

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 112



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

61. Jahrgang

2. Mai 2018

Inhalt

### I Gesetzgebungsakte

#### VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2018/643 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs** ..... 1
- ★ **Verordnung (EU) 2018/644 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über grenzüberschreitende Paketzustelldienste <sup>(1)</sup>** ..... 19

#### RICHTLINIEN

- ★ **Richtlinie (EU) 2018/645 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein <sup>(1)</sup>** ..... 29

#### BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2018/646 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über einen gemeinsamen Rahmen für die Bereitstellung besserer Dienste für Fertigkeiten und Qualifikationen (Europass) und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 2241/2004/EG <sup>(1)</sup>** ..... 42

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

# DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.



## I

(Gesetzgebungsakte)

## VERORDNUNGEN

### VERORDNUNG (EU) 2018/643 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 18. April 2018

über die Statistik des Eisenbahnverkehrs

(Neufassung)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 338 Absatz 1, auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> ist mehrfach und erheblich geändert worden <sup>(4)</sup>. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen eine Neufassung der genannten Verordnung vorzunehmen.
- (2) Die Eisenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsnetze in der Union.
- (3) Damit die Kommission die gemeinsame Verkehrspolitik sowie die verkehrsrelevanten Elemente der Regionalpolitik und der Politik der transeuropäischen Netze überwachen und weiterentwickeln kann, benötigt sie Statistiken über die Beförderung von Gütern und Personen im Eisenbahnverkehr.
- (4) Die Kommission benötigt darüber hinaus Statistiken über die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, um Maßnahmen der Union auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit ausarbeiten und überwachen zu können. Die Eisenbahngeschäftsbetriebe der Europäischen Union erfassen Daten über Unfälle gemäß Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(5)</sup> im Hinblick auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden zur Berechnung der Unfallkosten.
- (5) Statistiken auf Unionsebene über den Eisenbahnverkehr werden auch für die Durchführung der Überwachungsaufgaben benötigt, die in Artikel 15 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(6)</sup> vorgesehen sind.
- (6) Bei der Erstellung von Statistiken auf Unionsebene über alle Verkehrsträger sollten einheitliche Konzepte und Normen zugrunde gelegt werden, um eine möglichst große Vergleichbarkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu gewährleisten.

<sup>(1)</sup> Stellungnahme vom 6. Dezember 2017 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. März 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. April 2018.

<sup>(3)</sup> Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs (ABl. L 14 vom 21.1.2003, S. 1).

<sup>(4)</sup> Siehe Anhang IX.

<sup>(5)</sup> Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

<sup>(6)</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

- (7) Es ist wichtig, Doppelarbeit zu vermeiden und die Nutzung vorhandener Informationen, die für statistische Zwecke verwendet werden können, zu optimieren. Aus diesem Grund und um leicht zugängliche und nützliche Informationen über die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, einschließlich der Eisenbahninfrastruktur, für die Unionsbürger und andere interessierte Kreise bereitzustellen, sollten angemessene Kooperationsvereinbarungen über statistische Aktivitäten zwischen den Dienststellen der Kommission und den einschlägigen Einrichtungen, auch auf internationaler Ebene, geschlossen werden.
- (8) Bei der Erstellung der europäischen Statistiken sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Nutzerbedarf und dem Aufwand für die Auskunftgebenden erzielt werden.
- (9) In ihrem Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über ihre Erfahrungen bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 weist die Kommission darauf hin, dass langfristige Entwicklungen vermutlich zur Streichung oder Vereinfachung der bereits gemäß der genannten Verordnung erhobenen Daten führen werden und dass das Ziel besteht, den Datenübermittlungszeitraum für jährliche Daten über Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu verkürzen. Die Kommission sollte weiterhin in regelmäßigen Abständen Berichte über die Durchführung der vorliegenden Verordnung vorlegen.
- (10) Das Nebeneinander von öffentlichen und privaten Eisenbahngesellschaften in einem marktwirtschaftlich organisierten Eisenbahnsektor erfordert eine eindeutige Festlegung der statistischen Informationen, die von allen Eisenbahnunternehmen bereitgestellt und von Eurostat verbreitet werden sollten.
- (11) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung gemeinsamer statistischer Normen, die die Erstellung harmonisierter Daten ermöglichen und die in jedem Mitgliedstaat unter Aufsicht der für die amtliche Statistik zuständigen Gremien und Institutionen anzuwenden sind, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (12) Die Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> bildet den Bezugsrahmen für die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung.
- (13) Um neue Entwicklungen in den Mitgliedstaaten zu berücksichtigen und gleichzeitig die harmonisierte Erhebung von Eisenbahnverkehrsdaten in der gesamten Union aufrechtzuerhalten und um die hohe Qualität der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten zu wahren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zwecks Anpassung der fachlichen Begriffsbestimmungen und zwecks Einführung zusätzlicher fachlicher Begriffsbestimmungen zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung <sup>(2)</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (14) Die Kommission sollte sicherstellen, dass diese delegierten Rechtsakte von den Mitgliedstaaten oder den Auskunftgebenden keinen erheblichen Mehraufwand erfordern.
- (15) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden im Hinblick auf die Festlegung der zu liefernden Informationen für die Berichte über die Qualität und die Vergleichbarkeit der Ergebnisse und die Einzelheiten der Verbreitung dieser Ergebnisse durch die Kommission (Eurostat). Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> ausgeübt werden.
- (16) Der Ausschuss für das Europäische Statistische System ist angehört worden —

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über europäische Statistiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1101/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Übermittlung von unter die Geheimhaltungspflicht fallenden Informationen an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften, der Verordnung (EG) Nr. 322/97 des Rates über die Gemeinschaftsstatistiken und des Beschlusses 89/382/EWG, Euratom des Rates zur Einsetzung eines Ausschusses für das Statistische Programm der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 164).

<sup>(2)</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### Ziel

Ziel dieser Verordnung ist es, allgemein gültige Regeln für die Erstellung von Statistiken über den Eisenbahnverkehr auf Unionsebene aufzustellen.

#### Artikel 2

##### Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für alle Eisenbahnen in der Union. Jeder Mitgliedstaat legt Statistiken über den Eisenbahnverkehr in seinem Hoheitsgebiet vor. Ist ein Eisenbahnunternehmen in mehr als einem Mitgliedstaat tätig, so fordern die betreffenden einzelstaatlichen Behörden dieses Unternehmen auf, für jedes Land, in dem es tätig ist, getrennte Daten vorzulegen, so dass die einzelstaatlichen Statistiken erstellt werden können.

Die Mitgliedstaaten können die Eisenbahnunternehmen vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausschließen,

- a) die ausschließlich oder hauptsächlich innerhalb industrieller oder ähnlicher Anlagen einschließlich Häfen tätig sind;
- b) die hauptsächlich lokale Dienstleistungen für Touristen erbringen, zum Beispiel historische Dampfeisenbahnen.

#### Artikel 3

##### Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

1. „Meldeland“ den Mitgliedstaat, der Daten an Eurostat übermittelt;
2. „einzelstaatliche Behörden“ die einzelstaatlichen statistischen Ämter und sonstigen Einrichtungen, die in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Erstellung der europäischen Statistiken zuständig sind;
3. „Eisenbahn“ eine aus Schienen bestehende Verkehrsverbindung ausschließlich für den Gebrauch durch Eisenbahnfahrzeuge;
4. „Eisenbahnfahrzeug“ ausschließlich auf Schienen fahrendes mobiles Gerät, das sich entweder aus eigener Kraft fortbewegt (Triebfahrzeuge) oder von einem anderen Fahrzeug gezogen wird (Reisezugwagen, Beiwagen, Gepäckwagen und Waggons);
5. „Eisenbahnunternehmen“ jedes öffentliche oder private Unternehmen, das Dienstleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen mit der Eisenbahn erbringt. Unternehmen, deren einzige Tätigkeit darin besteht, Dienstleistungen zur Beförderung von Personen mit der Untergrundbahn, mit Stadt- und/oder Straßenbahnsystemen zu erbringen, sind nicht eingeschlossen;
6. „Eisenbahngüterverkehr“ die Beförderung von Gütern zwischen Be- und Entladeort mit Eisenbahnfahrzeugen;
7. „Eisenbahnpersonenverkehr“ die Beförderung von Fahrgästen mit Eisenbahnfahrzeugen zwischen Einsteige- und Aussteigeort. Die Beförderung von Personen mit der Untergrundbahn, mit Stadt- und/oder Straßenbahnsystemen ist ausgeschlossen;
8. „Untergrundbahn“ (auch als „U-Bahn“ bezeichnet) eine elektrifizierte Eisenbahn für die Personenbeförderung mit hinreichender Kapazität für die Bewältigung eines starken Verkehrsaufkommens, die folgende Merkmale aufweist: ausschließliches Wegerecht, aus mehreren Wagen bestehende Züge, hohe Geschwindigkeit und rasche Beschleunigung, komplexe Signalgebung und das Fehlen von Bahnübergängen, um eine hohe Zugfrequenz zu ermöglichen, sowie hohe Bahnsteigkapazität. Untergrundbahnen haben außerdem dicht beieinander liegende Haltepunkte, wobei die Bahnhöfe normalerweise etwa 700 bis 1 200 Meter voneinander entfernt sind. Die „hohe Geschwindigkeit“ ist im Vergleich zu Straßenbahnen und Stadtbahnen zu sehen und bedeutet Geschwindigkeiten von etwa 30 bis 40 Stundenkilometern auf kürzeren und 40 bis 70 Stundenkilometern auf längeren Strecken;
9. „Straßenbahn (Tram)“ ein Straßenfahrzeug für die Beförderung von Fahrgästen, das mit Sitzplätzen für mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) ausgestattet und an elektrische Fahrdrähte angeschlossen ist bzw. von einem Dieselmotor angetrieben wird und schienengebunden ist;
10. „Stadt- und S-Bahnen“ Eisenbahnen für die Personenbeförderung auf festen Doppelgleisen, häufig mit elektrisch angetriebenen Schienenwagen, die entweder als Einzelwagen oder als Kurzzüge betrieben werden. Die Bahnhöfe/Haltepunkte liegen im Allgemeinen weniger als 1 200 Meter voneinander entfernt. Stadt- und S-Bahnen sind im Vergleich zu Untergrundbahnen leichter gebaut, für ein geringeres Verkehrsaufkommen ausgelegt und fahren normalerweise mit niedrigeren Geschwindigkeiten. Manchmal ist eine eindeutige Unterscheidung zwischen Stadt- und S-Bahnen und Straßenbahnen nicht ohne weiteres möglich. Straßenbahnen fahren im Allgemeinen nicht vom Straßenverkehr getrennt, während Stadt- und S-Bahnen getrennt von anderen Verkehrssystemen betrieben werden können;

11. „innerstaatlicher Verkehr“ den Eisenbahnverkehr zwischen zwei Orten (Belade- bzw. Einsteigeort und Entlade- bzw. Aussteigeort) im Meldeland ggf. mit Durchfuhr durch ein zweites Land;
12. „grenzüberschreitender Verkehr“ den Eisenbahnverkehr zwischen einem Ort (Belade- bzw. Einsteigeort oder Entlade- bzw. Aussteigeort) im Meldeland und einem Ort (Belade- bzw. Einsteigeort oder Entlade- bzw. Aussteigeort) in einem anderen Land;
13. „Transitverkehr“ den Eisenbahnverkehr, bei dem auf der Fahrt zwischen zwei Orten (Belade- bzw. Einsteigeort und Entlade- bzw. Aussteigeort) außerhalb des Meldelandes das Meldeland durchquert wird. Beförderungen, die ein Beladen/Einsteigen bzw. Entladen/Aussteigen von Gütern/Fahrgästen an der Grenze des Meldelandes von einer anderen bzw. auf eine andere Verkehrsart mit einschließen, gelten nicht als Transitverkehr;
14. „Eisenbahnfahrgast“ eine mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals. Für die Zwecke der Unfallstatistik sind die Fahrgäste eingeschlossen, die versuchen, auf einen fahrenden Zug aufzuspringen oder von einem fahrenden Zug abzuspringen;
15. „Zahl der Fahrgäste“ die Zahl der beförderten Eisenbahnfahrgäste, wobei jede Eisenbahnfahrt als die Beförderung vom Einsteige- zum Aussteigeort mit oder ohne Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes definiert ist. Wenn die Fahrgäste die Dienstleistungen mehr als eines Eisenbahnunternehmens in Anspruch nehmen, werden sie möglichst nur einmal gezählt;
16. „Personenkilometer“ die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die auf dem Hoheitsgebiet des Meldelandes zurückgelegte Entfernung berücksichtigt;
17. „Gewicht“ die in Tonnen (1 000 Kilogramm) ausgedrückte Menge an Gütern. Das zu berücksichtigende Gewicht umfasst außer dem Gewicht der beförderten Güter das Gewicht der Verpackung und das Eigengewicht der Container, Wechselbehälter, Paletten und Straßenfahrzeuge, die im kombinierten Verkehr mit der Eisenbahn befördert werden. Wenn an der Beförderung der Güter mehr als ein Eisenbahnunternehmen beteiligt ist, so ist das Gewicht der Güter möglichst nur einmal zu zählen;
18. „Tonnenkilometer“ die Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Gütergewicht mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die auf dem Hoheitsgebiet des Meldelandes zurückgelegte Entfernung berücksichtigt;
19. „Zug“ ein oder mehrere Eisenbahnfahrzeuge, das/die von einer oder mehreren Lokomotiven bzw. Schienenfahrzeugen gezogen wird/werden, oder ein allein fahrendes Eisenbahnfahrzeug, das unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung von einem festen Ausgangspunkt zu einem festen Endpunkt fährt. Eine Leerlokomotive, das heißt eine allein verkehrende Lokomotive, gilt nicht als Zug;
20. „Zugkilometer“ die Maßeinheit, die eine Zugbewegung über eine Entfernung von einem Kilometer misst. Die berücksichtigte Entfernung ist — sofern bekannt — die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es wird nur die Entfernung auf dem Hoheitsgebiet des Meldelandes erfasst;
21. „vollständige Zugladung“ eine aus einer oder mehreren Wagenladungen bestehende Sendung, die gleichzeitig von demselben Absender von demselben Bahnhof befördert wird und ohne Veränderung der Zugzusammensetzung an die Adresse desselben Empfängers an denselben Zielbahnhof verschickt wird;
22. „vollständige Wagenladung“ eine Warensendung, für deren Beförderung ein gesonderter Güterwagen eingesetzt wird, unabhängig davon, ob dessen volle Ladefähigkeit genutzt wird oder nicht;
23. „TEU (Twenty-foot Equivalent Unit — Einheit entsprechend 20 Fuß)“ eine Standardeinheit unter Zugrundelegung eines ISO-Containers von 20 Fuß (6,10 m) Länge, die als statistisches Maß der Verkehrsflüsse bzw. der Kapazitäten verwendet wird. Ein Standard-40'-ISO-Container der Serie 1 ist gleich 2 TEUs. Wechselbehälter unter 20 Fuß entsprechen 0,75 TEU, solche zwischen 20 und 40 Fuß 1,5 TEU und über 40 Fuß 2,25 TEU.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10 delegierte Rechtsakte zur Änderung des vorliegenden Artikels zu erlassen, um die fachlichen Begriffsbestimmungen in Absatz 1 Nummern 8, 9, 10, 21, 22 und 23 des vorliegenden Artikels anzupassen und zusätzliche fachliche Begriffsbestimmungen vorzusehen, um bei Bedarf neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, für die in bestimmtem Ausmaß technische Einzelheiten festgelegt werden müssen, damit die Harmonisierung der Statistiken gewährleistet ist.

Bei der Wahrnehmung dieser Befugnisse stellt die Kommission sicher, dass die delegierten Rechtsakte von den Mitgliedstaaten oder den Auskunftgebenden keinen erheblichen Mehraufwand erfordern. Zudem begründet die Kommission die in diesen delegierten Rechtsakten vorgesehenen statistischen Maßnahmen ordnungsgemäß und stützt sich dabei gegebenenfalls auf eine Analyse der Kostenwirksamkeit einschließlich einer Bewertung des Aufwands für Auskunftgebende und der Erstellungskosten nach Artikel 14 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 223/2009.

*Artikel 4***Datenerhebung**

(1) Die zu erstellenden Statistiken sind in den Anhängen dieser Verordnung aufgeführt. Es handelt sich dabei um folgende Arten von Daten:

- a) jährliche Statistiken über den Güterverkehr — ausführliche Berichterstattung (Anhang I);
- b) jährliche Statistiken über den Personenverkehr — ausführliche Berichterstattung (Anhang II);
- c) vierteljährliche Statistiken über den Güter- und Personenverkehr (Anhang III);
- d) regionale Statistiken über den Güter- und Personenverkehr (Anhang IV);
- e) Statistiken über Verkehrsströme im Eisenbahnnetz (Anhang V).

(2) Die Mitgliedstaaten melden gemäß den Anhängen I und II die Daten für Unternehmen:

- a) deren gesamtes Frachtaufkommen mindestens 200 000 000 Tonnenkilometer oder mindestens 500 000 Tonnen beträgt;
- b) deren gesamtes Fahrgastaufkommen mindestens 100 000 000 Personenkilometer beträgt.

Die Berichterstattung gemäß den Anhängen I und II ist für Unternehmen, die unterhalb der in den Buchstaben a und b genannten Schwellenwerte bleiben, fakultativ.

(3) Die Mitgliedstaaten melden gemäß Anhang VIII die Gesamtdaten für Unternehmen, die unterhalb der in Absatz 2 genannten Schwellenwerte bleiben, sofern diese Daten nicht gemäß den Anhängen I und II gemeldet werden, wie in Anhang VIII aufgeführt.

(4) Für die Zwecke dieser Verordnung werden die Güter gemäß Anhang VI klassifiziert. Gefährliche Güter werden zusätzlich gemäß Anhang VII klassifiziert.

*Artikel 5***Datenquellen**

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine öffentliche oder private Stelle, die sich an der Erhebung der gemäß dieser Verordnung erforderlichen Daten beteiligt.

