EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 11.9.2025
COM(2025) 483 final/2
DOWNGRADED ON 7.11.2025

2025/0274 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im mit dem Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits eingesetzten Sonderausschuss für Straßenverkehr in Bezug auf die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und die Modalitäten für den Austausch der in diesen Registern enthaltenen Informationen zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Die Kommission schlägt vor, dass der Rat den Standpunkt festlegt, der im Namen der Europäischen Union im mit dem Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits (im Folgenden „Abkommen über Handel und Zusammenarbeit“) eingesetzten Sonderausschuss für Straßenverkehr in Bezug auf die Mindestanforderungen an die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen zu erfassenden Daten sowie die Modalitäten für den Austausch der in diesen Registern enthaltenen Informationen zu vertreten ist

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Der Sonderausschuss für Straßenverkehr

Der Sonderausschuss für Straßenverkehr ist ein nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe o des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit eingesetztes Gremium. Nach Teil A Abschnitt 1 Artikel 13 Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 5 des Anhangs 31 jenes Abkommens ist der Sonderausschuss für Straßenverkehr befugt, Beschlüsse (der geplante Beschluss) über die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen zu erfassenden Daten sowie über die Modalitäten für den Austausch der in diesen Registern enthaltenen Informationen zu fassen.

2.2. Der geplante Rechtsakt des Sonderausschusses für Straßenverkehr

Hauptzweck des geplanten Beschlusses ist die Festlegung detaillierter Vorschriften über die Modalitäten des Austauschs von Informationen über Verurteilungen und Sanktionen bei schwerwiegenden Verstößen gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 6 Absatz 2 des Anhangs 31des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit sowie über die Modalitäten für den Austausch von Informationen über andere Bedingungen der Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers.

Solche Informationen werden in der Union über die durch Artikel 16 Absätze 5 und 6 und Artikel 18 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009[1] eingerichteten Europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (European Registers of Road Transport Undertakings, im Folgenden „ERRU“) ausgetauscht. Die technischen Spezifikationen des ERRU sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission[2] festgelegt.

Die auszutauschenden Informationen stammen aus den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 13 Absatz 2 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit.

In der Union sind die Daten, die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen mindestens zu erfassen sind, in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 festgelegt. Die Mindestanforderungen an diese Daten sind im Beschluss

[1] Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

[2] Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 (ABl. L 87 vom 2.4.2016, S. 4).

2009/992/EU der Kommission[3], zuletzt geändert durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2024/773 der Kommission[4], sowie im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/2164 der Kommission[5] festgelegt.

Die für den Informationsaustausch maßgebliche Liste von Verstößen ist in einem Entwurf eines gesonderten Beschlusses des Sonderausschusses für Straßenverkehr aufgeführt.

Die Kommission schlägt daher vor, dass die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern gemäß dem Beschluss 2009/992/EU der Kommission enthaltenen Daten für die Zwecke des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit gemäß dem Beschlussentwurf des Sonderausschusses im Anhang des vorliegenden Vorschlags angepasst werden. . Die Kommission schlägt im Sinne der Ressourceneffizienz ferner vor, dass der Informationsaustausch gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 14 Absatz 5 des Anhangs 31 über die Europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen erfolgt.

Die wesentlichen Anpassungen der Rechtsvorschriften der Union für die Zwecke des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit betreffen zwei Aspekte. Zum einen hat das Vereinigte Königreich der Kommission mitgeteilt, dass die Anzahl der Beschäftigten eines Kraftverkehrsunternehmens nicht in den gleichen Datenbanken im Vereinigten Königreich registriert ist und es keine eindeutigen Belege dafür gibt, dass dieser Datensatz für die Durchführung des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit von wesentlicher Bedeutung ist. Zum anderen verfügen die Union und das Vereinigte Königreich über dieselben „Risikogruppen“ für Kraftverkehrsunternehmen. Was die Union betrifft, so sind die in den nationalen Registern enthaltenen Risikoeinstufungsgruppen in Nummer 4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695[6] festgelegt und werden gemäß dem Beschluss 2009/992/EU der Kommission bzw. der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission über das ERRU ausgetauscht. Die Formel zur Berechnung der Punktzahl für die Risikoeinstufung der Unternehmen unterscheidet sich jedoch in der Union und im Vereinigten Königreich[7]. Daher wird vorgeschlagen, dass die Datensätze zur Anzahl der Beschäftigten eines Unternehmens sowie zur Punktzahl für die Risikoeinstufung eines Unternehmens nicht zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich ausgetauscht werden. Die Risikoeinstufungsgruppe sowie alle anderen in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union enthaltenen Datensätze sollten ausgetauscht werden, um die Durchsetzung der entsprechenden Bestimmungen des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zu erleichtern.

