



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 12.7.2012
COM(2012) 385 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT,
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und
Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder
Personenkraftverkehr**

INHALTSVERZEICHNIS

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT,
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN
AUSSCHUSS DER REGIONEN zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG über die
Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter-
oder Personenkraftverkehr 4

1. Allgemeine Informationen 4

1.1. Einleitung 4

1.2. Richtlinie 2003/59/EG — Wesentliche Elemente 4

1.3. Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG 4

2. Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG 5

2.1. Anwendungsbereich der Richtlinie — Artikel 1 5

2.2. Ausnahmen – Artikel 2 5

2.3. Qualifikation und Ausbildung — Artikel 3 6

2.3.1. Pflicht zur Grundqualifikation 6

2.3.1.1. Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung 6

2.3.1.2. Option Prüfungen 7

2.3.1.3. Beschleunigte Grundqualifikation 8

2.3.2. Obligatorische Weiterbildung 8

2.3.3. Organisation der Ausbildung 9

2.3.4. Zulassung der Ausbildungsstätten 9

2.4. Erworbene Rechte — Artikel 4 9

2.5. Grundqualifikation — Artikel 5 10

2.6. Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Grundqualifikation — Artikel 6 11

2.7. Weiterbildung — Artikel 7 12

2.8. Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung — Artikel 8 12

2.9. Ausbildungsort — Artikel 9 13

2.10. Gemeinschaftscode — Artikel 10 13

2.11. Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung— Anhang 1 14

3. Schlussfolgerungen und Empfehlungen 15

3.1. Allgemeine Bewertung der Anwendung der Richtlinie 2003/59/EG 15

3.2.	Wichtigste Ansatzpunkte für Verbesserungen und Empfehlungen	15
	ANHANG.....	17

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT,
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und
Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder
Personenkraftverkehr**

1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.1. Einleitung

Nach Artikel 13 der Richtlinie 2003/59/EG¹ unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht mit einer ersten Evaluierung der Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere in Bezug auf die Gleichwertigkeit der verschiedenen in Artikel 3 vorgesehenen Systeme für die Grundqualifikation und die Effizienz dieser Systeme.

Dieser Bericht stützt sich auf die Antworten der Mitgliedstaaten und Norwegens in einem Fragebogen, der den nationalen Behörden im Februar 2011 übermittelt wurde.

Die meisten Mitgliedstaaten legten umfassende Antworten zu den darin enthaltenen Fragen vor. Einige konnten jedoch nicht alle Angaben machen, da sie nicht über die dafür erforderlichen Daten verfügten.

1.2. Richtlinie 2003/59/EG — Wesentliche Elemente

Die Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer von Lastkraftwagen und Kraftomnibussen wurde verabschiedet, um mit Blick auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in Europa ein einheitliches Ausbildungsniveau für solche Fahrer zu schaffen.

In der Richtlinie sind die Vorschriften für die obligatorische Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern festgelegt, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind oder von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt werden. Durch diese Vorschriften soll sichergestellt werden, dass Berufskraftfahrer über die erforderlichen Qualifikationen für das Führen eines Fahrzeugs verfügen. Als Nachweis für die Grundqualifikation und Weiterbildung wird den Fahrern ein Befähigungsnachweis ausgestellt.

Die Ausbildung erfolgt in einer vom jeweiligen Mitgliedstaat zugelassenen Ausbildungsstätte.

1.3. Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG

Nach Artikel 14 hätte die Richtlinie bis zum 10. September 2006 umgesetzt werden müssen.

¹ ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4-17, in der geänderten Fassung.

Die Frist für die Umsetzung der Vorschriften in Bezug auf die Grundqualifikation lief für Inhaber eines Führerscheins der Klassen D1, D1+E, D oder D+E (Kraftomnibusse) am 10. September 2008 und für Inhaber eines Führerscheins der Klassen C1, C1+E, C oder C+E (Lastkraftwagen) am 10. September 2009 ab.

Alle Mitgliedstaaten haben die Richtlinie umgesetzt und wenden sie an.

2. UMSETZUNG DER RICHTLINIE 2003/59/EG

2.1. Anwendungsbereich der Richtlinie — Artikel 1

Die Richtlinie gilt für das Führen von Fahrzeugen durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats oder durch Staatsangehörige eines Drittlands, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt werden, und Fahrzeuge benutzen, für die ein Führerschein der Klasse C oder D erforderlich ist.

Schätzungen zufolge gilt die Richtlinie für die Fahrer von etwa sechs Millionen Fahrzeugen in Europa².

Die vorliegenden Daten zur Anzahl der Fahrer aus Drittländern sind unvollständig oder unzureichend. Ihre Zahl ist, wo sie überhaupt dokumentiert ist, in den meisten Fällen sehr niedrig im Vergleich zur Gesamtzahl der Fahrer³.

In den meisten Mitgliedstaaten werden mehr Befähigungsnachweise zur Bescheinigung der Grundqualifikation für Führerscheine der Klasse C erteilt als für Führerscheine der Klasse D.

2.2. Ausnahmen – Artikel 2

Einige Kategorien von Fahrern sind nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie einbezogen⁴.

² Nach der Folgenabschätzung „On measures enhancing the effectiveness and efficiency of the tachograph system“, SEK 2011(948), GD MOVE.

³ Nach einigen von den nationalen Behörden vorgelegten Schätzungen: 510 von 15000 in Ungarn, 100–200 von 11000 in Polen, 190 von 3042 in Portugal, 185 von 9571 in Rumänien, 24 von 9638 in der Slowakei, 23 von 10136 im Vereinigten Königreich, keiner von 8606 in Bulgarien, 3 von 615 in Litauen.