(2) Die erforderlichen Daten können erhoben werden, indem die nachstehenden Quellen beliebig miteinander kombiniert werden:

- a) obligatorische Erhebungen;
- b) administrative Daten einschließlich der Daten, die von den Aufsichtsbehörden erhoben werden, insbesondere der Bahnfrachtbrief, falls er verfügbar ist;
- c) statistische Schätzverfahren;
- d) Daten, die von den Fachverbänden des Eisenbahnsektors zur Verfügung gestellt werden;
- e) Ad-hoc-Studien.

(3) Die einzelstaatlichen Behörden treffen Maßnahmen, um die verwendeten Datenquellen miteinander abzustimmen und die Qualität der an Eurostat übermittelten Statistiken zu gewährleisten.

*Artikel 6***Übermittlung der Statistiken an Eurostat**

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln die in Artikel 4 genannten Statistiken an Eurostat.

(2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Einzelheiten der Übermittlung der in Artikel 4 genannten Statistiken. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 7

##### **Verbreitung**

- (1) Statistiken, die auf der Grundlage der in den Anhängen I bis V und VIII aufgeführten Daten erstellt werden, werden von der Kommission (Eurostat) verbreitet.
- (2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Einzelheiten der Verbreitung der Ergebnisse. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 8

##### **Qualität der Statistiken**

- (1) Um die Mitgliedstaaten bei der Wahrung der Qualität der Statistiken im Bereich des Eisenbahnverkehrs zu unterstützen, erarbeitet und veröffentlicht Eurostat methodische Empfehlungen. Diese Empfehlungen berücksichtigen die bewährten Verfahren von einzelstaatlichen Behörden, Eisenbahnunternehmen und Fachverbänden des Eisenbahnsektors.
- (2) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Qualität der übermittelten Daten zu gewährleisten.
- (3) Die Qualität der statistischen Daten wird von Eurostat bewertet. Zu diesem Zweck informieren die Mitgliedstaaten Eurostat auf Anfrage über die bei der Erstellung der Statistiken verwendeten Methoden.
- (4) Für die Zwecke dieser Verordnung werden auf die zu übermittelnden Daten die Qualitätskriterien angewandt, die in Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 genannt werden.
- (5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Modalitäten, der Struktur, der Periodizität und der Elemente zur Beurteilung der Vergleichbarkeit für die Standardqualitätsberichte. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 9

##### **Durchführungsberichte**

Bis zum 31. Dezember 2020 und danach alle vier Jahre legt die Kommission nach Anhörung des Ausschusses für das Europäische Statistische System dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und über künftige Entwicklungen vor.

In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission die von den Mitgliedstaaten bereitgestellten einschlägigen Informationen über die Qualität der übermittelten Daten, die angewandten Methoden zur Datenerhebung sowie Informationen über mögliche Verbesserungen und über die Bedürfnisse der Nutzer.

Der Bericht enthält insbesondere

- a) eine Bewertung des Nutzens der erstellten Statistiken für die Union, die Mitgliedstaaten sowie die Lieferanten und Nutzer der statistischen Informationen im Verhältnis zu deren Kosten;
- b) eine Bewertung der Qualität der übermittelten Daten, der angewandten Methoden zur Datenerhebung und der erstellten Statistiken.

#### Artikel 10

##### **Ausübung der Befugnisübertragung**

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 3 Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 13. Dezember 2016 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 3 Absatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.



(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 3 Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

#### *Artikel 11*

#### **Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für das Europäische Statistische System, der durch die Verordnung (EG) Nr. 223/2009 eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

#### *Artikel 12*

#### **Aufhebung**

Die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang X zu lesen.

#### *Artikel 13*

#### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 18. April 2018.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

A. TAJANI

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

L. PAVLOVA

---

## ANHANG I

## JÄHRLICHE STATISTIKEN ÜBER DEN GÜTERVERKEHR — AUSFÜHRLICHE BERICHTERSTATTUNG

Liste der Variablen und Messgrößen	<p>Beförderte Güter ausgedrückt in</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Tonnen</li> <li>— Tonnenkilometern</li> </ul> <p>Güterzugbewegungen ausgedrückt in</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Zugkilometern</li> </ul> <p>Anzahl der beförderten intermodalen Transporteinheiten nach</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Anzahl</li> <li>— TEU (Twenty-foot-equivalent unit, Einheit entsprechend 20 Fuß) (für Container und Wechsellaufbauten)</li> </ul>
Bezugszeitraum	Ein Jahr
Periodizität	Jährlich
Liste der Tabellen mit der Aufschlüsselung für jede Tabelle	<p>Tabelle I1: Beförderte Güter nach Beförderungsart</p> <p>Tabelle I2: Beförderte Güter nach Güterarten (Anhang VI)</p> <p>Tabelle I3: Beförderte Güter (bei grenzüberschreitendem Verkehr und Transitverkehr) nach Be- und Entladeland</p> <p>Tabelle I4: Beförderte Güter nach Gefahrgutklassen (Anhang VII)</p> <p>Tabelle I5: Beförderte Güter nach Art der Sendung (fakultative Angabe)</p> <p>Tabelle I6: Mit intermodalen Transporteinheiten beförderte Güter nach Beförderungsart und Art der Transporteinheit</p> <p>Tabelle I7: Anzahl der mit Ladung beförderten intermodalen Transporteinheiten nach Beförderungsart und Art der Transporteinheit</p> <p>Tabelle I8: Anzahl der ohne Ladung beförderten intermodalen Transporteinheiten nach Beförderungsart und Art der Transporteinheit</p> <p>Tabelle I9: Güterzugbewegungen</p>
Frist für die Datenübermittlung	Fünf Monate nach Ablauf des Bezugszeitraums
Erster Bezugszeitraum für die Tabellen I1, I2 und I3	2003
Erster Bezugszeitraum für die Tabellen I4, I5, I6, I7, I8 und I9	2004
Anmerkungen	<p>1. Es ist nach folgenden Beförderungsarten zu untergliedern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— innerstaatlich</li> <li>— Empfang aus dem Ausland</li> <li>— Versand in das Ausland</li> <li>— Transitverkehr</li> </ul> <p>2. Es kann nach folgenden Sendungen untergliedert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— vollständige Zugladungen</li> <li>— vollständige Wagenladungen</li> <li>— sonstige Sendungen</li> </ul>

## JÄHRLICHE STATISTIKEN ÜBER DEN GÜTERVERKEHR — AUSFÜHRliche BERICHTERSTATTUNG

3. Es ist nach folgenden Transporteinheiten zu untergliedern:
  - Container und Wechselbehälter
  - Sattelanhänger (unbegleitet)
  - Straßenfahrzeuge (begleitet)
4. Für Tabelle I3 können Eurostat und die Mitgliedstaaten Absprachen zur Vereinfachung der Konsolidierung von Daten treffen, die von Unternehmen in anderen Mitgliedstaaten stammen, um die Kohärenz dieser Daten zu gewährleisten.
5. Die Mitgliedstaaten geben an, auf welche Verkehrstätigkeiten sich die Daten der Tabelle I4 gegebenenfalls nicht beziehen.
6. Sofern für die Tabellen I2 bis I8 keine vollständigen Informationen über Transitverkehr vorliegen, übermitteln die Mitgliedstaaten alle verfügbaren Daten.

## ANHANG II

JÄHRLICHE STATISTIKEN ÜBER DEN PERSONENVERKEHR —AUSFÜHRLICHE BERICHTERSTATTUNG	
Liste der Variablen und Messgrößen	Beförderte Fahrgäste ausgedrückt in: — Zahl der Fahrgäste — Personenkilometern Personenzugbewegungen ausgedrückt in: — Zugkilometern
Bezugszeitraum	Ein Jahr
Periodizität	Jährlich
Liste der Tabellen mit der Aufschlüsselung für jede Tabelle	Tabelle II1: Beförderte Fahrgäste nach Beförderungsart Tabelle II2: Im grenzüberschreitenden Verkehr beförderte Fahrgäste nach Einsteigeland und Aussteigeland Tabelle II3: Personenzugbewegungen
Frist für die Datenübermittlung	Acht Monate nach Ablauf des Bezugszeitraums
Erster Bezugszeitraum	2016
Anmerkungen	1. Die Beförderungsart wird wie folgt untergliedert: — innerstaatlich — grenzüberschreitend 2. Für die Tabellen II1 und II2 melden die Mitgliedstaaten Daten, die auch die außerhalb des Meldelandes verkauften Fahrausweise umfassen. Diese Informationen können entweder direkt bei den einzelstaatlichen Behörden anderer Länder eingeholt oder anhand internationaler Vereinbarungen über die Verrechnung von Fahrausweisen ermittelt werden.

## ANHANG III

VIERTELJÄHRLICHE STATISTIKEN ÜBER DEN GÜTER- UND PERSONENVERKEHR	
Liste der Variablen und Messgrößen	Beförderte Güter ausgedrückt in — Tonnen — Tonnenkilometern Beförderte Fahrgäste ausgedrückt in — Zahl der Fahrgäste — Personenkilometern
Bezugszeitraum	Ein Quartal
Periodizität	Vierteljährlich
Liste der Tabellen mit der Aufschlüsselung für jede Tabelle	Tabelle III1: Beförderte Güter Tabelle III2: Beförderte Fahrgäste
Frist für die Datenübermittlung	Drei Monate nach Ablauf des Bezugszeitraums
Erster Bezugszeitraum	Erstes Quartal 2004
Anmerkungen	<ol style="list-style-type: none"> <li>Die Tabellen III1 und III2 können auf vorläufigen Daten einschließlich Schätzungen beruhen. Für Tabelle III2 können die Mitgliedstaaten Daten melden, die auf den im Meldeland verkauften Fahrausweisen oder jeder anderen verfügbaren Quelle beruhen.</li> <li>Diese Daten werden für die Unternehmen vorgelegt, die in den Anhängen I und II erfasst sind.</li> </ol>

## ANHANG IV

REGIONALE STATISTIKEN ÜBER DEN GÜTER- UND PERSONENVERKEHR	
Liste der Variablen und Messgrößen	Beförderte Güter ausgedrückt in — Tonnen Beförderte Fahrgäste ausgedrückt in — Zahl der Fahrgäste
Bezugszeitraum	Ein Jahr
Periodizität	Alle fünf Jahre
Liste der Tabellen mit der Aufschlüsselung für jede Tabelle	Tabelle IV1: Innerstaatlicher Güterverkehr nach Be- und Entladeregion (NUTS 2) Tabelle IV2: Grenzüberschreitender Güterverkehr nach Be- und Entladeregion (NUTS 2) Tabelle IV3: Innerstaatlicher Personenverkehr nach Einsteige- und Aussteigeregion (NUTS 2) Tabelle IV4: Grenzüberschreitender Personenverkehr nach Einsteige- und Aussteigeregion (NUTS 2)
Frist für die Datenübermittlung	Zwölf Monate nach Ablauf des Bezugszeitraums
Erster Bezugszeitraum	2005
Anmerkungen	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liegt der Be- oder Entladeort (Tabellen IV1 und IV2) oder der Ein- oder Aussteigeort (Tabellen IV3 und IV4) außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums, geben die Mitgliedstaaten nur das Land an.</li> <li>2. Um die Mitgliedstaaten bei der Erstellung dieser Tabellen zu unterstützen, stellt Eurostat ihnen eine Liste mit UIC-Bahnhofcodes und den entsprechenden NUTS-Codes zur Verfügung.</li> <li>3. Für die Tabellen IV3 und IV4 können die Mitgliedstaaten Daten melden, die auf den verkauften Fahrausweisen oder jeder anderen verfügbaren Quelle beruhen.</li> <li>4. Diese Daten werden für die Unternehmen vorgelegt, die von den Anhängen I und II erfasst sind.</li> </ol>

## ANHANG V

STATISTIKEN ÜBER VERKEHRSSTRÖME IM EISENBAHNNETZ	
Liste der Variablen und Messgrößen	Güterverkehr: — Zahl der Züge Personenverkehr: — Zahl der Züge Sonstiger Verkehr (Dienstzüge usw.) (fakultative Angabe): — Zahl der Züge
Bezugszeitraum	Ein Jahr
Periodizität	Alle fünf Jahre
Liste der Tabellen mit der Aufschlüsselung für jede Tabelle	Tabelle V1: Güterverkehr nach Netzabschnitt Tabelle V2: Personenverkehr nach Netzabschnitt Tabelle V3: sonstiger Verkehr (Dienstzüge usw.) nach Netzabschnitt (fakultative Angabe)
Frist für die Datenübermittlung	18 Monate nach Ablauf des Bezugszeitraums
Erster Bezugszeitraum	2005
Anmerkung	<ol style="list-style-type: none"> <li>Die Mitgliedstaaten bestimmen Netzabschnitte, die zumindest das Transeuropäische Eisenbahnnetz in ihrem Hoheitsgebiet umfassen. Sie übermitteln an Eurostat: <ul style="list-style-type: none"> <li>— die geografischen Koordinaten sowie andere Angaben, die erforderlich sind, um die einzelnen Netzabschnitte sowie die Verbindungen zwischen ihnen zu lokalisieren und auf einer Karte zu verzeichnen;</li> <li>— Angaben über die Merkmale (einschließlich der Kapazität) der auf den einzelnen Netzabschnitten verkehrenden Züge.</li> </ul> </li> <li>Jeder Netzabschnitt, der Teil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes ist, ist mit einem zusätzlichen Attribut im Datensatz zu versehen, um das Verkehrsaufkommen im Transeuropäischen Eisenbahnnetz quantifizieren zu können.</li> </ol>

## ANHANG VI

## NST 2007

Abteilung	Bezeichnung
01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse
02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas
03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze
04	Nahrungs- und Genussmittel
05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren
06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger
07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse
08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe
09	Sonstige Mineralerzeugnisse
10	Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte
11	Maschinen und Ausrüstungen a.n.g.; Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräte und -einrichtungen; Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.; Nachrichtentechnik, Rundfunk- und Fernsehgeräte sowie elektronische Bauelemente; Medizin-, Mess-, Steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren
12	Fahrzeuge
13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse
14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle
15	Post, Pakete
16	Geräte und Material für die Güterbeförderung
17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zwecke der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nichtmarktbestimmte Güter a.n.g.
18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden
19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 01 bis 16 zugeordnet werden können
20	Sonstige Güter a.n.g.



## ANHANG VII

**GEFAHRGUTSYSTEMATIK**

1. Explosive Stoffe
2. Gase (verdichtet, verflüssigt oder unter Druck gelöst)
3. Entzündbare flüssige Stoffe
- 4.1. Entzündbare feste Stoffe
- 4.2. Selbstentzündliche Stoffe
- 4.3. Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln
- 5.1. Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
- 5.2. Organische Peroxide
- 6.1. Giftige Stoffe
- 6.2. Ansteckungsgefährliche Stoffe
7. Radioaktive Stoffe
8. Ätzende Stoffe
9. Verschiedene gefährliche Stoffe

## Anmerkung:

Diese Kategorien entsprechen den Kategorien, wie sie in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (gewöhnlich RID genannt) festgelegt sind und mit der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> erlassen wurden.

---

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

## ANHANG VIII

Tabelle VIII.1

AUSMASS DER BEFÖRDERUNGSTÄTIGKEIT BEIM GÜTERVERKEHR	
Liste der Variablen und Messgrößen	Beförderte Güter ausgedrückt in: — Tonnen insgesamt — Tonnenkilometern insgesamt Güterzugbewegungen ausgedrückt in: — Zugkilometern insgesamt
Bezugszeitraum	Ein Jahr
Periodizität	Jährlich
Frist für die Datenübermittlung	Fünf Monate nach Ablauf des Bezugszeitraums
Erster Bezugszeitraum	2017
Anmerkungen	Nur für Unternehmen, deren gesamtes Frachtverkehrsaufkommen weniger als 200 Mio. Tonnenkilometer und weniger als 500 000 Tonnen beträgt und die keine Daten nach Anhang I (ausführliche Berichterstattung) melden.

Tabelle VIII.2

AUSMASS DER BEFÖRDERUNGSTÄTIGKEIT BEIM PERSONENVERKEHR	
Liste der Variablen und Messgrößen	Beförderte Fahrgäste ausgedrückt in: — Fahrgästen insgesamt — Personenkilometern insgesamt Personenzugbewegungen ausgedrückt in: — Zugkilometern insgesamt
Bezugszeitraum	Ein Jahr
Periodizität	Jährlich
Frist für die Datenübermittlung	Acht Monate nach Ablauf des Bezugszeitraums
Erster Bezugszeitraum	2017
Anmerkungen	Nur für Unternehmen, deren gesamtes Personenverkehrsaufkommen weniger als 100 Mio. Personenkilometer beträgt und die keine Daten nach Anhang II (ausführliche Berichterstattung) melden.

