

ProfDRV



BERUFSKRAFTFAHRER –
MEHR ALS NUR FAHREN!

Qualifikationsanforderungen
und Ausbildung für
Berufskraftfahrer in Europa

INHALT



IMPRESSUM:

Herausgeber:
DEKRA Akademie GmbH
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart (DE)

Konzeption und Realisierung:
ETMservices und Projekt ProfDRV

Redaktion:
Claudia Ball,
Markus Bauer,
Malte Stamer

Fotos:
Archiv, Projektpartner, Fotolia

Grafik:
Simone Strobel

Verlag:
ETMservices
Handwerkstraße 15
D-70565 Stuttgart
www.etmservices.de
© by ETMservices 2013

Kontakt zur Redaktion:
EU-project.akademie@dekra.com

Weitere Informationen zum Projekt:
www.project-profdrv.eu
facebook.com/ProfDRV
facebook.com/ProfDRVen

EDITORIAL 3

STATUS QUO 4

PROFIL 6

QUALITÄTS-
STANDARDS 10

EMPFEHLUNGEN 11



Dr. Peter Littig,
Leiter Bildungspolitik
Strat., päd. Leit. Prod.

Liebe Leserin, lieber Leser,

perfekt ausgebildete Berufskraftfahrer sind der Schlüssel zu mehr Sicherheit auf Europas Straßen und gleichsam verantwortlich für den Erfolg der heutigen Transportindustrie. Die EU Richtlinie 2003/59 hat es zum Ziel, dazu einen wichtigen Beitrag zu leisten. Ziel des Projekts ProfDRV war es, die berufliche Qualifikation von Berufskraftfahrern im Kontext der Richtlinie, als auch formaler beruflicher Bildungssysteme zu beleuchten.

Ein Ergebnis des Projekts ist es, dass die Richtlinie 2003/59 nicht das angestrebte einheitliche minimale Qualifikationsniveau von Berufskraftfahrern in Europa mit sich bringt. Stattdessen führt der gewählte Ansatz zu einem bunten Strauß von Qualifikationsniveaus, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten. Eine Forderung des Projektes ist es daher, die Umsetzung der Richtlinie in den Mitgliedsstaaten durch die Anwendung des sogenannten Lernergebnisansatzes des Europäischen Qualifikationsrahmens, der derzeit europaweit umgesetzt wird, vergleichbarer zu machen. Die Projektpartner schlagen vor, die Richtlinie lernergebnisorientiert zu formulieren, das heißt unter anderem, in Anhang 1 der Richtlinie zu definieren, was ein Fahrer am Ende seines Trainings tatsächlich können soll, statt sich wie bisher auf Inputfaktoren wie Trainingsinhalte oder Dauer des Trainings zu beschränken.

Gleichzeitig warnen die Projektergebnisse vor erheblichen Defiziten in der Qualität von Grundqualifikation und Weiterbildung im Hinblick auf einen tatsächlichen Zugewinn an Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen der (zukünftigen) Fahrer durch die Schulungen, ausgehend von einem mangelnden Bewusstsein und einer entsprechenden Vernachlässigung des Faktors „Mensch“ bei der Richtlinienumsetzung, im Sinne von „Masse statt Klasse“. Die Projektpartner kommen hierbei zu dem Schluss, dass eine Einbettung von Richtlinie 2003/59/EC in die unterschiedlichen nationalen Berufsbildungssysteme und damit verbunden die Erhöhung der Qualität des Trainings unabdingbar ist, damit die Berufskraftfahrerqualifikation in Europa dazu beitragen kann, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und zur Bewältigung des Fahrermangels beizutragen. Hierzu schlagen die Projektpartner einen intensiveren Dialog zwischen den Bereichen Verkehr und Bildung vor. Das Projekt ProfDRV war ein Anfang dieses Dialoges.