⁴ Nach Artikel 2 gilt die Richtlinie nicht für Fahrer von

- a) Fahrzeugen, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 45 km/h liegt;
- b) Fahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Katastrophenschutz, der Feuerwehr und den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften eingesetzt werden oder ihrer Kontrolle unterstellt sind;
- c) Fahrzeugen, die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind;
- d) Fahrzeugen, die in Notfällen bzw. für Rettungsaufgaben eingesetzt werden;
- e) Fahrzeugen, die beim Fahrunterricht zur Erlangung eines Führerscheins oder des Befähigungsnachweises im Sinne von Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1 eingesetzt werden;
- f) Fahrzeugen, die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern zu privaten Zwecken eingesetzt werden;
- g) Fahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Fahrer zur Ausübung seines

Die meisten Mitgliedstaaten wenden die Ausnahmen nach Artikel 2 uneingeschränkt an. In Rumänien finden allerdings die in Artikel 2 Buchstaben e, f und g genannten Ausnahmen keine Anwendung. Norwegen wendet alle Ausnahmen mit Ausnahme der in Artikel 2 Buchstabe f vorgesehenen an: „Fahrzeuge[n], die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern zu privaten Zwecken eingesetzt werden“.

Nach Artikel 2 Buchstabe g gilt diese Richtlinie nicht für Fahrer von „Fahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Fahrer zur Ausübung seines Berufs verwendet, sofern es sich beim Führen des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt.“ Bei der Umsetzung dieser Ausnahme ergaben sich für einige Kategorien von Fahrern⁵ (z.B. Kranführer, Mechaniker, die Fahrzeuge führen, mit denen defekte landwirtschaftliche Maschinen befördert werden, usw.) unterschiedliche Auslegungen: Die betroffenen Fahrer wollen die Ausnahme in Anspruch nehmen, doch die Behörden wollen sie trotzdem in den Anwendungsbereich der Richtlinie einbeziehen. Hier könnten Leitlinien für mehr Klarheit sorgen.

2.3. Qualifikation und Ausbildung — Artikel 3

Nach Artikel 3 unterliegt das Führen von Fahrzeugen der Pflicht zu einer Grundqualifikation und der Pflicht zur Weiterbildung.

Anhang I Abschnitt 1 enthält die Liste der durch die Ausbildung abzudeckenden Kenntnisbereiche.

Die Kenntnisbereiche sind nach drei Hauptthemen geordnet: „Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens auf der Grundlage der Sicherheitsregeln“, „Anwendung der Vorschriften“ und „Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung, Logistik“.

Für diese Themen sind je nach dem Führerschein, auf den sie sich beziehen, Ziele festgelegt.

2.3.1. Pflicht zur Grundqualifikation

Die Mitgliedstaaten müssen ein System für die Grundqualifikation festlegen, das entweder auf Unterrichtsteilnahme und Prüfung beruht oder eine theoretische und eine praktische Prüfung vorsieht.

2.3.1.1. Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung

Bei der ersten Option beinhaltet die Grundqualifikation eine obligatorische Teilnahme an Unterricht, der alle in Anhang I Abschnitt 1 aufgeführten Kenntnisbereiche umfasst. Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers muss außerdem während mindestens zwanzig Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug führen, das den in der Richtlinie 91/439/EWG⁶ festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge entspricht. Die Unterrichtsdauer beträgt 280 Stunden. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Ausbildung nicht mit der Ausbildung für andere Arten von Qualifikationen (z.B. Gefahrguttransport) kombiniert werden darf.

Berufs verwendet, sofern es sich beim Führen des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt.

⁵ Diese Information stammt nicht aus den von den Mitgliedstaaten zurückgesandten Fragebogen, sondern wurde der Kommission von einigen nationalen Behörden übermittelt.

⁶ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1-24.

Nach Abschluss der Ausbildung wird der Kraftfahrer von den zuständigen Behörden einer schriftlichen oder mündlichen Prüfung unterzogen. Diese Prüfung umfasst mindestens eine Frage zu jedem der in der Liste der Kenntnisbereiche in Anhang I Abschnitt 1 genannten Ziele.

2.3.1.2. Option Prüfungen

Bei der zweiten Option nehmen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten eine theoretische und eine praktische Prüfung ab, um nachzuprüfen, ob die Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers hinsichtlich aller in Anhang I Abschnitt 1 genannten Ziele und Bereiche den erforderlichen Kenntnisstand besitzen.

Nach Anhang I Nummer 2.2 besteht die theoretische Prüfung mindestens aus zwei Teilen: einem Teil mit Multiple-choice-Fragen, Fragen mit direkter Antwort oder einer Kombination beider Systeme, sowie Praxissituationen. Die theoretische Prüfung dauert mindestens vier Stunden.

Die praktische Prüfung besteht aus zwei Teilen: einer 90-minütigen Fahrprüfung, bei der die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden soll, und einer praktischen Prüfung, bei der zumindest die Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit der Ladung (Führerscheinklassen C und D), die Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit und des Komforts der Fahrgäste (D), die Fähigkeit, der Kriminalität vorzubeugen (C, D), die Fähigkeit, Gesundheitsschäden vorzubeugen (C, D) und die Fähigkeit zu richtiger Einschätzung der Lage bei Notfällen (C, D) geprüft werden.

Diese Prüfung dauert mindestens 30 Minuten.

Fünfzehn Mitgliedstaaten und Norwegen haben die Kombination Unterricht und Prüfung gewählt, in 11 Mitgliedstaaten werden theoretische und praktische Prüfungen abgenommen. In den deutschen Vorschriften sind beide Optionen vorgesehen, so dass der Fahrer wählen kann (Tabelle 1).

