EUROPÄISCHE
KOMMISSION

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

ANNEX

ANHANG

des Vorschlags 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

Beschluss Nr. [*Nummer dieses Beschlusses einfügen – noch zu bestätigen* 2/2025] 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 Sonderausschusses für Straßenverkehr

vom...

über die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und die Modalitäten für den Austausch der in diesen Registern enthaltenen Informationen

DER SONDERAUSSCHUSS FÜR STRAßENVERKEHR —

gestützt auf 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“)[1] , insbesondere auf Artikel 468 Absatz 5 und Teil A Abschnitt 1 Artikel 13 Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 5 des Anhangs 31,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Nach Artikel 463 Absatz 1 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit müssen Güterkraftverkehrsunternehmer einer Vertragspartei, die eine Fahrt gemäß Artikel 462 durchführen, Inhaber einer gültigen Lizenz in Einklang mit Artikel 463 Absatz 2 jenes Abkommens sein. Nach Teil A Abschnitt 1 Artikel 3 Buchstabe b des Anhangs 31 jenes Abkommens muss ein Güterkraftverkehrsunternehmer der Anforderung der Zuverlässigkeit gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 6 des Anhangs 31 jenes Abkommens genügen.

(2) In Teil A Abschnitt 1 Artikel 6 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit sind die Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Zuverlässigkeit eines Güterverkehrsunternehmers festgelegt. So sind in den Absätzen 2 und 3 jenes Artikels die Voraussetzungen festgelegt, unter denen die von einem Unternehmen begangenen Verstöße dazu führen können, dass die zuständigen Behörden der Vertragspartei der Niederlassung gegen den Güterkraftverkehrsunternehmer ein Verwaltungsverfahren einleiten und dass bei dem betreffenden Güterkraftverkehrsunternehmer 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. Mit dem Beschluss Nr. 1/2025 des mit dem Abkommen über Handel und Zusammenarbeit eingesetzten Sonderausschusses für Straßenverkehr[2] wurde die Liste schwerwiegender Verstöße, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können, vervollständigt.

---

[1] ABl. L 149 vom 30.4.2021, S. 10.

[2] Beschluss Nr. 1/2025 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

(3) 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 in den einzelstaatlichen elektronischen Registern zu erfassenden Daten sowie die Modalitäten für den Informationsaustausch sind durch Beschluss des Sonderausschusses für Straßenverkehr festzulegen.

(4) Die Union hat gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission[3] die Europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (European Registers of Road Transport Undertakings, im Folgenden „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 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.

(5) Das Vereinigte Königreich beteiligte sich als Mitgliedstaat der Union an den Entwicklungskosten des ERRU. Das Vereinigte Königreich sollte jährlich zu den Betriebs- und Wartungskosten des ERRU beitragen.

(6) 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 vorliegende Beschluss ab dem 1. Januar 2026 gelten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

In diesem Beschluss werden die Daten, die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen mindestens zu erfassen sind, und die Bedingungen für den Austausch dieser Daten zwischen den Vertragsparteien festgelegt.

Artikel 2

In den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen enthaltene Daten und Bedingungen für den Zugang zu diesen Daten

---

Sonderausschusses für Straßenverkehr vom [Datum] über die Kategorien, Arten und Schweregrade schwerwiegender Verstöße, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit eines Güterkraftverkehrsunternehmers führen können, ABl....

[3] 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)

(1) Die nationalen elektronischen Register gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 13 Absatz 1 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit müssen mindestens die folgenden Daten enthalten:

a) den Namen und die Rechtsform des Kraftverkehrsunternehmens;

b) die Anschrift der Niederlassung;

c) die Namen der Verkehrsleiter, die anerkanntermaßen die Anforderungen gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 3 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit in Bezug auf Zuverlässigkeit und fachliche Eignung erfüllen, oder soweit erforderlich den Namen eines gesetzlichen Vertreters;

d) die Art der Genehmigung, die Anzahl der in ihr erfassten Fahrzeuge und soweit erforderlich die Seriennummer der in Artikel 463 Absatz 1 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit genannten Lizenz und der beglaubigten Kopien;

e) die Anzahl, Kategorie und Art der schwerwiegenden Verstöße gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 6 Absatz 2 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit, die in den letzten zwei Jahren zu einer Verurteilung oder Sanktion geführt haben;

f) den Namen jeder Person, die für ungeeignet erklärt wurde, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten, solange die Anforderung der Zuverlässigkeit dieser Person(en) nicht gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 6 Absatz 4 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit als nicht wieder erfüllt gilt, und die anwendbaren Rehabilitationsmaßnahmen;

g) die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die die Unternehmen gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 5 Buchstabe f des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit verfügen;

h) die Risikoeinstufungsgruppe des Unternehmens gemäß den in der betreffenden Vertragspartei geltenden Rechtsvorschriften und/oder Verfahren.