## ANHANG IX

## AUFGEHOBENE VERORDNUNG MIT LISTE IHRER NACHFOLGENDEN ÄNDERUNGEN

Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 14 vom 21.1.2003, S. 1)

Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 der Kommission  
(ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 13)

Verordnung (EG) Nr. 1304/2007 der Kommission  
(ABl. L 290 vom 8.11.2007, S. 14)

Nur Artikel 3

Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 109)

Nur Punkt 4.4 des Anhangs

Verordnung (EU) 2016/2032 des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 317 vom 23.11.2016, S. 105)

—

## ANHANG X

## ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EG) Nr. 91/2003	Vorliegende Verordnung
Artikel 1, 2 und 3	Artikel 1, 2 und 3
Artikel 4 Absatz 1, einleitende Worte	Artikel 4 Absatz 1, einleitende Worte
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe f	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe g	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e
Artikel 4 Absätze 2, 3 und 4	Artikel 4 Absätze 2, 3 und 4
Artikel 4 Absatz 5	—
Artikel 5, 6 und 7	Artikel 5, 6 und 7
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 1a	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 8 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 4
Artikel 8 Absatz 4	Artikel 8 Absatz 5
Artikel 9, 10 und 11	Artikel 9, 10 und 11
—	Artikel 12
Artikel 13	Artikel 13
Anhang A	Anhang I
Anhang C	Anhang II
Anhang E	Anhang III
Anhang F	Anhang IV
Anhang G	Anhang V
Anhang J	Anhang VI
Anhang K	Anhang VII
Anhang L	Anhang VIII
—	Anhang IX
—	Anhang X

**VERORDNUNG (EU) 2018/644 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 18. April 2018****über grenzüberschreitende Paketzustelldienste****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Für die Absender kleiner Mengen Pakete und anderer Postsendungen ins Ausland, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) und Privatkunden, sind die Tarife immer noch vergleichsweise hoch. Dies hat unmittelbar negative Folgen für die Nutzer, die sich vor allem im Online-Handel grenzüberschreitender Paketzustelldienste bedienen.
- (2) In Artikel 14 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden der Stellenwert der Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse wie zum Beispiel von Postdiensten innerhalb der gemeinsamen Werte der Union sowie ihre Bedeutung bei der Förderung des sozialen und territorialen Zusammenhalts hervorgehoben. Wie es darin weiter heißt, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Grundsätze und Bedingungen für das Funktionieren dieser Dienste so gestaltet sind, dass diese ihren Aufgaben nachkommen können.
- (3) Im Protokoll Nr. 26 über Dienste von allgemeinem Interesse, das dem Vertrag über die Europäische Union (EUV) und dem AEUV als Anhang beigefügt ist, wird außerdem betont, dass zu den gemeinsamen Werten der Union in Bezug auf Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne des Artikels 14 AEUV die Unterschiede bei den Bedürfnissen und Präferenzen der Nutzer, die aus unterschiedlichen geografischen, sozialen oder kulturellen Gegebenheiten folgen können, sowie ein hohes Niveau in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Bezahlbarkeit, Gleichbehandlung und Förderung des universellen Zugangs und der Nutzerrechte zählen.
- (4) In Artikel 169 Absatz 1 und Artikel 169 Absatz 2 Buchstabe a AEUV ist vorgesehen, dass die Union durch die Maßnahmen, die sie nach Artikel 114 erlässt, einen Beitrag zur Verwirklichung eines hohen Verbraucherschutzniveaus leistet.
- (5) Je nach Mitgliedstaat wurden den nationalen Regulierungsbehörden sehr unterschiedliche Kompetenzen bei der Marktüberwachung und der Regulierungsaufsicht über die Paketzustelldiensteanbieter übertragen. Beispielsweise dürfen einige Behörden Anbieter konkret auffordern, einschlägige Preisinformationen vorzulegen. Das Bestehen dieser Unterschiede wurde auch von einer gemeinsamen Stellungnahme des Gremiums Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation und der Gruppe europäischer Regulierungsbehörden für Postdienste bestätigt, die zu dem Ergebnis gelangten, dass die nationalen Regulierungsbehörden auch geeignete Regulierungsbefugnisse brauchen, damit sie tätig werden können, und dass diese Befugnisse offenbar nicht in allen Mitgliedstaaten vorgesehen sind. Diese Unterschiede führen zu zusätzlichem Verwaltungsaufwand und zusätzlichen Befolgungskosten für grenzüberschreitend tätige Paketzustelldiensteanbieter. Infolgedessen behindern diese Unterschiede die grenzüberschreitende Erbringung von Paketzustelldiensten und wirken sich unmittelbar auf das Funktionieren des Binnenmarkts aus.
- (6) Aufgrund der internationalen Ausrichtung der Post- und Paketbranche ist die Weiterentwicklung europäischer und internationaler technischer Normen zum Wohl der Nutzer und der Umwelt und im Interesse einer Erweiterung der Marktchancen der Unternehmen von großer Bedeutung. Zudem berichten die Nutzer häufig über

<sup>(1)</sup> ABl. C 34 vom 2.2.2017, S. 106.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. April 2018.

Probleme im Zusammenhang mit der Qualität der Dienste bei Versand, Erhalt oder Rücksendung von Paketen über Staatsgrenzen hinweg. Deshalb bedarf es ebenso zusätzlicher Verbesserungen bei den Normen für die Dienstqualität und bei der Interoperabilität von grenzüberschreitenden Paketzustelldiensten. Beides sollte gemäß der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> im Wege des Europäischen Komitees für Normung (CEN) und auf andere Weise vorrangig angestrebt werden. Außerdem sind weitere Fortschritte dabei notwendig, die Dienstleistungen effizienter zu machen, wobei insbesondere die Interessen der Nutzer im Mittelpunkt stehen sollten.

- (7) Die Normung der Postdienste und die Verbesserung der Dienstqualität zur Unterstützung der Richtlinie 97/67/EG sind strategische Prioritäten der Union, die auch künftig verfolgt werden sollten. Die technische Harmonisierung ist unabdingbar für die Förderung der Interoperabilität zwischen den nationalen Netzen und das Bestehen eines leistungsfähigen Universaldienstes. Die Kommission erteilte dem CEN im August 2016 einen vierten Normungsauftrag mit dem Ziel der Erstellung eines Arbeitsprogramms und der Ausarbeitung eines Abschlussberichts im August 2020 <sup>(2)</sup>. Dieses Arbeitsprogramm sollte insbesondere den Interessen der Nutzer und Umwelterwägungen sowie der Effizienz Rechnung tragen und einen Beitrag zur Förderung der Schaffung eines digitalen Binnenmarkts für die Union leisten.
- (8) Der Markt für grenzüberschreitende Paketzustelldienste ist vielfältig, komplex und wettbewerbsgeprägt, wobei verschiedene Betreiber je nach Gewicht, Größe und Format der versandten Pakete, aber auch nach deren Bestimmungsort, nach Mehrwertaspekten, wie Systemen für die Sendungsverfolgung, und nach der Anzahl der versandten Pakete ein Spektrum unterschiedlicher Leistungen und Preise anbieten. In mehreren Mitgliedstaaten haben Universaldienstanbieter keinen mehrheitlichen Anteil am Markt für Paketzustelldienste. Aufgrund dieser Vielfalt sind die Qualität und die Preise der Paketzustelldienste der einzelnen Anbieter für die Verbraucher und Nutzer schwer vergleichbar, weil diesen häufig nicht bekannt ist, dass im grenzüberschreitenden Online-Handel verschiedene Paketzustelloptionen für ähnliche Dienste zur Wahl stehen. Vor allem KMU und Privatkunden sollte der Zugang zu diesen Informationen erleichtert werden. Kleine und mittlere Unternehmer haben zudem Zustellschwierigkeiten als Hindernis für den grenzüberschreitenden Verkauf ausgemacht.
- (9) Damit grenzüberschreitende Paketzustelldienste vor allem für Privatkunden, Kleinunternehmen und kleine Unternehmen, unter anderem in abgelegenen oder dünn besiedelten Gebieten und für Nutzer mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität besser werden, müssen die öffentlichen Listen der Tarife für eine begrenzte Palette grenzüberschreitender Paketzustelldienste leichter zugänglich gemacht und transparenter gestaltet werden. Durch mehr Transparenz bei den Preisen grenzüberschreitender Dienste und eine einfachere Vergleichbarkeit in der gesamten Union sollten Anreize für den Abbau unangemessener Unterschiede zwischen Tarifen und, falls nötig, ungerechtfertigter Unterschiede zwischen den Tarifen für die Zustellung im Inland und ins Ausland geschaffen werden.
- (10) Einzelpaketdienste gehören zum Universaldienst in jedem Mitgliedstaat und stellen außerdem die Dienste dar, die von Privatkunden und kleinen Unternehmen am häufigsten genutzt werden. Die Verbesserung der Transparenz und Erreichbarkeit der Tarife für Einzelsendungen ist zur weiteren Entwicklung des Online-Handels notwendig.
- (11) Viele Unternehmen, die online verkaufen, verkauft haben oder entsprechende Versuche unternommen haben, halten die hohen Zustellkosten und die teuren Beschwerdeverfahren und Sicherheiten für ein Problem. Es sind weitere Maßnahmen insbesondere erforderlich, um sicherzustellen, dass KMU und Privatkunden in abgelegenen Gebieten uneingeschränkt in den Genuss flächendeckender und ihnen zugänglicher grenzüberschreitender Paketzustelldienste kommen und um sicherzustellen, dass für diese Dienste angemessene Preise gelten.
- (12) Der Begriff „Universaldienstanbieter“ bezeichnet Postbetreiber, die in einem bestimmten Mitgliedstaat einen postalischen Universaldienst oder Teile davon erbringen. Universaldienstanbieter, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind, sollten nur in dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten als Universaldienstanbieter eingestuft werden, in denen sie einen postalischen Universaldienst erbringen.
- (13) Die Postdienste sind derzeit in der Richtlinie 97/67/EG geregelt. In jener Richtlinie sind gemeinsame Vorschriften für die Erbringung der Postdienste und des postalischen Universaldienstes in der Union festgelegt. Ihr Schwerpunkt liegt hauptsächlich, aber nicht ausschließlich, auf den nationalen Universaldiensten, während die Regulierungsaufsicht über die Anbieter von Paketzustelldiensten darin nicht geregelt wird. Die Einhaltung der in jener Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen an die Universaldienste wird von den von den Mitgliedstaaten benannten nationalen Regulierungsbehörden gewährleistet. Somit ergänzt die vorliegende Verordnung die Vorschriften der Richtlinie 97/67/EG im Hinblick auf grenzüberschreitende Paketzustelldienste. Diese Verordnung lässt die in der Richtlinie 97/67/EG verankerten Rechte und Garantien — insbesondere die dauerhafte Bereitstellung eines postalischen Universaldienstes für die Nutzer — unberührt.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997 über gemeinsame Vorschriften für die Entwicklung des Binnenmarktes der Postdienste der Gemeinschaft und die Verbesserung der Dienstqualität (ABl. L 15 vom 21.1.1998, S. 14).

<sup>(2)</sup> Durchführungsbeschluss der Kommission vom 1. August 2016 über einen Normungsauftrag an das Europäische Komitee für Normung in Bezug auf Postdienste und die Verbesserung der Dienstqualität zur Unterstützung der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997.

- (14) Diese Verordnung ändert nicht die Bestimmung des Begriffs „Postsendung“ im Sinne von Artikel 2 Nummer 6 der Richtlinie 97/67/EG bzw. darauf beruhende Begriffsbestimmungen nach nationalem Recht.
- (15) Rund 80 % aller adressierten Pakete, die heute im Online-Handel verschickt werden, wiegen weniger als zwei Kilogramm und werden häufig auf dem gleichen Weg bearbeitet wie Briefsendungen. Es fehlt an Informationen über das Gewicht von auf anderem Wege zugestellten Paketen. Es ist wichtig, dass diese leichteren Sendungen unter die vorliegende Verordnung fallen.
- (16) Für die Zwecke der Umsetzung dieser Verordnung gilt es, die Begriffe „Paket“, „Paketzustelldienste“ und „Paketzustelldiensteanbieter“ klar zu definieren und genau festzulegen, welche Postsendungen von diesen Begriffsbestimmungen erfasst sind. Es ist davon auszugehen, dass Postsendungen, die mehr als 20 mm dick sind, Waren und keine Briefsendungen enthalten, gleich ob sie vom Universaldiensteanbieter oder einem anderen Anbieter bearbeitet werden. Postsendungen, die ausschließlich aus Briefsendungen bestehen, sollten nicht in den Zuständigkeitsbereich von Paketzustelldiensten gehören. Im Einklang mit der gängigen Praxis sollte diese Verordnung somit für Pakete mit Waren mit oder ohne Handelswert gelten, die bis zu 31,5 kg wiegen, da schwerere Sendungen von einer durchschnittlichen Person alleine nicht mehr ohne mechanische Hilfen bewegt werden können und diese Tätigkeit in den Zuständigkeitsbereich der Güterverkehrs- und Logistikbranche fällt.
- (17) Anbieter von Paketzustelldiensten, die alternative Geschäftsmodelle nutzen und sich beispielsweise der kollaborativen Wirtschaft und Plattformen für den Online-Handel bedienen, sollten dieser Verordnung unterliegen, wenn sie zumindest einen der Schritte in der Postbeförderungskette durchführen. Abholung, Sortierung und Zustellung, einschließlich Leistungen im Zusammenhang mit der Abholung durch den Empfänger, sollten als Paketzustelldienste gelten, auch wenn sie im Einklang mit der geltenden Praxis von Express- und Kurierdienstleistern oder Sammelgutspeditionen erbracht werden. Ein reiner Transport, der nicht in Verbindung mit einem dieser Schritte erfolgt, sollte auch dann nicht als Paketzustelldienst gelten, wenn er von einem Unteraufnehmer entweder im Rahmen eines alternativen Geschäftsmodells oder auf andere Weise erbracht wird, da in diesem Fall davon ausgegangen werden sollte, dass diese Tätigkeit in den Zuständigkeitsbereich der Transportbranche fällt, es sei denn, das jeweilige Unternehmen oder eines seiner Tochterunternehmen oder ein mit ihm verbundenes Unternehmen fällt anderweitig in den Anwendungsbereich dieser Verordnung.
- (18) Diese Verordnung sollte nicht für Unternehmen gelten, die in lediglich einem Mitgliedstaat niedergelassen sind und über inländische interne Zustellnetze nur zu dem Zweck verfügen, um Bestellungen von Waren abzuwickeln, die sie selbst im Rahmen eines Kaufvertrags im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup> verkauft haben. Unternehmen, die inländische interne Zustellnetze auch für die Zustellung von Waren nutzen, die von Dritten verkauft werden, sollten dieser Verordnung unterliegen.
- (19) Es sollten die vertraulichen Informationen, die den nationalen Regulierungsbehörden mindestens übermittelt werden sollten, und die Verfahren, mit denen diese Behörden sicherstellen, dass der kommerzielle Charakter der nationalen Betreiber geachtet wird, festgelegt werden, und es sollten sichere Wege für die Übermittlung dieser Informationen eingerichtet werden.
- (20) Es ist erforderlich, dass die nationalen Regulierungsbehörden zu statistischen Zwecken Kenntnisse und Informationen über die auf der Grundlage angemessener Zulassungsverfahren oder anderer gesetzlicher Anforderungen auf dem Markt tätigen Paketzustelldiensteanbieter haben. Da es sich um eine arbeitsintensive Branche handelt und es den Verwaltungsaufwand für kleine, nur auf einem nationalen oder regionalen Markt tätige Paketzustelldiensteanbieter zu begrenzen gilt, sollte ein Schwellenwert von weniger als 50 Personen eingeführt werden, der sich nach der Anzahl der Personen richtet, die während des vorausgegangenen Kalenderjahres für den Diensteanbieter tätig und an der Erbringung der Paketzustelldienste in dem Mitgliedstaat, in dem der Anbieter niedergelassen ist, beteiligt waren, es sei denn, dieser Anbieter hat Niederlassungen in mehr als einem Mitgliedstaat. Dieser Schwellenwert steht im Einklang mit der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission<sup>(2)</sup>, verdeutlicht den arbeitsintensiven Charakter der Branche und deckt insbesondere in Ländern mit einem geringen Paketaufkommen den größten Teil des Paketzustellmarkts ab. Bei dem Schwellenwert sollten insbesondere Personen berücksichtigt werden, die an der Erbringung der Paketzustelldienste beteiligt sind, wie Voll- und Teilzeitarbeitskräfte und vorübergehend Beschäftigte sowie Selbstständige, die für den Paketzustelldiensteanbieter arbeiten. Aufschlüsselungen, die die Anzahl der Personen nach Beschäftigungsstatus ausweisen, sollten sich nach den nationalen Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats richten. In bestimmten Fällen und unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten in dem betreffenden Mitgliedstaat sollte die nationale Regulierungsbehörde den Schwellenwert auf 25 Personen senken oder den Anbieter grenzüberschreitender

(1) Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 über die Rechte der Verbraucher, zur Abänderung der Richtlinie 93/13/EWG des Rates und der Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 85/577/EWG des Rates und der Richtlinie 97/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 304 vom 22.11.2011, S. 64).

(2) Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36).

Paketzustelldienste auffordern können, die für seine Unterauftragnehmer tätigen Voll- und Teilzeitarbeitskräfte, vorübergehend Beschäftigten und Selbstständigen in den Schwellenwert einzubeziehen, damit die Transparenz der Tarife für die Zustellung ins Ausland und des gesamten Marktes verbessert wird.

