

Bundesrat

Drucksache 203/96

15.03.96

EU - In - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den
Führerschein

KOM(96) 55 endg.; Ratsdok. 5415/96

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 15. März 1996 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 21. Februar 1996 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im Juni 1996 an.

Hinweis: vgl. Drucksache 88/89 = AE-Nr. 890282 und
Drucksache 405/95 = AE-Nr. 952032.

BEGRÜNDUNG

A. EINLEITENDE BEMERKUNGEN

1. Mit der Richtlinie 80/1263/EWG vom 4. Dezember 1980 wollte der Rat u.a. die Bewegungsfreiheit derjenigen erleichtern, die innerhalb der Gemeinschaft reisen oder ihren Aufenthalt in einem Mitgliedstaat wählen, in dem sie ihre Fahrprüfung nicht abgelegt haben. Vor diesem Hintergrund hat der Rat beschlossen, für den nationalen Führerschein ein gemeinschaftliches Modell zu schaffen (siehe Anhang I der Richtlinie).
2. Am 29. Juli 1991 hat der Rat eine zweite Richtlinie über den Führerschein erlassen (Richtlinie 91/439/EWG), mit der das Modell gemäß der Richtlinie 80/1263/EWG insbesondere an die harmonisierten Fahrzeugklassen und -unterklassen angepaßt und das Verstehen der Führerscheine inner- und außerhalb der Gemeinschaft erleichtert wird. Neu an diesem überarbeiteten Modell waren insbesondere das vorgeschriebene Lichtbild des Führerscheininhabers sowie die Verwendung kodierter Vermerke oder Piktogramme anstelle durchlaufenden Textes, um auf Übersetzungen verzichten zu können.
Die ab dem 1.7.1996 ausgestellten einzelstaatlichen Führerscheine müssen diesem überarbeiteten Modell entsprechen oder dem in Anhang Ia beschriebenen alternativen Modell im Kreditkartenformat, sofern dieses nach Annahme des Kommissionsvorschlags (KOM(95) 166 endg. vom 10. Mai 1995) durch den Rat eingeführt wird.
3. In Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 91/439/EWG heißt es, daß im Führerschein zu vermerken ist, unter welchen Bedingungen der Fahrer berechtigt ist, das Fahrzeug zu führen (nur mit Brille, nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe, Änderungen am Fahrzeug eines behinderten Fahrers, Duplikata usw.) Mit Blick auf die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine ist es notwendig, die Kodierung dieser Vermerke zu harmonisieren.

4. Nach einer Analyse der Vermerke, wie sie sich in der Praxis aus der Anwendung der Richtlinie 91/439/EWG ergeben haben, und der nationalen Regelungen konnte mit Hilfe von Regierungssachverständigen eine gemeinsame Liste mit Codes und UnterCodes (die von 0 bis 99 durchnummeriert sind) aufgestellt werden. Die Verwendung der Codes soll Pflicht sein, sobald ein Mitgliedstaat einen Führerschein unter den vorgenannten Bedingungen (siehe Abschnitt 3) ausstellt; hingegen ist die Verwendung der UnterCodes nur dann Pflicht, wenn der Code allein nicht aussagekräftig genug ist. Durch einen einfachen Aufbau soll das Verstehen auch dann leicht möglich sein, wenn der Führerschein mehrere Codes und/oder UnterCodes enthalten sollte. Vermerke zu Bestimmungen, die nicht unter die Richtlinie 91/439/EWG fallen, werden mit einzelstaatlichen Codes (Nummern 100 und darüber) versehen, die ausschließlich im Hoheitsgebiet des Staates gelten, der den Führerschein ausstellt.
5. Die vorgeschlagene Kodierung läßt bewußt einige Codes außer acht, die zu einem späteren Zeitpunkt für Sachverhalte vergeben werden können, die sich aufgrund von Veränderungen im technischen, medizinischen oder administrativen Bereich ergeben.
Für die Fortschreibung der gemeinschaftlichen Kodierung ist ein Anpassungsausschuß erforderlich. Derselbe Ausschuß könnte auch mit der Anpassung der Richtlinienanhänge an den technischen, wissenschaftlichen und medizinischen Fortschritt betraut werden; diese Anhänge betreffen das gemeinschaftliche Führerscheinmodell, die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen beim Führen eines Kraftfahrzeugs sowie die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit der Kraftfahrer.