Ihr
Dr. Peter Littig, DEKRA Akademie GmbH (DE)



BERUFSKRAFTFAHRERQUALIFIKATION IN EUROPA – STATUS QUO

Berufskraftfahrer sollen in ganz Europa ein gleiches minimales Qualifikationsniveau aufweisen, so das Anliegen von Richtlinie 2003/59 EG. Die europäische Richtlinie gibt den EU-Mitgliedsstaaten hierbei grundsätzliche Rahmenbedingungen wie Schulungsdauer und -inhalte vor. Im Weiteren obliegt es den einzelnen Mitgliedsstaaten, inwiefern und wie sie diese Anforderungen an Berufskraftfahrer in ihre eigenen nationalen Strukturen integrieren. Das führt zu vielen Gemeinsamkeiten und noch mehr Unterschieden. Die größten Gemeinsamkeiten liegen bei den Themen,

die direkt von der Richtlinie geregelt werden, wie zum Beispiel die Inhalte der Ausbildung oder die Zeit, die Fahrer für Weiterbildung aufwenden müssen. Darüber hinaus unterscheiden sich die Ansätze stark. Die Grundqualifikation läuft jeweils verschieden ab. Von den im Projekt ProfDRV untersuchten Staaten vertrauen Italien, Spanien und Großbritannien Training und anschließenden Test. Österreich, Ungarn und die Niederlande testen ihre Fahrer lediglich. In Deutschland ist beides möglich. Innerhalb der Weiterbildung verlangt nur Ungarn einen abschließenden Test. Diese Wahl lässt sich teilweise mit der

Eine gemeinsame Richtlinie zur Berufskraftfahrerqualifikation in Europa und doch sehr unterschiedliche Ergebnisse bei den Fahrern

Bildungstradition begründen. Auch in der Weiterbildung gibt es große Unterschiede. Während sich die Niederlande und Großbritannien bei den Themen sehr flexibel zeigen (Großbritannien bietet 2.500 Kurse an, die Niederlande immerhin 200), greifen die anderen Staaten stark regulierend ein. Bestimmte Gebiete müssen innerhalb bestimmter Zeiträume abgeleistet werden. Es gibt auch Unterschiede bei der möglichen Themenauswahl an sich. Großbritannien und die Niederlande lassen z.B. ADR-Training als Weiterbildungsinhalt zu. Alle anderen untersuchten Länder akzeptieren diese bereits anderweitig regulierte Weiterbildung nicht.

UNTERSCHIEDE IM ANSATZ

Neben den unterschiedlichen Ansätzen, gibt es auch deutliche Unterschiede bei den Anforderungen an Weiterbildungsstätten und Trainer, an die Qualitätssicherung und die spätere Prüfung. Obwohl alle Ansätze mit der Richtlinie konform sind, führen die verschiedenen Spezifikationen zu großen Unterschieden in der Anwendung und den tatsächlichen Ergebnissen. Dies führt zu mangelnder Vergleichbarkeit der Berufskraftfahrerqualifikation in Europa. Ebenso deutlich unterscheiden sich die Organisation der Ausbildung und die didaktischen Ansätze. Die Gruppen in Deutschland sind verhältnismäßig groß – zwischen 20 und 40 Teilnehmer. Die durchschnittliche Gruppengröße in Österreich bewegt sich hingegen zwischen fünf und 15 Teilnehmern. Die Methoden unterscheiden sich ebenso grundlegend und basieren auf lernerbasierten Ansätzen, die mit aktiven praxisbezogenen

Trainingsmethoden arbeiten, jedoch auch auf vortraglastigem Unterricht mit starkem Theoriebezug. Das selbe gilt für die Prüfungsverfahren. Praktisches Fahren gehört lediglich in den Niederlanden, in Schweden und in Spanien zur Weiterbildung. Weitere Unterschiede zwischen den einzelnen untersuchten Staaten gibt es bei Simulatoren und computerbasiertem Lernen. All diese Beobachtungen aus nur sieben Ländern lassen vermuten, dass es so kein gemeinsames Mindestlevel für die Fahrerqualifikation in Europa geben kann, gleichwohl sich alle auf die selbe Richtlinie stützen. In manchen Fällen bekommt man in Interviews mit Fahrern und Arbeitgebern sogar den Eindruck, dass es gar keinen Unterschied zur vorherigen Situation gibt. Manch einer mag in diesem Fall fordern, die Fahrerausbildung in Europa noch weiter zu harmonisieren und zu regulieren, um diese Mindeststandards zu erreichen. Doch angesichts der Unterschiede der nationalen Aus- und Weiterbildungssysteme darf man zweifeln, ob dies zu einem zufriedenstellenden Ergebnis führen würde. ■

