalen verbleiben sollen;

- (d) mindestens zwei Fahrübungen bei höherer Geschwindigkeit, wobei eine Fahrübung im zweiten oder dritten Gang 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, die Lenkfähigkeit und 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.

(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 im Verkehr; aus einer Einfahrt herausfahren;
- (b) auf gerader Straße fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeifahren;
- (c) Fahren in Kurven;
- (d) an Kreuzungen und Einmündungen heranzufahren und sie überqueren;
- (e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln;
- (f) Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen (soweit verfügbar): Auffahrt vom Beschleunigungstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;
- (g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;
- (h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;
- (i) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen mithilfe von Simulatoren;
- (j) beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.

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

- (1) Vorbereitung und technische Kontrolle 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, sofern verfügbar, die Kopfstützen einstellen;
 - (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 in Bezug auf die Fahrzeugbeladung überprüfen: Fahrzeugkarosserie, Blechabdeckung, 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 Fahrübungen aus den folgenden vier Nummern, davon eine im Rückwärtsgang):

- (a) in gerader Richtung rückwärtsfahren und 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, unter Benutzung des Vorwärts- und des Rückwärtsgangs, sowohl auf ebener als auch auf ansteigender und 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 oder den Sattelaufleger 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 im Verkehr; aus einer Einfahrt herausfahren;
- (b) auf gerader Straße fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeifahren;
- (c) Fahren in Kurven;

- (d) an Kreuzungen und Einmündungen heranzufahren und sie zu überqueren;
- (e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln;
- (f) Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen (soweit verfügbar): Einfahrt vom Beschleunigungstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;
- (g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;
- (h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;
- (i) beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen;
- (j) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen mithilfe von Simulatoren.

8. Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E

- (1) Vorbereitung und technische Kontrolle 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, sofern verfügbar, die Kopfstützen einstellen;
- (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 Radmutter, 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 dieser Verordnung fällt;
- (e) den Luftdruck, die Luftbehälter und die Radaufhängung überprüfen;
- (f) Sicherheitsfaktoren in Bezug auf die Fahrzeugbeladung überprüfen: Fahrzeugkarosserie, Blechabdeckung, 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 Fahrgasttüren, den Notausstieg, die Erste-Hilfe-Ausrüstung, die Feuerlöscher und andere Sicherheitsausrüstung kontrollieren (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E);
 - (i) Lesen einer Straßenkarte, Streckenplanung, einschließlich der Benutzung eines elektronischen Navigationssystems (fakultativ).
- (2) Zu prüfende spezielle Fahr- und Bedienmanöver, 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) zum Be- oder Entladen sicher an einer Laderampe/-plattform oder einer ähnlichen Einrichtung parken (nur für die Klassen C, CE, C1 und C1E);
 - (d) Parken, um Fahrgästen ein sicheres Ein- und Aussteigen in den/aus dem Bus zu ermöglichen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E).

(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 im Verkehr; aus einer Einfahrt herausfahren;
- (b) auf gerader Straße fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeifahren;
- (c) Fahren in Kurven;
- (d) an Kreuzungen und Einmündungen heranfahren und sie überqueren;
- (e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln;
- (f) Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen (soweit verfügbar): Einfahrt vom Beschleunigungstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;
- (g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;
- (h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;
- (i) beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.

(4) Sichere und energieeffiziente Fahrweise

- (a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden;
- (b) Reaktion auf und Voraussehen von Gefahrensituationen mithilfe von Simulatoren.

9. Bewertung der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

- (1) Bei jeder der genannten Verkehrssituationen gemäß den Nummern 6, 7 und 8 wird bewertet, wie vertraut der Bewerber im Umgang mit den verschiedenen Bedieneinrichtungen des Fahrzeugs ist; darüber hinaus muss er seine Fähigkeit nachweisen, 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 Straßenverkehrsteilnehmer 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 kontrolliert und überwacht werden, um eine korrekte und konsequente Fehlerbewertung gemäß den Kriterien dieses 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 des Bewerbers berücksichtigen. Dies schließt angepasstes und zielstrebiges (sicheres) Fahren unter Berücksichtigung der Wetterlage, des Straßenzustands und anderer – insbesondere gefährdeter – Verkehrsteilnehmer sowie vorausschauendes Fahren ein.
- (3) Die Fahrprüfer bewerten außerdem folgende Verhaltensweisen des Bewerbers:
 - (a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeugs: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);
 - (b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, 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) Einhaltung der Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick, richtige Benutzung der Spiegel, Sicht auf kurze, lange und mittlere Entfernungen;