(2) Die in Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Daten müssen im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des in der betreffenden Vertragspartei geltenden Rechts zum Schutz personenbezogener Daten öffentlich zugänglich sein.

Es steht den zuständigen Behörden jeder Vertragspartei frei, die in Absatz 1 Buchstaben e bis h genannten Daten in separate Registern aufzunehmen. In solchen Fällen sind die in den Buchstaben e und f genannten Daten allen zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei auf Anfrage oder direkt zugänglich zu machen. Die gewünschten Informationen müssen innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang der Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Die in Absatz 1 Buchstaben g und h genannten Daten sind den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich zu machen.

Die in Absatz 1 Buchstaben e bis h genannten Daten sind anderen Behörden als den zuständigen Behörden nur zugänglich, wenn diese Behörden ordnungsgemäß zu Kontrollen und zur Verhängung von Sanktionen im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten zur Verschwiegenheit verpflichtet sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.

(3) Die Daten zu einem Unternehmen, dessen Zulassung ausgesetzt oder entzogen wurde, bleiben zwei Jahre nach Ablauf der Aussetzung oder des Entzugs der Lizenz im einzelstaatlichen elektronischen Register gespeichert und werden danach unverzüglich gelöscht.

Die Daten zu einer Person, die für ungeeignet erklärt wurde, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben, bleiben so lange im einzelstaatlichen elektronischen Register gespeichert, wie die Anforderung der Zuverlässigkeit dieser Person nicht gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 6 Absatz 4 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit als wieder erfüllt gilt. Nach Durchführung der Rehabilitierungsmaßnahme oder einer anderen Maßnahme gleicher Wirkung werden die Daten unverzüglich gelöscht.

Die in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Daten umfassen die Angabe der Gründe für die Aussetzung oder den Entzug der Zulassung oder die Erklärung der Nichteignung und die jeweilige Dauer.

(4) Die Vertragsparteien stellen durch alle erforderlichen Maßnahmen sicher, dass alle in ihrem einzelstaatlichen elektronischen Register enthaltene Daten auf dem aktuellen Stand gehalten werden und sachlich richtig sind.

Artikel 3

Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind

(1) Die Mindestanforderungen an die Daten, die in die von den zuständigen Behörden jeder Vertragspartei gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 13 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit eingerichteten einzelstaatlichen elektronischen Register einzutragen sind, sind im Anhang des Beschlusses 2009/992/EU der Kommission[4] und in Artikel 1 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/2164 der Kommission[5] in der durch die folgenden Absätze angepassten Fassung festgelegt.

(2) Für die Zwecke dieses Beschlusses gelten die folgenden Anpassungen des Anhangs des Beschlusses 2009/992/EU:

a) Die Bezugnahme auf „Mitgliedstaat“ wird ersetzt durch „Land“[6].

b) Die Bezugnahmen auf „Gemeinschaftslizenz“ werden stets ersetzt durch „Lizenz nach Artikel 463 Absatz 1 des Abkommens über Handel und

[4] Beschluss der Kommission vom 17. Dezember 2009 über Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2009) 9959) (ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 36), in der durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2024/773 der Kommission (ABl. L, 2024/773, 6.3.2024) geänderten Fassung.

[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 (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 4665) (ABl. L, 2024/2164, 20.8.2024).

[6] Für einen Mitgliedstaat der Europäischen Union bezieht sich „Land“ auf die Europäische Union und für das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland auf das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland.

Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

c) Was das Vereinigte Königreich betrifft, so sind folgende Felder nicht erforderlich: „Anzahl der Beschäftigten“ und „Risikoeinstufung“.

d) „Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ wird ersetzt durch „Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c des Beschlusses Nr. 2/2025 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 Sonderausschusses für Straßenverkehr“.

(3) In Bezug auf das Vereinigte Königreich ist das Datenelement „Zulassungsland des Fahrzeugs“ nach Artikel 1 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/2164 der Kommission für die Zwecke dieses Beschlusses standardmäßig als „UK“ zu hinterlegen.

Artikel 4

Modalitäten des Informationsaustauschs gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 14 Absätze 3 und 4 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit

(1) Das Vereinigte Königreich und die Mitgliedstaaten der Union nutzen gemäß Teil A Abschnitt 1 Artikel 14 Absätze 3 und 4 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit die mit der Verordnung (EU) 2016/480[7] eingerichteten Europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) für den Informationsaustausch.