Tabelle 1 — Das System der Grundqualifikation in den Mitgliedstaaten und in Norwegen

Nur Prüfung	Österreich, Belgien, Zypern, Griechenland, Irland, Lettland, Malta, Niederlande, Portugal, Rumänien, Vereinigtes Königreich
Unterricht und Prüfung	Bulgarien, Tschechische Republik, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Ungarn, Italien, Litauen, Luxemburg, Norwegen, Polen, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden
Beides	Deutschland

Die Mitgliedstaaten arbeiten mit verschiedenen Organisationen zusammen, die die Daten in Bezug auf die Grundqualifikation und Weiterbildung speichern, beispielsweise nationalen und

regionalen Behörden⁷, Verwaltungen⁸, Agenturen⁹, Direktionen¹⁰, den für Verkehr und Straßenverkehrssicherheit zuständigen Ministerien¹¹, staatlichen Unternehmen¹² und speziell für diesen Zweck eingerichteten Zentren¹³.

2.3.1.3. Beschleunigte Grundqualifikation

Der Erwerb der Grundqualifikation kann beschleunigt werden; Voraussetzung hierfür ist die obligatorische Teilnahme an 140 Stunden Unterricht und eine Prüfung sowie ein Befähigungsnachweis zur Bescheinigung einer beschleunigten Grundqualifikation.

Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers muss während mindestens zehn Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug führen.

Nach Abschluss der Ausbildung wird der Kraftfahrer von den zuständigen Behörden einer schriftlichen oder mündlichen Prüfung unterzogen. Diese Prüfung umfasst mindestens eine Frage zu jedem der in der Liste der Kenntnisbereiche in Anhang I Abschnitt 1 genannten Ziele.

Die beschleunigte Grundqualifikation, die fakultativ bleibt, wird von 19 Mitgliedstaaten und von Norwegen angeboten (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2 — Das System der beschleunigten Grundqualifikation in den Mitgliedstaaten und in Norwegen

Mitgliedstaaten, die die beschleunigte Grundqualifikation anbieten	Bulgarien, Belgien, Tschechische Republik, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Italien, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Norwegen
Mitgliedstaaten, die die beschleunigte Grundqualifikation nicht anbieten	Österreich, Zypern, Griechenland, Irland, Lettland, Malta, Niederlande, Vereinigtes Königreich

In der Richtlinie ist vorgesehen, dass ein Mitgliedstaat einem Kraftfahrer auch vor Erlangung des Befähigungsnachweises das Führen eines Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet gestatten kann.

2.3.2. *Obligatorische Weiterbildung*

Die Mitgliedstaaten müssen ein System für die Weiterbildung mit obligatorischer Teilnahme an Unterricht vorsehen, die durch Ausstellung eines Befähigungsnachweises bescheinigt wird.

⁷ Österreich, Dänemark, Deutschland, Ungarn, Irland, Rumänien.

⁸ Norwegen.

⁹ Finnland, Schweden.

¹⁰ Griechenland, Italien, Lettland.

¹¹ Zypern, Tschechische Republik, Luxemburg, Polen.

¹² Litauen.

¹³ Slowenien.

2.3.3. *Organisation der Ausbildung*

Die Ausbildung erfolgt in der Regel in Fahrschulen, kann aber auch von gemeinnützigen Einrichtungen, Berufsschulen, Fachhochschulen, Hochschulen¹⁴ oder Sekundarschulen¹⁵ angeboten werden.

In einigen Mitgliedstaaten¹⁶ wird die Ausbildung teilweise staatlich gefördert.

2.3.4. *Zulassung der Ausbildungsstätten*

Nach Anhang I Abschnitt 5 müssen die Ausbildungsstätten für die Grundqualifikation und die Weiterbildung von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zugelassen sein. Diese Zulassung ist nur auf schriftlichen Antrag zu erteilen. Dem Zulassungsantrag sind Unterlagen zum Ausbildungsprogramm und zu den Unterrichtsmethoden, zu den Qualifikationen der Ausbilder, zu den Unterrichtsorten, zum eingesetzten Fuhrpark und zur Anzahl der Teilnehmer beizufügen.

Die zuständige Behörde hat die Zulassung schriftlich zu erteilen, wenn die Ausbildung gemäß den dem Antrag beigefügten Unterlagen erteilt wird.

Sie muss bevollmächtigte Personen zur Teilnahme an den Aus- und Weiterbildungskursen entsenden können.

2.4. **Erworbene Rechte — Artikel 4**

Nach der Richtlinie sind diejenigen Kraftfahrer von der Pflicht zu einer Grundqualifikation ausgenommen, die einen Führerschein der Klasse D besitzen, der vor September 2008 ausgestellt worden ist, oder die einen Führerschein der Klasse C besitzen, der vor September 2009 ausgestellt worden ist.

Die für die Durchsetzung zuständigen Behörden meldeten keine größeren Schwierigkeiten hinsichtlich der Anerkennung der erworbenen Rechte inländischer und ausländischer Fahrer.

Die nationalen Verwaltungen haben die für die Durchsetzung zuständigen Stellen informiert, z.B. durch Verbreitung der Richtlinie und der entsprechenden Durchführungsgesetze, Organisation von ad-hoc-Ausbildungsmaßnahmen und Treffen mit Polizeibeamten, Übermittlung von Briefen und Verwaltungsvorschriften, Veröffentlichung von Leitfäden im Internet usw.. In einigen Mitgliedstaaten fand eine öffentliche Anhörung zu den Regeln statt, bei der unter anderem die Polizei zu den beratenden Gremien gehörte¹⁷. In Rumänien und Norwegen ist außerdem die für die Durchsetzung zuständige Behörde auch die Stelle, die den Befähigungsnachweis ausstellt.