- (21) Die der nationalen Regulierungsbehörde zu der Anzahl der für den Paketzustelldienstleister tätigen Personen gemachten Angaben sollten im Einklang mit den etablierten Gepflogenheiten der Unternehmen für die Übermittlung statistischer Angaben übermittelt werden. Dies ist wichtig, um die Vergleichbarkeit der Daten sicherzustellen und gleichzeitig den Verwaltungsaufwand für die Anbieter auf ein Minimum zu beschränken.
- (22) Der Niederlassungsort eines Anbieters ist im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union zu bestimmen. Ist ein Anbieter an mehreren Orten niedergelassen, so gilt es zu bestimmen, von welchem Niederlassungsort aus die jeweilige Dienstleistung tatsächlich erbracht wird.
- (23) Werden der nationalen Regulierungsbehörde Informationen über die Merkmale der Paketzustelldienste übermittelt, so sollte auch angegeben werden, welche Schritte der Postzustellkette (Abholung, Sortierung, Transport und Zustellung) von dem jeweiligen Anbieter durchgeführt werden, ob der Dienst unter die Universaldienstverpflichtung fällt, welche geografische Reichweite der Dienst hat (regional, im Inland, ins Ausland) und ob ein Mehrwert geboten wird.
- (24) Die Liste der Postsendungen, die Maßnahmen zur Wahrung der Preistransparenz unterliegen, sollte begrenzt sein, um die Vergleichbarkeit zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand für die Anbieter grenzüberschreitender Paketzustelldienste und die nationalen Regulierungsbehörden möglichst gering zu halten. Sie sollte Standard- und Einschreibdienste umfassen, da diese die Grundlage der Universaldienstverpflichtung bilden und da die Sendungsverfolgung für den Online-Handel von großer Bedeutung ist; außerdem sollte sie die Preise für die Sendungsverfolgung und für eingeschriebene Pakete — unabhängig davon, ob diese Teil der Universaldienstverpflichtung sind — umfassen, damit die Vergleichbarkeit in der gesamten Union sichergestellt ist. Im Mittelpunkt sollten leichtgewichtige Sendungen stehen, die den Großteil der von Paketzustelldienstleistern zugestellten Postsendungen ausmachen, einschließlich der Preise für Postsendungen mit einer Dicke von mehr als 20 mm, die als Briefsendungen behandelt werden. Nur Einzelsendungstarife sollten aufgenommen werden, da es sich hierbei um die Preise handelt, die von den Absendern der kleinsten Mengen gezahlt werden. Die jeweiligen Postsendungen sollten im Anhang zu dieser Verordnung eindeutig angegeben werden. Durch diese Verordnung werden Anbieter grenzüberschreitender Paketzustelldienste nicht dazu verpflichtet, alle im Anhang aufgeführten Postsendungen anzubieten. Um die Richtigkeit der Tarifinformationen sicherzustellen, sollten diese von den Anbietern grenzüberschreitender Paketzustelldienste selbst bereitgestellt werden. Diese Tarife sollten von der Kommission auf einer eigens eingerichteten, neutralen und nicht kommerziell ausgerichteten Website veröffentlicht werden.
- (25) Die nationalen Regulierungsbehörden sollten bei ihrer objektiven Bewertung der Tarife für die Zustellung ins Ausland, deren Bewertung sie als erforderlich erachten, Kriterien zugrunde legen, wie z. B. die Inlandstarife und alle anderen einschlägigen Tarife vergleichbarer Paketzustelldienste im Einlieferungsmitgliedstaat und im Bestimmungsmitgliedstaat, die etwaige Anwendung eines Einheitstarifs auf zwei oder mehr Mitgliedstaaten, bilateral beförderte Mengen, besondere Transport- oder Bearbeitungskosten, andere einschlägige Kosten und Dienstqualitätsnormen sowie — sofern ohne unverhältnismäßigen Aufwand möglich — die voraussichtlichen Auswirkungen der geltenden Tarife für die Zustellung ins Ausland auf Privatkunden und kleine und mittlere Unternehmen, auch jene, die in abgelegenen oder dünn besiedelten Gebieten leben bzw. angesiedelt sind, und auf Privatkunden mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität. Diese einheitlichen Kriterien können durch andere, für die Erklärung der jeweiligen Tarife besonders relevante Kriterien ergänzt werden, wobei es sich beispielsweise um das Kriterium handeln kann, ob die Tarife einer speziellen Preisregulierung gemäß den nationalen Rechtsvorschriften unterliegen oder ob im Einklang mit den einschlägigen geltenden Rechtsvorschriften ein Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung festgestellt wurde. Im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit können die nationalen Regulierungsbehörden bei der Ermittlung, welche Tarife für die Zustellung ins Ausland bewertet werden müssen, ihre Ermittlung auf einen objektiven, der Bewertung vorangehenden Filtermechanismus stützen, um den Verwaltungsaufwand für die nationalen Regulierungsbehörden und die Paketzustelldienstleister, die der Universaldienstverpflichtung unterliegen, möglichst gering zu halten.
- (26) Für den Schutz des regionalen und sozialen Zusammenhalts können einheitliche Tarife für die grenzüberschreitende Zustellung in zwei oder mehr Mitgliedstaaten von Bedeutung sein. Dabei sollte dem Erfordernis Rechnung getragen werden, den Online-Handel zu fördern und in abgelegenen und dünn besiedelten Gebieten neue Chancen für eine Teilnahme am Online-Handel und für die Stärkung der Wirtschaft vor Ort zu eröffnen.
- (27) Erhebliche Unterschiede zwischen den Tarifen für die Zustellung von Paketen im Inland und im Ausland sollten auf der Grundlage objektiver Kriterien, etwa besondere Transport- oder Verladekosten oder andere einschlägige Kosten, gerechtfertigt sein. Die nationale Regulierungsbehörde muss für die Zwecke dieser Bewertung unter Umständen Nachweise einholen. Diese Nachweise sowie etwaige Begründungen für die bewerteten Tarife sollten der nationalen Regulierungsbehörde auf Anforderung zur Verfügung gestellt werden.
- (28) Im Interesse der unionsweiten Transparenz sollte die Kommission eine nicht vertrauliche Fassung der von jeder einzelnen nationalen Regulierungsbehörde übermittelten Bewertung veröffentlichen.



- (29) Um den Verwaltungsaufwand zu begrenzen, sollten die Paketzustelldiensteanbieter, die nationalen Regulierungsbehörden und die Kommission Daten auf elektronischem Wege übertragen und insbesondere die Nutzung elektronischer Signaturen nach der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> (eIDAS-Verordnung) vorsehen.
- (30) Da sich die Märkte für Paketzustelldienste rasch verändern, sollte die Kommission die Wirksamkeit und Effizienz dieser Verordnung unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Online-Handel neu bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat regelmäßig einen Bericht übermitteln. Diesem Bericht sollte, sofern sinnvoll, ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt werden, der dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Prüfung vorgelegt wird. Dieser Bericht sollte unter Beteiligung sämtlicher einschlägiger Interessenträger einschließlich des europäischen Ausschusses für den sozialen Dialog in der Postdienstleistungsbranche erstellt werden.
- (31) Die Kommission sollte sich auf nützliche Beiträge der Gruppe europäischer Regulierungsbehörden für Postdienste stützen, die sich aus Vertretern der nationalen Regulierungsbehörden zusammensetzt.
- (32) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit sie ein Formular für die Übermittlung der Informationen durch die Paketzustelldiensteanbieter an die nationalen Regulierungsbehörden erstellen kann. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> ausgeübt werden.
- (33) Diese Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden, und sollte unter Wahrung dieser Rechte und Grundsätze durchgeführt werden.
- (34) Für die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen der vorliegenden Verordnung gelten die Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> und die Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup>.
- (35) Die Mitgliedstaaten sollten Vorschriften über Sanktionen erlassen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und für die Anwendung der Sanktionen sorgen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (36) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung der erforderlichen Regulierungsgrundsätze und Vorschriften für eine bessere Regulierungsaufsicht, die Verbesserung der Transparenz der Tarife und die Einführung bestimmter wettbewerbsfördernder Grundsätze für grenzüberschreitende Paketzustelldienste — mit dem Zweck, letzten Endes eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Paketzustelldienste für die Nutzer zu erreichen und dadurch auch das Vertrauen der Verbraucher in den grenzüberschreitenden Online-Handel zu stärken — von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 EUV verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### KAPITEL I

#### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

##### Artikel 1

#### Gegenstand und Ziele

Mit dieser Verordnung werden über die Vorschriften der Richtlinie 97/67/EG hinaus spezifische Vorschriften festgelegt, die eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Paketzustelldienste bewirken sollen und Folgendes betreffen:

- a) die Regulierungsaufsicht über Paketzustelldienste,

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

<sup>(4)</sup> Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89).

- b) die Transparenz der Tarife und die Bewertung der Tarife für bestimmte grenzüberschreitende Paketzustelldienste, zum Zwecke der Ermittlung unangemessen hoher Tarife,
- c) von den Unternehmern für die Verbraucher bereitgestellte Informationen über grenzüberschreitende Paketzustelldienste.

#### Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 97/67/EG sowie des Artikels 2 Nummer 1, 2 und 5 der Richtlinie 2011/83/EU. Des Weiteren bezeichnet der Ausdruck

1. „Paket“ eine Postsendung mit Waren mit oder ohne Handelswert außer einer Briefsendung mit einem Höchstgewicht von 31,5 kg;
2. „Paketzustelldienste“ die Dienste im Zusammenhang mit der Abholung, dem Sortieren, dem Transport und der Zustellung von Paketen;
3. „Paketzustelldienstanbieter“ ein Unternehmen, das einen oder mehrere Paketzustelldienste erbringt, mit Ausnahme von Unternehmen, die nur in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind, ausschließlich inländische Paketzustelldienste im Rahmen eines Kaufvertrags erbringen und innerhalb dieses Vertrags die Waren, die Vertragsgegenstand sind, dem Nutzer persönlich zustellen;
4. „Unterauftragnehmer“ ein Unternehmen, das im Auftrag des Paketzustelldiensteanbieters Pakete abholt, sortiert, transportiert oder zustellt;

#### Artikel 3

### Grad der Harmonisierung

Bei den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen handelt es sich um Mindestanforderungen, welche die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, zusätzliche erforderliche und verhältnismäßige Maßnahmen aufrechtzuerhalten oder einzuführen, um eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Paketzustelldienste zu bewirken, sofern diese Maßnahmen mit dem Unionsrecht vereinbar sind.

## KAPITEL II

### REGULIERUNGSAUFSICHT

#### Artikel 4

### Informationspflicht

(1) Alle Paketzustelldiensteanbieter übermitteln der nationalen Regulierungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen sind, folgende Informationen, es sei denn, die nationale Regulierungsbehörde hat diese Informationen bereits angefordert und erhalten:

- a) ihren Namen, ihre Rechtsstellung und Rechtsform, ihre Nummer der Eintragung in ein Handelsregister oder in ein ähnliches Register, ihre Umsatzsteuer-Identifikationsnummer, die Anschrift ihrer Niederlassung und die Kontaktdaten eines Ansprechpartners;
- b) die Merkmale und — soweit möglich — eine detaillierte Beschreibung der von ihnen angebotenen Paketzustelldienste;
- c) ihre allgemeinen Geschäftsbedingungen für Paketzustelldienste, einschließlich detaillierter Angaben zu den den Nutzern offenstehenden Beschwerdeverfahren und zu potenziellen Haftungsbeschränkungen.

(2) Die Paketzustelldiensteanbieter unterrichten die nationale Regulierungsbehörde innerhalb von 30 Tagen über etwaige Änderungen der in Absatz 1 aufgeführten Informationen.

(3) Bis zum 30. Juni jeden Kalenderjahres übermitteln alle Paketzustelldiensteanbieter der nationalen Regulierungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen sind, folgende Informationen, es sei denn, die nationale Regulierungsbehörde hat diese Informationen bereits angefordert und erhalten:

- a) den mit Paketzustelldiensten im vorausgegangenen Kalenderjahr in dem Mitgliedstaat, in dem sie niedergelassen sind, erzielten Jahresumsatz, aufgeschlüsselt nach Paketzustelldiensten, die im Inland erbracht oder aus dem Ausland kommend beziehungsweise ins Ausland gehend grenzüberschreitend erbracht wurden;
- b) die Anzahl der Personen, die während des vorausgegangenen Kalenderjahres für sie tätig und an der Erbringung der Paketzustelldienste in dem Mitgliedstaat, in dem die Anbieter niedergelassen sind, beteiligt waren, und zwar aufgeschlüsselt nach der Anzahl der Personen nach Beschäftigungsstatus, insbesondere nach Voll- und Teilzeitarbeitskräften, vorübergehend Beschäftigten und Selbstständigen;

- c) die Anzahl der während des vorausgegangenen Kalenderjahres in dem Mitgliedstaat, in dem sie niedergelassen sind, bearbeiteten Pakete, aufgeschlüsselt nach Paketen, die im Inland zugestellt oder ins Ausland gehend beziehungsweise aus dem Ausland kommend grenzüberschreitend zugestellt wurden;
  - d) die Namen ihrer Unterauftragnehmer und sämtliche in ihrem Besitz befindlichen Informationen über die Merkmale der von diesen Unterauftragnehmern erbrachten Paketzustelldienste;
  - e) sofern verfügbar, eine öffentlich zugängliche, am 1. Januar jedes Kalenderjahres für Paketzustelldienste geltende Preisliste.
- (4) Bis zum 23. September 2018 erlässt die Kommission einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung eines Formulars, das zur Übermittlung der in den Absätzen 1 und 3 genannten Informationen dient. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 12 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (5) Die nationalen Regulierungsbehörden können vorschreiben, dass Informationen übermittelt werden, die über die in den Absätzen 1 und 3 genannten Informationen hinausgehen, sofern diese Anforderungen erforderlich und verhältnismäßig sind.
- (6) Die Absätze 1 bis 5 finden keine Anwendung auf Paketzustelldiensteanbieter, für die während des vorausgegangenen Kalenderjahres im Durchschnitt weniger als 50 Personen tätig und an der Erbringung von Paketzustelldiensten in dem Mitgliedstaat, in dem der Anbieter niedergelassen ist, beteiligt waren, es sei denn, der Anbieter ist in mehr als einem Mitgliedstaat niedergelassen. Eine nationale Regulierungsbehörde kann die für die Unterauftragnehmer des Paketzustelldiensteanbieters tätigen Personen in die Berechnung des Schwellenwerts von 50 Personen einbeziehen.
- (7) Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 6 kann eine nationale Regulierungsbehörde die gemäß den Absätzen 1 bis 5 zu übermittelnden Informationen von jedem Paketzustelldiensteanbieter anfordern, der während des vorausgegangenen Kalenderjahres durchschnittlich zwischen 25 und 49 Personen beschäftigt hat, sofern die besonderen Gegebenheiten in dem betreffenden Mitgliedstaat es erfordern und sofern es für die Einhaltung dieser Verordnung erforderlich und verhältnismäßig ist.

#### Artikel 5

##### **Transparenz der Tarife für die Zustellung ins Ausland**

- (1) Sämtliche Anbieter von grenzüberschreitenden Paketzustelldiensten, die nicht unter die Ausnahmeregelung nach Artikel 4 Absätze 6 und 7 fallen, übermitteln der nationalen Regulierungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen sind, die öffentliche Liste der Tarife, die am 1. Januar jedes Kalenderjahres für die Zustellung von Einzelpostsendungen außer Briefsendungen gelten, die unter die Kategorien im Anhang fallen. Diese Informationen sind bis zum 31. Januar jedes Kalenderjahres zu übermitteln.
- (2) Die nationalen Regulierungsbehörden übermitteln der Kommission umgehend — bis zum 28. Februar jedes Kalenderjahres — die öffentlichen Listen der Tarife, die sie gemäß Absatz 1 erhalten haben. Die Kommission veröffentlicht diese bis zum 31. März jedes Kalenderjahres auf einer eigens eingerichteten Website und trägt dafür Sorge, dass die eigens eingerichtete Website neutral und nicht kommerziell ausgerichtet ist.

#### Artikel 6

##### **Bewertung der Tarife für grenzüberschreitende Einzelpaketsendungen**

- (1) Auf der Grundlage der gemäß Artikel 5 übermittelten öffentlichen Listen der Tarife ermittelt die nationale Regulierungsbehörde für jede im Anhang aufgeführte Einzelpostsendung die für die Zustellung ins Ausland geltenden Tarife der Paketzustelldiensteanbieter, die in ihrem Mitgliedstaat angesiedelt sind und die unter die Universaldienstverpflichtung fallen, deren Bewertung die nationale Regulierungsbehörde für objektiv notwendig hält.
- (2) Die nationale Regulierungsbehörde bewertet die nach Absatz 1 ermittelten Tarife für die Zustellung ins Ausland objektiv und im Einklang mit den in Artikel 12 der Richtlinie 97/67/EG genannten Grundsätzen, sodass sie die Tarife für die Zustellung ins Ausland ermitteln kann, die sie für unangemessen hoch hält. Bei dieser Bewertung legt die nationale Regulierungsbehörde insbesondere die folgenden Kriterien zugrunde:
- a) die Inlandstarife und die anderen einschlägigen Tarife der vergleichbaren Paketzustelldienste im Einlieferungsmitgliedstaat und im Bestimmungsmitgliedstaat;
  - b) die etwaige Anwendung eines Einheitstarifs auf zwei oder mehr Mitgliedstaaten;
  - c) bilateral beförderte Mengen, besondere Transport- oder Bearbeitungskosten, andere einschlägige Kosten und Dienstleistungsstandards;
  - d) die voraussichtlichen Auswirkungen — sofern dies ohne unverhältnismäßigen Aufwand möglich ist — der geltenden Tarife für die Zustellung ins Ausland auf Privatkunden und kleine und mittlere Unternehmen, auch jene, die in abgelegenen oder dünn besiedelten Gebieten leben bzw. angesiedelt sind, und auf Privatkunden mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität.

- (3) Sofern sie es für erforderlich hält, kann die nationale Regulierungsbehörde zusätzlich zu den in Absatz 2 genannten Kriterien außerdem insbesondere die folgenden Kriterien heranziehen:
- a) ob die Tarife nach den nationalen Rechtsvorschriften einer gesonderten Preisregulierung unterliegen;
  - b) Fälle von im Einklang mit den einschlägigen geltenden Rechtsvorschriften festgestelltem Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung.
- (4) Die Kommission erstellt Leitlinien zu dem Verfahren, das auf die in den Absätzen 2 und 3 genannten Kriterien anzuwenden ist.
- (5) Für die Zwecke der Bewertung gemäß Absatz 2 fordert die nationale Regulierungsbehörde, sofern sie es für erforderlich hält, alle weiteren einschlägigen Nachweise zu diesen Tarifen an, die für die vorzunehmende Bewertung erforderlich sind.
- (6) Die in Absatz 5 genannten Nachweise sowie etwaige Begründungen für die bewerteten Tarife werden der nationalen Regulierungsbehörde innerhalb eines Monats nach Eingang der Anforderung vorgelegt.
- (7) Die nationale Regulierungsbehörde übermittelt ihre Bewertung bis zum 30. Juni des jeweiligen Kalenderjahres der Kommission. Sie übermittelt der Kommission außerdem eine nicht vertrauliche Fassung ihrer Bewertung.
- (8) Die Kommission veröffentlicht die nicht vertrauliche Fassung der von der nationalen Regulierungsbehörde übermittelten Bewertung unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb eines Monats nach deren Eingang.