- (d) Einhaltung der Vorfahrtsregeln: Vorfahrt an Kreuzungen und Einmündungen; Vorfahrtgewähren unter anderen Umständen (z. B. Richtungs- und Fahrbahnwechsel, Ausführung bestimmter Fahrübungen);
- (e) ordnungsgemäßes Einordnen auf der Fahrbahn: richtiges Einordnen auf der Straße, auf den Fahrstreifen, in einen Kreisverkehr, in Kurven unter Berücksichtigung des Typs und der Eigenschaften des Kraftfahrzeugs; vorausschauende Positionierung auf der Straße;
- (f) Abstand halten: ausreichenden Abstand nach vorne und zur Seite halten; ausreichenden Abstand zu anderen – insbesondere gefährdeten – Verkehrsteilnehmern halten;
- (g) Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Richtgeschwindigkeit: die maximale zugelassene Geschwindigkeit nicht überschreiten; die Geschwindigkeit an die Wetter-/Verkehrsbedingungen und gegebenenfalls an nationale Geschwindigkeitsbegrenzungen anpassen; mit solcher Geschwindigkeit fahren, dass das Anhalten innerhalb der sichtbaren freien Straße möglich ist; die Geschwindigkeit an die allgemeine Geschwindigkeit gleichartiger Verkehrsteilnehmer anpassen;
- (h) Beachtung von Ampeln, Verkehrsschildern und anderen Hinweisen: richtiges Verhalten an Ampeln; Anweisungen von Verkehrspolizisten befolgen; richtiges Verhalten bei Verkehrsschildern (Verbote oder Gebote); Straßenmarkierungen angemessen beachten;
- (i) Geben von Signalen: bei Bedarf notwendige, richtige und rechtzeitige Signale geben; Fahrtrichtungen korrekt anzeigen; auf alle Signale von anderen Verkehrsteilnehmern angemessen reagieren;
- (j) kontrolliertes Bremsen und Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion verwenden (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 und 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 und 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 und 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.

II. KENNNTNISSE, FÄHIGKEITEN UND VERHALTENSWEISEN BEIM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

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

- die Gefahren des Straßenverkehrs zu erkennen und vorherzusehen sowie deren Ausmaß abzuschätzen;
- sein Fahrzeug ausreichend zu beherrschen, um keine gefährlichen Situationen zu verursachen, und angemessen zu reagieren, wenn solche Situationen eintreten;
- die Straßenverkehrsvorschriften zu beachten, insbesondere diejenigen, die Straßenverkehrsunfälle verhüten und für einen flüssigen Verkehr sorgen sollen;
- die wichtigsten technischen Mängel, vor allem diejenigen, welche die Sicherheit beeinträchtigen, an seinem Fahrzeug zu erkennen und sie in geeigneter Weise beheben zu lassen;
- alle Faktoren, die das Fahrverhalten beeinträchtigen (z. B. Alkohol, Ermüdung, Sehschwächen usw.), zu berücksichtigen, damit er stets im Vollbesitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten ist;
- durch rücksichtsvolles Verhalten zur Sicherheit aller – insbesondere gefährdeter – Verkehrsteilnehmer beizutragen;
- über ausreichende Kenntnisse über Risikofaktoren im Zusammenhang mit Mikromobilitätsmitteln zu verfügen;
- über ausreichende Kenntnisse über Sicherheit im Zusammenhang mit der Nutzung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zu verfügen;
- über ausreichende Kenntnisse über die Nutzung fortschrittlicher Fahrassistenzsysteme und anderer Automatisierungsaspekte eines Fahrzeugs zu verfügen.

Die Mitgliedstaaten können angemessene Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass Fahrer, die die unter den 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 KÖRPERLICHE UND GEISTIGE TAUGLICHKEIT ZUM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. Für die Zwecke dieses Anhangs werden die Fahrzeugführer in zwei Gruppen eingeteilt:
 - (1) Gruppe 1: Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 und BE;
 - (2) Gruppe 2: Führer von Fahrzeugen der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E.
 - (3) Die nationalen Rechtsvorschriften können Bestimmungen enthalten, wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihren Führerschein für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen für Fahrzeugführer der Gruppe 2 angewandt werden.
2. Bewerber um die erstmalige Ausstellung oder die Erneuerung eines Führerscheins werden dementsprechend der Gruppe zugeordnet, zu der sie nach Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins gehören.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNGEN

3. Gruppe 1:

Die Bewerber müssen eine Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs abgeben.

Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, wenn sich aus der Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen.

Inhaber eines Führerscheins unterliegen bei der Erneuerung ihres Führerscheins demselben Verfahren.