Die für die Durchsetzung zuständigen Behörden können die erworbenen Rechte inländischer und ausländischer Fahrer auf verschiedene Weise überprüfen, insbesondere durch Kontrolle des Ausstellungsdatums des Führerscheins oder seiner Echtheit. Sie können außerdem Kontakt mit der ausstellenden Behörde aufnehmen oder (sofern vorhanden) die Datenbank

¹⁴ Dies ist beispielsweise in Bulgarien der Fall.

¹⁵ Dies gilt für Schweden.

¹⁶ In Luxemburg wird die Grundausbildung vom Staat unterstützt; auch in verschiedenen anderen Mitgliedstaaten fördern die nationalen Arbeitsämter die Ausbildung in irgendeiner Form.

¹⁷ Dies gilt für Malta und Norwegen.

konsultieren, in der die Daten in Bezug auf Grundqualifikation und Weiterbildung gespeichert sind.

Nach Aussage der Mitgliedstaaten ergibt sich aus diesem Aspekt der Richtlinie kein größeres Problem. Problematisch wird es jedoch, wenn der Führerschein erneuert wird und das Datum der Erstaussstellung nicht mehr vermerkt ist. Außerdem gibt es Unsicherheiten hinsichtlich der Durchsetzung der Vorschriften, da die Anwendung der Richtlinie in den verschiedenen Mitgliedstaaten und in Norwegen unterschiedlich weit fortgeschritten ist. Dieses Problem betrifft jedoch nur eine kleine Zahl von Fahrern und kann leicht durch den direkten Austausch von Information zwischen nationalen Behörden gelöst werden.

2.5. Grundqualifikation — Artikel 5

In der Richtlinie ist das Mindestalter für das Führen von Fahrzeugen im Güter- und im Personenverkehr festgelegt; weiter sind verschiedene Kriterien wie Führerscheinklasse, Dauer der für die Grundqualifikation erforderlichen Ausbildung und Länge der Fahrtstrecke vorgegeben.

Tabelle 3 — Zusammenfassung der Anforderungen für die Grundqualifikation für Berufsanfänger (Art. 5)

Fahrzeug	Führerschein	Befähigungsnachweis	Alter (Jahre)
Güterverkehr	C — C+E	Normales System	18
	C1 — C1+E	Beschleunigtes System	18
	C — C+E	Beschleunigtes System	21
Personenverkehr	D — D+E im Liniendienst und auf Strecken ≤ 50 km	Normales System	18 im Hoheitsgebiet ihres Staates
		Beschleunigtes System	21
	D — D+E	Normales System	21 20 im Hoheitsgebiet ihres Staates. Kann auf 18 gesenkt werden, wenn keine Fahrgäste befördert werden.
		Beschleunigtes System	23
	D1 — D1+E	Normales System	18 im Hoheitsgebiet ihres Staates
		Beschleunigtes System	21

Für die Grundqualifikation ist der vorherige Erwerb des entsprechenden Führerscheins nicht erforderlich.

Daher kann in 13 Mitgliedstaaten und in Norwegen¹⁸ die Grundqualifikation mit Ausbildungsmaßnahmen für den Erwerb des Führerscheins kombiniert werden (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4 — Mitgliedstaaten und Norwegen: Kombination der Ausbildung für die Führerscheinklassen C oder D und der Grundqualifikation

<p>Mitgliedstaaten, in denen die Ausbildung für die Führerscheinklassen C oder D und die Grundqualifikation kombiniert werden</p>	<p>Österreich, Belgien, Dänemark, Estland, Deutschland, Griechenland, Irland, Lettland, Litauen, Malta, Niederlande (teilweise), Norwegen, Schweden, Vereinigtes Königreich</p>
<p>Mitgliedstaaten, in denen die Ausbildung für die Führerscheinklassen C oder D und die Grundqualifikation nicht kombiniert werden</p>	<p>Bulgarien, Tschechische Republik, Finnland, Frankreich, Ungarn, Italien, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien</p>

In einigen der Mitgliedstaaten, in denen die Ausbildung für den Führerschein und die Grundqualifikation kombiniert werden, kann die Ausbildung für die Führerscheinklassen C und D sowohl mit der Grundqualifikation als auch mit der beschleunigten Grundqualifikation kombiniert werden, in anderen können die Bewerber erst mit der Grundqualifikation beginnen, wenn sie im Führerschein-Ausbildungsprogramm ein bestimmtes Niveau erreicht haben.

In den meisten Mitgliedstaaten darf der Befähigungsnachweis nicht vor dem Erwerb des entsprechenden Führerscheins erteilt werden. In Belgien ist dies jedoch im Rahmen einer kombinierten Ausbildung möglich, in Österreich muss vorher nur die theoretische Prüfung abgelegt werden, und in Litauen muss der Fahrer nur im Besitz eines Führerscheins der Klasse B sein. Obwohl in Norwegen im Allgemeinen der Befähigungsnachweis erst nach dem Erwerb des Führerscheins erteilt werden kann, gibt es eine Ausnahmeregelung für Fahrer, die eine Berufsausbildung oder ein Praktikum absolvieren.

2.6. Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Grundqualifikation — Artikel 6

Die Mitgliedstaaten erteilen den Befähigungsnachweis Fahrern, die – je nach der gewählten Option – eine Ausbildung absolviert und eine Prüfung abgelegt oder die theoretische und die praktische Prüfung abgelegt haben.