B. ZWECK DES RICHTLINIENVORSCHLAGS

Mit der Richtlinie sollen die Vermerke auf den einzelstaatlichen Führerscheinen nach dem gemeinschaftlichen Modell, wie es in Anhang I und (vorbehaltlich der Annahme des Richtlinienenvorschlags KOM(95)166 endg. vom 10.05.1995 durch den Rat) Anhang Ia der Richtlinie 91/439/EWG beschrieben ist, einheitlich kodiert

werden. Außerdem soll ein Ausschuß eingesetzt werden, der die Anhänge der Richtlinie nach dem Verfahren II Variante a gemäß Artikel 2 des Beschlusses 87/373/EWG des Rates vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse an den technischen Fortschritt anpassen soll.

C. BEGRÜNDUNG IM HINBLICK AUF DAS SUBSIDIARITÄTSPRINZIP

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit dieser Richtlinie verfolgt?

Mit dieser Richtlinie sollen die Vermerke einheitlich kodiert werden, die gemäß dem Artikel 4 Absatz 1 sowie dem Anhang [den Anhängen] I [und Ia]⁽¹⁾ der Richtlinie 91/439/EWG in den von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheinen vorgenommen werden müssen.

Ziel ist ein leichteres Verstehen und damit eine vereinfachte gegenseitige Anerkennung der Führerscheine im innergemeinschaftlichen Verkehr; die Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung ist in Artikel 1 der Richtlinie 91/439/EWG festgeschrieben, wonach kein Umtausch des Führerscheins mehr erfolgen muß, wenn ein Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat als dem begründet, der den Führerschein ausgestellt hat.

Die Richtlinie leistet somit einen Beitrag zum freien Personenverkehr in der Gemeinschaft sowie zur Sicherheit im Straßenverkehr, da gegebenenfalls erforderliche Kontrollen des Führerscheins vereinfacht werden.

(1) Die Verweise auf den Anhang Ia in den eckigen Klammern sind nur dann relevant, wenn der Rat dem Richtlinienvorschlag der Kommission (KOM(95) 166 endg.) zustimmt.

- b) **Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?**

Gemeinsam mit den Mitgliedstaaten: Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrages.

- c) **Wie weit betrifft das Problem die Gemeinschaft? (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?**

Die Richtlinie 91/439/EWG, in der das EG-Modell festgelegt wird, dem die einzelstaatlichen Führerscheine entsprechen müssen, gilt für alle Mitgliedstaaten. Die harmonisierte Kodierung wird darüber hinaus im gesamten EWR gelten. Die Mitgliedstaaten dürfen eine nationale Kodierung (mit den Nummern 100 und darüber) beschließen, um damit Sachverhalte abzudecken, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 91/439/EWG fallen und ausschließlich im Hoheitsgebiet des Staates gelten, der den Führerschein ausstellt.

- d) **Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?**

Das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine in der Europäischen Gemeinschaft stützt sich insbesondere auf die Existenz eines EG-Modells, das den Führerschein verständlicher macht und von den einzelstaatlichen Behörden befolgt wird. Die Umstellung auf harmonisierte Codes - anstelle der bislang in elf verschiedenen Sprachen verfaßten Vermerke - ist ein weiterer Schritt in diese Richtung; die Verwendung unterschiedlicher Codes würde deren Nutzen schmälern.

Es ist daher gerechtfertigt, eine harmonisierte Kodierung festzulegen, deren Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt durch einen Verwaltungsausschuß (Typ IIa) gemäß dem Beschluß 87/373/EWG des Rates vom 13. Juli 1987 sichergestellt wird.

- e) **Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?**

Eine harmonisierte Kodierung erleichtert dem Kontrollpersonal und den damit befaßten Verwaltungen das Verstehen der Führerscheine, ganz gleich, welcher Mitgliedstaat sie ausgestellt hat.