4. Gruppe 2:

Vor der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins müssen die Bewerber ärztlich untersucht werden; in der Folgezeit müssen die Inhaber eines Führerscheins gemäß den nationalen Vorschriften im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes bei jeder Erneuerung ihres Führerscheins ärztlich untersucht werden.

5. Für die Ausstellung oder die Erneuerung eines Führerscheins können die Mitgliedstaaten strengere als die in diesem Anhang genannten Auflagen vorschreiben.

SEHVERMÖGEN

6. Alle Bewerber um einen Führerschein müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe und ein ebensolches Gesichtsfeld haben. In Zweifelsfällen sollte der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle 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 für den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben muss der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle 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 zuständige ärztliche Stelle 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 zuständige ärztliche Stelle muss bescheinigen, dass diese Einäugigkeit ausreichend lange bestanden hat, um dem Betroffenen eine Anpassung zu ermöglichen, und dass das Gesichtsfeld des betreffenden Auges den in Nummer 6.1 genannten Anforderungen genügt.
- (3) Bei in jüngerer Zeit eingetretener Diplopie und 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.

Gruppe 2:

- (4) Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen beidäugig sehen und dabei, 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 das Mindestsehvermögen (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 weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein 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.

HÖRVERMÖGEN

7. Die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins kann bei Bewerbern oder Fahrzeugführern der Gruppe 2 vorbehaltlich des Gutachtens der zuständigen ärztlichen Stellen erfolgen; bei der ärztlichen Untersuchung sind insbesondere die Kompensationsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

PERSONEN MIT EINER KÖRPERLICHEN BEHINDERUNG

8. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit motorischen Erkrankungen oder Einschränkungen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges beeinträchtigen, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden.

Gruppe 1:

- (1) Bewerbern oder Fahrzeugführern mit körperlichen Behinderungen kann nach dem 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 oder es kann ihr Führerschein erneuert werden, sofern sie in regelmäßigen Abständen ärztlich untersucht werden, um zu überprüfen, ob 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.

HERZ-KREISLAUF-ERKRANKUNGEN

9. 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 oder es kann ihr Führerschein nur dann erneuert werden, wenn die Erkrankung wirksam behandelt wurde, eine fachärztliche Genehmigung vorliegt und erforderlichenfalls eine regelmäßige medizinische Bewertung 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 Gruppe 1 und Gruppe 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
 - strukturellen Herzerkrankungen und anhaltenden ventrikulären Tachykardien (VT) (gilt für Gruppe 1 und 2), oder
 - polymorphen nichtanhaltenden VT, anhaltenden ventrikulären Tachykardien oder mit Indikation für einen Defibrillator (gilt nur für Gruppe 2);
 - (d) Angina-Symptomatik (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 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 (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 Gruppe 1 und Gruppe 2);
 - (h) akutes Koronarsyndrom (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 2);
 - (i) stabile Angina, wenn Symptome bei leichter körperlicher Beanspruchung nicht auftreten (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 2);
 - (j) perkutane Koronarintervention (PCI) (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 2);
 - (k) Koronararterien-Bypass (CABG) (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 2);

- (l) Schlaganfall/vorübergehende Durchblutungsstörung (TIA) (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 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:
 - New York Heart Association (NYHA) Stadien I, II, III (gilt nur für Gruppe 1),
 - NYHA Stadien I und II, vorausgesetzt, die linksventrikuläre Ejektionsfraktion beträgt mindestens 35 % (gilt nur für Gruppe 2);
 - (p) Herztransplantation (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 2);
 - (q) herzunterstützendes Gerät (gilt nur für Gruppe 1);
 - (r) Herzklappenchirurgie (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 2);
 - (s) maligne Hypertonie (Erhöhung des systolischen Blutdrucks ≥ 180 mmHg oder des diastolischen Blutdrucks ≥ 110 mmHg, verbunden mit drohender oder progressiver Organschädigung) (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 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 Gruppe 1 und Gruppe 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 weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein 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 Fahruntfähigkeit führt (gilt für Gruppe 1 und Gruppe 2);
 - (c) Herzversagen:
 - NYHA Stadium IV (gilt nur für Gruppe 1);
 - NYHA Stadium III und IV (gilt nur für Gruppe 2);
 - (d) herzunterstützende Geräte (gilt nur für Gruppe 2);
 - (e) Herzklappenerkrankung mit Aorteninsuffizienz, Aortenstenose, Mitralsuffizienz oder Mitralsstenose, wenn die funktionelle Fähigkeit als NYHA Stadium IV eingeschätzt wird oder wenn synkopale Episoden aufgetreten sind (gilt nur für Gruppe 1);

- (f) Herzklappenerkrankung im NYHA Stadium III oder IV oder mit Ejektionsfraktion (EF) unter 35 %, Mitralklappenstenose und schwerer pulmonaler Hypertonie oder mit schwerer echokardiographischer Aortenklappenstenose oder Aortenstenose, die Synkopen auslöst; außer für vollständig asymptomatische schwere Aortenklappenstenose, 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 Gruppe 1 und 2).