Hat sich ein Mitgliedstaat für die Option „Unterrichtsteilnahme und Prüfungen“ oder für die beschleunigte Grundqualifikation entschieden, umfasst der Unterricht alle in Anhang I

¹⁸ In Norwegen können die Bewerber erst mit dem Ausbildungsprogramm für die Grundqualifikation beginnen, wenn sie im Führerschein-Ausbildungsprogramm ein bestimmtes Niveau erreicht haben.

Abschnitt 1 der Richtlinie aufgeführten Kenntnisbereiche. Im Anschluss daran erfolgt eine schriftliche oder mündliche Prüfung.

Hat der Mitgliedstaat die Option „Prüfungen“ gewählt, müssen die Fahrer die theoretischen und praktischen Prüfungen nach Anhang I Nummer 2.2 ablegen.

Die Mitgliedstaaten haben hinsichtlich der Umsetzung dieses Artikels keine Probleme angegeben.

2.7. Weiterbildung — Artikel 7

Die Weiterbildung sollte den Kraftfahrern die Möglichkeit geben, die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse zu aktualisieren. Sie dient dazu, bestimmte Kenntnisbereiche der Liste in Anhang I Abschnitt 1 zu vertiefen und zu wiederholen.

Die Dauer der Weiterbildung beträgt 35 Stunden alle fünf Jahre, die in Zeiteinheiten von jeweils mindestens sieben Stunden erteilt werden, entsprechend Anhang I Abschnitt 4.

In den meisten Mitgliedstaaten können die Fahrer an einzelnen Weiterbildungsmaßnahmen von jeweils sieben Stunden teilnehmen. Es werden jedoch spezifische Anforderungen insbesondere in Bezug auf den Zeitraum festgelegt, in dem die 35 Stunden umfassende Weiterbildung abgeschlossen werden soll.

Dieser Zeitraum kann je nach Mitgliedstaat 12, 6 oder 3 Monate, aber auch nur eine Woche betragen¹⁹. Andere Mitgliedstaaten haben auch die Anzahl von 7-stündigen Ausbildungseinheiten festgelegt, in die die Ausbildung aufgeteilt wird, beispielsweise zwei Ausbildungseinheiten von je 7 Stunden, zwei separate Module, die 3 Ausbildungstage mit je 7 Stunden und 2 Ausbildungstage mit je 7 Stunden umfassen, 5 aufeinanderfolgende Tage oder zwei Ausbildungseinheiten von jeweils 3 und 2 Tagen²⁰ usw..

2.8. Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung — Artikel 8

Die Mitgliedstaaten stellen Fahrern, die die Weiterbildung beendet haben, einen Befähigungsnachweis aus.

Die Weiterbildung ist von Berufsanfängern binnen fünf Jahren nach Erteilung des Befähigungsnachweises zur Bescheinigung der Grundqualifikation zu durchlaufen, und von Fahrern mit erworbenen Rechten nach dem von ihrem jeweiligen Mitgliedstaat festgelegten Zeitplan.

Nach der Richtlinie sind diejenigen Kraftfahrer von der Pflicht zu einer Grundqualifikation ausgenommen, die einen Führerschein der Klasse D besitzen, der vor September 2008 ausgestellt worden ist, oder die einen Führerschein der Klasse C besitzen, der vor September 2009 ausgestellt worden ist. Für Fahrer mit solchen erworbenen Rechten haben die Mitgliedstaaten nationale Zeitpläne für den Abschluss der ersten Weiterbildung bis 2015 (Führerschein der Klasse D) und 2016 (Führerschein der Klasse C) festgelegt.

¹⁹ Dänemark, Norwegen, Frankreich, Lettland.

²⁰ Luxemburg, Rumänien, Frankreich.

Es wurde die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten beschlossenen Übergangszeiträume vereinbart²¹. Entsprechend können Fahrer bis 2015 (Fahrzeugklasse D) beziehungsweise 2016 (Fahrzeugklasse C) in keinem Mitgliedstaat bestraft werden, wenn sie die Weiterbildung nicht abgeschlossen haben.

Die Mitgliedstaaten haben für die Erstellung ihrer nationalen Zeitpläne für die Weiterbildung von Fahrern mit erworbenen Rechten unterschiedliche Kriterien zugrunde gelegt. Dies kann beispielsweise das Ausstellungsdatum des Führerscheins, das Geburtsdatum des Fahrers, die Gültigkeitsdauer des Führerscheins, das Alter des Fahrers oder die Nummer des Führerscheins sein.

Die nationalen Zeitpläne sind als Anhang beigefügt.

2.9. Ausbildungsort — Artikel 9

Kraftfahrer, die die Staatsbürgerschaft eines EU-Mitgliedstaats haben, erhalten die Grundqualifikation in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, Kraftfahrer mit der Staatsangehörigkeit eines Drittlands erhalten diese Qualifikation in dem Mitgliedstaat, in dem ihr Arbeitgeber niedergelassen ist, oder in dem Mitgliedstaat, der ihnen eine Arbeitsgenehmigung erteilt hat.

Die Kraftfahrer müssen die Weiterbildung in dem Mitgliedstaat durchlaufen, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, oder in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten.

Hinsichtlich der Anerkennung bereits absolvierter Ausbildungsmaßnahmen von Kraftfahrern, die ihren Wohnsitz in einen anderen Staat verlegen oder den Staat wechseln, in dem sie arbeiten, verlangen die meisten Mitgliedstaaten eine Bescheinigung oder einen Nachweis für die Teilnahme an einer Ausbildung²².

Die Mitgliedstaaten haben keine Probleme mit der Umsetzung dieses Artikels gemeldet. In einigen wenigen Fällen erkennen sie jedoch eine Ausbildung, die teilweise in einem anderen Mitgliedstaat absolviert wurde, nicht an und akzeptieren nur eine Ausbildung, die in ihrem eigenen Hoheitsgebiet abgeschlossen wurde.

