

MITTEILUNG DER KOMMISSION ZU AUSLEGUNGSFRAGEN ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN IN DER EG

(2002/C 77/03)

Diese Mitteilung zu Auslegungsfragen soll Hintergrundinformationen über den derzeitigen Stand der Rechtsvorschriften für den Führerschein in der Gemeinschaft liefern. Diese Informationen sollen sowohl den Verwaltungsbehörden als auch den Bürgern helfen, den Umfang, die Auswirkungen und Folgen des derzeitigen Rechtssystems zu Führerscheinen in der Gemeinschaft zu bewerten.

In Teil I werden Hintergrundinformationen über den derzeitigen Stand der Ausstellung des Führerscheins in der Gemeinschaft geliefert, d. h. der rechtliche Rahmen skizziert und ein vergleichender Überblick über den Führerschein betreffende Aspekte gegeben, die bislang noch nicht harmonisiert wurden.

Teil II enthält rechtliche Leitlinien, die sich aus der Auslegung des bestehenden Rechtsrahmens der Gemeinschaft ergeben. Diese Leitlinien sollen bei der einheitlichen Anwendung der bestehenden Bestimmungen für den Führerschein in der Gemeinschaft helfen.

Begriffsbestimmungen

In dieser Mitteilung bedeutet

„EG“ (in Verbindung mit der Nummer eines Artikels): Vertrag über die Europäische Gemeinschaft in der geänderten Fassung des Vertrags von Amsterdam);

„EWR“: Europäischer Wirtschaftsraum;

„Erste Richtlinie“: die Richtlinie 80/1263/EWG des Rates zur Einführung eines EG-Führerscheins ⁽¹⁾;

„Zweite Richtlinie“: die Richtlinie 91/439/EWG des Rates über den Führerschein ⁽²⁾;

„Führerscheine der Gruppe 1“: eine der folgenden Fahrzeug(unter)klassen: A, B, BE, A1 und B1 in der Begriffsbestimmung der Richtlinie 91/439/EWG (Anhang III Ziffer 1.1);

„Führerscheine der Gruppe 2“: eine der folgenden Fahrzeug(unter)klassen: C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 und D1E, in der Begriffsbestimmung der Richtlinie 91/439/EWG (Anhang III Ziffer 1.2);

„aufnehmender Mitgliedstaat“: der Mitgliedstaat, in dem der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz hat, in dem jedoch der ursprüngliche Führerschein nicht ausgestellt wurde (aber möglicherweise umgetauscht/verlängert wurde);

„ausstellender Mitgliedstaat“: der Mitgliedstaat, der den ersten Führerschein für den betreffenden Führerscheininhaber ausgestellt hat (der nicht notwendigerweise Staatsangehöriger des ausstellenden Staats sein muss);

„EuGH“: Europäischer Gerichtshof.

⁽¹⁾ ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1.

Teil I

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN IN DER EG

Der rechtliche Rahmen der EG-Rechtsvorschriften, der Rechtsprechung des EuGH und jene Aspekte, die bislang noch nicht harmonisiert wurden, werden nachstehend umrissen.

A. RECHTLICHER RAHMEN: GESETZGEBUNG UND RECHTSPRECHUNG

A.1. Richtlinie 80/1263/EWG des Rates zur Einführung eines EG-Führerscheins ⁽³⁾

Diese Richtlinie wurde durch Artikel 13 der Richtlinie 91/439/EWG vollständig aufgehoben. Sie gilt gleichwohl für eine Reihe praktischer Fälle, die während der Geltungsdauer der ersten Richtlinie eintraten, aber aufgrund ihrer besonderen Konstellation noch heute Auswirkungen haben können (zur Beschreibung und Auslegung solcher Fälle siehe Teil II).

A.2. Richtlinie 91/439/EWG des Rates über den Führerschein

Die zweite Richtlinie über den Führerschein bildet den Kern des rechtlichen Rahmens für die Ausstellung von Führerscheinen in der Gemeinschaft. Sie trat am 1. Juli 1996 in Kraft. Sehr allgemein gesagt, werden in der zweiten Richtlinie die Fahrzeugklassen harmonisiert, Mindestalter als Voraussetzung für das Recht zum Führen eines Fahrzeugs eingeführt sowie eine theoretische und praktische Fahrprüfung verbindlich vorgeschrieben. Darüber hinaus ist in der Richtlinie der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine festgeschrieben und der ordentliche Wohnsitz als Voraussetzung für den Erwerb eines Führerscheins festgelegt. Die zweite Richtlinie enthält ferner detaillierte Bestimmungen zu den Mindestanforderungen hinsichtlich der Gesundheit und führt ein harmonisiertes Modell für den EG-Führerschein ein. Zusatzbestimmungen betreffen die Auswirkungen der Aufhebung, des Entzugs oder der Einschränkung der Fahrerlaubnis.

Die zweite Richtlinie ist nur ein Punkt in der Weiterentwicklung im Bereich des Führerscheins in der EG und trägt zu einer schrittweisen und allmählichen Harmonisierung bei. Die durch die zweite Richtlinie noch nicht harmonisierten Aspekte werden nachstehend hervorgehoben (Abschnitt B).

Die zweite Richtlinie wurde zunächst durch die Richtlinie 94/72/EG des Rates ⁽⁴⁾ geändert: Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 91/439/EWG wurde geändert, um Finnland und Schweden in Bezug auf die Führerscheinmodelle in Form von Plastikkarten Übergangsfristen bis 31. Dezember 1997 einzuräumen.

Weitere Änderungen erfolgten durch die Richtlinie 96/47/EG des Rates ⁽⁵⁾, in der ein EG-Plastikkartenmodell als Alternative zum Führerscheinmodell aus Papier eingeführt wurde. Die Änderung wurde als „Anhang Ia“ in die zweite Richtlinie aufgenommen.

Die Entscheidung 96/427/EG der Kommission ⁽⁶⁾ betrifft ein Abweichen von den Bestimmungen für Korrekturgläser bei Sehschwächen in Anhang III der zweiten Richtlinie.

Durch die Richtlinie 97/26/EG des Rates ⁽⁷⁾ wurde ein Verwaltungsausschuss für den Führerschein eingeführt, dem in Bezug auf die Anpassung der Liste der Gemeinschaftscodes sowie der Anhänge II und III der zweiten Richtlinie an den technischen Fortschritt begrenzte Rechtssetzungsbefugnisse übertragen wurden. Ferner wurden darin die harmonisierten Gemeinschaftscodes für Fahrbeschränkungen und die Anpassungen von Fahrzeugen genauer ausgeführt.

Die Entscheidung 2000/275/EG der Kommission ⁽⁸⁾ enthält für jedes gültige Führerscheinmodell Tabellen über die Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen von Führerscheinen, die vor Umsetzung der Richtlinie 91/439/EWG ausgestellt wurden, und den harmonisierten Klassen, die in Artikel 3 der Richtlinie genannt werden. Diese Entscheidung wurde in Einklang mit der in Artikel 10 der Richtlinie niedergelegten Verpflichtung angenommen.

Schließlich führte die Richtlinie 2000/56/EG der Kommission ⁽⁹⁾ die Liste der harmonisierten Gemeinschaftscodes über Fahrbeschränkungen und Fahrzeuganpassungen neuerlich genauer aus. Diese Richtlinie unterzog außerdem Anhang II der Richtlinie 91/439/EWG über die theoretische und praktische Fahrprüfung einer Änderung und passte diesen Anhang somit an den technologischen und wissenschaftlichen Fortschritt auf diesem Gebiet an.

A.3. Rechtsprechung

— EuGH-Urteil 16/78 — Choquet

In diesem ersten sich unmittelbar auf den Führerschein beziehenden Urteil hob der EuGH die damals herrschende mangelnde Harmonisierung in diesem Bereich hervor. Durch diese Rechtslücke wurde die Anerkennung von Führerscheinen in anderen Mitgliedstaaten praktisch unmöglich gemacht, was ein Hindernis für den freien Personenverkehr darstellte. Dieses Urteil war der wichtigste Auslöser für die ersten Initiativen zur Harmonisierung des Führerscheins auf Gemeinschaftsebene.

— EuGH-Urteil C-193/94 — Skanavi

Dieses Urteil bezog sich auf die Lage vor dem 1. Juli 1996. Außerdem werden spezifische Aspekte der Rechtslage nach Inkrafttreten der zweiten Richtlinie ausgelegt. Der EuGH nahm Bezug auf die Verpflichtung zum Umtausch von Führerscheinen gemäß der ersten Richtlinie und das Verhältnis dieser Verpflichtung zum Anwendungsbereich von Artikel 43 EG-Vertrag. Darüber hinaus präzisierte der Gerichtshof die Angemessenheit nationaler Strafen, die Unterscheidung zwischen dem Recht zum Führen eines Fahrzeugs und dem Führerschein, die sich aus der fortschreitenden Harmonisierung im Bereich des Führerscheins ergebenden Probleme und den Umfang des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung.

⁽³⁾ ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 337 vom 24.12.1994, S. 86.

⁽⁵⁾ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. L 175 vom 13.7.1996, S. 34.

⁽⁷⁾ ABl. L 150 vom 7.6.1997, S. 41.

⁽⁸⁾ ABl. L 91 vom 12.4.2000, S. 1.

⁽⁹⁾ ABl. L 237 vom 21.9.2000, S. 45.

— EuGH-Urteil C-230/97 — Awoyemi

In diesem Urteil wird die Lage der Inhaber von in Drittländern ausgestellten Führerscheinen klargestellt und die in der Richtlinie 80/1263/EWG festgelegte Verpflichtung zum Umtausch interpretiert. Außerdem wird auf den Umfang und die rechtlichen Auswirkungen des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung verwiesen.

B. VERGLEICHENDER ÜBERBLICK ÜBER NICHT HARMONISIERTE ASPEKTE

In diesem Teil soll ein vergleichender Überblick über diejenigen Aspekte des Führerscheins gegeben werden, die bislang noch nicht auf Gemeinschaftsebene harmonisiert wurden. Die meisten dieser Aspekte wurden durch bestimmte Vorschriften der zweiten Richtlinie ausdrücklich von einer Harmonisierung ausgenommen. Die in den Überschriften zitierten Artikel beziehen sich auf diese Ausnahmen.

Für die Mehrzahl der Abschnitte in diesem Teil wurde in der zweiten Richtlinie bereits ein bestimmter Grad an Harmonisierung erreicht. Gleichwohl lässt die Richtlinie den Mitgliedstaaten noch Spielraum hinsichtlich der in diesen Abschnitten erläuterten Themen, z. B. indem nur Mindeststandards vorgeschrieben werden oder eine Wahl zwischen zwei Möglichkeiten gelassen wird, wie etwa beim EG-Führerscheinmodell. Daher bestehen in diesen Bereichen weiterhin deutliche praktische und rechtliche Unterschiede zwischen den nationalen Führerscheinsystemen.

NB: Der vergleichende Überblick ist nicht erschöpfend, da der Grad der Zusammenarbeit von Seiten der Mitgliedstaaten unterschiedlich war. In einigen Fällen sind die entsprechenden Informationen unvollständig oder nicht verfügbar.

B.1. Gültigkeitsdauer und Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen

Allgemeine Ausnahme in Artikel 1 Absatz 3

Die unterschiedliche Gültigkeitsdauer in den Mitgliedstaaten ist Ergebnis einer Ausnahmeregelung in Artikel 1 Absatz 3 der zweiten Richtlinie. Darin wird die Gültigkeitsdauer von einer Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene ausgenommen, indem es den Mitgliedstaaten gestattet ist, einzelstaatliche Rechtsvorschriften anzuwenden. Einige Mitgliedstaaten begrenzen die Gültigkeitsdauer für bestimmte Führerscheinklassen überhaupt nicht: eine unbegrenzte Gültigkeitsdauer für Pkw- und Kraftfahrerscheine gilt in

- Belgien,
- Deutschland,
- Frankreich,
- Österreich.

Unterschiedliche Intervalle der ärztlichen Untersuchungen ergeben sich aus den Bestimmungen in Anhang III der zweiten

Richtlinie. Anhang III Ziffer 1 der zweiten Richtlinie führt eine Einteilung von Fahrern in zwei Gruppen ein, die als „Gruppe 1“ und „Gruppe 2“ definiert werden (vgl. Begriffsbestimmungen).

Gemäß Anhang III Ziffer 3 müssen Bewerber um die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Gruppe 1 nur dann ärztlich untersucht werden, wenn es sich im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens zeigt, dass ernsthafte Zweifel an ihrer Fahrtüchtigkeit bestehen. Nach Erteilung der Fahrerlaubnis ist für Inhaber einer Fahrerlaubnis der Gruppe 1 keine ärztliche Untersuchung verbindlich vorgeschrieben. Inhaber einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 müssen gemäß Anhang III Ziffer 4 vor der erstmaligen Erteilung der Fahrerlaubnis ärztlich untersucht werden. Danach sieht die Richtlinie ärztliche Untersuchungen in bestimmten Zeitabständen vor, ohne jedoch die Zeitabstände genau anzugeben.

Die beiden vorstehend beschriebenen Themen sind eng miteinander verknüpft: in den meisten Rechtssystemen fällt die Gültigkeitsdauer einer bestimmten Führerscheinklasse mit den Zeitabständen der vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchung zusammen. Das bedeutet, dass ein Führerscheininhaber sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen muss, wenn er seinen abgelaufenen Führerschein verlängern möchte.

Vergleichender Überblick über die einzelstaatlichen Vorschriften für die Gültigkeit der Führerscheine

Die genaue einzelstaatliche Rechtsgrundlage ist für jeden Mitgliedstaat in Klammern angegeben. Sofern nicht anders angegeben, beinhaltet die Angabe einer bestimmten Gültigkeitsdauer eine vorgeschriebene ärztliche Untersuchung bei Verlängerung des betreffenden Führerscheins.