Führerscheine können in Ausnahmefällen ausgestellt oder erneuert werden, wenn dies durch ein fachärztliches Gutachten gebührend begründet und durch regelmäßige ärztliche Begutachtung 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.

DIABETES MELLITUS

10. Für den Zweck der folgenden Punkte gelten folgenden Definitionen:

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

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

Gruppe 1:

- (1) Bewerbern oder Fahrzeugführern mit Diabetes Mellitus kann ein Führerschein ausgestellt oder es kann ihr Führerschein erneuert werden. Bei einer medikamentösen Behandlung der betreffenden Person muss ein entsprechendes Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle vorliegen und regelmäßig eine

fallspezifisch geeignete ärztliche Kontrolle durchgeführt werden, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen fünf 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 Risiko einer Hypoglykämie versteht und die Erkrankung angemessen unter Kontrolle hat.

Führerscheine werden nicht ausgestellt oder erneuert, wenn Bewerber oder Fahrzeugführer eine unzureichende Hypoglykämiewahrnehmung haben.

Treten beim Bewerber oder Fahrzeugführer wiederholt schwere Hypoglykämien auf, darf ein Führerschein nur dann ausgestellt oder erneuert werden, wenn fachärztliche Gutachten und eine regelmäßige ärztliche Bewertung 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 fachärztliches Gutachten gebührend begründet und durch regelmäßige ärztliche Begutachtung sichergestellt wird, dass die betreffende Person auch angesichts 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 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 eine angemessene Kontrolle der Krankheit durch regelmäßige Blutzuckertests, Insulinpumpe, Insulinpen und/oder hybrides Closed-Loop-System nachweisen, die mindestens zweimal täglich sowie zu den für das Führen eines Fahrzeugs relevanten Zeiten erfolgt;
 - (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 mit Zustimmung einer zuständigen ärztlichen Stelle und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ausgestellt, 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 Prüfung der Eignung zum Führen von Fahrzeugen sein.

KRANKHEITEN DES NERVENSYSTEMS UND OBSTRUKTIVES SCHLAFAPNOE-SYNDROM

11. Die folgenden Regeln gelten für Bewerber mit Krankheiten des Nervensystems und obstruktivem Schlafapnoe-Syndrom.

KRANKHEITEN DES NERVENSYSTEMS

- (1) Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer schweren Erkrankung des Nervensystems darf ein Führerschein nur dann ausgestellt oder es darf ihr Führerschein nur dann erneuert werden, wenn der Antrag durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle befürwortet wird.

Störungen des Nervensystems, die auf Erkrankungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in motorischen oder sensorischen Einschränkungen äußern und das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der Funktions- und Entwicklungsmöglichkeiten zu beurteilen. Bei Gefahr einer Verschlechterung kann die Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins in diesen Fällen von regelmäßigen Untersuchungen abhängig gemacht werden.

OBSTRUKTIVES SCHLAFAPNOE-SYNDROM

- (2) Für die Zwecke der folgenden Nummern bezeichnet ein
- „mittelschweres obstruktives Schlafapnoe-Syndrom“ eine Anzahl von Apnoen und Hypopnoen (Apnoe-Hypopnoe-Index) zwischen 15 und 29 pro Stunde 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 medizinischen Gutachtens an eine anerkannte ärztliche Stelle 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 Gutachten einer anerkannten ärztlichen Stelle 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.

EPILEPSIE

12. 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“ bezeichnet 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 (und das Risiko 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.
Personen mit Epilepsie erfüllen die Kriterien für die Ausstellung eines bedingungslosen Führerscheins nicht. Die ausstellende Behörde ist zu unterrichten.
- (2) Provozierter epileptischer Anfall: Bewerber, die eine solche Erkrankung aufgrund einer erkennbaren Ursache hatten, deren erneutes Auftreten am Steuer unwahrscheinlich ist, können auf der Grundlage eines neurologischen Gutachtens (Beurteilung gegebenenfalls im Einklang mit anderen einschlägigen Abschnitten von Anhang III (z. B. bei Alkoholproblematik oder Komorbidität)) individuell als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden.
- (3) Erster oder einmaliger nicht provozierter Anfall: Bewerber, die erstmals einen nicht provozierten epileptischen Anfall erlitten haben, können auf der Grundlage einer geeigneten ärztlichen Untersuchung nach sechs anfallsfreien Monaten als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden. Die nationalen Behörden können 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: Fahrzeugführer oder Bewerber 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 Betroffenen mindestens ein Jahr lang anfallsfrei sein, bevor ein Führerschein ausgestellt werden kann (siehe „Epilepsie“ unter Nummer 12.5).