2.10. Gemeinschaftscode — Artikel 10

Die zuständigen Behörden vermerken den Code 95, der als Nachweis für die Erfüllung der Ausbildungsanforderungen dient, entweder auf dem Führerschein oder auf einem separaten Fahrerqualifizierungsnachweis.

13 Mitgliedstaaten vermerken den Code auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis, 12 auf dem Führerschein. In Finnland sind beide Optionen möglich, in Luxemburg wird der Code auf dem Führerschein und - nur bei ausländischen Fahrern - auch auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis vermerkt.

²¹ Eine entsprechende Einigung wurde auf der Ausschusssitzung am 27. Mai 2009 erzielt. Anschließend wurde allen Mitgliedern des Ausschusses ein Vermerk der Kommission zur Information übermittelt.

²² In Luxemburg entscheidet der Verkehrsminister von Fall zu Fall und berücksichtigt dabei die Stellungnahme der zuständigen Kommission des Ministeriums für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur. In Malta nehmen die Behörden eine Überprüfung vor und tauschen Daten mit der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats aus, dessen Staatsangehörigkeit der Kraftfahrer hat.

In Norwegen wird der Code 95 im Befähigungsnachweis vermerkt. Er wird künftig auch im Führerschein eingetragen (Tabelle 5).

Tabelle 5 — Code 95

Mitgliedstaaten, die den Code 95 im Führerschein vermerken	Österreich, Belgien, Deutschland, Griechenland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Polen, Slowenien
Mitgliedstaaten, die den Code 95 im Fahrerqualifizierungsnachweis vermerken	Bulgarien, Zypern, Tschechische Republik, Dänemark, Estland, Frankreich, Ungarn, Irland, Portugal, Rumänien, Slowakei, Spanien, Schweden, Vereinigtes Königreich
Finnland	Beide Optionen möglich
Luxemburg	Der Code wird auf dem Führerschein vermerkt. Vermerk auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis nur bei ausländischen Fahrern.
Norwegen	Der Code 95 wird im Befähigungsnachweis vermerkt. Er wird künftig auch im Führerschein eingetragen.

2.11. Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung— Anhang 1

Wie bereits erwähnt (siehe 2.3) sind in Anhang I Abschnitt 1 die Kenntnisbereiche aufgelistet, die für die Feststellung der Grundqualifikation und Weiterbildung des Fahrers durch die Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind.

Nach Abschnitt 2, in dem die Pflicht zur Grundqualifikation gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a geregelt ist, muss jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers während mindestens zwanzig Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug führen; er wird dabei von einem Ausbilder begleitet. Kraftfahrer im Güterverkehr, die ihre Tätigkeit im Hinblick auf die Personenbeförderung ausweiten oder verändern (oder umgekehrt) wollen, müssen, da sie bereits einen Befähigungsnachweis besitzen, nur die spezifischen Teile der neuen Qualifikation wiederholen und während fünf Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug führen. Für die beschleunigte Grundqualifikation müssen Bewerber während 10 beziehungsweise 2½ Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug führen.

Nach Anhang I Abschnitt 2 (Nummer 2.1) kann jeder Kraftfahrer während höchstens acht der vorgeschriebenen zwanzig Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen. Für die beschleunigte Grundqualifikation können Bewerber während höchstens 4 der vorgeschriebenen 10 Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen.

In den meisten Mitgliedstaaten brauchen Bewerber kein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator zu führen. In einigen ist dies jedoch als Option vorgesehen.

Insgesamt hatten die Mitgliedstaaten keine größeren Probleme mit der Anwendung des Anhangs I. Lediglich Österreich und Slowenien gaben an, dass hinsichtlich des Bedarfs an praktischer Ausbildung und des ausreichenden Angebots an theoretischer Ausbildung einige Probleme auftraten. Darüber hinaus sollte angemerkt werden, dass nach Auffassung Belgiens Anhang I mehr auf Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr ausgerichtet ist als auf solche, die Kurzstrecken fahren.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

3.1. Allgemeine Bewertung der Anwendung der Richtlinie 2003/59/EG

Mit der Richtlinie 2003/59/EG hat der Gesetzgeber dazu beigetragen, ein einheitliches Ausbildungsniveau für Berufskraftfahrer in der Europäischen Union zu gewährleisten, um die Straßenverkehrssicherheit insgesamt zu verbessern.

Nach den Ergebnissen der Evaluierung gibt es bei der Anwendung der Richtlinie 2003/59/EG in den Mitgliedstaaten einige Unterschiede.

Erstens überlässt die Richtlinie den Mitgliedstaaten die Wahl, ob die Grundqualifikation durch Unterricht und Prüfung oder nur durch Prüfungen erworben wird. Auch die Weiterbildung kann unterschiedlich strukturiert sein – in einigen Mitgliedstaaten ist eine einzige Unterrichtseinheit vorgeschrieben, in anderen können die erforderlichen 35 Stunden über mehrere Jahre verteilt werden.

Zweitens sind Ausbildungsprogramme und Lehrmethoden nicht standardisiert: die Unterrichtsinhalte und Ausbildungsform sind in den Mitgliedstaaten unterschiedlich, beispielsweise ist in einigen Mitgliedstaaten neben den traditionellen Lehrmethoden die Verwendung computergestützter Module erlaubt.

Darüber hinaus sind die Anforderungen an die Ausbilder und die Unterrichtsorte von einem Mitgliedstaat zum anderen unterschiedlich.

Und schließlich sind die Anzahl der Fahrer pro Klasse, die Fahrzeugflotte und die Verfügbarkeit eines leistungsfähigen Simulators abhängig von der Ausbildungsstätte.