#### Artikel 7

### Verbraucherinformationen

Bei Verträgen, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 2011/83/EU fallen, stellen alle Unternehmer, die mit Verbrauchern Kaufverträge abschließen, die den grenzüberschreitenden Versand von Paketen umfassen, sofern dies möglich und anwendbar ist bereits vor Vertragsabschluss etwaige Informationen über die für den jeweiligen Kaufvertrag bestehenden Optionen für die grenzüberschreitende Zustellung, über die vom Verbraucher für die grenzüberschreitende Paketzustellung zu entrichtenden Gebühren sowie, falls vorhanden, über ihre eigenen Regelungen für die Bearbeitung von Beschwerden zur Verfügung.

#### KAPITEL III

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 8

### Sanktionen

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Vorschriften und Maßnahmen, die sie gemäß Absatz 1 erlassen, bis zum 23. November 2019 mit und melden ihr unverzüglich alle diesbezüglichen Änderungen.

#### Artikel 9

### Vertraulichkeit

Alle gemäß dieser Verordnung den nationalen Regulierungsbehörden oder der Kommission übermittelten vertraulichen Geschäftsinformationen unterliegen strengen Vertraulichkeitsanforderungen gemäß den geltenden Bestimmungen des Unionsrechts und des nationalen Rechts.

#### Artikel 10

### Anwendung

Sofern in dieser Verordnung nicht ausdrücklich anders geregelt, lässt diese Verordnung das Unionsrecht und das nationale Recht, die für Paketzustelldienstleister geltenden entsprechenden Genehmigungsverfahren, die Sozial- und Beschäftigungsbestimmungen und die Anforderungen an die Übermittlung von Informationen an die nationalen Regulierungsbehörden unberührt.

*Artikel 11***Überarbeitung**

Bis zum 23. Mai 2020 und danach alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss einen Bewertungsbericht über die Anwendung und Durchführung dieser Verordnung vor, dem erforderlichenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag für deren Überarbeitung beiliegt. Im Vorfeld der Erstellung des Berichts sollten sämtliche einschlägigen Interessenträger eingebunden und informiert werden.

Die Kommission bewertet darin mindestens folgende Aspekte:

- a) Den Beitrag der vorliegenden Verordnung zu einer Verbesserung der grenzüberschreitenden Paketzustelldienste und zu deren Erschwinglichkeit für KMU und Privatkunden, insbesondere für jene, die in abgelegenen oder dünn besiedelten Gebieten leben bzw. angesiedelt sind und die Frage der Verbesserung der Transparenz der Tarife für die Zustellung ins Ausland;
- b) Die Auswirkung der vorliegenden Verordnung auf die Anzahl der grenzüberschreitenden Paketzustellungen und auf den Online-Handel, einschließlich Daten zu Zustellgebühren;
- c) Das Ausmaß der Schwierigkeiten nationaler Regulierungsbehörden bei der Anwendung dieser Verordnung, einschließlich einer quantitativen Analyse der administrativen Auswirkungen;
- d) Die Fortschritte bei anderen Initiativen zur Vollendung des Binnenmarkts für Paketzustelldienste, insbesondere Fortschritte auf den Gebieten Verbraucherschutz und Weiterentwicklung von Normen.

*Artikel 12***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Postdienste-Richtlinie, der durch Artikel 21 der Richtlinie 97/67/EG eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

*Artikel 13***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung gilt ab dem 22. Mai 2018, mit Ausnahme von Artikel 8, der ab dem 23. November 2019 gilt.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 18. April 2018.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

A. TAJANI

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

L. PAVLOVA

## ANHANG

Einzelpostsendungen, für die die Tarife der Paketzustelldienstleister den Maßnahmen zur Wahrung der Preistransparenz und der Bewertung gemäß den Artikeln 5 und 6 unterliegen:

- a) Standardbrief mit 500 g (Inland und innerhalb der Union),
- b) Standardbrief mit 1 kg (Inland und innerhalb der Union),
- c) Standardbrief mit 2 kg (Inland und innerhalb der Union),
- d) eingeschriebener Brief mit 500 g (Inland und innerhalb der Union),
- e) eingeschriebener Brief mit 1 kg (Inland und innerhalb der Union),
- f) eingeschriebener Brief mit 2 kg (Inland und innerhalb der Union),
- g) Brief mit Sendungsverfolgung mit 500 g (Inland und innerhalb der Union),
- h) Brief mit Sendungsverfolgung mit 1 kg (Inland und innerhalb der Union),
- i) Brief mit Sendungsverfolgung mit 2 kg (Inland und innerhalb der Union),
- j) Standardpaket mit 1 kg (Inland und innerhalb der Union),
- k) Standardpaket mit 2 kg (Inland und innerhalb der Union),
- l) Standardpaket mit 5 kg (Inland und innerhalb der Union),
- m) Paket mit Sendungsverfolgung mit 1 kg (Inland und innerhalb der Union),
- n) Paket mit Sendungsverfolgung mit 2 kg (Inland und innerhalb der Union),
- o) Paket mit Sendungsverfolgung mit 5 kg (Inland und innerhalb der Union).

Die unter den Buchstaben a bis o aufgeführten Postsendungen müssen folgende Kriterien erfüllen:

- a) Für die Größenabmessungen der unter den Buchstaben a bis i aufgeführten Postsendungen (Briefpostprodukte) gilt folgende Vorschrift:

Länge, Breite und Dicke zusammen: 900 mm, wobei die größte Abmessung 600 mm nicht überschreiten darf und die kleinste Abmessung größer als 20 mm sein muss.

- b) Die unter den Buchstaben j bis o aufgeführten Pakete dürfen die für die unter den Buchstaben a bis i aufgeführten Briefe vorgeschriebene Größe nicht unterschreiten.

Bei der Übermittlung der Informationen über die Tarife für die unter den Buchstaben a bis o aufgeführten Postsendungen ist Folgendes zu berücksichtigen:

- (\*) Die Tarife für Postsendungen müssen Einzelsendungstarife sein und dürfen keine Sondernachlässe aufgrund der Menge oder einer anderen Sonderbehandlung enthalten.
  - (\*\*) Die Höhe der Tarife ist den nationalen Regulierungsbehörden abzüglich der Mehrwertsteuer zu melden.
  - (\*\*\*) Anbieter, die mehr als eine Postsendung anbieten, die die vorstehenden Kriterien erfüllt, sollten den günstigsten Tarif melden.
  - (\*\*\*\*) Die vorstehenden Tarife müssen für die Zustellung der Postsendung bei der Wohnanschrift oder einer anderen Anschrift des Empfängers im Bestimmungsmitgliedstaat oder an einem anderen, vom Empfänger angegebenen Ort gelten, sofern eine solche Option ohne zusätzliche Kosten in dem Tarif enthalten ist.
-

# RICHTLINIEN

## RICHTLINIE (EU) 2018/645 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 18. April 2018

zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ legt die Kommission ihr Ziel einer „Vision Null“ dar, wonach die Union darauf hinarbeiten sollte, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2050 auf nahe null zu senken.
- (2) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung über die Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 mit dem Titel „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“ das Ziel vorgeschlagen, eine erneute Halbierung der Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der Union bis 2020 ab dem Jahr 2010 anzustreben. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission sieben strategische Ziele festgelegt, darunter die Verbesserung der Verkehrserziehung und der Ausbildung der Straßenverkehrsteilnehmer sowie den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer.
- (3) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung am 23. und 24. Oktober 2014 das verbindliche Ziel bestätigt, die Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft der Union bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Mit diesem Ziel der Emissionsreduktion wird zur Erfüllung der langfristigen Vorgaben aus dem Übereinkommen von Paris beigetragen und alle Wirtschaftszweige sollten hierzu ihren Beitrag leisten. Im Verkehr bedarf es eines umfassenden Ansatzes für die Förderung von Emissionsreduktion und der Energieeffizienz. Fortschritte im Hinblick auf eine emissionsarme Mobilität sollten unter anderem im Wege der Forschung und der Umsetzung bereits verfügbarer technologischer Errungenschaften erzielt werden. Fahrer müssen angemessen geschult werden, damit sie möglichst sparsam fahren.
- (4) Im Anschluss an die Bewertung der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> zeigte die Kommission einige Mängel auf. Die wichtigsten Mängel betrafen Schwierigkeiten und Rechtsunsicherheit bei der Auslegung von Ausnahmen, den Inhalt der Ausbildung, die als den Bedürfnissen der Fahrer nur teilweise gerecht werdend angesehen wurde, Schwierigkeiten der Fahrer bezüglich der gegenseitigen

<sup>(1)</sup> ABl. C 288 vom 31.8.2017, S. 115.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. April 2018.

<sup>(3)</sup> Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (AbI. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

Anerkennung der ganz oder teilweise in einem anderen Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung sowie Widersprüche hinsichtlich der Anforderungen an das Mindestalter zwischen den Richtlinien 2003/59/EG und 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>.

- (5) Um die Rechtsklarheit in der Richtlinie 2003/59/EG zu verbessern, sollten alle Verweise auf aufgehobene oder ersetzte Rechtsakte der Union gestrichen oder geändert werden.
- (6) Im Interesse der Rechtssicherheit und der Kohärenz mit anderen Rechtsakten der Union sollte eine Reihe von Änderungen an den Ausnahmen zur Richtlinie 2003/59/EG vorgenommen werden, unter Berücksichtigung vergleichbarer Ausnahmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup>. Einige dieser Ausnahmen betreffen Situationen, in denen das Führen von Fahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers ist und in denen es eine unverhältnismäßige Belastung für Fahrer darstellen würde, wenn man von ihnen verlangte, die Anforderungen der Richtlinie 2003/59/EG einzuhalten. Generell gilt das Führen von Fahrzeugen nicht als Hauptbeschäftigung des Fahrers, wenn es weniger als 30 % der rollierenden monatlichen Arbeitszeit in Anspruch nimmt.
- (7) Sofern das Führen von Fahrzeugen nicht häufig erfolgt, im ländlichen Raum stattfindet und von Fahrern vorgenommen wird, die ihr eigenes Unternehmen versorgen, sollten unter der Voraussetzung, dass die Straßenverkehrssicherheit unverändert gewahrt wird, Ausnahmeregelungen gelten. Aufgrund der mit Blick auf Geografie, Klima und Bevölkerungsdichte unterschiedlichen Bedingungen im ländlichen Raum in der Union sollten die Mitgliedstaaten über einen Ermessensspielraum bei der Entscheidung verfügen, ob das Führen von Fahrzeugen in diesen Fällen als gelegentlich betrachtet werden kann und ob eine solche Ausnahmeregelung beispielsweise aufgrund der Art der Straße, des Verkehrsaufkommens oder der Anwesenheit schwächerer Verkehrsteilnehmer Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit nach sich zieht.
- (8) Da die Entfernungen, die in der Landwirtschaft, dem Gartenbau, der Forstwirtschaft und der Fischerei tätige und von dieser Richtlinie befreite Personen im Rahmen ihres Berufs zurücklegen müssen, in der Union unterschiedlich sein können, sollten die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Rechtsvorschriften die maximal zulässige Entfernung festlegen dürfen, für die die Ausnahmeregelungen gelten, berechnet ab dem Standort des Unternehmens.
- (9) Fahrer, die von der Anforderung der Grundqualifikation befreit wurden, sollten, auch wenn sie weiterhin in den Genuss dieser Befreiung kommen, dennoch einer Weiterbildungspflicht unterliegen, um sicherzustellen, dass die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse auf dem aktuellen Stand bleiben.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten in Zusammenarbeit mit der Kommission elektronisch Informationen über Befähigungsnachweise austauschen. Sie sollten — unter Berücksichtigung einer Kosten-Nutzen-Analyse der Kommission — die hierzu erforderliche elektronische Plattform einrichten, wozu auch das gemäß der Richtlinie 2006/126/EG eingerichtete EU-Führerscheinnetz erweitert werden könnte. Neben anderen Vorteilen erhalten die Mitgliedstaaten dadurch einfachen Zugriff auf Informationen über absolvierte Ausbildungsmaßnahmen, die nicht auf dem Führerschein des Fahrers eingetragen sind. Es ist wichtig, dass die Mitgliedstaaten und die Kommission sich um die Weiterentwicklung dieses Instruments bemühen, mit dem Ziel eines Zugriffs in Echtzeit bei Straßenkontrollen.
- (11) Um die Entwicklungen im Bereich der Aus- und Weiterbildung zu berücksichtigen und den Beitrag der Richtlinie 2003/59/EG zur Sicherheit im Straßenverkehr sowie die Relevanz der Ausbildung für die Fahrer zu erhöhen, sollten Kenntnisbereiche im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit in den Lehrgängen verstärkt behandelt werden, wie beispielsweise Gefahrenerkennung, Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer — insbesondere von Fußgängern, Radfahrern und Menschen mit eingeschränkter Mobilität —, kraftstoffsparende Fahrweise, Fahren unter extremen Witterungsbedingungen und Beförderung von Sondergütern. In diesem Zusammenhang sollten die Lehrgänge außerdem intelligente Verkehrssysteme abdecken und zum Zwecke der Anpassung an die technische Entwicklung weiterentwickelt werden.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten die eindeutige Option erhalten, einen Teil der Ausbildungspraxis durch die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)-Instrumenten, z. B. E-Learning und integriertes Lernen, unter gleichzeitiger Sicherung der Qualität der Ausbildung zu verbessern und zu modernisieren. Bei der Verbesserung und Modernisierung der Ausbildungspraxis unter Nutzung von IKT-Instrumenten ist es wichtig zu berücksichtigen, dass für bestimmte Ausbildungsinhalte eine praktische Ausbildung erforderlich ist und diese mit den genannten Lerninstrumenten nicht wirksam behandelt werden können, wie zum Beispiel das Anlegen von Schneeketten, das Sichern der Ladung oder andere Ausbildungsinhalte, die praktisch geübt werden müssen. Die praktische Ausbildung könnte — muss aber nicht — im Führen von Fahrzeugen bestehen. Ein großer Teil der im Rahmen dieser Richtlinie geforderten Ausbildung sollte in einer zugelassenen Ausbildungsstätte stattfinden.
- (13) Um die Kohärenz zwischen den verschiedenen nach Unionsrecht vorgeschriebenen Formen der Ausbildung zu wahren, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, verschiedene Arten relevanter Ausbildung zu kombinieren: Beispielsweise sollten sie die Ausbildung für die Beförderung gefährlicher Güter, zur Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen oder für den Transport von Tieren, mit der in der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Ausbildung kombinieren können.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).



- (14) Damit durch die unterschiedliche Praxis in den Mitgliedstaaten die Verfahren der gegenseitigen Anerkennung nicht behindert werden und das Recht der Kraftfahrer auf Weiterbildung in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten, nicht eingeschränkt wird, sollten die Behörden der Mitgliedstaaten immer dann, wenn absolvierte Ausbildungsmaßnahmen nicht auf dem Führerschein vermerkt werden können, dazu verpflichtet werden, für jeden Fahrer, der die Anforderungen der Richtlinie 2003/59/EG erfüllt, einen für die gegenseitige Anerkennung erforderlichen Fahrerqualifizierungsnachweis in der durch die Standardmodelle vorgeschriebenen Form auszustellen.
- (15) Für Fahrer aus Drittländern könnte es ein Hindernis darstellen, wenn sie die Erfüllung der Ausbildungsanforderungen anhand einer Fahrerbescheinigung nachweisen müssen, der Verkehrsunternehmer aber den ausstellenden Behörden diese Bescheinigung zurückgegeben hat, insbesondere dann, wenn diese Fahrer eine Beschäftigung in einem anderen Mitgliedstaat aufnehmen möchten. Damit Fahrer in diesem Fall bei der Aufnahme einer neuen Beschäftigung ihre Ausbildung nicht wiederholen müssen, sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, zusammenzuarbeiten und Informationen über die Qualifikation von Fahrern auszutauschen.
- (16) Im Interesse eines reibungslosen Übergangs sollten gültige Fahrerbescheinigungen und gültige Fahrerqualifizierungsnachweise, die gemäß den Vorschriften ausgestellt wurden, die vor der Anwendbarkeit der gemäß dieser Richtlinie geänderten Bestimmungen galten, bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer anerkannt werden. Eine vor der Anwendbarkeit dieser Änderungen absolvierte Ausbildung sowie die zur Bescheinigung dieser Ausbildung ausgestellten Führerscheine verlieren durch die Änderungen nicht ihre Gültigkeit.
- (17) Im Interesse der Rechtssicherheit und zur Sicherstellung harmonisierter Anforderungen an das Mindestalter für die Zwecke der Richtlinie 2003/59/EG sollte in der Richtlinie 2006/126/EG eine klare Ausnahme festgelegt werden, wonach eine Fahrerlaubnis bei Erreichen der in der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Mindestaltersgrenzen erteilt werden darf. Diese Klarstellung betrifft das allgemeine Mindestalter für Fahrer bestimmter Fahrzeugklassen, die einen Befähigungsnachweis besitzen, und bedeutet keine Änderung bestehender Optionen für eine Senkung des erforderlichen Mindestalters oder für die Festlegung von Ausnahmeregelungen hierzu.
- (18) Die Richtlinie 2006/126/EG sollte nur insofern geändert werden, als ein unmittelbarer Zusammenhang mit der Überarbeitung der Richtlinie 2003/59/EG und der Förderung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb besteht. Eine eingehendere Analyse der Umsetzung und Anwendung der Richtlinie 2006/126/EG, einschließlich der Abgrenzung zwischen bestimmten Fahrzeugklassen, erscheint wünschenswert und sollte in eine mögliche zukünftige Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG einfließen.
- (19) Um im Wege der Förderung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Luftqualität beizutragen, sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, den Inhabern eines Führerscheins der Klasse B auf ihrem Hoheitsgebiet das Führen von Fahrzeugen bestimmter Typen mit alternativem Antrieb zu gestatten, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, aber höchstens 4 250 kg beträgt. Die Möglichkeit, 3 500 kg zu überschreiten, sollte der Bedingung unterliegen, dass die zusätzliche gestattete Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des alternativen Antriebssystems geschuldet ist und sollte zudem Einschränkungen und Bedingungen unterliegen, mit denen abträgliche Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit abgewendet werden sollen.
- (20) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung einer unionsweit geltenden Grundqualifikation und Weiterbildung für Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Kraftverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie angegangen werden sollen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (21) Die Richtlinien 2003/59/EG und 2006/126/EG sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Richtlinie 2003/59/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

#### **Anwendungsbereich**

Diese Richtlinie gilt für das Führen von Fahrzeugen

- a) durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats,

- b) durch Staatsangehörige eines Drittlands, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden,

nachstehend ‚Kraftfahrer‘ genannt, die auf öffentlichen Verkehrswegen innerhalb der Union Beförderungen durchführen mit

- Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse C1, C1+E, C oder C+E im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist,
- Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klasse D1, D1+E, D oder D+E im Sinne der Richtlinie 2006/126/EG oder ein als gleichwertig anerkannter Führerschein erforderlich ist.

Für die Zwecke dieser Richtlinie sind Bezugnahmen auf Führerscheinklassen, die ein Pluszeichen (+) enthalten, gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang III zu lesen.

(\*) Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABL L 403 vom 30.12.2006, S. 18).“

## 2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

### **Ausnahmen**

- (1) Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen
- a) deren zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 45 km/h liegt;
  - b) die von den Streitkräften, dem Katastrophenschutz, der Feuerwehr, den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften und den Notfallkrankentransportdiensten eingesetzt werden oder ihrer Kontrolle unterstellt sind, wenn die Beförderung im Rahmen der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben ausgeführt wird;
  - c) die zum Zweck der technischen Entwicklung, zu Reparatur- oder Wartungszwecken Prüfungen auf der Straße unterzogen werden, sowie Fahrer von Neufahrzeugen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen sind;
  - d) für die ein Führerschein der Klassen D oder D1 erforderlich ist und die vom Wartungspersonal ohne Fahrgäste zu einer Wartungsstätte oder wieder zurück gefahren werden, die sich in der Nähe des nächsten, vom Verkehrsunternehmer genutzten Wartungsstandorts befindet, sofern das Führen des Fahrzeugs nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers darstellt;
  - e) die in Notfällen bzw. für Rettungsaufgaben eingesetzt werden, einschließlich Fahrzeugen, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe eingesetzt werden;
  - f) die beim Fahrunterricht und bei der Prüfung zur Erlangung eines Führerscheins oder des Befähigungsnachweises im Sinne von Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1 eingesetzt werden, sofern diese nicht für die gewerbliche Beförderung von Gütern und Personen eingesetzt werden;
  - g) die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern eingesetzt werden;
  - h) zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die die Fahrer zur Ausübung ihres Berufs verwenden, sofern es sich beim Führen der Fahrzeuge nicht um die Hauptbeschäftigung der Fahrer handelt.

Hinsichtlich Buchstabe f dieses Absatzes gilt diese Richtlinie nicht für Personen, die einen Führerschein oder einen Befähigungsnachweis im Sinne von Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1 erlangen möchten, wenn diese Personen im Rahmen der Ausbildung am Arbeitsplatz eine zusätzliche Fahrausbildung erhalten und dabei von einer anderen Person, die einen Befähigungsnachweis für die zu dem unter jenem Buchstaben genannten Zweck verwendete Fahrzeugklasse besitzt, oder von einem Fahrlehrer für die zu dem unter jenem Buchstaben genannten Zweck verwendete Fahrzeugklasse begleitet werden.

- (2) Diese Richtlinie gilt nicht, wenn alle der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) wenn Fahrer von Fahrzeugen im ländlichen Raum zur Versorgung des eigenen Unternehmens des Fahrers aktiv sind,
- b) Fahrer keine Beförderungsleistungen anbieten und
- c) der Mitgliedstaat die Beförderung als gelegentlich und für die Straßenverkehrssicherheit unbedenklich einstuft.

(3) Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden, es sei denn, das Führen von Fahrzeugen gehört zur Hauptbeschäftigung des Fahrers oder eine in den nationalen Rechtsvorschriften festgelegte Entfernung von dem Niederlassungsort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least, wird überschritten.“

3. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

**Weiterbildung**

Die Weiterbildung gibt den Inhabern von Befähigungsnachweisen die Möglichkeit, die für ihren Beruf grundlegenden Kenntnisse zu aktualisieren, wobei die Verkehrssicherheit, die Sicherheit und der Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und die Reduzierung der Umweltauswirkungen des Fahrens besondere Schwerpunkte bilden.

Diese Weiterbildung wird von einer gemäß Anhang I Abschnitt 5 zugelassenen Ausbildungsstätte organisiert. Die Weiterbildung besteht aus Unterricht in einem Schulungsraum, praktischer Ausbildung und — sofern verfügbar — Weiterbildungsmaßnahmen, die mithilfe von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) oder leistungsfähigen Simulatoren durchgeführt werden. Wechselt der Kraftfahrer zu einem anderen Unternehmen, so ist die bereits erfolgte Weiterbildung anzurechnen.

Die Weiterbildung dient dazu, bestimmte Kenntnisbereiche der Liste in Anhang I Abschnitt 1 zu vertiefen und erneut zu behandeln. Sie deckt verschiedene Kenntnisbereiche ab und muss stets mindestens einen Kenntnisbereich im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit umfassen. Die Kenntnisbereiche der Weiterbildung müssen den Entwicklungen der einschlägigen Gesetzgebung und der Technik Rechnung tragen und so weit wie möglich dem konkreten Weiterbildungsbedarf des Fahrers gerecht werden.“

4. Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Kraftfahrer im Sinne von Artikel 1 Buchstabe a dieser Richtlinie erlangen die Grundqualifikation nach Artikel 5 dieser Richtlinie in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz gemäß Artikel 12 der Richtlinie 2006/126/EG haben.“

5. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

**Unionscode**

(1) Ausgehend von dem Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Grundqualifikation und dem Befähigungsnachweis zur Bescheinigung der Weiterbildung vermerken die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung von Artikel 5 Absätze 2 und 3 dieser Richtlinie sowie von Artikel 8 dieser Richtlinie den in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen harmonisierten Code ‚95‘ der Union neben den entsprechenden Führerscheinklassen

— auf dem Führerschein oder

— auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis, der nach dem Modell in Anhang II dieser Richtlinie erstellt wird.

Können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Befähigungsnachweis erlangt wurde, den Unionscode nicht auf dem Führerschein vermerken, so stellen sie dem Fahrer einen Fahrerqualifizierungsnachweis aus.

Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweise werden gegenseitig anerkannt. Bei der Ausstellung des Nachweises vergewissern sich die zuständigen Behörden, dass der Führerschein für die betreffende Fahrzeugklasse gültig ist.

(2) Dem Kraftfahrer gemäß Artikel 1 Buchstabe b, der Fahrzeuge zur Güterbeförderung führt, ist es außerdem gestattet, den Nachweis über die mit dieser Richtlinie geforderte Qualifikation und Ausbildung durch die in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) vorgesehene Fahrerbescheinigung zu erbringen, sofern auf dieser Bescheinigung der Unionscode ‚95‘ vermerkt ist. Für die Zwecke dieser Richtlinie trägt der ausstellende Mitgliedstaat den Unionscode ‚95‘ im Feld ‚Bemerkungen‘ der Bescheinigung ein, wenn der betreffende Fahrer die Qualifikations- und Ausbildungsanforderungen dieser Richtlinie erfüllt hat.

(3) Fahrerbescheinigungen, auf denen der Unionscode ‚95‘ nicht vermerkt ist und die gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, und insbesondere dessen Absatz 7, vor dem 23. Mai 2020 zum Nachweis der Erfüllung der Ausbildungsanforderungen nach dieser Richtlinie ausgestellt wurden, werden bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer als Qualifizierungsnachweis anerkannt.

(\*) Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).“

6. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

### Durchsetzungsnetz

(1) Zum Zweck der Durchsetzung tauschen die Mitgliedstaaten Informationen über ausgestellte oder entzogene Befähigungsnachweise aus. Hierzu errichten die Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Kommission ein elektronisches Netz oder befassen sich mit der Erweiterung eines bestehenden Netzes, wobei sie eine Bewertung der kosteneffizientesten Option durch die Kommission berücksichtigen.

(2) Das Netz kann in den Befähigungsnachweisen enthaltene Informationen und Angaben zu den Verwaltungsverfahren für Befähigungsnachweise umfassen.

(3) Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass personenbezogene Daten ausschließlich zum Zweck der Prüfung der Einhaltung dieser Richtlinie und insbesondere der in dieser Richtlinie festgelegten Ausbildungsanforderungen verarbeitet werden.

(4) Der Zugriff auf das Netz wird geschützt. Die Mitgliedstaaten dürfen den Zugriff lediglich den für die Umsetzung und Überwachung der Einhaltung dieser Richtlinie zuständigen Behörden gewähren.

(\*) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).“

7. Die Anhänge I und II werden nach Maßgabe des Anhangs dieser Richtlinie geändert.

### Artikel 2

Die Richtlinie 2006/126/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) unter Buchstabe e erhält der dritte Gedankenstrich folgende Fassung:

„— das Mindestalter für die Klassen C1 und C1E wird auf 18 Jahre festgelegt;“;

ii) unter Buchstabe g erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— das Mindestalter für die Klassen C und CE wird auf 21 Jahre festgelegt;“;

iii) unter Buchstabe i erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— das Mindestalter für die Klassen D1 und D1E wird auf 21 Jahre festgelegt;“;

iv) unter Buchstabe k erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— das Mindestalter für die Klassen D und DE wird auf 24 Jahre festgelegt;“;

b) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Abweichend vom Mindestalter nach Absatz 4 Buchstaben g, i und k dieses Artikels entspricht das Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins der Klassen C und CE, D1 und D1E, und D und DE jeweils dem Mindestalter für das Führen dieser Fahrzeuge für Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i Absatz 1, Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii Absatz 1 bzw. Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*).“

Gestattet ein Mitgliedstaat in seinem Hoheitsgebiet gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i Absatz 2 oder Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii Absatz 2 der Richtlinie 2003/59/EG das Führen von Fahrzeugen ab einem niedrigeren Alter, so ist die Gültigkeit des Führerscheins auf das Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats beschränkt, bis der Führerscheininhaber das einschlägige Mindestalter gemäß Unterabsatz 1 dieses Absatzes erreicht hat und einen Befähigungsnachweis besitzt.

(\*) Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).“

2. In Artikel 6 Absatz 4 wird folgender Buchstabe angefügt:

- „c) Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates (\*) mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch weniger als 4 250 kg, für die Güterbeförderung und ohne Anhänger, von Personen geführt werden, die seit mindestens zwei Jahren Inhaber eines Führerscheins der Klasse B sind, sofern die 3 500 kg überschreitende Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems gegenüber dem Antriebssystem eines Fahrzeugs mit denselben Abmessungen, das mit einem herkömmlichen Verbrennungsmotor mit Fremd- oder Selbstzündung ausgestattet ist, geschuldet ist, und sofern die Ladekapazität gegenüber diesem Fahrzeug nicht erhöht ist.

(\*) Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).“

3. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

#### **Amtshilfe**

(1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie und tauschen Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzten, erneuerten oder entzogenen Führerscheine aus. Sie nutzen das zu diesem Zweck eingerichtete EU-Führerscheinnetz, sobald das Netz in Betrieb ist.

(2) Über das Netz können außerdem Informationen zu in anderen Rechtsakten der Union vorgesehenen Kontrollzwecken ausgetauscht werden.

(3) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass personenbezogene Daten im Zusammenhang mit dieser Richtlinie ausschließlich zum Zweck der Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinien 2003/59/EG und (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) verarbeitet werden. Für die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieser Richtlinie gelten die Verordnungen (EU) 2016/679 (\*\*) und (EG) Nr. 45/2001 (\*\*\*) des Europäischen Parlaments und des Rates.

(4) Der Zugriff auf das Netz wird geschützt. Die Mitgliedstaaten dürfen den Zugriff lediglich den für die Umsetzung und Überwachung der Einhaltung dieser Richtlinie und der Richtlinien 2003/59/EG und (EU) 2015/413 zuständigen Behörden gewähren.

(\*) Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).

(\*\*) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

(\*\*\*) Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).“

#### *Artikel 3*

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 23. Mai 2020 nachzukommen, mit Ausnahme der Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 1 Nummer 6 dieser Richtlinie nachzukommen, die bis zum 23. Mai 2021 in Kraft zu setzen sind. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### *Artikel 4*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 5*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 18. April 2018.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

A. TAJANI

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

L. PAVLOVA

---

## ANHANG

Die Anhänge der Richtlinie 2003/59/EG werden wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 1 wird wie folgt geändert:

i) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Das Mindestqualifikationsniveau muss mindestens mit Niveau 2 des Europäischen Qualifikationsrahmens gemäß Anhang II der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 (\*) vergleichbar sein.

(\*) Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Einrichtung des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen (ABl. C 111 vom 6.5.2008, S. 1).“;

ii) Nummer 1.2 erhält folgende Fassung:

„1.2. Ziel: Kenntnis der technischen Merkmale und der Funktionsweise der Sicherheitsausstattung, um das Fahrzeug zu beherrschen, seinen Verschleiß möglichst gering zu halten und Fehlfunktionen vorzubeugen

Grenzen des Einsatzes der Bremsanlagen und der Dauerbremsanlage, kombinierter Einsatz von Brems- und Dauerbremsanlage, bestes Verhältnis zwischen Geschwindigkeit und Getriebeübersetzung, Einsatz der Trägheit des Fahrzeugs, Einsatz der Bremsanlagen im Gefälle, Verhalten bei Defekten, Verwendung von elektronischen und mechanischen Geräten wie elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), vorausschauende Notbremsysteme (AEBS), Antiblockiersystem (ABS), Traktionskontrollsysteme (TCS) und Überwachungssysteme im Fahrzeug (IVMS) sowie andere zur Verwendung zugelassene Fahrerassistenz- oder Automatisierungssysteme.“;

iii) Nummer 1.3 erhält folgende Fassung:

„1.3. Ziel: Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs

Optimierung des Kraftstoffverbrauchs durch Anwendung der Kenntnisse gemäß den Nummern 1.1 und 1.2, Bedeutung der Antizipation des Verkehrsflusses, geeigneter Abstand zu anderen Fahrzeugen und Nutzung der Fahrzeugdynamik, konstante Geschwindigkeit, ausgeglichener Fahrstil und angemessener Reifendruck sowie Kenntnis intelligenter Verkehrssysteme, die ein effizienteres Fahren und eine bessere Routenplanung ermöglichen.“;

iv) Die folgende Nummer wird vor der Überschrift „Führerscheinklassen C, C + E, C1, C1 + E“ eingefügt:

„1.3a. Ziel: Fähigkeit, Risiken im Straßenverkehr vorherzusehen, zu bewerten und sich daran anzupassen

Sich unterschiedlicher Straßen-, Verkehrs- und Witterungsbedingungen bewusst sein und sich daran anpassen, künftige Ereignisse vorhersehen, ermessen, welche Vorkehrungen für eine Fahrt bei außergewöhnlichen Witterungsbedingungen getroffen werden müssen, die Verwendung der damit verbundenen Sicherheitsausrüstung beherrschen und sich bewusst machen, wann eine Fahrt aufgrund extremer Witterungsbedingungen verschoben oder abgesagt werden muss, sich an Verkehrsrisiken anpassen, einschließlich gefährlicher Verhaltensweisen im Verkehr oder Ablenkung beim Fahren (durch die Nutzung elektronischer Geräte, Nahrungs- und Getränkeaufnahme usw.), Gefahrensituationen erkennen, sich daran anpassen und den damit verbundenen Stress bewältigen, vor allem in Bezug auf Größe und Gewicht des Fahrzeugs und schwächere Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Zweiräder.

Mögliche Gefahrensituationen erkennen und korrekte Schlüsse ziehen, wie aus dieser potenziell gefährlichen Lage Situationen entstehen können, in denen Unfälle möglicherweise nicht mehr vermieden werden können, sowie Maßnahmen auswählen und durchführen, durch die die Sicherheitsabstände so erhöht werden, dass ein Unfall noch vermieden werden kann, falls die potenziellen Gefahren auftreten sollten.“;

v) Nummer 1.4 erhält folgende Fassung:

„1.4. Ziel: Fähigkeit zur Sicherung der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Fahrzeugs

Bei der Fahrt auf das Fahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Fahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Nutzung von Automatikgetrieben, Berechnung der Nutzlast eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, Berechnung des Nutzvolumens, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt, Arten von Verpackungen und Lastträgern.

Wichtigste Kategorien von Gütern, bei denen eine Ladungssicherung erforderlich ist, Feststell- und Verzurrtechniken, Verwendung der Zurrgurte, Überprüfung der Haltevorrichtungen, Einsatz des Umschlaggeräts, Abdecken mit einer Plane und Entfernen der Plane.“;

vi) Nummer 1.5. erhält folgende Fassung:

„1.5. Ziel: Fähigkeit zur Gewährleistung der Fahrgastsicherheit und des Fahrgastkomforts

Richtige Einschätzung der Längs- und Seitwärtsbewegungen des Fahrzeugs, rücksichtsvolles Verkehrsverhalten, Positionierung auf der Fahrbahn, sanftes Abbremsen, Beachtung der Überhänge, Nutzung spezifischer Infrastrukturen (öffentliche Verkehrsflächen, bestimmten Verkehrsteilnehmern vorbehaltene Verkehrswege), angemessene Prioritätensetzung im Hinblick auf die sichere Steuerung des Fahrzeugs und die Erfüllung anderer dem Fahrer obliegenden Aufgaben, Umgang mit den Fahrgästen, besondere Merkmale der Beförderung bestimmter Fahrgastgruppen (Menschen mit Behinderungen, Kinder).“;

vii) Nummer 1.6 erhält folgende Fassung:

„1.6. Ziel: Fähigkeit zur Sicherung der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Fahrzeugs

Bei der Fahrt auf das Fahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Fahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Nutzung von Automatikgetrieben, Berechnung der Nutzlast eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt.“;

viii) Nummer 2.1 erhält folgende Fassung:

„2.1. Ziel: Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften für den Kraftverkehr

Höchstzulässige Arbeitszeiten in der Verkehrsbranche; Grundsätze, Anwendung und Auswirkungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 (\*) und (EU) Nr. 165/2014 (\*\*) des Europäischen Parlaments und des Rates; Sanktionen für den Fall, dass der Fahrtschreiber nicht benutzt, falsch benutzt oder verfälscht wird; Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen für den Kraftverkehr: Rechte und Pflichten der Kraftfahrer im Bereich der Grundqualifikation und der Weiterbildung.