Belgien (Artikel 21, Artikel 44, *arrêté royal relatif au permis de conduire*, 23.3.1998)

- Gruppe 1: unbegrenzte Gültigkeitsdauer;
- Gruppe 2: gültig für 5 Jahre bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres; ist der Führer 48—50 Jahre alt: gültig bis zum 53. Geburtstag des Führers;
gültig für 3 Jahre, wenn der Inhaber über 50 Jahre alt ist.

Dänemark (Artikel 45—46, *Bekendtgørelse om kørekort*, 11.3.1997)

- Gruppe 1: gültig bis zum 70. Geburtstag des Inhabers;
gültig für 4 Jahre, wenn der Inhaber 71 Jahre alt ist, für 3 Jahre, wenn er 72 Jahre und für 2 Jahre, wenn er 73—79 Jahre alt ist;
für 1 Jahr, wenn der Inhaber über 80 Jahre alt ist;
- Gruppe 2: gültig bis zum 50. Geburtstag des Inhabers;
für 5 Jahre, wenn der Inhaber 50—70 Jahre alt ist;
für 4 Jahre, wenn der Inhaber 71 Jahre alt ist, für 3 Jahre, wenn er 72 Jahre und für 2 Jahre, wenn er 73—79 Jahre alt ist;
für 1 Jahr, wenn der Inhaber über 80 Jahre alt ist.

Deutschland (§ 23 Fahrerlaubnisverordnung, 26.8.1998)

- Gruppe 1: unbegrenzte Gültigkeitsdauer;
- C1, C1E: gültig bis zum 50. Geburtstag des Inhabers; danach für 5 Jahre;
- C, CE: gültig für 5 Jahre;
- D1, D, D1E, DE: gültig für 5 Jahre; wenn der Inhaber 46—49 Jahre alt ist: bis zum 50. Geburtstag; für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 50 Jahre alt ist.

Griechenland (Artikel 4, Präsidentenerlass 19/95, 31.1.1995)

- Gruppe 1: gültig bis zum 65. Geburtstag des Inhabers; danach für 3 Jahre;
- Gruppe 2, B+E und B für berufliche Zwecke: gültig für 5 Jahre bis zum 65. Geburtstag des Inhabers; danach für 3 Jahre.

Spanien (Artikel 16—17, RD 772/97 — Reglamento General de Conductores, 30.5.1997)

- Gruppe 1: gültig für 10 Jahre bis zum 45. Geburtstag des Inhabers;
- für 5 Jahre, wenn der Inhaber 45—70 Jahre alt ist;
- für 2 Jahre, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist;
- Gruppe 2: gültig für 5 Jahre bis zum 45. Geburtstag des Inhabers;
- für 3 Jahre, wenn der Inhaber 45—60 Jahre alt ist;
- für 2 Jahre, wenn der Inhaber über 60 Jahre alt ist.

Frankreich:

- Gruppe 1: unbegrenzte Gültigkeitsdauer;
- Gruppe 2: gültig für 5 Jahre bis zum 60. Geburtstag des Inhabers;
- für 2 Jahre, wenn der Inhaber 60—76 Jahre alt ist;
- für 1 Jahr, wenn der Inhaber über 76 Jahre alt ist.

Irland:

- Gruppe 1: gültig für 3—10 Jahre (fakultativ) bis zum 60. Geburtstag des Inhabers;
- für 3 Jahre, wenn der Inhaber 60—69 Jahre alt ist;
- für 1—3 Jahre (bestimmt durch die ärztliche Untersuchung), wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist;
- Gruppe 2: gültig für 3—10 Jahre (bestimmt durch die ärztliche Untersuchung) bis zum 60. Geburtstag des Inhabers;

für 3 Jahre, wenn der Inhaber 60—69 Jahre alt ist;

für 1—3 Jahre (bestimmt durch die ärztliche Untersuchung), wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist.

Italien (Artikel 126, Codice della Strada)

- Gruppe 1: gültig für 10 Jahre bis zum 50. Geburtstag des Inhabers;
- für 5 Jahre, wenn der Inhaber 51—70 Jahre alt ist;
- für 3 Jahre, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist;
- C, CE: gültig für 5 Jahre bis zum 65. Geburtstag des Inhabers;
- für 2 Jahre, wenn der Inhaber älter als 65 Jahre ist;
- D, DE: gültig für 5 Jahre bis zum 60. Geburtstag des Inhabers;
- für 1 Jahr, wenn der Inhaber 60—65 Jahre alt ist;
- keine Verlängerung nach dem 65. Lebensjahr.

Luxemburg (Règlement grand ducal, 11.8.1996)

- Gruppe 1: gültig bis zum 50. Geburtstag des Inhabers;
- für 10 Jahre, wenn der Inhaber 51—70 Jahre alt ist;
- für 3 Jahre, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist;
- für 1 Jahr, wenn der Inhaber über 80 Jahre alt ist;
- Gruppe 2: gültig für 10 Jahre bis zum 50. Geburtstag des Inhabers;
- für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 50 Jahre alt ist;
- für 3 Jahre, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist;
- keine Verlängerung nach dem 75. Lebensjahr.

Niederlande (Artikel 122 van de WVV 1994)Gültigkeit:

- Gruppe 1: für 10 Jahre bis zum 60. Geburtstag des Inhabers;
- bis zum 70. Geburtstag des Inhabers, wenn er 60—65 Jahre alt ist;
- für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 64 Jahre alt ist;
- Gruppe 2: für 10 Jahre bis zum 60. Geburtstag des Inhabers;
- bis zum 70. Geburtstag des Inhabers, wenn er 60—65 Jahre alt ist;
- für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 64 Jahre alt ist.

Regelmäßige ärztliche Untersuchung:

- Gruppe 1: mit 70 Jahren; danach alle 5 Jahre;
 Gruppe 2: mit 70 Jahren; danach alle 5 Jahre (diese Bestimmung wird dzt. überprüft).

Österreich (Artikel 20-21 Führerscheingesetz 30.10.1997)

- Gruppe 1: unbegrenzte Gültigkeitsdauer (*de facto*: in Anwendung von § 27(1)4. FSG ist der Führerschein 100 Jahre lang gültig);
 Gruppe 2: gültig für 5 Jahre bis zum 60. Geburtstag des Inhabers;
 für 2 Jahre, wenn der Inhaber über 60 Jahre alt ist.

Portugal (Artikel 7, Decreto Regulamentar 65/94, 18.11.1994)

- Gruppe 1: gültig bis zum 65. Geburtstag des Inhabers;
 für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 65 Jahre alt ist;

- für 2 Jahre, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist;

- C, CE: gültig bis zum 40. Geburtstag des Inhabers;
 für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 40 Jahre alt ist;

- für 3 Jahre, wenn der Inhaber über 65 Jahre alt ist;

- für 2 Jahre, wenn der Inhaber über 68 Jahre alt ist;

- D, DE: gültig bis zum 40. Geburtstag des Inhabers;
 für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 40 Jahre alt ist;

keine Verlängerung, wenn der Inhaber über 65 Jahre alt ist.

Finland (Artikel 33, Erlass 5.1.1996)Gültigkeit:

- B: Gültigkeit nach Ausstellung: 2 Jahre; nach Ablauf dieser Frist: gültig bis zum 70. Geburtstag des Inhabers;

für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist;

- A1, A, C1, C: gültig bis zum 70. Geburtstag des Inhabers;
 für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist;

- C1E, CE, D1, D1E, D, DE: gültig bis zum 70. Geburtstag des Inhabers;

keine Verlängerung, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist.

Regelmäßige ärztliche Untersuchung:

- Gruppe 1: mit 45, 60 und 70 Jahren; danach alle 5 Jahre;
 Gruppe 2: mit 45 Jahren; danach alle 5 Jahre.

Schweden:Gültigkeit:

- Gruppe 1: für 10 Jahre;
 Gruppe 2: für 10 Jahre.

Regelmäßige ärztliche Untersuchung:

- Gruppe 1: mit 70 Jahren;
 Gruppe 2: mit 45 Jahren;
 danach alle 5 Jahre.

Vereinigtes Königreich:Gültigkeit:

- Gruppe 1: Papiermodell: bis zum 70. Geburtstag des Inhabers; Plastikkarte: 10 Jahre;

für 3 Jahre, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist;

- Gruppe 2: bis zum 45. Geburtstag des Inhabers;

für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 45 Jahre alt ist;

für 1 Jahr, wenn der Inhaber über 65 Jahre alt ist.

Regelmäßige ärztliche Untersuchung:

- Gruppe 1: mit 70 Jahren; danach alle 3 Jahre;

- Gruppe 2: mit 45 Jahren;

alle 5 Jahre, wenn der Inhaber über 45 Jahre alt ist;

jedes Jahr, wenn der Inhaber über 65 Jahre alt ist.

Norwegen:

- Gruppe 1: gültig bis zum 100. Geburtstag des Inhabers;

- Gruppe 2: für 10 Jahre bis zum 60. Geburtstag des Inhabers;

für 5 Jahre, wenn der Inhaber über 60 Jahre alt ist;

für 1 Jahr, wenn der Inhaber über 70 Jahre alt ist.

Ärztliche Untersuchungen von Führern der Gruppe 1 bei der ersten Fahrerlaubniserteilung — Anhang III.

Derzeit schreibt nur eine Minderheit von Mitgliedstaaten eine ärztliche Untersuchung zum Zeitpunkt der ersten Fahrerlaubniserteilung der Gruppe 1 vor. In der Praxis muss lediglich eine ärztliche Bescheinigung vorgelegt werden, die als ausreichender Nachweis der Fahrtüchtigkeit des Bewerbers gilt.

B.2. Äquivalenzen der Fahrzeugklassen — Artikel 10

Gemäß Artikel 10 der zweiten Richtlinie können die Mitgliedstaaten nach Zustimmung der Kommission Äquivalenzen zwischen den Führerscheinen, die vor dem Zeitpunkt der Umsetzung der zweiten Richtlinie ausgestellt wurden, und den Führerscheinen im Sinne von Artikel 3 dieser Richtlinie festlegen. Die Fahrzeugklassen der Führerscheine, die vor Inkrafttreten der zweiten Richtlinie ausgestellt wurden, werden demnach nicht durch Gemeinschaftsrecht harmonisiert.

In der Praxis wichen die einzelstaatlichen Einteilungssysteme vor Inkrafttreten der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften stark voneinander ab. In der Vergangenheit geltende unterschiedliche Normen für die Einteilung der Fahrzeugklassen werden in der Zukunft Auswirkungen für eine beträchtliche Zahl der Unionsbürger haben. Besonders werden diese Auswirkungen in Bezug auf Führerscheine spürbar sein, die in Mitgliedstaaten ausgestellt wurden, die keine Begrenzung der Gültigkeitsdauer vorgeschrieben haben, so dass Führerscheine mit den darin verzeichneten, nicht harmonisierten Fahrzeugklassen weiterhin im Umlauf sein werden.

Gemäß Artikel 10 der zweiten Richtlinie wurden kürzlich Äquivalenztabelle aufgestellt und sind in der Entscheidung der Kommission über Äquivalenzen enthalten⁽¹⁰⁾. Aus den Tabellen geht hervor, dass derzeit mehr als 80 verschiedene Führerscheinmodelle gültig und im Europäischen Wirtschaftsraum in Umlauf sind, von denen die meisten vor Inkrafttreten der zweiten Richtlinie ausgestellt wurden.

Eine Lösung der gegenwärtigen Lage könnte einer der beiden folgenden Ansätze bieten:

- Eine allgemeine Aufhebung aller Führerscheine, die vor Inkrafttreten der zweiten Richtlinie ausgestellt wurden und sich noch in Umlauf befinden. Im Austausch würden den Anforderungen der zweiten Richtlinie entsprechende Führerscheine ausgestellt.
- Die Einführung einer harmonisierten Gültigkeitsdauer für alle Führerscheinklassen. Mit diesem Ansatz würden alle Führerscheinmodelle auslaufen.

B.3. Aspekte bestimmter Fahrzeug(unter)klassen

— Einführung von Unterklassen — Artikel 3 Absatz 2

Gemäß Artikel 3 Absatz 2 der zweiten Richtlinie können innerhalb der Fahrzeugklassen A, B, B+E, C, C+E, D und D+E für das Führen von Fahrzeugen bestimmter Fahrzeuge in einem Mitgliedstaat Unterklassen eingeführt werden⁽¹¹⁾.

- A1: Leichtkrafträder mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ oder einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h und einem Hubraum von weniger als 125 cm³ und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW;
- B1: dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ oder einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h und einer Leermasse von nicht mehr als 550 kg;
- C1: Lastkraftwagen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t, jedoch nicht mehr als 7,5 t;
- C1+E: Fahrzeugkombinationen mit einem Zugfahrzeug der Unterklasse C1, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 t nicht übersteigt; die höchstzulässige Gesamtmasse des Anhängers darf die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen;
- D1: Busse mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 16 Sitzen (Führersitz nicht eingeschlossen);
- D1+E: Kombinationen von Bussen der Unterklasse D1 mit einem Zugfahrzeug von mehr als 750 kg; die höchstzulässige Gesamtmasse der Kombination darf 12 t nicht übersteigen und die höchstzulässige Gesamtmasse des Anhängers darf die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen; der Anhänger darf nicht zur Personenbeförderung verwendet werden.

Folgende Unterklassen wurden in den Mitgliedstaaten eingeführt:

Belgien: C1, D1, C1+E, D1+E

Dänemark: keine Unterklassen

Deutschland: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Griechenland: A1

Spanien: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Frankreich: A1, B1

Irland: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Italien: A1

⁽¹⁰⁾ Entscheidung 2000/275/EG der Kommission vom 21. März 2000 über Äquivalenzen zwischen bestimmten Führerscheinklassen (ABL L 91 vom 12.4.2000, S. 1).

⁽¹¹⁾ Der genaue Wortlaut der Begriffsbestimmungen ergibt sich aus einer Kombination von Artikel 3 Absatz 2 und Absatz 3 der zweiten Richtlinie.