■ INFO: RICHTLINIE 2003/59 EG

Bis zur Einführung der Richtlinie 2003/59 EG war bei der Mehrheit der europäischen Berufskraftfahrer der Lkw-Führerschein die einzige Qualifikation für den Beruf. Gemäß der Richtlinie müssen die Fahrer nun neben ihrem Führerschein auch festgelegte Trainings absolvieren, auch nach der Grundausbildung. Dadurch soll die Sicherheit auf den Straßen in Europa steigen. Zugleich soll der Beruf des Kraftfahrers im Güterverkehr so deutlich aufgewertet werden und so dem Fahrermangel entgegenwirken. Die Richtlinie soll eine europaweit einheitliche Ausbildung ermöglichen.



DAS PROFDRV-PROFIL FÜR BERUFSKRAFTFAHRER IM GÜTERVERKEHR

Die Frage danach, was ein kompetenter Berufskraftfahrer wissen und können sollte, war eine der Hauptfragen im ProfDRV-Projekt. Zu diesem Zweck hat das Team eine Reihe von Qualifikationsprofilen für Berufskraftfahrer aus der ganzen Welt untersucht und Fahrer, Arbeitgeber und Trainer aus den Projektländern befragt. Das Ergebnis ist das ProfDRV-Profil. Es beschreibt, was ein kompetenter und gut ausgebildeter Berufskraftfahrer wissen, verstehen und tun können muss, gemäß der Kategorien des europäischen Qualifikationsrahmens (EQR) – Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen.

BEISPIEL: DIE ABFAHRTSKONTROLLE

• **Wissen** – “Der Berufskraftfahrer kennt die Teile des Fahrzeugs, die er vor der Abfahrt überprüfen muss.”
“Wissen” meint das Ergebnis der

Verarbeitung von Information durch Lernen. Es handelt sich um Fakten, Prinzipien, Theorien und Praktiken, verbunden mit einem Arbeits- oder Lernfeld. Im Kontext des EQR wird Wissen als theoretisch und faktisch beschrieben.

• **Fertigkeiten** – “Der Berufskraftfahrer kann eine komplette Abfahrtskontrolle an verschiedenen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen ausführen, die Resultate auswerten und nötige Korrekturmaßnahmen einleiten.”
„Fertigkeiten“ meint die Fähigkeit, Wissen anzuwenden, um Aufgaben auszuführen und Probleme zu lösen. Im Kontext des EQR werden Fertigkeiten als kognitiv (involviert sind logisches, intuitives und kreatives Denken) und praktisch (handwerkliches Geschick und das Anwenden von Methoden, Materialien und Werkzeugen) beschrieben.

• **Kompetenz** – “Der Berufskraftfahrer nimmt autonom und selbstverantwortlich reguläre Abfahrtskontrollen am Fahrzeug vor, um die Sicherheit des Fahrzeugs zu gewährleisten.”
“Kompetenz” meint die erwiesene

Fähigkeit, Wissen, Fertigkeiten und persönlich, soziale und methodologische Fähigkeiten in Arbeits- oder Studiensituationen und in der beruflichen und persönlichen Entwicklung anzuwenden. Im Kontext des EQR wird Kompetenz im

Zusammenhang mit Verantwortung und Autonomie beschrieben. Doch wie trägt ein solcher Lernergebnis-basierter Ansatz zu „gut ausgebildeten“ Fahrern bei? Welchen Unterschied macht es im Vergleich zu gängigen ➔

Praktisches Beispiel aus dem Profil:

Richtlinie 2003/59/EG	ProfDRV-Kernprofil		
	Kenntnisse	Fertigkeiten	Kompetenz
2.1 Ziel: Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften für den Kraftverkehr: höchstzulässige Arbeitszeiten in der Verkehrsbranche; Grundsätze, Anwendung und Auswirkungen der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 [...]	4.2 Planung und Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten auf Grundlage der rechtlichen Bestimmungen und der Vorgaben des Transportauftrags Der Berufskraftfahrer kennt: • die rechtlichen Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten • ...	Der Berufskraftfahrer kann: • die rechtlichen Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten in der Praxis anwenden • Zeit verwalten • Er/sie berücksichtigt die rechtlichen Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten, ... Er/Sie hält die geltenden rechtlichen Bestimmungen während einer Tour konsequent ein und handelt professionell und integer.