Dennoch garantieren die nationalen Ausbildungssysteme, die mindestens die Anforderungen des Anhangs I in Bezug auf die Kenntnisbereiche und die Struktur der Prüfungen erfüllen müssen, die Gleichwertigkeit der Qualifikationssysteme und die vorgeschriebene Qualifikation. Auch die Überwachung der Ausbildungszentren durch die nationalen Behörden trägt sehr dazu bei, sicherzustellen, dass die Ausbildung entsprechend den Vorgaben der Richtlinie erfolgt.

3.2. Wichtigste Ansatzpunkte für Verbesserungen und Empfehlungen

Ausgehend von den Ergebnissen in Bezug auf die Anwendung der Richtlinie könnten in einigen spezifischen Punkten Verbesserungen erzielt werden.

Hinsichtlich der in Artikel 2 der Richtlinie genannten Ausnahmen könnte es aufgrund der Tatsache, dass einige Mitgliedstaaten unterschiedliche Ausnahmen anwenden, im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU zu Problemen kommen.

Der Kommission sind zwar bisher solche Fälle nicht bekannt, doch sind im Allgemeinen Berufskraftfahrer und Unternehmen gut beraten, sich mit den unterschiedlichen Regelungen in Bezug auf die Anwendung von Artikel 2 der Richtlinie in den Mitgliedstaaten vertraut zu machen.

Zur Klärung der Ausnahmeregelungen nach Artikel 2 könnte mittelfristig die Erstellung von Leitlinien durch die Kommission erforderlich sein.

Hinsichtlich der nationalen Unterschiede bei den Zeitplänen für die Weiterbildung dürfte der Austausch nationaler Zeitpläne dazu beitragen, die Schwierigkeiten auszuräumen, auf die die für die Durchsetzung zuständigen Stellen möglicherweise bei der Überprüfung ausländischer Fahrer stoßen. Dies könnte im Rahmen des mit Artikel 12 eingesetzten Ausschusses geschehen.

Da diese Frage in der Richtlinie nicht geregelt ist, ist es unbedingt erforderlich, eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten aufrecht zu erhalten, insbesondere im Rahmen des Berufskraftfahrerausbildungsausschusses.

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission eine Liste der vorhandenen nationalen Kontaktstellen erstellt, um die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern.

Und letztlich wäre es in der Zukunft nützlich, die Sozialpartner eng einzubinden und regelmäßig zu konsultieren.

ANHANG

Nationale Zeitpläne für die Umsetzung der Vorschriften zur Weiterbildung für Fahrer mit erworbenen Rechten (Fristen für die Teilnahme an der ersten Weiterbildung)

Österreich	Klasse D: 10.9.2013 Klasse C: 10.9.2014																																												
Belgien	Klasse D: 10.9.2015 Klasse C: 10.9.2016																																												
Bulgarien	Führerscheine der Klasse D ausgestellt vor dem 31.12.1970: 31.12.2009 vom 1.1.1971 bis zum 31.12.1980: 31.12.2010 vom 1.1.1981 bis zum 31.12.1990: 31.12. 2011 vom 1.1.1991 bis zum 31.12.2000: 31.12. 2012 vom 1.1.2001 bis zum 10.9.2008: 10.9.2013																																												
	Führerscheine der Klasse C ausgestellt vor dem 31.12.1970: 31.12.2010 vom 1.1.1971 bis zum 31.12.1980: 31.12.2011 vom 1.1.1981 bis zum 31.12.1990: 31.12.2012 vom 1.1.1991 bis zum 31.12.2000 31.12.2013 vom 1.1.2001 bis zum 10.9.2009: 10.9.2014																																												
Zypern	Alle: 26.1.2012																																												
Tschechische Republik	Alle: 1.8.2011																																												
Dänemark	<p>Klasse D:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Geburtsdatum</th> <th>Fristen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1, 2 oder 3</td> <td>30.6.2009</td> </tr> <tr> <td>4, 5 oder 6</td> <td>31.12. 2009</td> </tr> <tr> <td>7, 8 oder 9</td> <td>30.6.2010</td> </tr> <tr> <td>10, 11 oder 12</td> <td>31.12.2010</td> </tr> <tr> <td>13, 14 oder 15</td> <td>30.6.2011</td> </tr> <tr> <td>16, 17 oder 18</td> <td>31.12.2011</td> </tr> <tr> <td>19, 20 oder 21</td> <td>30.6.2012</td> </tr> <tr> <td>22, 23 oder 24</td> <td>31.12.2012</td> </tr> <tr> <td>25, 26 oder 27</td> <td>30.6.2013</td> </tr> <tr> <td>28, 29, 30 oder 31</td> <td>31.12.2013</td> </tr> </tbody> </table> <p>Klasse C:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Geburtsdatum</th> <th>Fristen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1, 2 oder 3</td> <td>30.6.2010</td> </tr> <tr> <td>4, 5 oder 6</td> <td>31.12.2010</td> </tr> <tr> <td>7, 8 oder 9</td> <td>30.6.2011</td> </tr> <tr> <td>10, 11 oder 12</td> <td>31.12.2011</td> </tr> <tr> <td>13, 14 oder 15</td> <td>30.6.2012</td> </tr> <tr> <td>16, 17 oder 18</td> <td>31.12.2012</td> </tr> <tr> <td>19, 20 oder 21</td> <td>30.6.2013</td> </tr> <tr> <td>22, 23 oder 24</td> <td>31.12.2013</td> </tr> <tr> <td>25, 26 oder 27</td> <td>30.6.2014</td> </tr> <tr> <td>28, 29, 30 oder 31</td> <td>31.12.2014</td> </tr> </tbody> </table>	Geburtsdatum	Fristen	1, 2 oder 3	30.6.2009	4, 5 oder 6	31.12. 2009	7, 8 oder 9	30.6.2010	10, 11 oder 12	31.12.2010	13, 14 oder 15	30.6.2011	16, 17 oder 18	31.12.2011	19, 20 oder 21	30.6.2012	22, 23 oder 24	31.12.2012	25, 26 oder 27	30.6.2013	28, 29, 30 oder 31	31.12.2013	Geburtsdatum	Fristen	1, 2 oder 3	30.6.2010	4, 5 oder 6	31.12.2010	7, 8 oder 9	30.6.2011	10, 11 oder 12	31.12.2011	13, 14 oder 15	30.6.2012	16, 17 oder 18	31.12.2012	19, 20 oder 21	30.6.2013	22, 23 oder 24	31.12.2013	25, 26 oder 27	30.6.2014	28, 29, 30 oder 31	31.12.2014
Geburtsdatum	Fristen																																												
1, 2 oder 3	30.6.2009																																												
4, 5 oder 6	31.12. 2009																																												
7, 8 oder 9	30.6.2010																																												
10, 11 oder 12	31.12.2010																																												
13, 14 oder 15	30.6.2011																																												
16, 17 oder 18	31.12.2011																																												
19, 20 oder 21	30.6.2012																																												
22, 23 oder 24	31.12.2012																																												
25, 26 oder 27	30.6.2013																																												
28, 29, 30 oder 31	31.12.2013																																												
Geburtsdatum	Fristen																																												
1, 2 oder 3	30.6.2010																																												
4, 5 oder 6	31.12.2010																																												
7, 8 oder 9	30.6.2011																																												
10, 11 oder 12	31.12.2011																																												
13, 14 oder 15	30.6.2012																																												
16, 17 oder 18	31.12.2012																																												
19, 20 oder 21	30.6.2013																																												
22, 23 oder 24	31.12.2013																																												
25, 26 oder 27	30.6.2014																																												
28, 29, 30 oder 31	31.12.2014																																												
Estland	Alle: 1.9.2011																																												