Ein Nichttätigwerden würde die gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine in der Praxis erschweren, und dies zum Schaden sowohl der Führerscheininhaber als auch der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten.

- f) **Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft? Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?**

Die Richtlinie 91/439/EWG enthält die Vorschriften, denen die einzelstaatlichen Führerscheine genügen müssen; dazu gehört auch die Art und Weise, in der die Zusatzangaben zu den Geltungsbedingungen der Führerscheine auf diesen zu vermerken sind.

Eine Änderung dieser Richtlinie ist erforderlich, um eine harmonisierte Kodierung dieser grundlegenden Zusatzangaben und die Grundsätze für deren Verwendung festzulegen; hierzu wird ein Ausschuß nach dem Typ II Variante a eingesetzt, der die Kommission bei künftigen Anpassungen der Richtlinie an den technischen, wissenschaftlichen und administrativen Fortschritt unterstützen soll.

Durch die Veröffentlichung im Amtsblatt werden auch andere Länder (z.B. in Osteuropa) über die Bedeutung der kodierten Vermerke unterrichtet.

D. KOHÄRENZ MIT DEN ANDEREN POLITIKEN UND MASSNAHMEN DER GEMEINSCHAFT

Mit der Richtlinie sollen u.a. der freie Personenverkehr und die Begründung des Wohnsitzes in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, erleichtert werden.

Dies betrifft insbesondere die behinderten Kraftfahrer, in deren Führerscheinen in klarer, präziser, knapper und die Menschenwürde wahrender Weise angegeben sein muß, unter welchen Bedingungen ihnen das Führen von Kraftfahrzeugen gestattet ist; dadurch wird auch ein Beitrag zur Mobilität dieser Menschen geleistet.

E. INHALT DES VORSCHLAGS

Mit Artikel 1 wird [werden] der Anhang [die Anhänge] I [und Ia] der Richtlinie 91/439/EWG (in denen das gemeinschaftliche Führerscheinmodell [die gemeinschaftlichen Führerscheinmodelle] beschrieben wird [werden]) dahingehend geändert, daß harmonisierte Codes eingeführt werden.

Mit Artikel 2 wird Artikel 7 der Richtlinie 91/439/EWG dahingehend geändert, daß ein Ausschuß vom Typ II Variante a für die Anpassung der Anhänge I, [Ia,] II und III der Richtlinie 91/439/EWG an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt eingesetzt wird.

In Artikel 3 wird die Begriffsbestimmung "Krafttrad" an die in der Richtlinie 92/61/EWG über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge angepaßt.

In Artikel 4 ist vorgesehen, daß die harmonisierte Kodierung ab 1.7.1996 gilt, dem Tag des Inkrafttretens der Richtlinie 91/439/EWG.

F. BEDEUTUNG FÜR DEN EWR

Die Richtlinie 91/439/EWG einschließlich der harmonisierten Kodierung der Zusatzangaben gilt im vollen Umfang für die EWR-Länder; hierdurch werden die Vorteile der Standardisierung auf den gesamten EWR ausgedehnt und die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine EWR-weit erleichtert.

Vorschlag für eine
Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG
über den Führerschein

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission¹,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament²,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 91/439/EWG des Rates⁴ vom 29. Juli 1991 über den Führerschein, zuletzt geändert durch die Richtlinie .../.../EG⁵, schreibt vor, daß einzelstaatliche Führerscheine nach dem EG-Modell, das in ihrem Anhang I [oder Anhang Ia]⁶ beschrieben ist, ausgestellt werden und einen Vermerk tragen müssen, unter welchen Bedingungen der Fahrer berechtigt ist, das Fahrzeug zu führen.

1

2

3

4

ABl.Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 1.

5

[Richtlinienvorschlag der Kommission (KOM(95) 166 endg. vom 10.5.1995)].

6

Die Verweise auf den Anhang Ia in den eckigen Klammern sind nur dann relevant, wenn der Rat dem Richtlinienvorschlag der Kommission (KOM(95) 166 endg.) zustimmt.