Luxemburg: A1, C1, D1, C1+E, D1+E	Spanien:	B1 mit Führerschein Klasse A (Real Decreto 772/1997, Artikel 5);
Niederlande: keine Unterklassen	Frankreich:	B1 mit einem Führerschein der Klasse A oder A1;
Österreich: C1, C1+E	Irland:	B1 nur mit Führerschein der Klasse B1;
Portugal: A1	Italien:	B1 mit einem Führerschein der Klasse A oder A1;
Finnland: A1, C1, D1, C1+E, D1+E	Luxemburg:	B1 nur mit Führerschein der Klasse B1;
Schweden: A1	Niederlande:	B1 nur mit Führerschein der Klasse B1;
Vereinigtes Königreich: A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E	Österreich:	Fahrzeuge der Klasse B1 mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 400 kg können mit einem Führerschein der Klasse A oder B geführt werden; Fahrzeuge der Klasse B1 mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 400 kg dürfen nur mit einem Führerschein der Klasse B geführt werden (§ 2 Absatz 1 Führerscheingesetz vom 30.10.1997);

— Zusatzkriterien für Unterklasse A1 — Artikel 3 Absatz 5

Gemäß Artikel 3 Absatz 5 können die Mitgliedstaaten für die Unterklasse A1 ergänzende einschränkende Normen zur Auflage machen. Folgende zwei Mitgliedstaaten haben ergänzende Einschränkungen zur Auflage gemacht:

Deutschland:	Fahrer unter 18 Jahren sind nicht berechtigt, Krafträder mit einer Höchstgeschwindigkeit über 80 km/h zu führen (Artikel 5 § 28 Fahrerlaubnisverordnung vom 18.8.1998);
Spanien:	Das Verhältnis von Leistung/Gewicht von Krafträdern der Unterklasse A1 darf 0,11 kW/kg nicht überschreiten (Artikel 5 Absatz 1 Real Decreto 772/97).

Kein anderer Mitgliedstaat hat ergänzende Kriterien für die Unterklasse A1 zur Auflage gemacht.

— Führen eines Fahrzeugs der Klasse B1 mit einem Führerschein der Klasse A1 oder A — Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a)

Die Mitgliedstaaten können das Führen eines Fahrzeugs der Klasse B1 ausschließlich auf ihrem Hoheitsgebiet mit einem Führerschein der Klasse A1 oder A gestatten. Das folgende Verzeichnis gibt einen Überblick über die Voraussetzungen für das Führen eines Fahrzeugs der Klasse B1, wenn diese Klasse im betreffenden Mitgliedstaat eingeführt wurde.

Belgien:	B1 nur mit Führerschein der Klasse B1;
Dänemark:	Dreirädrige Kraftfahrzeuge können mit einem Führerschein der Klasse A oder B geführt werden, vierrädrige Kraftfahrzeuge dürfen nur mit einem Führerschein der Klasse B geführt werden;
Deutschland:	B1 nur mit Führerschein der Klasse B1 (§ 6 Fahrerlaubnisverordnung vom 18.8.1998);
Griechenland:	B1 nur mit Führerschein der Klasse B1 (Artikel 4.7 des Präsidentenerlasses 19/95);

Portugal:	B1 mit einem Führerschein der Klasse A oder A1;
Finnland:	B1 mit Führerschein Klasse A;
Vereinigtes Königreich:	B1 mit Führerschein Klasse A (Verordnung Nr. 2824/1996, Artikel 6 Absatz 8);
Norwegen:	B1 nur mit Führerschein der Klasse B1.

— Führen eines Fahrzeugs der Klasse A1 mit einem Führerschein der Klasse B — Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b)

Die Mitgliedstaaten können das Führen von Leichtkrafträdern (die nicht zur Unterklasse A1 gehören) ausschließlich auf ihrem Hoheitsgebiet mit einem Führerschein der Klasse B gestatten. Dieses Recht muss jedoch von anderen Mitgliedstaaten nicht anerkannt werden.

Der folgende Überblick bezieht sich auf die Mitgliedstaaten, die das vorstehend genannte Recht eingeführt haben, und beschreibt die Zusatzanforderungen.

Belgien:	zweijährige Fahrpraxis mit dem Führerschein der Klasse B;
Spanien:	zweijährige Fahrpraxis mit dem Führerschein der Klasse B und eine theoretische Prüfung;
Frankreich:	zweijährige Fahrpraxis mit dem Führerschein der Klasse B. Eine freiwillige sechsstündige Ausbildung wird gegenwärtig in Betracht gezogen. Diese Ausbildung könnte in Zukunft verbindlich vorgeschrieben werden;
Italien:	Einführung ohne Zusatzanforderungen;
Österreich:	fünfjährige Fahrpraxis mit dem Führerschein der Klasse B und verbindlich vorgeschriebene sechsstündige praktische Fahrausbildung.

— *Führen eines Fahrzeugs der Klasse C1 oder D1 mit einem Führerschein der Klasse B — Artikel 5 Absatz 4*

Gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe a) können die Mitgliedstaaten nach Zustimmung der Europäischen Kommission in ihrem Hoheitsgebiet gestatten, dass Fahrzeuge der Klasse D1 von Personen über 21 Jahren geführt werden, die seit mindestens zwei Jahren Inhaber eines Führerscheins der Klasse B sind. Die Fahrzeuge dürfen nur von nicht gewerblichen Organisationen für soziale Zwecke eingesetzt werden, und der Fahrer muss seine Dienste auf freiwilliger Basis zur Verfügung stellen.

Dieses Recht wurde nur im Vereinigten Königreich eingeführt.

Gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b) dürfen unter anderen Umständen als den in Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe a) beschriebenen Fahrzeuge der Klasse C mit einem Führerschein der Klasse B geführt werden.

Dieses Recht wurde von keinem Mitgliedstaat eingeführt.

— *Direkter Zugang zu schweren Krafträdern — Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b)*

Der vorstehend genannte Artikel bestimmt, dass die Mitgliedstaaten auf die Voraussetzung einer zweijährigen Fahrpraxis mit Krafträdern, die beide Merkmale unter diesen Werten aufweisen, mit einem Führerschein der Klasse A verzichten können, wenn der Bewerber für einen Führerschein der Klasse A mindestens das 21. Lebensjahr vollendet hat („direkter Zugang“⁽¹²⁾).

In folgenden Mitgliedstaaten ist der direkte Zugang zu schweren Krafträdern ab der Vollendung des 21. Lebensjahres nicht vorgesehen:

Deutschland: direkter Zugang nicht möglich vor Vollendung des 25. Lebensjahres;

Irland: direkter Zugang nie möglich, zweijährige Fahrpraxis stets erforderlich;

Spanien: direkter Zugang nie möglich, zweijährige Fahrpraxis stets erforderlich.

Alle übrigen Mitgliedstaaten gestatten den Zugang zu schweren Krafträdern für Bewerber, die das 21. Lebensjahr vollendet haben.

⁽¹²⁾ In Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) in Kombination mit Anhang II Ziffer 8.1.2 der zweiten Richtlinie wird unterschieden zwischen dem direkten und dem stufenweisen Zugang zu schweren Krafträdern.

Stufenweiser Zugang: für den Zugang zu Krafträdern mit einer Motorleistung über 25 kW oder einem Verhältnis von Leistung/Gewicht über 0,16 kW/kg ist eine mindestens zweijährige Fahrpraxis mit Krafträdern, die beide Merkmale unter diesen Werten aufweisen, mit einem Führerschein der Klasse A erforderlich.

Direkter Zugang: auf diese Voraussetzung kann vorbehaltlich einer besonderen Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen verzichtet werden, wenn der Bewerber mindestens das 21. Lebensjahr vollendet hat.

B.4. Aspekte in Zusammenhang mit dem Mindestalter

— *Niedrigere Altersgrenze für das Führen eines Fahrzeugs der Klasse B — Artikel 6 Absatz 2*

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten von den für die Klassen A, B und B+E festgelegten Mindestaltersanforderungen (18 Jahre) abweichen und für diese Klassen Führerscheine ab Vollendung des 17. Lebensjahres ausstellen.

In folgenden Mitgliedstaaten liegt das Mindestalter unter 18 Jahren:

Deutschland: 17 Jahre im Rahmen einer Berufsausbildung für die Klassen C und D;

Irland: 17 Jahre; keine zusätzlichen Anforderungen;

Österreich: 17 Jahre im Rahmen der „Vorgezogenen Lenkberechtigung“ (Führen eines Fahrzeugs in Begleitung);

Vereinigtes Königreich: 17 Jahre; keine zusätzlichen Anforderungen.

In allen übrigen Mitgliedstaaten liegt die Altersgrenze bei 18 Jahren.

— *Anerkennung von Führerscheinen der Klasse B, deren Inhaber das 17. Lebensjahr noch nicht vollendet haben — Artikel 6 Absatz 3*

Die Mitgliedstaaten können es ablehnen, die Gültigkeit eines gemäß Artikel 6 Absatz 2 ausgestellten Führerscheins in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen.

Deutschland, Österreich, Irland und das Vereinigte Königreich erkennen gemäß Artikel 6 Absätze 2 und 3 ausgestellte Führerscheine an.

Dänemark und Luxemburg erkennen diese Führerscheine bei Touristen, aber nicht bei Fahrzeugführern an, die ihren Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründen.

Alle übrigen Mitgliedstaaten erkennen Führerscheine der Klasse B, deren Inhaber das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, nicht an und gestatten ihnen daher nicht, vor Vollendung ihres 18. Lebensjahres in ihrem Hoheitsgebiet ein Fahrzeug zu führen.

B.5. In Drittländern ausgestellte Führerscheine — Artikel 8 Absatz 6

Die Mitgliedstaaten müssen Führerscheine, die in einem nicht zur EU gehörenden Land ausgestellt wurden, nicht anerkennen. Gemäß Artikel 6 Absatz 8 gilt das Recht, die Anerkennung abzulehnen auch, wenn der ursprünglich ausgestellte Führerschein zwischenzeitlich bereits in einem anderen Mitgliedstaat gegen einen Führerschein nach Gemeinschaftsmuster umgetauscht wurde (allerdings nur dann, wenn der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat einrichtet).

B.6. Führerscheinmodell — Anhang I und Anhang Ia

Durch die Richtlinie 96/47/EG zur Änderung der zweiten Richtlinie wurde ein Führerschein-Plastikkartenmodell als Alternative zum Papiermuster in Anhang I der Richtlinie eingeführt. Dieses Plastikkartenmodell wurde in die zweite Richtlinie als „Anhang Ia“ eingefügt. Die Mitgliedstaaten können wählen, welches der beiden Modelle sie wünschen. Die Form der Führerscheine ist noch nicht vollständig harmonisiert. Dies liegt nicht allein im vorstehend genannten Recht, zwischen zwei Modellen zu wählen, begründet. Im Gemeinschaftsrecht sind derzeit weder ein Pflichtumtausch der vor Inkrafttreten der zweiten Richtlinie ausgestellten Führerscheine noch eine harmonisierte, begrenzte Gültigkeitsdauer vorgesehen. Daher sind in der Praxis mehr als 80 verschiedene Führerscheinmodelle gültig und in den Mitgliedstaaten und im Europäischen Wirtschaftsraum in Umlauf.

Diese Zahl wird im Lauf der Zeit schrittweise abnehmen, wenn in allen Mitgliedstaaten Führerscheine nach Ablauf der Gültigkeitsdauer gemäß einzelstaatlichem Recht in eines der beiden harmonisierten Gemeinschaftsmodelle umgetauscht werden. In den Mitgliedstaaten mit unbegrenzter Gültigkeitsdauer für bestimmte Fahrzeugklassen wird sich diese Entwicklung jedoch noch über Jahrzehnte hinziehen, wenn keine Begleitmaßnahmen verabschiedet werden.

Die Inhalte (d. h. die Rechte) der vor Umsetzung des Gemeinschaftsrechts ausgestellten Führerscheine werden im Abschnitt über die Äquivalenzen der Fahrzeugklassen behandelt.

Papiermodell (Anhang I)	Plastikkarte (Anhang Ia)
Belgien	Dänemark
Griechenland	Deutschland
Spanien (Plastikkarte in Vorbereitung)	Italien
Frankreich	Portugal
Irland	Finnland
Luxemburg	Schweden
Niederlande	Vereinigtes Königreich
Österreich	Norwegen
Liechtenstein (Plastikkarte in Vorbereitung)	Island

B.7. Vorläufige Führerscheine und Bescheinigungen

Im Vereinigten Königreich und in Irland können sogenannte „vorläufige Führerscheine“ ausgestellt werden, die unter bestimmten Umständen zum Führen eines Fahrzeugs auf ihrem Hoheitsgebiet berechtigen. Nach einzelstaatlichem Recht gelten diese Führerscheine als Teil der praktischen Fahrausbildung. Sie werden jedoch ausgestellt, ohne dass eine Fahrprüfung bestanden werden muss.

Gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 91/439/EWG müssen von den Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine gegenseitig anerkannt werden. Die vorstehend genannten vorläufigen Führerscheine sind jedoch keine vollständigen Führerscheine im Sinne der Richtlinie. Gemäß Artikel 7 der Richtlinie hängt die Ausstellung des Führerscheins vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen ab. Daher handelt es sich bei vorläufigen Führerscheinen um ein einzelstaatliches Dokument, das im Rahmen der Fahrausbildung ausgestellt wird und nicht zum Führen eines Fahrzeugs außerhalb des Hoheitsgebiets des ausstellenden Mitgliedstaats berechtigt.

Darüber hinaus werden in den Mitgliedstaaten eine Reihe verschiedener Bescheinigungen ausgestellt, z. B. Bescheinigungen über bestandene Prüfungen, vorläufige Bescheinigungen für verlorene oder gestohlene Führerscheine, ärztliche Bescheinigungen usw. Da es sich bei diesen Bescheinigungen nicht um Führerscheine handelt, müssen sie auch nicht von anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden. Ist ein Führerschein abgelaufen bzw. wurde er verloren oder gestohlen, so muss der Inhaber einen neuen Führerschein erhalten, damit er sich auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung berufen kann.