INFO: EQR

Der Europäische Qualifikationsrahmen (EQR) ist ein gemeinsamer europäischer Referenzrahmen, der die Bildungssysteme der Europäischen Länder verbindet. Er fungiert als Übersetzer, um die Qualifikationen der verschiedenen Länder und Systeme vergleichbar und transparenter zu gestalten. Der EQR hat hierbei zwei Ziele: die grenzüberschreitende Mobilität von Lernenden und Arbeitnehmern (u.a., um den Fachkräftemangel innerhalb Europas auszugleichen) und die Erleichterung des lebenslangen Lernens für die Bürger der EU. Doch die Art und Weise, wie Aus- und Weiterbildung in den verschiedenen nationalen Bildungssystemen abläuft, variiert so stark, dass sie sich nicht vergleichen lässt. Diese Ansätze basieren auf der inputorientierten europäischen Richtlinie 2003/59 EG

(Lerndauer, Inhalt). Die unterschiedlichen Umsetzungen sind kaum vergleichbar. Der EQR schlägt vor, die Qualifikationen stattdessen anhand von Lernergebnissen zu vergleichen. Im EQR ist ein Lernergebnis als das definiert, was der Lernende weiß, versteht und nach Vollendung eines Lernprozesses anwenden kann. Der EQR legt daher Wert auf die Resultate, statt sich nur auf Inputs zu konzentrieren, wie beispielsweise die Lerndauer.

ProfDRV hat ein Lernergebnis-basiertes Profil für Berufskraftfahrer sowie EQR-kompatible Bildungsstandards, die die Berufskraftfahrerqualifikation in Europa tatsächlich vergleichbar machen soll entwickelt. Mehr Informationen zum EQR finden Sie unter www.eqf-support.eu

Ansätzen und was würde es für die Bildungspraxis in Europa bedeuten? Der Unterschied: Bis jetzt reguliert die Richtlinie 2003/59/EG nur die Lerninhalte für die Berufskraftfahrerausbildung. Doch darin steht nichts über die Fähigkeiten, die ein Berufskraftfahrer haben sollte, um seinen Beruf kompetent auszuüben und damit den Ansprüchen des Arbeitsmarkts zu genügen. Ein Lernergebnis-basiertes Profil definiert diese Fähigkeiten nach den Kategorien „Wissen“, „Fertigkeiten“ und „Kompetenzen“. Wenn es also das Ziel ist, dass alle Berufskraftfahrer in Europa die Kompetenz haben, „autonom und selbständig regelmäßige Abfahrtskontrollen an ihrem Fahrzeug durchzuführen, um die Sicherheit des Fahrzeugs zu gewährleisten“, kann man ein gemeinsames Mindestlevel an Qualifikation in Europa erreichen. Allerdings ist es nur der erste Schritt, diese Lernergebnisse zu definieren. Dies muss auch in der Ausbildungspraxis realisiert werden, um erfolgreich zu sein. Das zieht in der Praxis Konsequenzen nach sich.

EQR IN DER AUSBILDUNG

Das Training muss sich genau wie die Überprüfung des Gelernten stark am Wissen, den Fertigkeiten und Kompetenzen orientieren, die im Profil definiert sind und es muss gewährleisten, dass alle Arten von Lernergebnissen auch angesprochen werden. Doch gerade die Vermittlung und Überprüfung von „Fertigkeiten“ und „Kompetenzen“ ist ein Schwachpunkt vieler Ausbildungsumgebungen. Die gängige Ausbildungspraxis konzentriert sich stark darauf, theoretisches Wissen zu vermitteln, wie zum Bei-