(2) Das Vereinigte Königreich führt die Vernetzung seines nationalen elektronischen Registers mit dem ERRU gemäß den Verfahren und technischen Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/480 und gemäß der Anpassung durch Artikel 5 des vorliegenden Beschlusses durch.

(3) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieses Beschlusses ausschließlich zum Zweck der Überprüfung der Einhaltung von Teilbereich Drei Titel I und von Anhang 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit erfolgt.

(4) Das Vereinigte Königreich und jeder Mitgliedstaat der Union ernennen in Bezug auf die Anwendung dieses Beschlusses eine ERRU-Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch der anderen Vertragspartei zuständig ist.

Artikel 5

[7] 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), in der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2381 der Kommission zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen geänderten Fassung (ABl. L, 2023/2381 vom 5.10.2023).

Anpassungen der technischen Spezifikationen für das ERRU

Für die Zwecke dieses Beschlusses gelten die folgenden Anpassungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480:

1. Bezugnahmen auf „Mitgliedstaat“ sind stets als Bezugnahmen auf „Land[8]“ zu verstehen, und Bezugnahmen auf „Mitgliedstaaten“ sind stets als Bezugnahmen auf „Länder[9]“ zu verstehen.

2. Bezugnahmen auf „diese Verordnung“, „Anhänge I bis VII dieser Verordnung“ und „Anhang VIII dieser Verordnung“ sind stets als Bezugnahmen auf den „Beschluss Nr. [2/2025] 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 Sonderausschusses für Straßenverkehr“ zu verstehen.

3. Die Bezugnahmen auf „Gemeinschaftslizenz“ sind stets als „Lizenz nach Artikel 463 Absatz 1 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“ zu verstehen.

4. In den Artikeln 1 bis 3 wird „Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ und „Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „Beschluss Nr. [2/2025] 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 Sonderausschusses für Straßenverkehr“.

5. In Artikel 2 wird „Artikel 2 der Verordnung (EC) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „Anhang 31 Teil A Abschnitt 1 Artikel 2 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

6. Unter Artikel 2 Buchstabe e wird „Artikel 8 Absatz 8 der Verordnung (EC) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „Artikel 465 Absatz 1 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

7. Die Artikel 6 und 7 gelten nicht für die Zwecke dieses Beschlusses.

8. Unter Anhang II Nummer 1.3 —

   a) „Risikoeinstufung und Risikoeinstufungsgruppe“ wird ersetzt durch „Risikoeinstufungsgruppe“.

   b) Die Bezugnahme auf „Zahl der Beschäftigten“ wird gestrichen.

9. In der Anlage zu Anhang III —

   a) Die folgenden Felder dürfen nicht in der Benachrichtigung „Check Transport Undertaking Data Response“ (Antwort auf die Anfrage zur Überprüfung der

[8] „Land“ bezieht sich auf einen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder auf das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland.

[9] „Länder“ bezieht sich sowohl auf die Mitgliedstaaten der Europäischen Union als auch auf das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland .

Daten des Verkehrsunternehmens) enthalten sein: „Number of People Employed“ (Anzahl der Beschäftigten) und „Risk Rating“ (Risikoeinstufung).

b) „in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission“ wird ersetzt durch „in der Anlage 31-A-1-1 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits und Anhang des Beschlusses Nr. 1/2025 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 Sonderausschusses für Straßenverkehr“.

10. In Abschnitt 1 des Anhangs VIII wird „Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EC) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „Teil A Abschnitt 1 Artikel 12 Absatz 2 des Anhangs 31 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits“.

11. In Abschnitt 2.1 des Anhangs VIII wird „weder in der Richtlinie 2006/22/EG noch in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ ersetzt durch „nicht in der Anlage 31-A-1-1 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits und im Anhang des Beschlusses Nr. 1/2025 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 Sonderausschusses für Straßenverkehr“.

Artikel 6

Höhe und Modalitäten des finanziellen Beitrags des Vereinigten Königreichs

Das Vereinigte Königreich trägt jährlich zu den Betriebs- und Wartungskosten des ERRU gemäß dem Beschluss Nr. 3/2025 des Sonderausschusses für Straßenverkehr bei.

Artikel 7

Aussetzung der Vernetzung des Vereinigten Königreichs mit dem ERRU

Die Union kann den Zugang des Vereinigten Königreichs zum ERRU aussetzen, wenn das Vereinigte Königreich die in den Artikeln 4 bis 6 dieses Beschlusses festgelegten Bedingungen nicht mehr erfüllt.

Artikel 8

Inkrafttreten und Anwendung

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Annahme in Kraft.

Er gilt ab dem 1. Januar 2026.

Für den Sonderausschuss für Straßenverkehr
Die Ko-Vorsitzenden