B.8. Vermerke auf Führerscheinen

Gemäß den einzelstaatlichen Bestimmungen des Vereinigten Königreichs besteht ein Führerschein aus dem eigentlichen Führerschein und einem Gegenstück. Auf letzterem werden Verurteilungen wegen Verkehrsverstößen in Form von Strafpunkten vermerkt. Da die einzelstaatlichen Systeme der Strafpunkte nicht harmonisiert sind und Verurteilungen wegen Verkehrsverstößen nur anhand bilateraler Vereinbarungen verfolgt werden können⁽¹³⁾, sind diese Vermerke für andere Mitgliedstaaten ohne Bedeutung.

Bezüglich der Vermerke auf in anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheinen gelten Ziffer 4 von Anhang I (für das Papiermodell) und Absatz 3 a) von Anhang Ia (für das Plastikkartenmodell): der aufnehmende Mitgliedstaat kann die für die Verwaltung des Führerscheins erforderlichen Angaben eintragen lassen, sofern er derartige Eintragungen auch auf den von ihm ausgestellten Führerscheinen vornehmen lässt und hierfür der erforderliche Platz vorhanden ist.

⁽¹³⁾ Ein Übereinkommen aufgrund von Artikel K.3 EUV (Artikel 31 EU) sieht die multilaterale Anerkennung des Entzuges einer Fahrerlaubnis vor (Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis, ABl. C 216 vom 10.7.1998, S. 2) und könnte zur Verbesserung dieser Situation beitragen. Bisher wurde dieses Übereinkommen jedoch erst von einem Mitgliedstaat ratifiziert.

C. ÜBERBLICK ÜBER BESTEHENDE FÜHRERSCHEINKLASSEN

Gruppe 1

Klasse A	Klasse B	Klasse B+E
<p><u>Krafträder</u>: Hubraum von mehr als 125 cm³ und Motorleistung von mehr als 11 kW;</p> <p><u>Schwere Krafträder</u>: Motorleistung von mehr als 25 kW oder ein Verhältnis von Leistung/Gewicht über 0,16 kW/kg (<u>Zugang</u>: entweder Vollendung des 21. Lebensjahres oder zweijährige Fahrpraxis mit einem „leichten“ Kraftrad der Klasse A)</p>	<p><u>Kraftfahrzeuge</u> mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und weniger als neun Sitzen; sie dürfen mit einem <u>Anhänger</u> von nicht mehr als 750 kg kombiniert werden;</p> <p><u>Kombinationen</u>: mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg; die höchstzulässige Gesamtmasse des Anhängers darf die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen</p>	<p><u>Fahrzeugkombinationen</u>, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger bestehen, wobei die Kombination nicht unter Klasse B fällt</p>
Unterklasse A1	Unterklasse B1	
<p><u>Leichtkrafträder</u>: Hubraum von mehr als 125 cm³ und Motorleistung von mehr als 11 kW;</p> <p><u>Mopeds</u> mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger als 45 km/h oder einem Hubraum von weniger als 50 cm³ <u>fallen nicht unter diese Richtlinie</u></p>	<p><u>Dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge</u> mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h oder einem Hubraum von mehr als 50 cm³; die Leermasse darf 550 kg nicht übersteigen</p>	

Gruppe 2

Klasse C	Klasse C+E	Klasse D	Klasse D+E
<p>Andere <u>Kraftfahrzeuge</u> als Kraftfahrzeuge der Klasse D mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 3 500 kg; dürfen mit einem <u>Anhänger</u> von nicht mehr als 750 kg kombiniert werden;</p>	<p><u>Fahrzeugkombinationen</u> mit einem Zugfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 750 kg</p>	<p><u>Kraftfahrzeuge</u> zur Personenbeförderung und mit mehr als neun Sitzen; dürfen mit einem <u>Anhänger</u> mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse nicht über 750 kg kombiniert werden</p>	<p><u>Fahrzeugkombinationen</u> mit einem Zugfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 750 kg</p>
Unterklasse C1	Unterklasse C1+E1	Unterklasse D1	Unterklasse D1+E
<p>Andere <u>Kraftfahrzeuge</u> als Kraftfahrzeuge der Klasse D mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 3 500 kg, aber nicht über 7 500 kg; dürfen mit einem <u>Anhänger</u> mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse nicht über 750 kg kombiniert werden</p>	<p><u>Kombinationen</u> mit einem Zugfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 750 kg; die höchstzulässige Gesamtmasse des Anhängers darf die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen</p>	<p><u>Kraftfahrzeuge</u> zur Personenbeförderung und mit mehr als neun Sitzen, aber nicht mehr als 17 Sitzen; sie dürfen mit einem <u>Anhänger</u> kombiniert werden, dessen höchstzulässige Gesamtmasse 750 kg nicht übersteigt</p>	<p><u>Kombinationen</u>: Zugfahrzeug der Unterklasse D1 und Anhänger mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 750 kg; die höchstzulässige Gesamtmasse darf 12 000 kg nicht übersteigen und die höchstzulässige Gesamtmasse des Anhängers darf die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen; der Anhänger darf nicht zur Personenbeförderung verwendet werden</p>

Teil II

RECHTLICHE LEITLINIEN FÜR DIE AUSLEGUNG DER RICHTLINIE 91/439/EWG

Dieses Dokument enthält die rechtliche Auslegung bestimmter Vorschriften der Richtlinie 91/439/EWG über Führerscheine; damit soll die einheitliche praktische Anwendung dieser Richtlinie in Einklang mit den Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts sichergestellt werden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass eine kurze Beschreibung der in der Praxis am häufigsten vorkommenden Fälle und der rechtlich korrekten Vorgehensweise durch Auslegung des bestehenden Gemeinschaftsrechts für Strafverfolgungsbehörden, örtliche Verwaltungen und Bürger gleichermaßen unverzichtbar sind.

Die einzelnen Abschnitte mit den Auslegungen sind wie folgt gegliedert: Das Problem wird vom rechtlichen Standpunkt aus umrissen und anhand eines praktischen Beispiels (mehrerer Beispiele) näher erläutert; am Ende des Abschnitts folgt die rechtliche Auslegung.

A. VERPFLICHTUNG ZUM UMTAUSCH DES FÜHRERSCHEINS

A.1. Rechtslage

In Artikel 8 der ersten Richtlinie ist festgelegt, dass ein Führerschein ein Jahr gültig bleibt, wenn der Inhaber in einem anderen Mitgliedstaat einen ordentlichen Wohnsitz erwirbt. Innerhalb dieses Zeitraums schrieb der aufnehmende Mitgliedstaat **zwingend den Umtausch** eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins vor.

Artikel 8 Absatz 1 lautete wie folgt:

„Die Mitgliedstaaten sehen vor, dass, wenn der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen einzelstaatlichen Führerscheins oder eines Führerscheins nach dem EG-Modell in einem anderen Mitgliedstaat einen ordentlichen Wohnsitz erwirbt, sein Führerschein dort längstens ein Jahr nach Erwerb des Wohnsitzes gültig bleibt. Innerhalb dieser Frist stellt der Mitgliedstaat, in dem der Betreffende seinen ordentlichen Wohnsitz erworben hat, auf Antrag des Inhabers gegen Abgabe des Führerscheins einen Führerschein (EG-Modell) der entsprechenden Klasse oder der entsprechenden Klassen aus, ohne von ihm die Erfüllung der in Artikel 6 vorgesehenen Voraussetzungen zu verlangen. [...]“.

Durch Artikel 13 der zweiten Richtlinie wurde jedoch die erste Richtlinie mit Wirkung vom 1. Juli 1996 aufgehoben und durch Artikel 1 Absatz 2 der zweiten Richtlinie der **Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung** der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine eingeführt, wodurch die Verpflichtung zum Umtausch des Führerscheins entfiel.

Erwägungsgrund 9 der Präambel der Richtlinie 91/439/EWG besagt, dass die Verpflichtung zum Umtausch des Führerscheins angesichts der Fortschritte beim Zusammenwachsen Europas ein inakzeptables Hindernis für die Freizügigkeit darstellt.

Seit Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG ist der Umtausch eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins im Allgemeinen freiwillig, da in Artikel 8 Absatz 1 dieser Richtlinie Folgendes festgelegt ist:

„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;“.

Auch im Rahmen der zweiten Richtlinie ist ein Umtausch des Führerscheins in einer begrenzten Anzahl von Fällen weiterhin zulässig:

- i) Gemäß Artikel 8 Absatz 2 kann ein Mitgliedstaat einen Führerschein aus Gründen der Anwendung der einzelstaatlichen straf- und polizeirechtlichen Vorschriften umtauschen. Angesichts des vorstehend genannten allgemeinen Grundsatzes in Artikel 8 Absatz 1 hat es sich dabei um eine eingeschränkte Praxis zu handeln, die nur bei schweren Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr anzuwenden ist.
- ii) Zur Verlängerung von Führerscheinen, die außerhalb des Staatsgebiets des ausstellenden Staats ablaufen, ist der Führerschein umzutauschen. Dabei handelt es sich jedoch mehr um eine praktische Auswirkung als einen Umtausch im echten Sinn.

A.2. Praktische Fälle

Beispiel 1:

Ein(e) Führerscheininhaber(in) hat seinen/ihren ordentlichen Wohnsitz nach dem 1. Juli 1996 in Frankreich begründet. Der Führerschein wurde nicht umgetauscht. 1997 fordern die französischen Behörden ihn/sie auf, den Führerschein umzutauschen. Er/sie beruft sich auf die Anerkennung des Führerscheins ohne jede Formalität gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 91/439/EWG⁽¹⁴⁾; zusätzlich macht er/sie geltend, dass Artikel 1 Absatz 2 unmittelbare Wirkung zuerkennen sei⁽¹⁵⁾.

Beispiel 2:

Die Fakten sind identisch mit jenen in Beispiel 1, mit dem Unterschied, dass der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in dem anderen Mitgliedstaat zwischen dem 1. Juli 1995 und 1. Juli 1996 begründet.

Beispiel 3:

Die Fakten sind identisch mit jenen in Beispiel 1, mit dem Unterschied, dass der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in dem anderen Mitgliedstaat vor dem 1. Juli 1995 begründet.

⁽¹⁴⁾ Der EuGH hat in Absatz 26 des Urteils C-193/94 (Skanavi) darauf hingewiesen, dass Führerscheine ohne jede Formalität anzuerkennen sind.

⁽¹⁵⁾ In Absatz 43 des EuGH-Urteils C-230/97 (Awoyemi) wird ausdrücklich festgestellt, dass Artikel 1 Absatz 2 der zweiten Richtlinie unmittelbare Wirkung zuzuerkennen ist.

A.3. Auslegung durch den EuGH in Urteil C-193/94 (Skanavi)

Einige Bestimmungen der Richtlinie 80/1263/EWG wurden durch den EuGH im Urteil C-193/94 vom 29. Februar 1996 (Skanavi) präzisiert. Obwohl die erste Richtlinie durch die Richtlinie 91/439/EWG aufgehoben wurde, ist auf das vorstehend genannte Urteil Bezug zu nehmen, da sich die Bestimmungen der ersten Richtlinie auf gegenwärtige Fälle auswirken.

In diesem Urteil unterscheidet der EuGH zwischen **Fahrerlaubnis** und **Führerschein**. Die Fahrerlaubnis war nicht betroffen, wenn der Führerscheininhaber es versäumte, den Führerschein — wie in der Richtlinie 80/1263/EWG vorgeschrieben — innerhalb eines Jahres umzutauschen. Gemäß Artikel 8 Absatz 1 der ersten Richtlinie, die bis 1. Juli 1996 in Kraft war, hat ein Führerscheininhaber einen Führerschein, der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden war, *innerhalb* eines Jahres umzutauschen (genauer Wortlaut des Artikels siehe oben).

Der Gerichtshof stellte darüber hinaus fest, dass die Ausgabe eines Führerscheins im Umtausch keine neue Fahrerlaubnis für das Staatsgebiet des aufnehmenden Mitgliedstaats darstellt, sondern lediglich den Nachweis liefert, dass diese Erlaubnis existiert. Diese Fahrerlaubnis wurde dem Inhaber von einem anderen Mitgliedstaat erteilt und wird durch den ausgestellten Führerschein nachgewiesen. Der EuGH wies darauf hin, dass der Originalführerschein in dem Mitgliedstaat, der ihn ausgestellt hat, gültig bleibt und weiterhin von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt wird, unabhängig davon, ob er umgetauscht wurde oder nicht (Absatz 32).

Was die **Angemessenheit der Strafen** für den Nichtumtausch betrifft, hat der EuGH festgestellt, dass Artikel 43 EG-Vertrag es verbietet, dass das Fahren ohne Umtausch des Führerscheins mit dem Fahren ohne Führerschein gleichgestellt wird (Absatz 39 des Urteils). Diese rechtliche Bewertung ist von besonderer Bedeutung, wenn es darum geht, die Angemessenheit der Strafen zu bewerten.

A.4. Lösungen

Angesichts der bestehenden Grundsätze des Gemeinschaftsrechts, die vom EuGH weiter spezifiziert wurden, gilt für die oben beschriebenen Beispiele folgendes:

A.4.1 *Der Führerscheininhaber hat seinen ordentlichen Wohnsitz nach dem 1. Juli 1996 verlegt*

Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung (Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 91/439/EWG ist ab Inkrafttreten dieser Richtlinie am 1. Juli 1996 unmittelbar anwendbar)⁽¹⁶⁾. Daher kann ab diesem Datum kein Umtausch vorgeschrieben werden; vielmehr ist der Umtausch gemäß Artikel 8 Absatz 1 der zweiten Richtlinie freiwillig. Daher können die Mitgliedstaaten in Beispiel 1 keinen Zwangsumtausch vorschreiben.

⁽¹⁶⁾ Siehe EuGH im Urteil C-230/97, Absatz 43.