In Anhang I [und Anhang Ia] ist vorgesehen, daß diese etwaigen Zusatzangaben oder Einschränkungen in kodierter Form erfolgen müssen.

Die Codes, die die in der Richtlinie 91/439/EWG geregelten Ausstellungsbedingungen betreffen, gelten im gesamten Gemeinschaftsgebiet.

Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip ist eine Gemeinschaftsaktion notwendig, um das Verstehen und die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine zu ermöglichen und den freien Personenverkehr zu erleichtern; zugleich sollen damit die praktischen Probleme vermieden werden, denen sich Kraftfahrer, Kraftverkehrsunternehmen, Verwaltungen und Kontrollpersonal bei unterschiedlichen einzelstaatlichen Kodierungen gegenüber sähen.

Es soll ein vereinfachtes Verfahren für die Anpassung der technischen Aspekte der gemeinschaftlichen Codes und aller Bestimmungen der Anhänge I, [Ia,] II und III der Richtlinie 91/439/EWG geschaffen werden.

In einem Zuge mit der vorgenannten Änderung soll aus Gründen der Eindeutigkeit und der inhaltlichen Übereinstimmung mit der Richtlinie 92/61/EWG des Rates⁷ über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge die Begriffsbestimmung für "Kraftrad" hinsichtlich der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit angeglichen werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel I

Anhang I Nr. 2 sechster Gedankenstrich [und Anhang Ia Nr. 2.12] der Richtlinie 91/439/EWG erhält [erhalten] folgende Fassung:

"- Code-Nummern 1 bis 99 = harmonisierte Gemeinschaftscodes

⁷ ABl.Nr. L 225 vom 10.8.1992, S. 72.

- 01 Sehhilfe
- 02 Hörprothese
- 03 Prothese/Orthese für den Bewegungsapparat
- 04 Muß ein gültiges ärztliches Attest mitführen
- 05 Fahrbeschränkungen aus medizinischen Gründen
- 10 Angepaßte Schaltung
- 15 Angepaßte Kupplung
- 20 Angepaßte Bremsmechanismen
- 25 Angepaßte Beschleunigungsmechanismen
- 30 Angepaßte kombinierte Brems- und Beschleunigungsmechanismen
- 35 Angepaßte Bedieneinrichtungen
- 40 Angepaßte Lenkung
- 42 Angepaßte(r) Rückspiegel
- 43 Angepaßter Fahrersitz
- 44 Anpassungen des Kraftrades
- 45 Nur mit Beiwagen
- 50 Nur ein bestimmtes Fahrzeug (Fahrgestellnummer)
- 51 Nur ein bestimmtes Fahrzeug (amtliches Kennzeichen)
- 55 Kombinationen von Anpassungen des Fahrzeugs
- 70 Umtausch des Führerscheins Nr. ..., ausgestellt durch ...
- 71 Duplikat des Führerscheins Nr. ...
- 72 Nur Fahrzeuge der Klasse A mit einem Hubraum von höchstens 125 cm³ und einer Motorleistung von höchstens 11 kW (A1)
- 73 Nur dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse B (B1)
- 74 Nur Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7.500 kg (C1)
- 75 Nur Fahrzeuge der Kategorie D mit höchstens 16 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (D1)
- 76 Nur Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7.500 kg (C1), die einen Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 750 kg mitführen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12.000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen (C1+ E)

203/96

- 77 Nur Fahrzeuge der Kategorie D mit höchstens 16 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (D1), die einen Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg mitführen, sofern a) die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12.000 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen und b) der Anhänger nicht zur Personenbeförderung verwendet wird (D1+E)
- 78 Nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe (Anhang II Punkt 8.1.1. Absatz 2).

Eine Unterteilung dieser Codes wird bei Bedarf entsprechend Artikel 2 dieser Richtlinie insbesondere für die Code-Nummern 04, 05, 44 und 55 vorgenommen."

Artikel 2.