(\*) Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

(\*\*) Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).“;

ix) Nummer 2.2 erhält folgende Fassung:

„2.2. Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Güterkraftverkehr

Beförderungsgenehmigungen, im Fahrzeug mitzuführende Dokumente, Fahrverbote für bestimmte Straßen, Straßenbenutzungsgebühren, Verpflichtungen im Rahmen der Musterverträge für die Güterbeförderung, Erstellen von Beförderungsdokumenten, Genehmigungen im internationalen Verkehr, Verpflichtungen im Rahmen des CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr), Erstellen des internationalen Frachtbriefs, Überschreiten der Grenzen, Verkehrskommissionäre, besondere Begleitdokumente für die Güter.“;

x) Nummer 3.7 erhält folgende Fassung:

„3.7. Ziel: Kenntnis des wirtschaftlichen Umfelds des Güterkraftverkehrs und der Marktordnung

Kraftverkehr im Verhältnis zu bestimmten Verkehrsmitteln (Wettbewerb, Verlader), unterschiedliche Tätigkeiten im Kraftverkehr (gewerblicher Güterverkehr, Werkverkehr, Transporthilfstätigkeiten), Organisation der wichtigsten Arten von Verkehrsunternehmen oder Transporthilfstätigkeiten, unterschiedliche Spezialisierungen (Tankwagen, temperaturgeführte Transporte, gefährliche Güter, Tiertransporte usw.), Weiterentwicklung der Branche (Diversifizierung des Leistungsangebots, Huckepackverkehr, Subunternehmer usw.).“;

xi) Nummer 3.8 erhält folgende Fassung:

„3.8. Ziel: Kenntnis des wirtschaftlichen Umfelds des Personenkraftverkehrs und der Marktordnung

Personenkraftverkehr im Verhältnis zu den verschiedenen Verkehrsmitteln zur Beförderung von Personen (Bahn, Personenkraftwagen), unterschiedliche Tätigkeiten im Personenkraftverkehr, Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Überschreiten der Grenzen (internationaler Personenkraftverkehr), Organisation der wichtigsten Arten von Personenkraftverkehrsunternehmen.“;



b) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:

i) Nummer 2.1 erhält folgende Fassung:

„2.1. Option mit Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung

Die Grundqualifikation umfasst Unterricht in allen in der Liste in Abschnitt 1 aufgeführten Kenntnissbereichen. Die Unterrichtsdauer bei dieser Grundqualifikation beträgt 280 Stunden.

Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers muss während mindestens zwanzig Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug der betreffenden Klasse führen, das mindestens den in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge entspricht.

Während der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers persönlich ein Fahrzeug führt, wird er von einem Ausbilder begleitet, der bei einer zugelassenen Ausbildungsstätte angestellt ist. Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers kann während höchstens acht der 20 Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen, damit die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden kann, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn und die Art und Weise, wie sich dieser bei verschiedenen Witterungsverhältnissen sowie entsprechend der Tages- und Nachtzeit ändert, und die Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs.

Die Mitgliedstaaten können gestatten, dass ein Teil der von der zugelassenen Ausbildungsstätte durchzuführenden Ausbildung mithilfe von IKT-Instrumenten, beispielsweise E-Learning, absolviert wird, wobei für eine hohe Qualität und die Wirksamkeit der Ausbildung zu sorgen ist und Kenntnissbereiche ausgewählt werden müssen, bei denen der Einsatz von IKT-Instrumenten am effizientesten ist. Insbesondere verlangen die Mitgliedstaaten eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und geeignete Kontrollmaßnahmen. Die Mitgliedstaaten können nach anderen Unionsrechtsvorschriften vorgeschriebene spezielle Ausbildungsmaßnahmen als Teil der Ausbildung anrechnen. Dazu gehören u. a. die Ausbildung gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) über die Beförderung gefährlicher Güter, die Schulung zur Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*) sowie die Schulung für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (\*\*\*).

Für Kraftfahrer im Sinne von Artikel 5 Absatz 5 beträgt die Unterrichtsdauer bei der Grundqualifikation 70 Stunden, davon fünf Stunden, in denen sie persönlich ein Fahrzeug führen.

Nach Abschluss dieser Ausbildung wird der Kraftfahrer von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder der von ihnen benannten Stelle einer schriftlichen oder mündlichen Prüfung unterzogen. Diese Prüfung umfasst mindestens eine Frage zu jedem der in der Liste der Kenntnissbereiche in Abschnitt 1 genannten Ziele.

(\*) Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

(\*\*) Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).

(\*\*\*) Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 (ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1).“;

ii) Nummer 2.2 Buchstabe b Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die bei den praktischen Prüfungen verwendeten Fahrzeuge entsprechen mindestens den in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge.“;

c) Die Abschnitte 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„Abschnitt 3: Beschleunigte Grundqualifikation gemäß Artikel 3 Absatz 2

Die beschleunigte Grundqualifikation umfasst Unterricht in allen in der Liste in Abschnitt 1 aufgeführten Kenntnissbereichen. Ihre Dauer beträgt 140 Stunden.

Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers muss während mindestens zehn Fahrstunden persönlich ein Fahrzeug der betreffenden Klasse führen, das mindestens den in der Richtlinie 2006/126/EG festgelegten Kriterien für Prüffahrzeuge entspricht.

Während der Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers persönlich ein Fahrzeug führt, wird er von einem Ausbilder begleitet, der bei einer zugelassenen Ausbildungsstätte angestellt ist. Jeder Bewerber für den Beruf des Kraftfahrers kann während höchstens vier der zehn Stunden persönlich ein Fahrzeug auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator führen, damit die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens des Bewerbers auf

der Grundlage der Sicherheitsregeln bewertet werden kann, insbesondere seine Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn und die Art und Weise, wie sich dieser Fahrbandzustand bei verschiedenen Witterungsverhältnissen sowie entsprechend der Tages- und Nachtzeit ändert, und die Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs.

Die Bestimmungen von Nummer 2.1 Absatz 4 gelten auch für die beschleunigte Grundqualifikation.

Für Kraftfahrer im Sinne von Artikel 5 Absatz 5 beträgt die Unterrichtsdauer bei der beschleunigten Grundqualifikation 35 Stunden, davon 2 1/2 Stunden, in denen sie persönlich ein Fahrzeug führen.

Nach Abschluss dieser Ausbildung wird der Kraftfahrer von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder der von ihnen benannten Stelle einer schriftlichen oder mündlichen Prüfung unterzogen. Diese Prüfung umfasst mindestens eine Frage zu jedem der in der Liste der Kenntnisbereiche in Abschnitt 1 genannten Ziele.

#### Abschnitt 4: Obligatorische Weiterbildung gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b

Obligatorische Weiterbildungskurse werden von einer zugelassenen Ausbildungsstätte veranstaltet. Die Dauer der Weiterbildung beträgt 35 Stunden alle fünf Jahre, die in Zeiteinheiten von jeweils mindestens sieben Stunden erteilt werden, die auf zwei aufeinanderfolgende Tage aufgeteilt werden können. Beim Einsatz von E-Learning trägt die zugelassene Ausbildungsstelle dafür Sorge, dass die erforderliche Qualität der Weiterbildung beibehalten wird, unter anderem indem sie die Kenntnisbereiche auswählt, bei denen der Einsatz von IKT-Instrumenten am effizientesten ist. Insbesondere verlangen die Mitgliedstaaten eine zuverlässige Nutzeridentifizierung und geeignete Kontrollmaßnahmen. Die Weiterbildung darf höchstens zwölf Stunden in Form von E-Learning erteilt werden. Mindestens eine der Zeiteinheiten des Lehrgangs umfasst einen die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Kenntnisbereich. Der Inhalt der Weiterbildung trägt dem speziellen Weiterbildungsbedarf, der in Bezug auf die vom Fahrer durchgeführten Beförderungen besteht, und den einschlägigen Entwicklungen der Rechtsvorschriften und der Technik Rechnung und sollte so weit wie möglich dem konkreten Weiterbildungsbedarf des Fahrers gerecht werden. In den 35 Stunden sollten unterschiedliche Kenntnisbereiche abgedeckt werden, einschließlich der Wiederholung von Lerninhalten, wenn sich herausstellt, dass der Fahrer gesonderte Fördermaßnahmen benötigt.

Die Mitgliedstaaten können in Erwägung ziehen, nach anderen Unionsrechtsvorschriften vorgeschriebene abgeschlossene spezielle Weiterbildungsmaßnahmen als höchstens eine der vorgeschriebenen Zeiteinheiten von sieben Stunden anzurechnen. Dazu zählen u. a. die Ausbildung gemäß der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter, die Schulung für den Transport von Tieren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 sowie die Schulung zur Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, dass die gemäß der Richtlinie 2008/68/EG vorgeschriebene abgeschlossene spezielle Ausbildungsmaßnahme über die Beförderung gefährlicher Güter als zwei der Zeiteinheiten von sieben Stunden angerechnet werden kann, sofern dies die einzige andere Ausbildungsmaßnahme ist, die bei der Weiterbildung angerechnet wird.“

#### 2. Anhang II wird wie folgt geändert:

##### a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„BESTIMMUNGEN ZUM MODELL DER EUROPÄISCHEN UNION DES FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES“;

##### b) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:

###### i) betreffend Seite 1 des Fahrerqualifizierungsnachweises:

— Buchstabe d Nummer 9 erhält folgende Fassung:

„9. Fahrzeugklassen, für die der Fahrer die Grundqualifikations- und Weiterbildungsverpflichtungen erfüllt;“;

— Buchstabe e Satz 1 erhält folgende Fassung:

„die Aufschrift ‚Modell der Europäischen Union‘ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Nachweis ausstellt, und die Aufschrift ‚Fahrerqualifizierungsnachweis‘ in den anderen Amtssprachen der Union in blaufarbenem Druck als Hintergrund des Fahrerqualifizierungsnachweises;“;

###### ii) betreffend Seite 2 des Fahrerqualifizierungsnachweises erhalten die unter Buchstabe a aufgeführten Nummern 9 und 10 folgende Fassung:

„9. Fahrzeugklassen, für die der Fahrer die Grundqualifikations- und Weiterbildungsverpflichtungen erfüllt;

10. den harmonisierten Code ‚95‘ der Union gemäß Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG;“;

c) Abschnitt 4 wird wie folgt geändert:

i) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„MODELL DER EUROPÄISCHEN UNION DES FAHRERQUALIFIZIERUNGSNACHWEISES“;

ii) Auf Seite 2 des Modells wird unter Nummer 10 das Wort „Gemeinschaftscode“ durch das Wort „Unionscode“ ersetzt.

d) Folgender Abschnitt wird angefügt:

„5. Übergangsbestimmungen

Vor dem 23. Mai 2020 ausgestellte Fahrerqualifizierungsnachweise gelten bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer.“

3. Folgender Anhang wird angefügt:

„ANHANG III

**ENTSPRECHUNGSTABELLE FÜR DIE BEZUGNAHMEN AUF BESTIMMTE FÜHRERSCHEINKLASSEN**

Bezugnahme in dieser Richtlinie	Bezugnahme in der Richtlinie 2006/126/EG
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E“

# BESCHLÜSSE

## BESCHLUSS (EU) 2018/646 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 18. April 2018

### über einen gemeinsamen Rahmen für die Bereitstellung besserer Dienste für Fertigkeiten und Qualifikationen (Europass) und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 2241/2004/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 165 und 166,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Personen, die nach einer Arbeit suchen oder Entscheidungen in Bezug auf das Lernen, das Studium oder die Arbeit treffen, benötigen Zugang zu Informationen und Beratung bezüglich der bestehenden Möglichkeiten zur Einschätzung ihrer Fertigkeiten und der Mittel zur Darstellung ihrer Fertigkeiten und Qualifikationen.
- (2) Unterschiedliche Definitionen, Formate und Sprachen und unterschiedliche Methoden zur Einschätzung und Validierung stellen erhebliche Herausforderungen für den Einzelnen, für Arbeitgeber und für zuständige Behörden und Stellen dar. Diese Herausforderungen entstehen hauptsächlich dann, wenn Personen länderübergreifend mobil sind, einschließlich Drittländern, aber auch bei ihrer Suche nach einem neuen Arbeitsplatz, bei einer Lernmöglichkeit oder bei der Planung ihrer beruflichen Laufbahn. Zur Überwindung dieser Herausforderungen bedarf es präziser und weit verbreiteter Informationen, eines gemeinsamen Verständnisses und einer größeren Transparenz bei Fertigkeiten und Qualifikationen.
- (3) In der von der Kommission am 10. Juni 2016 angenommenen neuen europäischen Agenda für Kompetenzen werden die Mitgliedstaaten, Sozialpartner, Industrie und andere Interessenträger aufgefordert, bei zehn Maßnahmen zusammenzuarbeiten, die dazu dienen, die Qualität und Relevanz des Kompetenzerwerbs, die Darstellung und Vergleichbarkeit von Kompetenzen sowie den Stand der Erkenntnisse über Kompetenzen und insbesondere die Informationen zu verbessern, die als Entscheidungsgrundlage bei der Berufswahl dienen. Eine der vorgeschlagenen zehn Maßnahmen, mit denen diese Ziele in erster Linie erreicht und unterstützt werden sollen, ist die Überarbeitung des Europass-Rahmens.
- (4) Mit der Entscheidung Nr. 2241/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> wurde ein Rahmen geschaffen, um die Herausforderungen bei der Arbeitsplatzsuche, den Lernmöglichkeiten und der Planung der beruflichen Laufbahn anzugehen. Ziel dieser Entscheidung war eine verbesserte Transparenz bei Qualifikationen und Kompetenzen mithilfe eines Satzes von Dokumenten, „Europass“ genannt, die von den Personen auf freiwilliger Basis genutzt werden können. Durch diese Entscheidung wurden außerdem nationale Stellen, Europass-Zentralstellen genannt, zur Durchführung des Europass-Rahmens eingerichtet.
- (5) Um sein Hauptziel zu erreichen, konzentriert sich der Europass-Rahmen auf Instrumente zur Dokumentation von Fertigkeiten und Qualifikationen. Diese Instrumente werden mittlerweile mithilfe des internetbasierten Europass-Informationssystems weithin genutzt.

<sup>(1)</sup> ABl. C 173 vom 31.5.2017, S. 45.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. März 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. April 2018.

<sup>(3)</sup> Entscheidung Nr. 2241/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 2004 über ein einheitliches gemeinschaftliches Rahmenkonzept zur Förderung der Transparenz bei Qualifikationen und Kompetenzen (Europass) (ABl. L 390 vom 31.12.2004, S. 6).

- (6) Die nationalen Europass-Zentralstellen unterstützen die Nutzer und fördern die Dokumentation von Fertigkeiten und Qualifikationen. Das Netz Euroguidance, das die europäische Dimension der Beratung fördert und hochwertige Informationen zu lebensbegleitender Beratung und zur transnationalen Mobilität zu Lernzwecken bereitstellt, hat auch zur Entwicklung der Bereitstellung von Informationen über Instrumente der Union, die Fertigkeiten und Qualifikationen betreffen, beigetragen. Die nationalen Koordinierungsstellen des Europäischen Qualifikationsrahmens unterstützen die nationalen Behörden bei der Zuordnung nationaler Qualifikationsrahmen oder -systeme zum Europäischen Qualifikationsrahmen (EQR) und haben den Schwerpunkt, den EQR den Personen und Organisationen näherzubringen. Mit dem Ziel, die Wirksamkeit dieser nationalen Dienste zu verstärken, sollten ihre Unterstützung und ihre bessere Abstimmung sichergestellt werden, wobei die Vielfalt der nationalen Systeme zu berücksichtigen ist.
- (7) In ihrem Bericht vom 19. Dezember 2013 an das Europäische Parlament und den Rat zur Evaluierung von Europass kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Aufgabe der nationalen Europass-Zentralstellen, das Bewusstsein für Europass zu schärfen und den interessierten Kreisen die notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen, ein geeignetes Modell für die Umsetzung von Europass sei. Die Kommission stellte gleichwohl des Weiteren fest, dass die meisten Instrumente von Europass immer noch nicht alle potenziellen Nutzer erreichten und in unterschiedlichen Gebieten und Altersgruppen eine ungleichmäßige Reichweite hätten und dass mit einer besseren Koordinierung und Integration der Dienstleistungen zur Unterstützung der Beratung und Mobilität im Europass-Rahmen mehr potentielle Nutzer gezielt angesprochen werden könnten.
- (8) Wie sich gezeigt hat, wird der Europass von Bevölkerungsgruppen mit umfassenden IKT-Kenntnissen genutzt, während benachteiligte Gruppen wie Personen mit einem niedrigeren Bildungsstand, ältere Menschen oder Langzeitarbeitslose oft nicht um die Existenz des Europasses und seiner bestehenden Instrumente wissen und ihn daher nicht nutzen können.
- (9) Das Europass-Portfolio mit seinen Dokumentvorlagen ist eines von zahlreichen Instrumenten, die auf Unionsebene eingeführt wurden, um die Transparenz und das Verständnis von Fertigkeiten und Qualifikationen zu verbessern.
- (10) Das Europass-Portfolio umfasst fünf Dokumentvorlagen. Der Europass-Lebenslauf bietet den Personen eine Standardvorlage für die Erstellung ihres Lebenslaufs. Seit der Europass-Lebenslauf im Jahr 2004 zum ersten Mal eingeführt wurde, sind mehr als 100 Mio. Europass-Lebensläufe online erstellt worden. Zwei zusätzliche Vorlagen bezüglich der Qualifizierung, der Europass-Diplomzusatz und die Europass-Zeugniserläuterung, bieten Informationen über den Inhalt und die Lernergebnisse einer bestimmten Qualifikation sowie über das Bildungssystem des Landes, in dem die Qualifikation erworben wurde. Das Europass-Sprachenportfolio dient zur Beschreibung von Sprachkenntnissen. Mit der Europass-Mobilitätsvorlage können Fertigkeiten beschrieben werden, die im Zuge eines Lern- oder Arbeitsaufenthalts im Ausland erworben wurden.
- (11) Die Empfehlung des Rates vom 22. Mai 2017 <sup>(1)</sup> enthält einen gemeinsamen Referenzrahmen, der es Personen und Organisationen erleichtern soll, unterschiedliche Qualifikationssysteme und deren Qualifikationsniveaus miteinander zu vergleichen.
- (12) In der Empfehlung des Rates vom 20. Dezember 2012 <sup>(2)</sup> wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, bis spätestens 2018 im Einklang mit ihren nationalen Gegebenheiten und Besonderheiten und nach eigenem Ermessen Regelungen für die Validierung von nichtformalem und informellem Lernen einzuführen, die den Einzelnen dazu befähigen, seine Kenntnisse, Fähigkeiten und Kompetenzen, die durch nichtformales und informelles Lernen erworben wurden, validieren zu lassen und eine vollständige oder gegebenenfalls teilweise Qualifikation zu erhalten.
- (13) In der Entschließung des Rates vom 28. Mai 2004 über den Ausbau der Politiken, Systeme und Praktiken auf dem Gebiet der lebensbegleitenden Beratung in Europa sind die zentralen Ziele einer Politik der lebensbegleitenden Beratung für alle Bürger der Union festgelegt. In der Entschließung des Rates vom 21. November 2008 <sup>(3)</sup> wird die Bedeutung der Beratung für lebenslanges Lernen unterstrichen.
- (14) Das Portal „Learning Opportunities and Qualifications in Europe“ bietet Zugang zu Informationen über Lernmöglichkeiten und Qualifikationen verschiedener Bildungssysteme in Europa und über den Vergleich nationaler Qualifikationsrahmen mithilfe des EQR.
- (15) Das EU-Kompetenzpanorama umfasst Informationen über Kompetenzen für verschiedene Berufe und bestimmte Wirtschaftszweige, auch über Angebot und Nachfrage auf nationaler Ebene.