A.4.2 *Der Führerscheininhaber hat seinen ordentlichen Wohnsitz zwischen dem 1. Juli 1995 und dem 1. Juli 1996 verlegt*

Wie oben erläutert, war in Artikel 8 Absatz 1 der ersten Richtlinie der Umtausch von Führerscheinen innerhalb eines Jahres zwingend vorgeschrieben. Mit der Richtlinie 91/439/EWG, die am 1. Juli 1996 in Kraft trat, wurde ein rein freiwilliger Umtausch eingeführt. Die Kombination der beiden unterschiedlichen Bestimmungen der ersten und der zweiten Richtlinie führte faktisch zu einer rückwirkenden Abschaffung der Pflicht zum Umtausch ab dem 1. Juli 1995, ein Jahr vor Inkrafttreten der zweiten Richtlinie. In Beispiel 2 kann daher der Führerscheininhaber nicht dazu verpflichtet werden, seinen Führerschein umzutauschen.

A.4.3 *Der Führerscheininhaber hat seinen ordentlichen Wohnsitz vor dem 1. Juli 1995 verlegt*

In diesem Fall fuhr der Führerscheininhaber mit einem Dokument, das nach Ablauf eines Jahres ungültig wurde, und verstieß damit gegen einzelstaatliches Verwaltungsrecht. Gleichwohl blieb der Originalführerschein in dem Mitgliedstaat, der ihn ausgestellt hatte, gültig und wurde weiterhin von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt. Aus diesem Grund und weil ein Umtausch seit Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG freiwillig ist, ist die Pflicht zum Umtausch eines Führerscheins nach Inkrafttreten der Richtlinie als rechtliche Formalität anzusehen, die einen Verstoß gegen das Recht auf Freizügigkeit darstellt⁽¹⁷⁾.

In Beispiel 3 kann der Führerscheininhaber daher nur unter sehr außergewöhnlichen Umständen zum Umtausch verpflichtet werden, vor allem, wenn eine einzelstaatliche Vorschrift vor dem 1. Juli 1996 auf Tatsachen angewandt wird, die sich vor diesem Datum ereignet haben. Ein Unionsbürger kann jedoch gegen die Anwendung von Rechtsvorschriften, die nach dem 1. Juli 1996 zum Umtausch verpflichten, Rechtsmittel einlegen, da diese Anwendung dann in Widerspruch zum Gemeinschaftsrecht steht, auch wenn die zweite Richtlinie in dem anwendenden Mitgliedstaat noch nicht umgesetzt ist.

Beispiel 3 ist insofern theoretischer Natur, als nach Kenntnis der Europäischen Kommission kein Fall mit Bezug auf die in Beispiel 3 beschriebenen Probleme vor einem einzelstaatlichen Gericht in einem Mitgliedstaat anhängig ist.

A.4.4 *Verhängung von Strafen bei Nichtumtausch des Führerscheins*

Was die vor dem 1. Juli 1995 (Beispiel 3) begangenen Verstöße betrifft, lässt sich aus den vom EuGH festgelegten Grundsätzen Folgendes ableiten: die Tatsache, dass der Führerschein im Rahmen der ersten Richtlinie nicht innerhalb eines Jahres umgetauscht wurde, hat keine Auswirkungen auf die Fahrerlaubnis, sondern es handelt sich dabei um die Nichteinhaltung einer Verwaltungsvorschrift. Der Gerichtshof hat daher *strafrechtliche Sanktionen* wegen Nichteinhaltung der Verpflichtung zum Umtausch des Führerscheins allgemein als *unverhältnismäßig* eingestuft, auch wenn diese Sanktionen nur finanzieller Art sind (Absatz 37 des Urteils C-193/94 Skanavi).

⁽¹⁷⁾ In analoger Anwendung der vom EuGH in der Rechtssache C-265/88 (Messner siehe insbesondere Absatz 8) festgelegten Regeln.

Gleichwohl können die Mitgliedstaaten *Verwaltungssanktionen* verhängen. Diese Sanktionen müssen jedoch angemessen und in Bezug auf die Art der Zuwiderhandlung nicht unverhältnismäßig sein. Sie dürfen insbesondere nicht so streng sein, dass sie ein Hindernis für die Freizügigkeit darstellen würden. Diese Einschränkung der Verhängung von Sanktionen entspricht der ständigen Rechtsprechung des EuGH⁽¹⁸⁾. Darüber hinaus dürfen diese Strafen nur unter der Bedingung verhängt werden, dass das einzelstaatliche Recht keine rückwirkende Anwendung des günstigeren Strafgesetzes vorsieht, das möglicherweise in Kraft getreten ist, während der Fall bei Gericht anhängig war. Zudem verbietet das Gemeinschaftsrecht den einzelstaatlichen Gerichten nicht, Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 1 der zweiten Richtlinie uneingeschränkt anzuwenden, auch wenn der Verstoß vor dem 1. Juli 1995 erfolgte (siehe EuGH-Fall C-230/97, Punkt 2 des Urteilstenors).

Hat ein Unionsbürger seinen ordentlichen Wohnsitz *nach dem 1. Juli 1995* (Beispiele 1 und 2) verlegt und tauscht seinen Führerschein nicht um, so hat der Führerscheininhaber keine Zuwiderhandlung begangen, da der Umtausch freiwillig geworden war. In diesen Fällen ist die Verhängung von straf- oder verwaltungsrechtlichen Sanktionen ausgeschlossen.

B. GEGENSEITIGE ANERKENNUNG VON FÜHRERSCHHEINEN

B.1. Anerkennung von Führerscheinen, deren Rechte beim Umtausch eingeschränkt wurden

B.1.1 Rechtslage

Nach den Bestimmungen der ersten Richtlinie bleibt der Originalführerschein im ausstellenden Mitgliedstaat gültig. Durch einen im Austausch ausgestellten Führerschein wird das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs lediglich nachgewiesen, aber nicht begründet, da der Umfang der Fahrerlaubnis vom ausstellenden Mitgliedstaat festgelegt wird⁽¹⁹⁾. Auf der Ebene des sekundären Gemeinschaftsrechts wird seit Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG nicht mehr zwischen dem Führerschein und der Fahrerlaubnis unterschieden. Da durch die Richtlinie unter anderem die Führerscheinklassen, das Mindestalter und die Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins harmonisiert werden, und die Führerscheine damit klar die den Inhabern übertragenen Rechte wiedergeben, sind *alle* im Führerschein vermerkten Rechte gemäß dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung anzuerkennen.

Der Umfang der Fahrerlaubnis von vor dem 1. Juli 1996 ausgestellten Führerscheinen lässt sich anhand der Eintragungen auf dem Dokument selbst nicht feststellen. Auf diese Führerscheine findet Artikel 10 der zweiten Richtlinie Anwendung; in gemäß Artikel 10 der zweiten Richtlinie erstellten Äquivalenztabelle ist die tatsächliche Fahrerlaubnis im Sinne von Artikel 3 der zweiten Richtlinie festgelegt. Darüber hinaus hat der aufnehmende Mitgliedstaat dem jeweiligen Führerscheininhaber gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 80/1263/EWG einen

Führerschein der *entsprechenden* Klasse oder Klassen auszustellen. Die Einschränkung der in anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Fahrerlaubnis (die vor Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG sehr gängig war) ist daher nur begründet, wenn es sich um eine Einschränkung des Führerscheins, jedoch nicht der ursprünglichen Fahrerlaubnis handelt.

Da der Führerscheininhaber im Umtausch einen anderen Führerschein erhalten musste, konnte er diese ursprüngliche Fahrerlaubnis mit dem (eingeschränkten) Führerschein nicht nachweisen. Daher war er nicht berechtigt, Fahrzeuge anderer Klassen als der auf dem Führerschein angegebenen zu führen.

Da eine Einschränkung, die von einem aufnehmenden Mitgliedstaat gemäß der Richtlinie 80/1263/EWG verhängt wurde, nur auf dessen Staatsgebiet gültig war, waren andere Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, diese Einschränkung anzuerkennen, falls der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in einen dritten Mitgliedstaat verlegte. Daher hätte die Fahrerlaubnis eines Führerscheininhabers, die im aufnehmenden Mitgliedstaat eingeschränkt war, bei einer späteren Verlegung des Wohnsitzes in einen dritten Mitgliedstaat gleichzeitig weiter eingeschränkt oder aber erweitert werden können.

Gemäß Artikel 8 Absatz 1 (letzter Satz) der Richtlinie 80/1263/EWG war der aufnehmende Mitgliedstaat nur dann berechtigt, den Umtausch eines Führerscheins zu verweigern, wenn nach den nationalen Vorschriften die Ausstellung eines Führerscheins ausgeschlossen war.

B.1.2 Praktische Fälle

Beispiel 4:

Ein(e) deutsche(r) Führerscheininhaber(in) begründet seinen/ihren ordentlichen Wohnsitz vor dem 1. Juli 1995 in Frankreich. Entsprechend der damals herrschenden Umtauschpraxis wurde ihm/ihr im Austausch gegen den deutschen Führerschein der „Klasse 3“, der zum Führen von Fahrzeugen bis zu 7,5 t (und sogar 18,25 t) auf dem deutschen Staatsgebiet berechtigt, ein französischer Führerschein der Klasse B gewährt, der ihn/sie berechtigte, Fahrzeuge bis zu 3,5 t zu führen. Er/sie ist weiterhin in Frankreich wohnhaft und erhebt unter Berufung auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung Anspruch darauf, dass ihm/ihr nach dem 1. Juli 1996 das aus der ursprünglichen deutschen Fahrerlaubnis abgeleitete Recht in vollem Umfang gewährt wird.

Beispiel 5:

Wie in Beispiel 4 wurde das ursprüngliche Recht eingeschränkt. Nach dem 1. Juli 1996 zieht der Führerscheininhaber in einen dritten Mitgliedstaat und fordert dort die volle Anerkennung seiner ursprünglichen Fahrerlaubnis.

Beispiel 6:

Wie in Beispiel 4 wurde das ursprüngliche Recht eingeschränkt. Nach dem 1. Juli 1996 zieht der Führerscheininhaber wieder in den ausstellenden Mitgliedstaat zurück und erhebt Anspruch auf die vollständige ursprüngliche Fahrerlaubnis, die ihm bei der Ausstellung des Originalführerscheins durch den ausstellenden Staat gewährt worden war.

⁽¹⁸⁾ Siehe insbesondere die Rechtssachen C-265/88 (Messner, Absatz 14) und C-24/97 (Kommission gegen Deutschland, Absatz 14).

⁽¹⁹⁾ Siehe Absätze 31, 32 und 34 des EuGH-Urteils C-193/94 — Skanavi.

B.1.3 Lösungen

In Absatz 32 des Urteils C-193/94 hat der EuGH klargestellt, dass die ursprüngliche Fahrerlaubnis unverändert und im ausstellenden Mitgliedstaat gültig bleibt. Zudem wird in der Richtlinie 91/439/EWG kein Bezug auf den Unterschied zwischen Fahrerlaubnis und Führerschein genommen sowie der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen festgeschrieben. Die Erhaltung oder vollständige Wiedererlangung der ursprünglichen Fahrerlaubnis ergibt sich daraus, dass die Originalfahrerlaubnis im ausstellenden Mitgliedstaat unabhängig von der Einführung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung fortbesteht.

Die Wiedererlangung eingeschränkter Rechte basiert daher auf anderen gesetzlichen Grundlagen als die Erhaltung erweiterter Rechte (siehe unten).

Was den *Anspruch auf Anerkennung* der ursprünglichen Fahrerlaubnis nach Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG *im aufnehmenden* oder in einem *dritten Mitgliedstaat* (Beispiele 4 und 5) betrifft, so folgt aus den vorstehenden Aussagen, dass der Führerscheininhaber **nicht** sein vollständiges ursprüngliches Recht einfordern kann. Die Mitgliedstaaten sind lediglich verpflichtet, den Führerschein anzuerkennen. In den genannten Beispielen werden durch den Führerschein weniger weitreichende Rechte nachgewiesen, als mit der ursprünglichen Fahrerlaubnis verbunden waren. Da die ursprüngliche Fahrerlaubnis nur im ausstellenden Mitgliedstaat unverändert geblieben ist, kann eine Wiedererlangung dieser Fahrerlaubnis in anderen Mitgliedstaaten nicht auf dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung basieren, da der volle Umfang der Fahrerlaubnis nicht ausdrücklich im Führerschein vermerkt ist.

Verlangt ein Führerscheininhaber die volle Anerkennung der ursprünglichen Fahrerlaubnis *im ausstellenden Staat* (Beispiel 6), so hat er Anspruch auf die Wiedererlangung dieses Rechts, da die ursprüngliche Fahrerlaubnis dort entsprechend den vom EuGH niedergelegten Grundsätzen unverändert blieb ⁽²⁰⁾.

Es wird empfohlen, dass Führerscheininhabern, die einen Anspruch auf Wiedererlangung früherer Rechte haben, diese weiter reichenden Rechte *nur auf Antrag* und nach Abgabe des im Umtausch ausgestellten Führerscheins gewährt werden. Auf diese Weise können alle Rechte im Führerschein eingetragen werden, der vom ausstellenden Mitgliedstaat neu ausgestellt wird.

B.2. Anerkennung von Führerscheinen, deren Rechte beim Umtausch erweitert wurden

B.2.1 Rechtslage

Aus dem ersten und dem neunten Erwägungsgrund sowie aus Artikel 13 der Richtlinie 91/439/EWG, durch die die Richtlinie

⁽²⁰⁾ Würde in diesem Fall der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung angewandt, so wäre der ausstellende Mitgliedstaat nur zur Anerkennung des im Umtausch ausgestellten Führerscheins verpflichtet, durch den nur das eingeschränkte Recht nachgewiesen wird.

80/1263/EWG vollständig aufgehoben wurde, ergibt sich, dass nach Inkrafttreten der zweiten Richtlinie nur die **vollständige** gegenseitige Anerkennung gilt. In Fällen, in denen beim Umtausch weiter reichende Rechte gewährt wurden, ergeben sich diese Rechte nicht aus der ursprünglichen Fahrerlaubnis, sondern sie wurden durch die Anwendung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften des aufnehmenden Mitgliedstaats übertragen. Daher ist bei einer späteren Verlegung des Wohnsitzes in einen anderen Mitgliedstaat oder in den ausstellenden Staat die Einschränkung der erweiterten Rechte zulässig, sofern der zweite Wohnsitzwechsel vor Inkrafttreten der zweiten Richtlinie erfolgte. Dies gilt, weil die erweiterte Fahrerlaubnis gemäß dem einzelstaatlichen Recht eines anderen Mitgliedstaats übertragen worden war.