---

3 Beschluss der Kommission vom 17. Dezember 2009 über Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind (ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 36).

4 Durchführungsbeschluss (EU) 2024/773 der Kommission vom 4. März 2024 zur Änderung des Beschlusses 2009/992/EU über Mindestanforderungen an die zusätzlichen Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind (ABl. L, 2024/773, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/773/oj).

5 Durchführungsbeschluss (EU) 2024/2164 der Kommission vom 11. Juli 2024 über Mindestanforderungen an die Daten von Mietfahrzeugen, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind (ABl. L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

6 Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen (ABl. L 129 vom 3.5.2022, S. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/695/oj).

7 In der Union ist die Formel zur Berechnung der Punktzahl für die Risikoeinstufung in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission festgelegt.

Das Vereinigte Königreich hat sich als Mitgliedstaat der Union an den Entwicklungskosten des ERRU beteiligt. Das Vereinigte Königreich sollte jedoch auch einen finanziellen Beitrag zu den Betriebs- und Instandhaltungskosten des ERRU leisten. In einem gesonderten Beschluss des Sonderausschusses für Straßenverkehr, der gleichzeitig mit dem in dem vorliegenden Vorschlag enthaltenen Entwurf eines Beschlusses des Sonderausschusses für Straßenverkehr angenommen werden soll, werden die Finanzmodalitäten hinsichtlich des Beitrags des Vereinigten Königreichs zum ERRU festgelegt.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Der Standpunkt der Union sollte daher darin bestehen, entsprechend dem diesem Vorschlag beiliegenden Entwurf den Beschluss des Sonderausschusses für Straßenverkehr zu unterstützen.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „*Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat*“, durch Beschlüsse festgelegt.

Bei dem vom Sonderausschuss für Straßenverkehr zu fassenden Beschluss handelt es sich um einen rechtswirksamen Akt. Mit dem geplanten Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit weder ergänzt noch geändert. Die verfahrensrechtliche Rechtsgrundlage für den geplanten Beschluss ist daher Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des geplanten Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem geplanten Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

Hauptzweck und Inhalt des geplanten Rechtsakts betreffen den Bereich der Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 91 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Beschlusses sollte Artikel 91 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

5. VERÖFFENTLICHUNG DES GEPLANTEN RECHTSAKTS

Der Beschluss des Sonderausschusses für Straßenverkehr sollte nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden.

2025/0274 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im mit dem Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits eingesetzten Sonderausschuss für Straßenverkehr in Bezug auf die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und die Modalitäten für den Austausch der in diesen Registern enthaltenen Informationen zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits (im Folgenden „Abkommen über Handel und Zusammenarbeit“) wurde durch die Union mit Ratsbeschluss (EU) 2021/689 geschlossen und trat am 1. Mai 2021 in Kraft.

(2) Nach Teil A Abschnitt 1 Artikel 13 Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 5 des Anhangs 31 jenes Abkommens ist der nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe o jenes Abkommens eingesetzte Sonderausschuss für Straßenverkehr befugt, Beschlüsse über die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen zu erfassenden Daten sowie über die Modalitäten für den Austausch der in diesen Registern enthaltenen Informationen zu fassen.