- (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 Betroffenen mindestens ein Jahr lang anfallsfrei sein, bevor ein Führerschein ausgestellt werden kann (siehe „Epilepsie“ unter Nummer 12.5).
- (8) Anfälle infolge einer ärztlich verordneten Änderung oder Reduzierung der Epilepsitherapie: 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 Epilepsitherapie: siehe „Epilepsie“ unter Nummer 12.5.

Gruppe 2:

- (10) Der Bewerber darf während des vorgeschriebenen Zeitraums der Anfallsfreiheit keine Antiepileptika einnehmen. Eine geeignete medizinische Nachbehandlung muss erfolgt sein. Eine umfassende neurologische Untersuchung 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) Provozierter epileptischer Anfall: Bewerber, die einen provozierten epileptischen Anfall aufgrund einer erkennbaren Ursache erlitten haben, deren Auftreten am Steuer unwahrscheinlich ist, können auf der Grundlage eines neurologischen Gutachtens individuell als zum Führen von Fahrzeugen geeignet erklärt werden. Nach der akuten Episode muss ein EEG erstellt und eine neurologische Bewertung vorgenommen werden.

Personen mit struktureller intrazerebraler Läsion und erhöhtem Anfallsrisiko dürfen so lange keine Fahrzeuge der Gruppe 2 führen, bis das Epilepsierisiko mindestens auf 2 % pro Jahr gefallen ist. Die Beurteilung muss gegebenenfalls (z. B. bei Alkoholproblematik) im Einklang mit anderen einschlägigen Abschnitten von Anhang III erfolgen.

- (12) Erster oder einmaliger nicht provozierter Anfall: Bewerber, 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 nationalen Behörden können Fahrzeugführern 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. Das Risiko des erneuten Eintretens darf höchstens 2 % pro Jahr betragen.
- (14) Epilepsie: Ohne die Einnahme von Antiepileptika muss Anfallsfreiheit während eines Zeitraums von zehn Jahren erreicht worden sein. Die nationalen Behörden können Fahrzeugführern mit anerkannt guten Prognoseindikatoren bereits vorher das Führen von Fahrzeugen erlauben. Dies gilt auch im Falle von „juvener 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; das Anfallsrisiko darf höchstens 2 % pro Jahr betragen, damit ein Führerschein ausgestellt werden kann.

GEISTIGE EINSCHRÄNKUNGEN

13. 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 Einschränkungen,
 - (b) schwerwiegender Intelligenzminderung,
 - (c) schwerwiegenden Verhaltensauffälligkeiten, durch Alterungsprozesse bedingten Verhaltensauffälligkeiten oder Persönlichkeitsstörungen, die zu schwerwiegenden Störungen des Urteilsvermögens, des Verhaltens und der Anpassung führen,

darf ein Führerschein nur dann ausgestellt oder es darf ihr Führerschein nur dann erneuert werden, wenn der Antrag durch ein entsprechendes Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle unterstützt und, falls notwendig, regelmäßig eine ärztliche Kontrolle durchgeführt wird.

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.

ALKOHOL

14. Alkoholenuss 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 Alkoholenuss nicht trennen können, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden,

wenn keine geeigneten Beschränkungen durch den Einsatz von Technologien zum Ausgleich der Abhängigkeit (z. B. durch die verpflichtende Verwendung einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre) angewendet werden.

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig waren, kann nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ohne weitere Beschränkungen ein Führerschein ausgestellt oder es kann ihr Führerschein erneuert 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.

DROGEN UND ARZNEIMITTEL

15. Die folgenden Vorschriften gelten für Drogen und Arzneimittel.

Missbrauch

- (1) Bewerber oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen abhängig sind oder, auch ohne abhängig zu sein, von solchen Stoffen regelmäßig übermäßig Gebrauch machen, darf ein Führerschein unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden.

Regelmäßige Einnahme

Gruppe 1:

- (2) Bewerber oder Fahrzeugführern, die regelmäßig psychotrope Stoffe in irgendeiner Form einnehmen, darf, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit nachteilig beeinflusst wird, ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden. Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

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.