Nur die im Führerschein tatsächlich eingetragenen Rechte sind seit Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG voll anzuerkennen. Eine Einschränkung dieser Rechte ist allgemein ausgeschlossen für den Fall, dass der Führerscheininhaber seinen Wohnsitz nach dem 1. Juli 1996 verlegt, da die Möglichkeiten einer restriktiven Anwendung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften angesichts von Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 91/439/EWG begrenzt sind.

B.2.2 Praktische Fälle

Beispiel 7:

Der Inhaber eines französischen Führerscheins der Klasse B, der zum Führen von Fahrzeugen bis zu 3,5 t berechtigt, verlegt seinen ordentlichen Wohnsitz 1990 nach Deutschland. Dort wird im Umtausch die übliche Fahrerlaubnis der „Klasse 3“ gewährt, die dazu berechtigt, Fahrzeuge bis zu 7,5 t (und sogar 18,25 t) zu führen. Vor dem 1. Juli 1996 begründet er seinen ordentlichen Wohnsitz erneut in Frankreich, wo er seinen deutschen Führerschein wieder gegen einen französischen Führerschein umtauschen muss, durch den die deutsche Fahrerlaubnis eingeschränkt wird. Nach Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG erhebt er Anspruch auf die volle Anerkennung seiner deutschen Fahrerlaubnis.

Beispiel 8:

Der Inhaber eines irischen Führerscheins begründet 1993 seinen ordentlichen Wohnsitz im Vereinigten Königreich. Dort wird ihm beim Umtausch seines ursprünglichen Führerscheins ein Führerschein mit der zusätzlichen Berechtigung, Fahrzeuge der Klassen C1 und C1E sowie Fahrzeuge der Klassen D1 und D1E „nicht für die gewerbliche Nutzung“ zu führen, gewährt. Als er/sie seinen/ihren Wohnsitz nach dem 1. Juli 1996 wieder nach Irland verlegt, beruft er/sie sich auf den in Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 91/439/EWG niedergelegten Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung und lehnt eine Einschränkung des britischen Führerscheins, der beim Umtausch ausgestellt worden war, ab.

Beispiel 9:

Der/die Inhaber(in) eines französischen Führerscheins zog vor dem 1. Juli 1996 nach Deutschland, wo seine/ihre Fahrerlaubnis auf „Klasse 3“ erweitert wurde. Vor Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG hat er/sie seinen Wohnsitz von Deutschland in einen dritten Mitgliedstaat verlegt, wo er/sie die volle Anerkennung seiner erweiterten Fahrerlaubnis fordert.

Beispiel 10:

Wie in Beispiel 9 wurde das ursprüngliche Recht beim Umtausch erweitert. Nach Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG begründet der Führerscheininhaber seinen Wohnsitz in einem dritten Mitgliedstaat und fordert die volle Anerkennung seiner erweiterten Fahrerlaubnis gemäß dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung.

B.2.3 Lösungen

Wurde die Fahrerlaubnis anlässlich des Umtauschs erweitert und aufgrund eines späteren Wohnsitzwechsels zurück in den ausstellenden Staat vor dem 1. Juli 1996 (Beispiel 7) wieder eingeschränkt, so kann diese Einschränkung aufrecht erhalten werden, auch nach Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG. Ein Führerscheininhaber, dessen Fahrerlaubnis in der Vergangenheit für einen bestimmten Zeitraum erweitert worden war, jedoch vor Inkrafttreten des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung wieder eingeschränkt wurde, verfügt über keine Rechtsgrundlage für seine Forderung nach Wiederherstellung der erweiterten Fahrerlaubnis. Sein Führerschein, auf dem diese erweiterte Fahrerlaubnis eingetragen war, wurde umgetauscht und enthält nun die ursprüngliche Fahrerlaubnis; die ursprüngliche Fahrerlaubnis blieb unverändert.

Wurde der Führerschein beim Umtausch erweitert und hat der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz nach dem 1. Juli 1996 wieder in den ausstellenden Staat zurückverlegt (Beispiel 8), so sind seine erweiterten Rechte in Einklang mit dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung voll anzuerkennen. Die Anwendung von Artikel 1 Absatz 2 schließt die spätere Einschränkung dieser erweiterten Rechte sowie den Verweis auf die ursprünglichen, weniger weitreichenden Rechte aus.

Wurden die Rechte erweitert und hat der Inhaber seinen Wohnsitz vor dem 1. Juli 1996 (Beispiel 9) in einen dritten Mitgliedstaat verlegt, so ist eine spätere Einschränkung der erweiterten Rechte weiterhin rechtlich zulässig, da der dritte Mitgliedstaat möglicherweise eine restriktivere Politik bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis verfolgt als der Mitgliedstaat, in dem sie erweitert wurde. Außerdem musste der dritte Mitgliedstaat die ursprüngliche, vom ausstellenden Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis anerkennen, konnte sie aber auf seinem Staatsgebiet einschränken.

Hat der Inhaber eines erweiterten Führerscheins seinen Wohnsitz nach dem 1. Juli 1996 in einen dritten Mitgliedstaat verlegt (Beispiel 10), so hat jeder dritte Mitgliedstaat in Einklang mit dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung alle Rechte anzuerkennen, einschließlich jener, die zusätzlich von einem dritten Mitgliedstaat übertragen wurden (siehe Beispiel 8).

Bei Diebstahl oder Verlust eines Führerscheins, bei dem ein erweitertes Recht beibehalten werden kann (Beispiele 8 und 10), gilt Folgendes: Der ausstellende Mitgliedstaat ist noch immer im Besitz des Originalführerscheins. Hat der Führerscheininhaber seinen Wohnsitz dort (Beispiel 8), so haben die entsprechenden Behörden Nachforschungen anzustellen in Zusammenarbeit mit den Behörden, die die erweiterten Rechte gewährt haben und für das Ausstellen eines neuen Führerscheins,

der alle Rechte enthält, zuständig sind. In Beispiel 10 ist der aufnehmende Mitgliedstaat gemäß Artikel 8 Absatz 5 für das Ausstellen eines neuen Führerscheins zuständig, der alle Rechte enthält, die zuvor erworben worden waren.

Es wird darauf hingewiesen, dass die hier vorgeschlagenen rechtlichen Lösungen nicht zu einem neuerlichen „Führerscheintourismus“⁽²¹⁾ führen können: Da die Richtlinie 91/439/EWG in allen Mitgliedstaaten umgesetzt worden ist, wurden die Führerscheinklassen und die Bedingungen für die Ausstellung von Führerscheinen harmonisiert. Daher können erweiterte Rechte seit dem Zeitpunkt der Umsetzung der zweiten Richtlinie nicht mehr erlangt werden. Rechte, die über die in Artikel 3 der Richtlinie genannten hinausgehen (z. B. in Einklang mit Artikel 5 Absatz 4), sind nur auf dem Staatsgebiet gültig und nur die grundlegenden, in Artikel 3 festgelegten Rechte werden auf dem Führerschein vermerkt. Andere Mitgliedstaaten müssen diese erweiterten Rechte nicht anerkennen, auch wenn sie in Einklang mit der zweiten Richtlinie gewährt wurden.

B.2.4 Erläuterung in Bezug auf eine alternative Lösung

Die Einschränkung erweiterter Rechte auf die ursprünglich im ausstellenden Staat gewährten Rechte nach dem 1. Juli 1996 würde den grundlegenden Prinzipien des Gemeinschaftsrechts widersprechen, insbesondere der Freizügigkeit und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung. Jeder Unionsbürger kann sich auf die Rechte berufen, die ihm durch die zweite Richtlinie übertragen wurden, auch gegenüber seinem eigenen Mitgliedstaat. Diese Berufung kann auch dann erfolgen, wenn keine Diskriminierung in Verbindung mit dem Ausstellungsort des Führerscheins vorliegt, bei dem es sich um den Mitgliedstaat handelt, in dem der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz hat⁽²²⁾.

Darüber hinaus würde dieser Ansatz zu einer Einschränkung nur im ausstellenden Staat führen. Verlegt der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in ein drittes Land innerhalb der EU (siehe Beispiel 10), so ist in dem dritten Mitgliedstaat gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 91/439/EWG sein vollständiges Recht anzuerkennen.

B.3. Unterlassen der Abgabe des ursprünglichen Führerscheins**B.3.1 Rechtslage**

Ist jemand im Besitz mehr als eines Führerscheins, weil er den ursprünglichen Führerschein nicht umgetauscht oder unrechtmäßigerweise ein Duplikat erhalten hat, so wird offensichtlich

⁽²¹⁾ „Führerscheintourismus“ ist ein praktisches Phänomen folgender Art: Führerscheinbewerber legen ihre Fahrprüfung nicht im Wohnsitzland, sondern in einem anderen Land ab. Dies geschieht, entweder weil der Führerschein einfacher zu erlangen ist als im Wohnsitzland (z. B. sind Fahrstunden oder theoretische Prüfungen nicht zwingend vorgeschrieben) oder weil die Gesamtkosten für den Führerschein niedriger sind als im Wohnsitzland.

⁽²²⁾ Für eine Erläuterung dieser Art der Diskriminierung siehe EuGH in den Rechtssachen C-19/92 (Kraus) und C-212/97 (Centros).

Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 91/439/EWG verletzt. Der Besitz von mehr als einem Führerschein steht auch in Widerspruch zur ersten Richtlinie, da darin der Umtausch des Führerscheins innerhalb eines Jahres nach Begründung des ordentlichen Wohnsitzes in einem anderen Mitgliedstaat verpflichtend vorgeschrieben war.

In Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 91/439/EWG ist klar und unzweideutig festgelegt, dass jede Person nur Inhaber eines einzigen von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins sein kann. Sollte sich ein Führerscheininhaber, der mehr als einen Führerschein besitzt, auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung nach dem 1. Juli 1996 berufen, so wäre diese Berufung missbräuchlich.

Darüber hinaus können nach der Rechtsprechung des EuGH⁽²³⁾ die Mitgliedstaaten ein legitimes Interesse daran haben, bestimmte Staatsangehörige daran zu hindern, sich durch im Rahmen des EG-Vertrags geschaffene Möglichkeiten der Anwendung des einzelstaatlichen Rechts zu entziehen. Da das rechtliche Interesse identisch ist, erscheint die analoge Anwendung dieser Regel auf *alle* Einwohner im Staatsgebiet, die Staatsangehörige anderer Mitgliedstaaten sein können, angemessen. In diesem Fall können die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen treffen, um zu verhindern, dass Bürger (und Einwohner) sich in betrügerischer Weise oder missbräuchlich auf Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts berufen.

B.3.2 Praktische Fälle

Beispiel 11:

Ein EG-Bürger hat seinen ordentlichen Wohnsitz vor dem 1. Juli 1995 in einem anderen Mitgliedstaat begründet und dort seinen Führerschein umgetauscht. Der Originalführerschein wurde an die ausstellende Behörde zurückgesandt, aber der Führerscheininhaber behielt (widerrechtlich) ein Duplikat des ersten Führerscheins. Nach dem 1. Juli 1996 erhebt er/sie im aufnehmenden Mitgliedstaat Anspruch auf seine/ihre ursprünglichen Rechte in Verbindung mit der ersten Fahrerlaubnis, die noch durch Vorlage des Duplikats nachgewiesen werden kann.

Beispiel 12:

Ein Unionsbürger hat seinen ordentlichen Wohnsitz vor dem 1. Januar 1994 in Norwegen oder Schweden begründet. In diesen Ländern mussten Führerscheininhaber ihren Originalführerschein nicht bei den Behörden abgeben, nachdem der nationale Führerschein ausgestellt worden war. (NB: Wahrscheinlich ist dies auch in anderen Mitgliedstaaten vorgekommen.) Nach Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG und in Einklang mit dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung in Artikel 1 Absatz 2 erhebt diese(r) Führerscheininhaber(in) Anspruch auf seine/ihre ursprünglich erworbenen Rechte (ohne Änderung seines Wohnsitzes), die noch durch seinen/ihren Originalführerschein nachgewiesen werden können.

B.3.3 Lösungen

Die Mitgliedstaaten sollten, sobald sie von der Tatsache erfahren, dass der Führerscheininhaber im Besitz mehr als eines Führerscheins ist, diesen auffordern, alle Führerscheindoku-

mente den zuständigen Behörden des aufnehmenden Mitgliedstaats zu übergeben, die anschließend einen neuen Führerschein ausstellen. Dieser Ansatz ist auf die Beispiele 11 und 12 anwendbar.

In Bezug auf den Umfang der Rechte ist festzustellen, wie die Lage gewesen wäre, wenn das Gemeinschaftsrecht von Anfang an voll eingehalten worden wäre. Das bedeutet: Ist ein Führerscheininhaber im Besitz von zwei Führerscheinen, von denen einer weiterreichende Rechte enthält als der andere, und wäre der letztgenannte der einzige Führerschein, in dessen Besitz er bei Einhaltung des Gemeinschaftsrechts wäre, so können die weiterreichenden Rechte *auch nach Inkrafttreten der Richtlinie 91/439/EWG* eingeschränkt werden. Diese Lösung gilt für Betrugsfälle wie in Beispiel 11.

Ist der Führerscheininhaber Staatsangehöriger des Mitgliedstaats, der den Umtausch vorschreibt, so ergibt sich die Rechtsgrundlage für das vorstehend beschriebene Verfahren aus der oben zitierten einschlägigen Rechtsprechung des EuGH. Die Mitgliedstaaten können verhindern, dass ihre Staatsangehörigen sich missbräuchlich oder in betrügerischer Weise (Beispiel 11) auf Gemeinschaftsrecht berufen (z. B. den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung).

Was die Verhängung von Verwaltungssanktionen wegen Betrugs (Beispiel 11) betrifft, wird auf die Erläuterung der Verhängung von Strafen in Zusammenhang mit dem nicht erfolgten Umtausch des Führerscheins verwiesen (Unterabschnitt B.4.4).

In Beispiel 12 jedoch, wo die beschriebene Lage Ergebnis der geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften in Ländern ist, die zum damaligen Zeitpunkt *nicht EWR-Mitgliedstaaten* waren und daher die Bestimmungen der ersten Richtlinie nicht anwenden mussten, können keine Strafen gegen Führerscheininhaber verhängt werden, die mehr als einen Führerschein besitzen. Das gleiche gilt für Mitgliedstaaten, in denen trotz ihrer Verpflichtung zur Einhaltung des Gemeinschaftsrechts eine vergleichbare Praxis galt, da Bürger, die Einwohner eines Mitgliedstaats sind, nicht für Gesetzeslücken oder den Bruch von Gemeinschaftsrecht durch den aufnehmenden Mitgliedstaat bestraft werden können. Diese Führerscheininhaber haben ihren Führerschein gemäß den zum entsprechenden Zeitpunkt geltenden einzelstaatlichen Vorschriften rechtmäßig behalten. In Bezug auf Länder, die ursprünglich nicht unter den Geltungsbereich des Gemeinschaftsrechts fielen, wird darauf hingewiesen, dass die rückwirkende Anwendung von Gemeinschaftsrecht auf Tatsachen, die noch Auswirkungen haben zu einem Zeitpunkt, zu dem das betreffende Land der EU beigetreten ist, ausgeschlossen ist.

C. IN WIDERSPRUCH ZUM GEMEINSCHAFTSRECHT AUSGESTELLTE FÜHRERSCHEINE

C.1. Nichteinhaltung von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a)

C.1.1 Rechtslage

Wurden Führerscheine entgegen den Bestimmungen von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a) der Richtlinie 91/439/EWG ausgestellt, so ist in den Fällen, in denen der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz innerhalb der EU verlegt hat, die für die Aufhebung dieser Führerscheine zuständige Behörde zu bestimmen.

⁽²³⁾ Siehe insbesondere die Rechtssachen C-212/97 (Centros Ltd. vom 9. März 1999, Absatz 24) und C-61/89 (Bouchoucha, Absatz 14).

Im Allgemeinen hat ein Mitgliedstaat die von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheine gemäß Artikel 1 Absatz 2 anzuerkennen, auch wenn der ausstellende Mitgliedstaat die in Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a) der zweiten Richtlinie niedergelegten Vorschriften nicht einhält. Daher ist der aufnehmende Mitgliedstaat nicht berechtigt, die Anerkennung von Führerscheinen abzulehnen, die nicht in Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie ausgestellt wurden.

Trotz der Verpflichtung zur Anerkennung des Führerscheins kann der aufnehmende Mitgliedstaat gemäß Artikel 1 Absatz 3 bestimmte einzelstaatliche Rechtsvorschriften anwenden. Nur in sehr speziellen Fällen, die in der Richtlinie 91/439/EWG ausdrücklich genannt werden⁽²⁴⁾, kann der Mitgliedstaat die Anerkennung ablehnen.

C.1.2 Praktische Fälle

Beispiel 13:

Nach dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie 91/439/EWG werden im Mitgliedstaat A Führerscheine gemäß den zuvor verabschiedeten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellt, die in Widerspruch zu den Bestimmungen der Richtlinie stehen. Mitgliedstaat B lehnt es ab, Führerscheine anzuerkennen, deren Inhaber ihren ordentlichen Wohnsitz in B begründen.

C.1.3 Lösung

— Der ausstellende Mitgliedstaat hat die Richtlinie nicht fristgemäß umgesetzt

In diesem Fall müssen die anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 1 Absatz 2 die Führerscheine anerkennen, die entgegen den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften ausgestellt wurden. Der aufnehmende Mitgliedstaat kann seine einzelstaatlichen Rechtsvorschriften nur innerhalb der Grenzen von Artikel 1 Absatz 3 anwenden. Die Europäische Kommission hat mehrere Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten eingeleitet, die die Richtlinie nicht zum 1. Juli 1996 umgesetzt haben, und diese Mitgliedstaaten haben sie inzwischen umgesetzt. Zwischen dem Datum des Inkrafttretens der zweiten Richtlinie und den (oft verspäteten) Daten der Umsetzung wurden jedoch Millionen von Führerscheinen ausgestellt. Diese Führerscheine sind anzuerkennen.

— Nichteinhaltung von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a) trotz Umsetzung der zweiten Richtlinie

In diesem Fall ist gemäß den Bestimmungen der Zweiten Richtlinie und der Primärgesetzgebung ein besonderes Verfahren anzuwenden:

Zunächst hat der aufnehmende Mitgliedstaat gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie vom ausstellenden Mitgliedstaat zusätzliche Informationen anzufordern. Im Vergleich zur Richtlinie 80/1263/EWG legt die zweite Richtlinie stärkeres Gewicht auf die gegenseitige Unterstützung zwischen den Mitgliedstaaten (wie sich aus der neuen Formulierung von Artikel 12 Absatz 3 — im Vergleich zu Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 80/1263/EWG ergibt). Der Rat der Europäischen Gemeinschaften und die Europäische Kommission haben den Geltungsbereich der vorstehend genannten Vor-

schrift im Lauf des Annahmeverfahrens der Richtlinie 91/439/EWG durch folgende Aussage präzisiert:

„Der Rat und die Kommission vertreten die Auffassung, dass die Bestimmungen der Richtlinie in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine eine engere Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten erforderlich machen. In diesem Zusammenhang geht es insbesondere um den Aufbau eines echten Informationsaustauschs . . .“.

Stellt der ausstellende Mitgliedstaat nur unzureichende oder unbefriedigende Informationen zur Verfügung, so kann der aufnehmende Mitgliedstaat gemäß Artikel 227 EG-Vertrag den EuGH anrufen oder gemäß Artikel 226 EG-Vertrag die Kommission auffordern, den EuGH anzurufen.

Der aufnehmende Mitgliedstaat ist in der Regel nicht zuständig für die Entscheidung über die Nichtanerkennung eines möglicherweise in Widerspruch zum Gemeinschaftsrecht ausgestellten Führerscheins, da sonst der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung wirkungslos wäre. Nur nach dem Scheitern des vorstehend beschriebenen Verfahrens oder in sehr außergewöhnlichen Fällen⁽²⁵⁾ ist die Verweigerung der Anerkennung von in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheinen zulässig.

Dieses Recht eines Mitgliedstaats ergibt sich aus der analogen Anwendung von Regeln, die der EuGH in einem Urteil⁽²⁶⁾ aufgestellt hat, und ist sehr restriktiv anzuwenden. In diesem Urteil wird auch die Offensichtlichkeit der Unregelmäßigkeit hervorgehoben. Des Weiteren wird auf das EuGH-Urteil C-212/97 (Centros Ltd.) verwiesen, das es den Mitgliedstaaten erlaubt, geeignete Maßnahmen treffen, um zu verhindern, dass bestimmte Staatsbürger sowie Bürger anderer Mitgliedstaaten, die Einwohner seines Staatsgebiets sind, sich in betrügerischer Weise oder missbräuchlich auf Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts (hier: den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung) berufen⁽²⁷⁾.

C.2. Nichteinhaltung von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b)

C.2.1 Rechtslage

Der aufnehmende Mitgliedstaat ist gemäß Artikel 1 Absatz 2 zur Anerkennung der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheine verpflichtet, unabhängig davon, ob der Führerschein gemäß den Bestimmungen von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b) ausgestellt wurde oder nicht.

In Anwendung von Artikel 8 Absatz 2 der zweiten Richtlinie, der in erster Linie zur Verfolgung schwerer Verkehrsverstöße und weniger von Verletzungen des Gemeinschaftsrechts eingeführt wurde, ist der aufnehmende Mitgliedstaat nur in bestimmten Fällen berechtigt, die Nutzung des in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins auf dem Staatsgebiet des aufnehmenden Mitgliedstaats einzuschränken. Artikel 8 Absatz 2 ist unter Beachtung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips anzuwenden.

⁽²⁵⁾ In Fällen von offenkundigen und systematischen Unrichtigkeiten, beispielsweise organisierter Betrug.

⁽²⁶⁾ Rechtssache C-130/88 (Van de Bijl).

⁽²⁷⁾ Siehe insbesondere die Absätze 24 (mit weiteren Verweisen auf die frühere Rechtsprechung des EuGH) und 25 des zitierten Urteils.

⁽²⁴⁾ Zum Beispiel in den Artikeln 6 Absatz 3 und 8 Absatz 4.

Der Anwendungsbereich von Artikel 8 Absatz 2 wurde zusätzlich präzisiert durch Bemerkungen zum Vorschlag für die Richtlinie 91/439/EWG:

„Einzelstaatliche Vorschriften für die Aussetzung oder den Entzug des Rechts, vom Führerschein Gebrauch zu machen, haben für Fahrer zu gelten, die den Anforderungen für die Ausstellung oder Verlängerung eines Führerscheins in Bezug auf Kenntnisse, Fertigkeiten und Verhalten in Verbindung mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs sowie in Bezug auf den Gesundheitszustand des Fahrers nicht genügen, (. . .)“.

Daher ist die Anwendung von Artikel 8 Absatz 2 bei Verstoß gegen die Voraussetzung des Wohnsitzes im Allgemeinen ausgeschlossen, da die Formulierung auf die Verhängung von Strafen für die Nichteinhaltung faktischer Bedingungen (insbesondere Gesundheitszustand und geforderte Kenntnisse) abzielt und weniger auf die Nichteinhaltung der förmlichen Anforderung in Bezug auf den Wohnsitz.

C.2.2 Praktischer Fall

Beispiel 14:

Ein Führerscheininhaber verlegt seinen ordentlichen Wohnsitz 1980 in einen anderen Mitgliedstaat und beginnt dort zu arbeiten. 1997 lässt er/sie sich in seinem Herkunftsland bei dem örtlichen Einwohnermeldeamt registrieren, wo auch einige Verwandte gemeldet sind, die dort tatsächlich ihren Wohnsitz haben. Sechs Monate später (er/sie arbeitet noch immer im aufnehmenden Mitgliedstaat) erwirbt er/sie in den Sommerferien in seinem/ihrem Herkunftsland den Führerschein. Der Führerschein wird von den Behörden des aufnehmenden Mitgliedstaats nicht anerkannt, die sich darauf berufen, dass der Führerscheininhaber seinen ständigen Wohnsitz im aufnehmenden und nicht im ausstellenden Mitgliedstaat hat.

C.2.3 Lösung ⁽²⁸⁾

Allgemein sind die Mitgliedstaaten nicht berechtigt, die Anerkennung der von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine zu verweigern, sofern nicht die vorstehend beschriebenen Verfahrensvorschriften für allgemeine Fälle erfüllt sind. Das bedeutet, dass zunächst Kontakt zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten aufgenommen werden muss, und dass die Kommission oder der Mitgliedstaat anschließend den EuGH gemäß den Artikeln 226 und 227 EG-Vertrag anzurufen haben.

Die Mitgliedstaaten selbst können nicht über die Einhaltung der Voraussetzung des Wohnsitzes in anderen Mitgliedstaaten entscheiden. Daher sind die Mitgliedstaaten allgemein nicht berechtigt, die Anerkennung von Führerscheinen zu verweigern, die in anderen Mitgliedstaaten ausgestellt wurden, oder die Fahrerlaubnis aufzuheben, wenn sie nicht das vorstehend erläuterte Verfahren einhalten.

Nur die Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz hat, sind für die Ausstellung oder Verlängerung von Führerscheinen zuständig. Er-

⁽²⁸⁾ NB: Die Ausstellung von Führerscheinen in einem Mitgliedstaat für Führerscheininhaber, die ihren ordentlichen Wohnsitz nicht in diesem Staat haben, also in Widerspruch zu Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 91/439/EWG, kommt in der Praxis häufig vor. Angesichts der großen Zahl von Führerscheinen, die in den Mitgliedstaaten ausgestellt werden, müssen die einzelstaatlichen Behörden einen Weg zur Durchsetzung dieses Artikels finden. Die Mitgliedstaaten müssen für jeden Antragsteller prüfen, ob die Voraussetzung des Wohnsitzes zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins erfüllt ist.

gibt das vorstehend genannte Verfahren, dass die Voraussetzung des Wohnsitzes nicht erfüllt war, so sind die Behörden des aufnehmenden Mitgliedstaats berechtigt, die Fahrerlaubnis aufzuheben und an den ausstellenden Staat zurückzusenden. In diesem Fällen wird auch die Fahrerlaubnis ungültig, da der Inhaber nicht alle formalen Bedingungen für den Führerscheinwerb erfüllt hat.

Da mit einer Vielzahl praktischer Fälle gerechnet werden kann, ist die Einführung eines alternativen Verfahrens zu erwägen:

Von jedem Führerscheinantragsteller (oder bei der Verlängerung des Führerscheins) könnte eine schriftliche ehrenwörtliche Erklärung verlangt werden, aus der hervorgeht, dass er Einwohner des betreffenden Landes und nicht in Besitz eines anderen Führerscheins ist und dass ihm kein anderer Führerschein entzogen wurde. Die Nichteinhaltung der Voraussetzung des Wohnsitzes wäre dann eine betrügerische Handlung des Einzelnen und er könnte gemäß den Vorschriften des nationalen Strafrechts unmittelbar verfolgt werden. In diesem Fall würde der aufnehmende Mitgliedstaat nach Anwendung des vorstehend beschriebenen Verfahrens den Führerschein aufheben (nur mit Wirkung auf seinem Hoheitsgebiet) und an den ausstellenden Mitgliedstaat zurücksenden, der dann wegen Betrugs den Führerschein mit allgemeiner Wirkung aufheben könnte.