spiel über kraftstoffsparende Fahrweise. Sie unterstützt die Fahrer aber nur selten dabei, die nötigen Fertigkeiten und Kompetenzen tatsächlich aufzubauen. Das bedeutet das theoretische Wissen in der echten Arbeitspraxis anzuwenden. Das ist zugleich die größte Herausforderung dabei, solch einen Ansatz zu etablieren. Die Fertigkeiten und Kompetenzen tatsächlich auszubauen setzt besondere Ausbildungsansätze voraus, wie auch sehr gut ausgebildete Trainer, um Lernprozesse anzustoßen und anzuleiten. Und nicht zuletzt das nötige Equipment, das für eine solche Schulung nötig ist. Eine ähnliche Situation stellt sich für die Überprüfung des Gelernten dar. Die im Moment vorherrschenden Multiple-Choice-Tests überprüfen vorrangig Wissen, doch weder Fertigkeiten, noch Kompetenzen. Praktische Tests und Diskussionen darüber sowie Szenarios in die Prüfung für Berufskraftfahrer einfließen zu lassen, sind vielversprechende erste Schritte, um gleichermaßen Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen zu überprüfen. ■



Lernergebnisse - eine Möglichkeit, Qualifikationen über Grenzen hinweg vergleichbar zu machen.

Fachspezifische Aufgaben/Kernarbeitsprozesse

- (1) Lenken und Bedienen des Fahrzeugs
- (2) Ausführen vorbereitender Aufgaben
- (3) Be- und Entladen
- (4) Planen von Fahrzeiten und -strecken
- (5) Instandhalten von Fahrzeugen und -kombinationen
- (6) Arbeitsdokumentation und Schreivarbeit

Fachübergreifende Aufgaben/Prozesse

- (I) Zusammenarbeit mit Kunden
- (II) Zusammenarbeit mit Vorgesetzten, Kollegen, Kontrollorganen und der Öffentlichkeit
- (III) Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, gesunde Lebensführung
- (IV) Kontinuierliche berufliche Aus- und Weiterbildung



Politik, Behörden, Bildungsträger, Industrie und viele mehr sind gleichermaßen gefragt bei der Sicherung einer hohen Qualität.

DIE PROFDRV-STANDARDS ZUR QUALITÄTSSICHERUNG

Qualität ist einer der wichtigsten Faktoren zur Gewährleistung der Wirkung und Nachhaltigkeit beruflicher Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen. In Bezug auf die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern bedeutet dies unter anderem, dass die Aus- und Weiterbildung den Anforderungen des Arbeitsmarktes entsprechen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen muss. Zugleich lassen die ProfDRV-Ergebnisse darauf schließen, dass mangelnde Qualität insbesondere in Bezug auf die Einführung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer eines der größten Probleme ist und ein ernst zu nehmendes Hindernis für

die solide Umsetzung der Berufskraftfahrerausbildung darstellt, das bereits heute die erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG gefährdet.

GEMEINSAME STANDARDS

Aus diesem Grund plädiert das ProfDRV-Konsortium für Qualitätsstandards zur Umsetzung der Berufskraftfahrerausbildung, die über die formalen Anforderungen der Richtlinie 2003/59/EG hinausgehen und besonders die Ansätze des Europäischen Qualifikationsrahmens als einem einheitlichen Europäischen Ansatz im Rahmen der Berufsbildung aufgreifen.

STANDARDS NACH ANFORDERUNG

Das Resultat ist ein Katalog von Qualitätsstandards zu unterschiedlichen Themenfeldern wie z.B. die „Einbettung von Richtlinie 2003/59/EG in nationale Berufsbildungssysteme“ oder die „Anpassung des Trainings an sich wandelnde Kompetenzbedarfe“. Für jedes dieser Themenfelder schlagen die Qualitätsstandards eine Reihe von „Schlüsselfragen“ und hierzu jeweils

eine „angestrebte Zielsituation“, „angemessene Maßnahmen“ und „beteiligte Personengruppen“ vor. Auf diese Weise sind die Standards nicht nur Indikatoren und Kriterien für Qualität im Berufskraftfahrertraining sondern gleichzeitig auch ein Werkzeug für die Qualitätsentwicklung bei den verschiedenen Beteiligten, die in Berufskraftfahrerqualifikation involviert sind. Diese sind hauptsächlich:

- *Politische Entscheidungsträger und zuständige Behörden der nationalen Berufsbildungssysteme, die an der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG beteiligt sind*
- *Berufliche Aus- und Weiterbildungsanbieter, Trainer und Entwickler/Herausgeber von Schulungsunterlagen*
- *Zuständigen Stellen und Gremien, für die Bewertung und Validierung von Lernergebnissen*

Eine entscheidende Frage ist natürlich, wie die Maßnahmen zur Qualitätssicherung umgesetzt werden können, oder bereits umgesetzt sind. Die Unterschiede von Staat zu Staat sind groß. Besonders Länder wie die Niederlande, die die Richtlinie bereits an ihre nationalen Strukturen angepasst haben, haben die Maßnahmen schon zu einem großen Teil umgesetzt. Länder wie Deutschland können sich auf die verfügbaren Strukturen, des öffentlichen Ausbildungssystems, wie zum Beispiel Ausbildungsstrukturen für betriebliche Ausbilder und ebenso Pilot-Ergebnisse aus den letzten Jahren berufen. Andere Mitgliedsstaaten müssen noch einen langen Weg gehen, um diese neuen Qualitätsstandards mit ihrem starken Fokus auf die berufliche Aus- und Weiterbildung zu realisieren. ■

KERNFRAGEN ALS BASIS FÜR DIE STANDARDS

- Wie sollte die Richtlinie 2003/59 EG in die nationalen beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme eingebettet werden?
- Welche Voraussetzungen sollten angehende Berufskraftfahrer erfüllen, bevor sie in den Beruf einsteigen?
- Welche Ausbildungs-/Lernmethoden sind für die Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern geeignet?
- Welche Anforderungen werden an die Ausbilder künftiger Berufskraftfahrer gestellt?
- Welche Anforderungen müssen Bewertung und Prüfungen im Rahmen der Grundqualifikation und Weiterbildung erfüllen?
- Wie wird die Anerkennung von nicht- bzw. informellem Lernen integriert?
- Wie sollte die Anpassung der Berufskraftfahreraufqualifikation an veränderte Qualifikationsanforderungen gewährleistet und umgesetzt werden?
- Wie kann die Qualität der Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern gewährleistet werden?



EMPFEHLUNGEN FÜR EINEN GEMEINSAMEN EUROPÄISCHEN MINDESTSTANDARD

- Einbettung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer in die jeweiligen nationalen Berufsbildungssysteme und nationalen Qualifikationsrahmen, um die Ausbildungsqualität durch Nutzung vorhandener Berufsbildungsstrukturen und -einrichtungen zu verbessern und lebenslanges Lernen durch Bildung von Brücken zu anderen Berufsbildungswegen innerhalb des formellen Berufsbildungssystems zu fördern.
- Aktualisierung der Richtlinie 2003/59 EG unter Bezugnahme auf den europäischen Qualifikationsrahmen (EQR), um bei der Grundqualifikation ein gemeinsames Mindestniveau der Berufsbildung zu erreichen und den Weg für eine Vergleichbarkeit von Qualifikationen durch breite Anwendung des EQR-Ansatzes auf die Qualifikation von Berufskraftfahrern in Europa zu ebnet.
- Anwendung des EQR-Lernergebnisansatzes bei der Umsetzung der Richtlinie 2003/59 EG, um einen vergleichbaren Mindestqualifikationsstandard für Berufskraftfahrer in Europa zu gewährleisten.
- Anwendung der ProfDRV-Qualitätsstandards, um ein gemeinsames Qualitätsniveau für die berufliche Aus- und Weiterbildung zu schaffen, das als Grundlage für die Erfüllung der Qualifikationsanforderungen des Arbeitsmarktes und für die Verbesserung der Sicherheit auf europäischen Straßen dient.

ProfDRV

2003/59/EG



EUROPÄISCHER
QUALIFIKATIONS-
RAHMEN

STANDARDS



KERNPROFIL

Weitere Informationen
auf der Projekt-Website
www.project-profdrv.eu
Email: eu-project.akademie@dekra.com



Programm für
lebenslanges
Lernen

This project has been funded with support from the European Commission. This publication communication reflects the views only of the author, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.