NIERENERKRANKUNGEN

16. Die folgenden Vorschriften gelten für Bewerber mit Nierenerkrankungen.

Gruppe 1:

- (1) Vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle kann Bewerber oder Fahrzeugführern mit einer schweren Niereninsuffizienz ein Führerschein ausgestellt oder es kann ihr Führerschein erneuert werden, sofern sich der Betreffende regelmäßig einer ärztlichen Kontrolle unterzieht.

Gruppe 2:

- (2) Bewerber oder Fahrzeugführern mit einer schweren irreversiblen Niereninsuffizienz darf ein Führerschein nur in Ausnahmefällen und nur dann ausgestellt werden, wenn ein entsprechendes Gutachten einer zuständigen

ärztlichen Stelle vorliegt und regelmäßig eine ärztliche Kontrolle durchgeführt wird.

VERSCHIEDENE BESTIMMUNGEN

17. Es gelten die folgenden verschiedenen 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, ein Führerschein nur vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und gegebenenfalls einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ausgestellt oder ihr Führerschein nur unter den gleichen Voraussetzungen erneuert 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.

Im Allgemeinen darf Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer unter den Nummern dieses Anhangs nicht genannten Krankheit, die eine funktionelle Untauglichkeit bedeuten oder zur Folge haben kann, sodass dadurch beim Führen eines Kraftfahrzeugs die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird, ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden, außer wenn der Antrag durch ein ärztliches Gutachten einer zuständigen Stelle unterstützt und erforderlichenfalls eine regelmäßige ärztliche Kontrolle vorgenommen wird.

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 1.2 bis 1.6 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;
 - (c) Lehrplan der Fahrprüfungsanforderungen;
 - (d) Anforderungen der Fahrprüfung;
 - (e) einschlägige Straßenverkehrsvorschriften einschließlich einschlägiger Rechtsvorschriften und Auslegungsleitlinien der Union und der Mitgliedstaaten;
 - (f) Theorie und Praxis der Bewertung;
 - (g) defensives Fahren.
- (4) Bewertungsfähigkeiten:
 - (a) Fähigkeit, die Leistung des Bewerbers insgesamt genau zu beobachten, zu kontrollieren und zu bewerten, und zwar insbesondere
 - (b) das richtige und umfassende Erkennen gefährlicher Situationen;
 - (c) die genaue Bestimmung von Ursache und voraussichtlicher Auswirkung derartiger Situationen;
 - (d) das Tauglichkeitsniveau und die Erkennung von Fehlern;
 - (e) die Einheitlichkeit und Kohärenz der Bewertung;
 - (f) rasche Aneignung von Informationen und Herausfiltern von Kernpunkten;
 - (g) vorausschauendes Handeln, Erkennung potenzieller Probleme und Entwicklung von entsprechenden Abhilfestrategien;
 - (h) rechtzeitige und konstruktive Rückmeldungen.
- (5) Persönliche Fahrfähigkeiten:

Eine Person, die befugt ist, eine praktische Prüfung für eine Führerscheinklasse abzulegen, 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) nichtdiskriminierende und respektvolle Behandlung aller Bewerber.
- (7) Fahrzeugtechnische und physikalische Kenntnisse:
- (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, Energie.
- (8) Kraftstoff-/Energiesparende und umweltfreundliche Fahrweise.

2. Allgemeine Bedingungen

- (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 dieses Anhangs erworben haben und anschließend die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen gemäß Nummer 4 dieses Anhangs 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)¹ abgeschlossen haben;
 - (e) darf nicht gleichzeitig als gewerblicher Fahrlehrer in einer Fahrschule 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 dieses Anhangs erworben haben und anschließend die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen gemäß Nummer 4 dieses Anhangs absolviert haben;

¹ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_\(ISCED\)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_(ISCED)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29)

- (c) muss mindestens drei Jahre lang den Beruf des Fahrprüfers für Führerscheine der Klasse B ausgeübt haben; von der Einhaltung dieser Frist 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 Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen (International Standard Classification of Education, ISCED) abgeschlossen haben;
 - (e) darf nicht gleichzeitig als gewerblicher Fahrlehrer in einer Fahrschule tätig sein.
- (3) 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 barrierefrei sein² 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. Die die Überwachung durchführende Person 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 Überwachungsanforderung in Bezug auf mehrere Klassen durch die Überwachung 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.

(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 und die Prüfungsfähigkeiten zu erhalten und aufzufrischen,

² Gemäß den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen.