D. BERECHNUNG DER GÜLTIGKEITSDAUER

D.1. Rechtslage

Gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 91/439/EWG kann der aufnehmende Mitgliedstaat seine einzelstaatlichen Rechtsvorschriften hinsichtlich der Gültigkeitsdauer der in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheine anwenden. Das Datum der Veränderung des Wohnsitzes ist entscheidend für die Berechnung der Gültigkeitsdauer, die ein aufnehmender Mitgliedstaat ausländischen Führerscheininhabern vorzuschreiben beabsichtigt, die ihren ordentlichen Wohnsitz in diesem Land begründen.

D.2. Praktische Fälle

Beispiel 15:

Ein(e) niederländische(r) Führerscheininhaber(in) begründet 2000 seinen/ihren ordentlichen Wohnsitz in Frankreich. Sein/ihr niederländischer Führerschein der Klasse B ist für zehn Jahre gültig und läuft 2005 in Frankreich ab. Obwohl in Frankreich Führerscheine der Klasse B in der Regel auf Lebenszeit ausgestellt werden, ohne umgetauscht oder verlängert werden zu müssen, muss der/die Führerscheininhaber(in) in diesem Fall seinen/ihren Führerschein umtauschen, um im Besitz eines gültigen Führerscheins zu sein.

Beispiel 16:

Ein(e) französische(r) Führerscheininhaber(in) begründet 1995 seinen/ihren ordentlichen Wohnsitz in den Niederlanden. Sein/ihr französischer Führerschein der Klasse B war auf Lebenszeit gültig. Die niederländischen Behörden werden Artikel 1 Absatz 3 anwenden und den Ablauf der Gültigkeitsdauer von zehn Jahren im Jahr 2005 geltend machen.

In diesen Fällen erhebt sich die Frage, welcher Mitgliedstaat für die „Verlängerung“ der abgelaufenen Führerscheine zuständig ist und anhand welcher Rechtsgrundlage diese Verlängerung ausgeführt werden kann.

D.3. Lösungen

Aus Artikel 1 Absatz 3 geht hervor, dass ein Mitgliedstaat nur seine **eigenen** einzelstaatlichen Rechtsvorschriften hinsichtlich der Gültigkeitsdauer anwenden kann.

Begründet ein Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in einem aufnehmenden Mitgliedstaat, in dem die Gültigkeitsdauer *länger* ist als im ausstellenden Staat (oder wo Führerscheine auf Lebenszeit ausgestellt werden), so werden im ersten Mitgliedstaat ausgestellte Führerscheine nach Ablauf der ersten Gültigkeitsdauer (in Beispiel 15 im Jahr 2005) ungültig. Dies basiert auf der Tatsache, dass die ursprüngliche (im Beispielfall: niederländische) Fahrerlaubnis zeitlich befristet ist und dass der Führerschein unabhängig davon, ob der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz verlegt oder nicht, abläuft. Das Führen von Fahrzeugen mit einer abgelaufenen Fahrerlaubnis ist nicht zulässig. Daher sind nach Ablauf des ursprünglichen Führerscheins die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für die Gültigkeitsdauer des aufnehmenden Mitgliedstaats anzuwenden. In Beispiel 15 werden die französischen Behörden einen französischen Führerschein auf Lebenszeit ausstellen.

Begründet ein Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in einem aufnehmenden Mitgliedstaat, in dem die Gültigkeitsdauer *kürzer* ist als im ausstellenden Staat, so wird der Führerschein nach Ablauf der im aufnehmenden Mitgliedstaat geltenden Gültigkeitsdauer, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Wohnsitzbegründung, ungültig (in Beispiel 16 im Jahr 2005).

Jede andere Berechnungsmethode der verbleibenden Gültigkeitsdauer, insbesondere die Berechnung ab dem Zeitpunkt der *Ausstellung des Führerscheins* würde zu einer faktischen Nichtanerkennung von Führerscheinen führen ⁽²⁹⁾.

Der unterschiedliche Ansatz in den Beispielen 15 und 16 ergibt aus der Tatsache, dass in dem einen Fall die ursprüngliche Fahrerlaubnis befristet war und der Führerschein unabhängig vom Wohnsitz des Inhabers abläuft, während im anderen Fall eine Begrenzung der Gültigkeitsdauer neu auferlegt wird.

In beiden Fällen ist *nur* der aufnehmende Mitgliedstaat für die Verlängerung der Führerscheine zuständig, was sich unmittelbar aus Artikel 1 Absatz 3 ableiten lässt. Hat es der *Führerscheininhaber versäumt, seinen Führerschein* im aufnehmenden Mitgliedstaat rechtzeitig umzutauschen, so hat der *aufnehmende Mitgliedstaat* rechtzeitig umzustellenden Mitgliedstaat in analoger Anwendung von Artikel 8 Absatz 5 der Richtlinie 91/439/EWG Informationen anzufordern. In Einklang mit Artikel 12 Absatz 3 ist der auskunftsuchende Mitgliedstaat nach Eingang der Informationen aus dem ausstellenden Mitgliedstaat *verpflichtet, einen neuen Führerschein auszustellen*. Dies leitet sich ab aus dem EuGH-Urteil C-193/94, in dem die Fahrerlaubnis vom Führerschein getrennt wird, der lediglich den Nachweis der Fahrerlaubnis darstellt. Die Fahrerlaubnis besteht auch nach Ablauf des Führerscheins fort. In diesem Fall kann daher ein neuer Führerschein ausgestellt werden.

⁽²⁹⁾ Das folgende Beispiel illustriert diesen Punkt: ein(e) französische(r) Führerscheininhaber(in) ist seit 12 Jahren im Besitz eines Führerscheins. Dann begründet er/sie seinen/ihren ordentlichen Wohnsitz in den Niederlanden. Er/sie wäre trotz des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung und trotz der Tatsache, dass die erste Richtlinie bereits gewährleistet hat, dass Führerscheininhaber berechtigt sind, ein Jahr lang in einem anderen Mitgliedstaat ein Fahrzeug zu führen, verpflichtet, den Führerschein unverzüglich umzutauschen.

E. VERLÄNGERUNG VON FÜHRERSCHEINEN

E.1. Fälle der Verlängerung

In Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie des Rates 91/439/EWG über den Führerschein ist der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine niedergelegt. Dieser Grundsatz findet gleichermaßen Anwendung auf die vor Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellten Führerscheine, sofern sie noch gültig sind.

Unter bestimmten Umständen läuft ein Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat ab, während der Inhaber dort seinen Wohnsitz hat.

- Der Führerschein ist entsprechend den im ausstellenden Staat geltenden Rechtsvorschriften für die Gültigkeit für einen begrenzten Zeitraum oder bis zum Erreichen eines bestimmten Alters durch den Führerscheininhaber gültig. Ist eine dieser Bedingungen für das Ablaufen erfüllt, während der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat hat, so ist der Staat zu bestimmen, der für die Verlängerung des Führerscheins rechtlich zuständig ist.
- Der Inhaber eines gültigen Führerscheins verlegt seinen ordentlichen Wohnsitz in einen Mitgliedstaat, in dem eine kürzere Gültigkeitsdauer gilt. In diesem Fall ist der Führerscheininhaber aufgrund der Anwendung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Gültigkeit des Mitgliedstaats, in dem er seinen ordentlichen Wohnsitz hat, verpflichtet, seinen Führerschein nach Ablauf der kürzeren Frist verlängern zu lassen; auch hier ist der für die Verlängerung zuständige Mitgliedstaat zu bestimmen.

Die unterschiedliche Gültigkeitsdauer und die unterschiedlichen Daten für den Ablauf eines Führerscheins sind Ergebnis einer mangelnden Harmonisierung in Bezug auf die Verlängerungsintervalle: Gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie kann ein Mitgliedstaat hinsichtlich der Gültigkeitsdauer seine einzelstaatlichen Rechtsvorschriften anwenden.

E.2. Auslegung der einschlägigen Vorschriften der zweiten Richtlinie

Artikel 7 Absatz 1 der zweiten Richtlinie besagt:

„Die Ausstellung eines Führerscheins hängt außerdem ab vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats.“

Der Umfang dieser Vorschrift kann nur in Kombination mit anderen, den ordentlichen Wohnsitz betreffenden Vorschriften der Richtlinie bestimmt werden. Artikel 7 Absatz 1 in Verbindung mit der Begriffsbestimmung von Artikel 9 präzisiert, dass der Führerschein nur ausgestellt wird, wenn die Antragsteller länger als 185 Kalendertage im Jahr im ausstellenden Mitgliedstaat wohnen.

Außerdem bestimmt Artikel 8 Absatz 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.“

In diesem Artikel ist die Zuständigkeit des Mitgliedstaats des ordentlichen Wohnsitzes für den Umtausch festgelegt, eine Auslegung, die auch durch Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 9 der zweiten Richtlinie gestützt wird. Ein freiwilliger Umtausch des Führerscheins kann also nur durch den Mitgliedstaat vorgenommen werden, in dem der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz hat. Diese Bewertung wird unterstrichen durch folgenden Absatz der Richtlinie, Artikel 8 Absatz 2:

„(..) kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften (..) anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen.“

Zum Zweck der Bestimmung der rechtlichen Zuständigkeit für den Umtausch des Führerscheins macht die Richtlinie 91/439/EWG keinen Unterschied zwischen Führerscheininhabern, die ihren Führerschein freiwillig umtauschen und jenen, die dazu aufgrund der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften (straf- und polizeirechtlich) des Mitgliedstaats des ordentlichen Wohnsitzes verpflichtet sind. Berücksichtigt man die Struktur von Artikel 8, so gibt es für eine Unterscheidung zwischen Führerscheininhabern, die aufgrund der einzelstaatlichen straf- und polizeirechtlichen Rechtsvorschriften zum Umtausch verpflichtet sind, und jenen, die dazu aufgrund verwaltungsrechtlicher Vorschriften (d. h. Vorschriften zur Gültigkeitsdauer) verpflichtet sind, in der Richtlinie 91/439/EWG keine Rechtsgrundlage. Damit ist ausreichend klar, dass für den freiwilligen Umtausch eines Führerscheins ausschließlich der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes zuständig ist.

In einer anderen Bestimmung der Richtlinie, Artikel 8 Absatz 5, wird die ausschließliche rechtliche Zuständigkeit des Mitgliedstaats des ordentlichen Wohnsitzes in anderem Zusammenhang festgelegt:

„Die Ersetzung eines Führerscheins infolge insbesondere von Verlust oder Diebstahl kann bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats erlangt werden, in dem der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz hat.“

In Artikel 8 Absatz 5 wird damit die Zuständigkeit des Mitgliedstaats des ordentlichen Wohnsitzes in einem Fall festgestellt, der der „Verlängerung“ des Führerscheins vergleichbar ist.

Darüber hinaus wird in den Artikeln 8 Absatz 3 und 12 Absatz 3 der Richtlinie ein System für den regelmäßigen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt, das auf eine verbesserte Kommunikation zwischen den aufnehmenden Mitgliedstaaten, die in vieler Hinsicht für in anderen Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine zuständig sind, und den ausstellenden Mitgliedstaaten abzielt. Dieses System würde vollkommen ineffektiv werden, wenn die Zuständigkeit des aufnehmenden Mitgliedstaats in Bezug auf die Verlängerung von Führerscheinen, die abgelaufen sind oder ablaufen werden, beschnitten würde.

E.3. Lösung

In der Richtlinie 91/439/EWG wird die ausschließliche rechtliche Zuständigkeit des Mitgliedstaats bei der erstmaligen Ausstellung von Führerscheinen, der Ersetzung von Führerscheinen, der Anwendung der straf- und polizeirechtlichen Vorschriften und beim freiwilligen Umtausch des Führerscheins festgeschrieben. Außerdem zielt die Richtlinie darauf ab, einen Mechanismus für den Informationsaustausch zwischen aufnehmenden und ausstellenden Mitgliedstaaten aufzubauen.

Daraus ergibt sich, dass eine Zuständigkeit des ausstellenden Mitgliedstaats für die Verlängerung von Führerscheinen, die außerhalb des ausstellenden Staats ablaufen, in Widerspruch zum System, zu den Zielen der Richtlinie und der logischen Struktur der vorstehend genannten Vorschriften stehen würde.

Die vorstehenden Schlussfolgerungen werden auch durch den nachfolgenden Umkehrschluss unterstrichen: gemäß Artikel 1 Absatz 3 können die Mitgliedstaaten ihre einzelstaatlichen Rechtsvorschriften hinsichtlich der Gültigkeitsdauer der Führerscheine aller auf ihrem Staatsgebiet lebenden Führerscheininhaber anwenden. Wären Mitgliedstaaten dazu berechtigt, Führerscheine umzutauschen, deren Inhaber ihren ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat haben, so würden sie damit die Befugnis des Mitgliedstaats des ordentlichen Wohnsitzes, seine einzelstaatlichen Rechtsvorschriften anzuwenden, untergraben. Die Bestimmungen in Artikel 1 Absatz 3 wären überflüssig.

Daher ist der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes (der aufnehmende Mitgliedstaat) als ausschließlich zuständig für alle Aspekte der Verlängerung von Führerscheinen anzusehen, unter Einschluss derjenigen Führerscheine, die ungültig geworden sind, d. h. nicht rechtzeitig verlängert wurden. Was diesen letztgenannten Gesichtspunkt anbelangt, sollten Führerscheine, die ursprünglich in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurden, unter denselben Bedingungen erneuert werden, wie vom aufnehmenden Mitgliedstaat ausgestellte Führerscheine. Für den Fall dass der aufnehmende Mitgliedstaat Führerscheine mit unbegrenzter Gültigkeitsdauer ausstellt, muss die Erneuerung von in anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheinen ohne weitere Bedingungen erfolgen.

E.4. Verfahrenstechnischer Aspekt

In Zusammenhang mit der Verlängerung von Führerscheinen muss betont werden, dass auf alle Führerscheininhaber **ohne Unterschied** die gleichen Verwaltungsverfahren anzuwenden sind, unabhängig davon, ob der Führerschein in dem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, der den Umtausch vornimmt, oder in einem anderen Mitgliedstaat. Dies gilt für alle Aspekte des Verfahrens, beispielsweise die Erhebung von Verwaltungsgebühren oder die Einhaltung der Fristen.