Finnland	Klasse D: 10.9.2013 Klasse C: 10.9.2014
Frankreich	Klasse D: 10.9.2011 Klasse C: 10.9.2012
Deutschland	Klasse D: 10.9.2015 Klasse C: 10.9.2016
Griechenland	Klasse D: 10.9.2013 Klasse C: 10.9.2014
Ungarn	Klasse D: 10.9.2013 Klasse C: 10.9.2014
Irland	Klasse D: 10.9.2009 Klasse C: 10.9.2010
Italien	Klasse D: 10.9.2013 Klasse C: 10.9.2014
Lettland	Klasse D: 10.9.2013 Klasse C: 10.9.2014
Litauen	Klasse D: 10.9.2013 Klasse C: 10.9.2014
Luxemburg	Klasse D: 10.9.2015 Klasse C: 10.9.2016
Malta	Klasse D: 9.9.2013 Klasse C: 9.9.2014
Niederlande	Klasse D: 10.9.2015 Klasse C: 10.9.2016
Polen	Alle: 12.9.2014
Portugal	Klasse D: Fahrer die derzeit 30 Jahre alt sind: bis zum 10.9.2011 zwischen 31 und 40 Jahre alt sind: bis zum 10.9.2012 zwischen 41 und 50 Jahre alt sind: bis zum 10.9.2013 über 50 Jahre alt sind: bis zum 10.9.2015 Klasse C: Fahrer die derzeit 30 Jahre alt sind: bis zum 10.9.2012 zwischen 31 und 40 Jahre alt sind: bis zum 10.9.2013 zwischen 41 und 50 Jahre alt sind: bis zum 10.9.2014 50 Jahre alt sind: bis zum 10.9.2016.
Rumänien	Das System wurde 2003 eingeführt
Slowenien	Klasse D: 1.10.2008 Klasse C: 1.10.2009
Slowakei	Klasse D: 10.9.2013 Klasse C: 10.9.2014

Spanien	<p>a) Führerscheine der Klasse D mit Endziffer</p> <p>1 oder 2: 10.9.2011 3 oder 4: 10.9.2012 5 oder 6: 10.9.2013 7 oder 8: 10.9.2014 9 oder 0: 10.9.2015</p> <p>b) Führerscheine der Klasse C mit Endziffer</p> <p>1 oder 2: 10.9.2012 3 oder 4: 10.9.2013 5 oder 6: 10.9.2014 7 oder 8: 10.9.2015 9 oder 0: 10.9.2016</p>
Schweden	<p>Klasse D: 10.9.2015 Klasse C: 10.9. 2016</p>
Vereinigtes Königreich	<p>Klasse D: 9.9.2013 Klasse C: 9.9.2014</p>
Norwegen	<p>Führerscheine der Klasse D mit Ablaufdatum zwischen 10.9.2011 und 10.9.2015: Datum des Erlöschens der Fahrerlaubnis</p> <p>Führerscheine der Klasse D mit Ablaufdatum</p> <p>2008: 2011 2009: 2012 2010: 2013 2011: 10.9.2011 ab dem 11.9. 2015: 2015 2016: 2014 2017: 2015 2018: 2014</p> <p>Führerscheine der Klasse C mit Ablaufdatum zwischen 10.9.2012 und 10.9.2016: Datum des Erlöschens der Fahrerlaubnis</p> <p>Führerscheine der Klasse C mit Ablaufdatum</p> <p>2009: 2012 2010: 2013 2011: 2014 vor dem 10.9.2012: 2012 ab dem 11.9.2016: 2016 2017: 2015 2018: 2016</p>