- neue Befähigungen, die zur Ausübung des Berufs erforderlich geworden sind, zu entwickeln,
 - dafür zu sorgen, dass er die Prüfungen nach wie vor nach fairen und einheitlichen Anforderungen durchführt;
 - 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 ernstliche Fehlleistungen 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 Inkrafttreten der Bestimmungen der Richtlinie 2006/126/EG 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 DIE IN ARTIKEL 6 ABSATZ 1 BUCHSTABE C ZWEITER GEDANKENSTRICH UNTERABSATZ 2 GENANNTEN FAHRZEUGKOMBINATIONEN

1. 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.
2. Die Dauer der Fahrzeugführerschulung beträgt mindestens 7 Stunden.
3. 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, Verlangsamen, Wenden, Bremsen, Anhalteweg, Spurwechsel, Bremsen/Ausweichen, Pendeln des Anhängers, Abkuppeln und Ankuppeln des Anhängers vom bzw. an das Zugfahrzeug, Parken.

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 angehören, für die die Führerscheinbewerber eine Fahrerlaubnis erwerben möchten.
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 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 7 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 angehören, für die die Führerscheinbewerber eine Fahrerlaubnis erwerben möchten.
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

Richtlinie 2006/126/EG	Verordnung (EU) Nr. 383/2012	Neue Richtlinie
–		Artikel 1
–		Artikel 2 Nummern 1, 2, 3 und 12
–		Artikel 3 Absätze 1, 2, 3, 4, 5 und 7
Artikel 1 Absatz 1		Artikel 4 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2		Artikel 4 Absatz 5 Unterabsatz 1
Artikel 1 Absatz 3 Unterabsatz 1		Artikel 4 Absatz 5 Unterabsatz 2 Satz 1
Artikel 1 Absatz 3 Unterabsatz 2		Artikel 4 Absatz 5 Unterabsatz 2 Satz 2
Artikel 1 Absatz 3 Unterabsatz 3		Artikel 4 Absatz 8
Artikel 1 Absatz 4		–
Artikel 2 Absatz 1		Artikel 3 Absatz 6
Artikel 2 Absatz 2		Artikel 4 Absatz 3
Artikel 3 Absatz 1		Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 3 Absatz 2		Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 3 Absatz 3		Artikel 4 Absatz 4

–		Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 4 Absatz 7 Unterabsätze 1 und 2
–		Artikel 5
Artikel 4 Absatz 1 Satz 1		Artikel 6 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Satz 2		Artikel 7 Absätze 1, 2, 3 und 5
Artikel 4 Absatz 2 Einleitung Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 1		Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Einleitung Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Unterabsatz 1
Artikel 4 Absatz 2 erster Gedankenstrich		Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a erster und zweiter Gedankenstrich Artikel 2 Absätze 5 und 6
Artikel 4 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a dritter Gedankenstrich Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a zweiter Gedankenstrich		Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 3 Einleitung		
Artikel 4 Absatz 3 erster Gedankenstrich		Artikel 2 Nummer 8
Artikel 4 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich		Artikel 2 Nummer 9
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a Einleitung Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a erster und zweiter Gedankenstrich		Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i erster und zweiter Gedankenstrich
Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b Einleitung Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b erster Gedankenstrich		Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii erster Gedankenstrich

<p>Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b zweiter Gedankenstrich</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b Unterabsatz 5</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe c zweiter Gedankenstrich</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe e dritter Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b</p>
<p>Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c Einleitung</p> <p>Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer i Einleitung</p> <p>Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer ii Einleitung</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii</p> <p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii erster Gedankenstrich</p> <p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii zweiter Gedankenstrich</p>
<p>Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer i erster Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i</p>
<p>Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer ii erster Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Einleitung</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Einleitung</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 erster Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 2 Nummer 10</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 zweiter Gedankenstrich</p>		<p>–</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a Einleitung</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i Einleitung</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a erster Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a zweiter Gedankenstrich Artikel 2 Nummer 7</p> <p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i Artikel 2 Nummer 11</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a dritter Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i zweiter Gedankenstrich</p>
<p>–</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer i dritter Gedankenstrich</p>

<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b Einleitung</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b Unterabsätze 1 bis 4</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii</p> <p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii Unterabsätze 1 bis 4</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe c Einleitung</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe c erster Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer iii</p> <p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer iii erster Gedankenstrich</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe d</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer iv</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe e Einleitung</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe e erster und zweiter Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer v</p> <p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer v erster und zweiter Gedankenstrich</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe f</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer vi</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g Einleitung</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g erster Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer vii erster Gedankenstrich</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g zweiter Gedankenstrich</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe i zweiter Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d</p> <p>Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe h</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer viii</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe i Einleitung</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe i erster Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ix</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe j</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer x</p>
<p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe k Einleitung</p> <p>Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe k erster Gedankenstrich</p>		<p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer xi</p> <p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer xi erster Gedankenstrich</p>

Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe k zweiter Gedankenstrich		Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe e
Artikel 4 Absatz 5		Artikel 6 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 6 Unterabsatz 1		Artikel 7 Absatz 2
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		Artikel 7 Absatz 5
Artikel 5 Absatz 1		Artikel 8 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 2		Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 6 Absatz 1		Artikel 9 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 2 Einleitung		Artikel 9 Absatz 2 Einleitung
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 6 Absatz 2 Buchstabe c		Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe d
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d		Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe e
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e		Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe f
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe f		Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe g
–		Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe h
Artikel 6 Absatz 3		Artikel 9 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 4		Artikel 9 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 1		Artikel 10 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 2		Artikel 10 Absatz 2

		Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 3
Artikel 7 Absatz 3 Einleitung Artikel 7 Absatz 3 Buchstaben a und b		Artikel 10 Absatz 3 Einleitung Artikel 10 Absatz 3 Buchstaben a und b
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 1		Artikel 10 Absatz 6
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 2		Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 1
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 3		Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 3
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 4		
Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 5		Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 5
–		Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 7
–		Artikel 10 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 4		Artikel 10 Absatz 5
Artikel 7 Absatz 5		Artikel 10 Absatz 7
Artikel 8		Artikel 4 Absatz 8 und Artikel 8 Absatz 2 für Anhang I Artikel 10 Absatz 8 für die Anhänge II, III, V und VI Artikel 16 Absatz 2 und Anhang IV
Artikel 9		Artikel 22
Artikel 10		Artikel 16 Absatz 1
Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3		Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 3		Artikel 13 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2		Artikel 13 Absatz 2

–		Artikel 13 Absätze 3 und 4
Artikel 11 Absatz 5		Artikel 11 Absatz 4
Artikel 11 Absatz 6 Unterabsatz 1		Artikel 12 Absatz 2 Satz 1
Artikel 11 Absatz 6 Unterabsatz 2 Satz 1		Artikel 12 Absatz 5
Artikel 11 Absatz 6 Unterabsatz 2 Satz 2		Artikel 12 Absatz 2 Satz 2
–		Artikel 12 Absätze 1, 3, 4, 6, 7, 8 und 9
–		Artikel 14
–		Artikel 15
Artikel 12		Artikel 17 Absatz 1
–		Artikel 17 Absätze 2, 3 und 4
Artikel 13		Artikel 18
Artikel 14		Artikel 20
Artikel 15 Absatz 1		Artikel 19 Absatz 1
Artikel 15 Absatz 2		Artikel 19 Absatz 2
Artikel 15 Absatz 3		–
Artikel 15 Absatz 4 Satz 1		Artikel 19 Absatz 3 Unterabsatz 1 Satz 1
–		Artikel 19 Absatz 3 Unterabsatz 1 Satz 2

		Artikel 19 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 15 Absatz 4 Satz 2		Artikel 19 Absatz 3 Unterabsatz 3
–		Artikel 19 Absätze 4 und 5
–		Artikel 22
–		Artikel 24
Artikel 16		Artikel 25
Artikel 17		Artikel 26
Artikel 18		Artikel 27
Artikel 19		Artikel 28
Anhang I		Anhang I Teile A1 und A2 Anhang I Teil D Anhang I Teil E
	Artikel 1	–
	Artikel 2 Absatz 1	Anlage I Teil B Absatz 1
	Artikel 2 Absatz 2	Anhang I Teil B1 Nummer 2 Absatz 1
	Artikel 2 Absatz 3	–

	Artikel 3	Anlage I Teil B Absatz 2
	Artikel 4	Anlage I Teil B Absatz 3
	Artikel 5 Absatz 1	Anlage I Teil B Absatz 4
	Artikel 5 Absatz 2	Anlage I Teil B Absatz 5
	Artikel 5 Absatz 3	Anlage I Teil B Absatz 6
	Artikel 5 Absatz 4	Anlage I Teil B Absatz 7
	Artikel 5 Absatz 5	Anlage I Teil B Absatz 8
	Artikel 6	–
	Artikel 7 Absatz 1	Anlage I Teil B Absatz 9
	Artikel 7 Absatz 2	Anlage I Teil B Absatz 10
	Artikel 8	–
	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 I Teil C
Anhang II		Anhang II
Anhang III		Anhang III
Anhang IV		Anhang IV
Anhang V		Anhang V
Anhang VI		Anhang VI
Anhang VII		–
Anhang VIII		Anhang VII