(3) In Abschnitt 1 Artikel 6 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit sind im Einzelnen die Voraussetzungen festgelegt, die im Hinblick auf die Anforderung der Zuverlässigkeit eines Güterkraftverkehrsunternehmens erfüllt sein müssen. So sind in den Absätzen 2 und 3 die Voraussetzungen festgelegt, unter denen die in Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b genannten Verstöße durch ein Unternehmen dazu führen können, dass die zuständigen Behörden der Vertragspartei der Niederlassung gegen das betreffende Güterkraftverkehrsunternehmen ein Verwaltungsverfahren einleiten und dass bei dem betreffenden Güterkraftverkehrsunternehmen die Anforderung der Zuverlässigkeit als nicht mehr erfüllt gilt. Zudem enthält Anlage 31-A-1-1 eine Liste der sieben schwersten Verstöße, bei denen die zuständige Behörde der Vertragspartei der Niederlassung zwingend ein Verwaltungsverfahren einleiten muss. Ein gesonderter Beschluss des mit dem Abkommen über Handel und Zusammenarbeit eingesetzten Sonderausschusses für Straßenverkehr, der dem [PLATZHALTER FÜR RAT: Beschluss (EU) 2025/XXXX des Rates] beigefügt ist, wird die Liste der schwerwiegenden Verstöße, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können, vervollständigen.

(4) Nach Teil A Abschnitt 1 Artikel 13 und 14 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit richten die Vertragsparteien einzelstaatliche elektronische Register der zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers zugelassenen Kraftverkehrsunternehmen ein, führen individuelle Überprüfungen von Unternehmen durch und tauschen Informationen über schwerwiegende Verstöße von Unternehmen der jeweils anderen Vertragspartei aus. Die im einzelstaatlichen elektronischen Register zu erfassenden Daten sowie die Modalitäten für den Informationsaustausch müssen durch Beschluss des Sonderausschusses für Straßenverkehr festgelegt werden.

(5) Die Union hat gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480[8] der Kommission die Europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) eingerichtet, um den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der Union zu erleichtern. Da die Union und das Vereinigte Königreich denselben Grundprinzipien für die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers sowie zu einer gemeinsamen Liste von Verstößen zugestimmt haben, ist es im Hinblick auf die Ziele des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit angemessen und effizient, eine technische Vernetzung mit dem ERRU für das Vereinigte Königreich vorzusehen.

(6) Da der geplante Beschluss für die Union verbindlich sein wird, ist es angezeigt, den im Namen der Union im Sonderausschuss für Straßenverkehr zu vertretenden Standpunkt festzulegen.

(7) Mit einem gesonderten Beschluss des mit dem Abkommen über Handel und Zusammenarbeit eingesetzten Sonderausschusses für Straßenverkehr, der dem [PLATZHALTER FÜR RAT: Beschluss (EU) 2025/XXXX des Rates] beigefügt ist, werden die Finanzbestimmungen hinsichtlich des Beitrags des Vereinigten Königreichs zu den ERRU-Kosten festgelegt.

(8) Damit beide Vertragsparteien Zeit haben, ihre für die Umsetzung des Beschlusses des Sonderausschusses für Straßenverkehr notwendige Informations- und Technologieinfrastruktur zu entwickeln, sollte ein Anwendungsdatum dieses Beschlusses festgelegt werden. Daher sollte der Beschluss des Sonderausschusses für Straßenverkehr ab dem 1. Januar 2026 gelten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der Standpunkt, der im Namen der Union in dem durch Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe o des mit dem Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits eingesetzten Sonderausschuss für Straßenverkehr in Bezug auf die Mindestanforderungen an die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen zu erfassenden Daten sowie die Modalitäten für den Austausch der in diesen Registern enthaltenen Informationen zu vertreten ist, ist in dem Entwurf eines Beschlusses des Sonderausschusses für Straßenverkehr festgelegt, der dem vorliegenden Beschluss beigefügt ist.

[8] Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 (ABl. L 087 vom 2.4.2016, S. 4).

(2) Geringfügige Änderungen des beigefügten Beschlussentwurfs des Sonderausschusses für Straßenverkehr können von der Kommission ohne weiteren Beschluss des Rates vorgenommen werden.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin