



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

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 \(europa.eu\)](#).

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 Fahrer Mangels 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 Oberleitungsomnibusse — 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 Führerscheinbewerber 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-Netztes 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> (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (ABl. 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 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028	INSGESAMT 2025–2028
○ 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							

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			Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.										INSGESAMT	
	ERGEBNISSE																	
	↓	Art ⁸³	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl
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.