In Artikel 7 der Richtlinie 91/439/EWG wird ein Absatz 6 angefügt:

"(6) Bei der Anpassung der Anhänge I, [Ia,] II und III der Richtlinie 91/439/EWG an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt wird die Kommission von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil. Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten. Stimmen sie jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden sie sofort von der Kommission dem Rat mitgeteilt. In diesem Fall gilt folgendes: Die Kommission kann die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum von höchstens einem Monat von dieser Mitteilung an verschieben. Der Rat kann innerhalb des in dem vorstehenden Absatz genannten Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anders lautenden Beschluß fassen."

Artikel 3

Artikel 3 Absatz 3 dritter Gedankenstrich der Richtlinie 91/439/EWG erhält folgende Fassung:

"- "Krafttrad": jedes zweirädrige Kraftfahrzeug mit oder ohne Beiwagen mit einem Motor und Hubraum von mehr als 50 cm³ bei innerer Verbrennung und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h;"

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie ab dem 1. Juli 1996 nachzukommen.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 5

Diese Richtlinie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates
Der Präsident

03.05.96**Beschluß**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein

KOM(96) 55 endg.; Ratsdok. 5415/96

Der Bundesrat hat in seiner 696. Sitzung am 3. Mai 1996 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat stimmt der vorgesehenen Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein grundsätzlich zu. Die Richtlinie erleichtert das Verstehen und vereinfacht die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine im gemeinschaftlichen Verkehr. Sie leistet somit einen Beitrag zum freien Personenverkehr in der Gemeinschaft sowie zur Sicherheit im Straßenverkehr, da ggf. erforderliche Kontrollen der Führerscheine vereinfacht werden.

Der Bundesrat hält aber eine Ergänzung der Codeliste für erforderlich und ersucht die Bundesregierung, sich für folgende Änderungen einzusetzen:

2. Die Codeliste muß um einen Universalcode (z.B. Code 00) ergänzt werden, der in den Fällen, in denen nicht in der Codeliste enthaltene Zusatzangaben oder Einschränkungen vorliegen, im Führerschein einzutragen wären. Dieser Code ist aus deutscher Sicht erforderlich, da in Einzelfällen durchaus Festlegungen erforderlich sind, die nicht codierbar sind. Weiterhin ist ein solcher Code in den Fällen notwendig, in denen ein neuer Führerschein ausgestellt wird und die bisherigen Zusatzangaben/Einschränkungen nicht codierbar sind. Durch einen solchen Universalcode könnten darüber hinaus künftige Ergänzungen der Codeliste bis zu ihrer Änderung zeitlich überbrückt werden und dem Betroffenen somit vor Änderung der Codeliste ermöglicht werden, Kraftfahrzeuge zu führen. Die jeweiligen Zusatzangaben/Einschränkungen sollten in einem Beiblatt zum Führerschein aufgeführt sein. Das Beiblatt sollte in der Landessprache ausgestellt werden. Beim Führen des Kraftfahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat sollte das Mitführen in einer amtlichen Übersetzung ausreichen.

3. In die Codeliste sind Codes aufzunehmen, die sich aus dem veränderten Inhalt der bisherigen deutschen Fahrerlaubnisklassen ergeben:

- Aufnahme weiterer Codes bezüglich einer beschränkten Gültigkeit der jeweiligen Fahrerlaubnis
 - auf Kraftfahrzeuge mit einer Hubraumobergrenze,
 - auf Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit und
 - auf Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb.

Mit diesen Codes könnten insbesondere aus Besitzständen früherer deutscher Fahrerlaubnisse resultierende Berechtigungen im Führerschein vermerkt werden.

- Aufnahme weiterer Codes, die nur einzelne Klassen einschränken.

Die unter Ziffer 1 und 2 vorgeschlagenen Codes sollten Gemeinschaftscodes sein. Ihre Regelung durch nationale Codes ist aufgrund deren ausschließlicher Gültigkeit im Ausstellungsstaat des Führerscheins nicht ausreichend und würde die bisherigen Berechtigungen, die im gesamten Gebiet der Gemeinschaft galten, einschränken.