<sup>(1)</sup> Empfehlung des Rates vom 22. Mai 2017 über den Europäischen Qualifikationsrahmen für lebenslanges Lernen und zur Aufhebung der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Einrichtung des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen (ABl. C 189 vom 15.6.2017, S. 15).

<sup>(2)</sup> Empfehlung des Rates vom 20. Dezember 2012 zur Validierung nichtformalen und informellen Lernens (ABl. C 398 vom 22.12.2012, S. 1).

<sup>(3)</sup> Entschließung des Rates vom 21. November 2008 und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten zu einer besseren Integration lebensumspannender Beratung in die Strategien für lebenslanges Lernen (ABl. C 319 vom 13.12.2008, S. 4).

- (16) Die Analyse von Stellenangeboten und anderen Arbeitsmarkttendenzen ist heute eine weit verbreitete Technik zur Erfassung von Erkenntnissen über Fertigkeiten, um Probleme wie Fertigungsdefizite, Fachkräftemangel oder das Missverhältnis von Qualifikationsangebot und -nachfrage besser zu verstehen.
- (17) Die mehrsprachige europäische Klassifikation der Fähigkeiten, Kompetenzen, Qualifikationen und Berufe (ESCO), die von der Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern entwickelt wurde und fortlaufend aktualisiert wird, hat zum Ziel, die Transparenz von Fähigkeiten und Qualifikationen für die Zwecke der allgemeinen und beruflichen Bildung und für arbeitsbezogene Zwecke zu erhöhen. Nach entsprechenden Tests und unter gebührender Berücksichtigung der Standpunkte der Mitgliedstaaten könnte ESCO von der Kommission im Europass-Rahmen eingesetzt werden; die Verwendung von ESCO durch die Mitgliedstaaten erfolgt auf freiwilliger Basis im Anschluss an von den Mitgliedstaaten durchgeführte Tests und Bewertungen.
- (18) Das Europäische Netz der Arbeitsvermittlungen (EURES), das mit der Verordnung (EU) 2016/589 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup> eingerichtet wurde, ist ein kooperatives Netzwerk, das den Informationsaustausch und die Interaktion zwischen Arbeitssuchenden und Arbeitgebern erleichtern soll. Es bietet Arbeitssuchenden, die in ein anderes Land ziehen wollen, kostenlose Unterstützung und hilft Arbeitgebern, die Arbeitskräfte in anderen Staaten suchen. Durch Synergien und die Zusammenarbeit zwischen den Portalen von Europass und EURES könnte die Wirkung beider Dienste verstärkt werden.
- (19) Arbeitsmarktprozesse wie die Veröffentlichung von Stellenangeboten, Bewerbungen, Fertigkeitsevaluierungen und Arbeitsvermittlung erfolgen zunehmend online mittels Instrumenten, die soziale Medien, Big Data und andere Technologien verwenden. Bei der Bewerberauswahl kommen Instrumente und Prozesse zum Einsatz, die nach Informationen über Fertigkeiten und Qualifikationen suchen, welche in formalem, nichtformalem und informellem Rahmen erworben wurden.
- (20) Das formale, nichtformale und informelle Lernen erfolgt derzeit in neuen Formen und Umgebungen und wird von unterschiedlichen Anbietern vor allem unter Verwendung digitaler Technologien und Plattformen, von Fernunterricht, IT-gestütztem Lernen, dem Lernen voneinander, offenen Online-Kursen und offenen Bildungsressourcen angeboten. Auch werden Fertigkeiten, Erfahrungen und Lernergebnisse in unterschiedlicher Form bescheinigt, zum Beispiel durch digitale offene Lernabzeichen. Digitale Technologien werden darüber hinaus für Fertigkeiten genutzt, die durch nichtformales Lernen wie beispielsweise im Zuge der Jugendarbeit und ehrenamtlichen Tätigkeit erworben werden.
- (21) Unter Fertigkeiten ist im weiteren Sinne zu verstehen, was eine Person weiß, versteht und kann. Fertigkeiten beziehen sich auf unterschiedliche Arten von Lernergebnissen, darunter Kenntnisse und Kompetenzen sowie die Fähigkeit, Kenntnisse anzuwenden und Know-how einzusetzen, um Aufgaben auszuführen und Probleme zu lösen. Neben der anerkannten Bedeutung fachspezifischer Fertigkeiten wird die zunehmende Bedeutung von Querschnittskompetenzen oder sozialen Kompetenzen wie des kritischen Denkens, der Teamfähigkeit, der Fähigkeit, Probleme zu lösen, und der Kreativität sowie der digitalen Kompetenzen und Sprachkenntnisse anerkannt, die eine wesentliche Voraussetzung für persönliche und berufliche Erfüllung sind und die in verschiedenen Bereichen gebraucht werden können. Den Personen könnten Instrumente und Beratung bei der Bewertung und Beschreibung dieser und anderer Fertigkeiten von Nutzen sein.
- (22) Bisher haben Personen Informationen über ihre erworbenen Fertigkeiten und Qualifikationen in einem Lebenslauf und begleitenden Dokumenten wie Bescheinigungen und Zeugnissen dargestellt. Mittlerweile sind neue Instrumente vorhanden, die die Darstellung von Fertigkeiten und Qualifikationen mithilfe unterschiedlicher Online- und digitaler Formate erleichtern können. Die neuen Instrumente können auch die Selbstbewertung der auf unterschiedliche Weise erworbenen Fertigkeiten durch die Personen fördern.
- (23) Der Europass-Rahmen sollte aktuellen und künftigen Erfordernissen gerecht werden. Die Nutzer benötigen Instrumente, mit denen sie ihre Fertigkeiten und Qualifikationen darstellen können. Darüber hinaus können Instrumente zur Bewertung von Fertigkeiten und Selbstbewertung von Fertigkeiten sowie der Zugang zu relevanten Informationen, einschließlich Informationen über Validierungsmöglichkeiten und Beratung, nützlich sein, wenn es gilt, Entscheidungen über Berufs- und Lernmöglichkeiten zu treffen.
- (24) Die Instrumente der Union für Fertigkeiten und Qualifikationen sollten an den Wandel in der Praxis und den technischen Fortschritt angepasst werden, um für die Nutzer ihre Relevanz und ihren Nutzen zu wahren. Dies sollte unter anderem durch die Schaffung von innovativen Merkmalen, wie zum Beispiel interaktive Instrumente, Erstellung und Gestaltung von Dokumenten, erreicht werden, indem man sich um umfassendere, wirksamere und effizientere Instrumente und um Vereinfachung sowie eine bessere technische Interoperabilität und mehr Synergien mit ähnlichen, auch von Dritten entwickelten, Instrumenten bemüht, wobei die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt werden. Zusätzlich könnten Authentifizierungsmaßnahmen benutzt werden, um die Überprüfung digitaler Nachweise über Fertigkeiten und Qualifikationen zu erleichtern.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) 2016/589 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. April 2016 über ein Europäisches Netz der Arbeitsvermittlungen (EURES), den Zugang von Arbeitnehmern zu mobilitätsfördernden Diensten und die weitere Integration der Arbeitsmärkte und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 492/2011 und (EU) Nr. 1296/2013 (ABl. L 107 vom 22.4.2016, S. 1).

- (25) Der mit der Entscheidung Nr. 2241/2004/EG eingerichtete Europass-Rahmen sollte daher durch einen neuen Rahmen ersetzt werden, der den sich ändernden Bedürfnissen Rechnung trägt.
- (26) Der neue Europass-Rahmen sollte die Bedürfnisse und Erwartungen aller Endnutzer berücksichtigen, hierzu zählen unter anderem Lernende, Arbeitsuchende sowie Arbeitslose und Arbeitnehmer, aber auch andere relevante Interessenträger wie Arbeitgeber (insbesondere kleine und mittlere Unternehmen), Handelskammern, Organisationen der Zivilgesellschaft, Ehrenamtliche, Berufsberater, öffentliche Arbeitsvermittlungen, Sozialpartner, Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung, Jugendorganisationen, Jugendarbeitsträger, zuständige nationale Behörden und politische Entscheidungsträger. Auch sollten die Bedürfnisse von Drittstaatsangehörigen, die in die Union einreisen oder sich in der Union aufhalten, berücksichtigt werden, damit ihre Integration gefördert wird.
- (27) Der Europass-Rahmen sollte weiterentwickelt werden, damit darin verschiedene Lernerfahrungen und unterschiedliche Fertigkeiten, insbesondere jene, die durch nichtformales und informelles Lernen erworben wurden, beschrieben werden können.
- (28) Der Europass-Rahmen sollte mithilfe eines Ansatzes entwickelt werden, bei dem der Nutzer im Mittelpunkt steht, und zwar auf der Grundlage von Rückmeldungen, einer Erfassung der Anforderungen, einschließlich durch Umfragen und Tests, wobei ein Augenmerk auf die besonderen gegenwärtigen und künftigen Bedürfnisse der Zielgruppen von Europass gelegt wird. Die Merkmale von Europass sollten insbesondere den Zusagen der Mitgliedstaaten und der Union Rechnung tragen, dafür zu sorgen, dass Menschen mit Behinderungen einen gleichberechtigten Zugang zum Arbeitsmarkt sowie zu Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen haben. Die Europass-Instrumente sollten wahrnehmbar, bedienbar, verständlich und robust sein, damit sie für die Nutzer, insbesondere für Menschen mit Behinderungen, zugänglicher werden.
- (29) Aktualisierungen und Änderungen des Europass-Rahmens sollten in Zusammenarbeit mit den relevanten Interessenträgern erfolgen, zu denen Arbeitsvermittlungen, Berufsberater, Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung und die Sozialpartner wie Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände gehören, wobei laufende politische Kooperationen wie der Bologna-Prozess im Europäischen Hochschulraum in vollem Maße geachtet werden. Eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern ist von entscheidender Bedeutung für die erfolgreiche Entwicklung und Umsetzung des Europass-Rahmens.
- (30) Einschlägiges Unionsrecht über den Schutz personenbezogener Daten und nationale Durchführungsmaßnahmen sollten für die Verarbeitung personenbezogener Daten gelten, die nach Maßgabe dieses Beschlusses gespeichert und verarbeitet werden. Nutzer sollten die Möglichkeit haben, den Zugang zu ihren personenbezogenen Daten einzuschränken.
- (31) Die Teilnahme an dem Rahmen sollte auch Mitgliedern des Europäischen Wirtschaftsraums, die nicht Mitgliedstaaten der Union sind, beitretenden Staaten, Kandidatenländern und potenziellen Kandidatenländern offen stehen, da sie alle seit Langem mit der Union in diesem Bereich zusammenarbeiten. Die Teilnahme sollte mit den einschlägigen Bestimmungen der Rechtsinstrumente in Einklang stehen, die die Beziehungen zwischen der Union und diesen Staaten regeln. Die mit dem Europass-Rahmen bereitgestellten Informationen über Fertigkeiten und Qualifikationen sollten auch aus anderen Staaten und Bildungssystemen als den teilnehmenden Staaten stammen und Migrationsbewegungen in die Union und aus der Union heraus berücksichtigen.
- (32) Die Kommission sollte die kohärente Umsetzung und Begleitung dieses Beschlusses durch eine Europass-Sachverständigengruppe sicherstellen, die sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und relevanten Interessenträgern zusammensetzt. Die Sachverständigengruppe sollte insbesondere einen strategischen Ansatz für die Umsetzung und Weiterentwicklung von Europass ausarbeiten und hinsichtlich der Entwicklung von internetgestützten Instrumenten, einschließlich durch Tests, und hinsichtlich der Informationen, die über die Europass-Online-Plattform bereitgestellt werden, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Gruppen beratend tätig sein.
- (33) Die Kofinanzierung für die Durchführung des Beschlusses stammt unter anderem aus dem Erasmus+ Programm der Union, das durch die Verordnung (EU) Nr. 1288/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup> eingerichtet wurde. Der gemäß dieser Verordnung eingerichtete Ausschuss ist an strategischen Erörterungen der Fortschritte bei der Umsetzung von Europass und der weiteren Entwicklungen beteiligt.
- (34) Da das Ziel dieses Beschlusses, nämlich die Schaffung eines umfassenden und interoperablen Rahmens von Instrumenten und Informationen insbesondere zu Zwecken der transnationalen Beschäftigung und Lernmobilität, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen der Wirkung der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzips tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht dieser Beschluss nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1288/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Einrichtung von „Erasmus+“, dem Programm der Union für allgemeine und berufliche Bildung, Jugend und Sport, und zur Aufhebung der Beschlüsse Nr. 1719/2006/EG, Nr. 1720/2006/EG und Nr. 1298/2008/EG (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 50).

- (35) Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten sowie die damit einhergehenden administrativen und finanziellen Belastungen sollten grundsätzlich im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgeglichen sein.
- (36) Die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit diesem Beschluss ergriffen werden, sollten durch die Unionsagenturen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten fachlich unterstützt werden, insbesondere durch das Europäische Zentrum für die Förderung der Berufsbildung.
- (37) Deshalb sollte die Entscheidung Nr. 2241/2004/EG aufgehoben werden, ohne die Gültigkeit und den Status zuvor ausgestellter Europass-Dokumente zu berühren. Alle eingeführten Vorlagen von Europass-Dokumenten sollten im neuen Rahmen so lange beibehalten werden, bis notwendige Änderungen oder Aktualisierungen im Einklang mit diesem Beschluss vorgenommen werden. Damit für einen reibungslosen Übergang zu der Europass-Online-Plattform gesorgt wird, sollte das durch Beschluss Nr. 2241/2004/EG eingeführte internetbasierte Europass-Informationssystem weiter betrieben werden, bis die Europass-Online-Plattform eingerichtet wurde und betriebsbereit ist —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Gegenstand und Geltungsbereich

- (1) Mit diesem Beschluss wird ein europäischer Rahmen zur Förderung der Transparenz und des Verständnisses von Fertigkeiten und Qualifikationen eingerichtet, die im Rahmen des formalen, nichtformalen und informellen Lernens einschließlich durch praktische Erfahrungen, Mobilität und ehrenamtliche Tätigkeit erworben wurden (im Folgenden „Europass“).
- (2) Der Europass besteht aus internetgestützten Instrumenten und einschlägigen verfügbaren Informationen, darunter Informationen zur Unterstützung der europäischen Dimension der Beratung, die über eine Online-Plattform zur Verfügung gestellt und von nationalen Diensten unterstützt werden, und den Nutzern dabei helfen sollen, ihre Fertigkeiten und Qualifikationen besser mitzuteilen und darzustellen und Qualifikationen zu vergleichen.
- (3) Der Europass richtet sich an:
- a) individuelle Endnutzer wie Lerner, Arbeitsuchende, Arbeitnehmer und Ehrenamtliche sowie
  - b) bedeutende Interessenträger wie Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung, Berufsberater, Arbeitgeber, öffentliche Arbeitsvermittlungen, Sozialpartner, Jugendarbeitsträger, Jugendorganisationen und politische Entscheidungsträger.
- (4) Die Nutzung des Europasses ist freiwillig und bringt keine anderen Verpflichtungen oder Rechte mit sich als diejenigen, die in diesem Beschluss festgelegt sind.

#### Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Beschlusses bezeichnet der Ausdruck

- a) „Zeugnislerläuterung“ ein von den zuständigen Behörden oder Stellen ausgestelltes Dokument im Anhang eines Zeugnisses über berufliche Aus- und Weiterbildung oder eines Nachweises der beruflichen Befähigung, womit Dritten — insbesondere in einem anderen Land — ermöglicht wird, die vom Zeugnisinhaber erzielten Lernergebnisse sowie Art, Niveau, Kontext, Inhalt und Status der abgeschlossenen Aus- und Weiterbildung und der erworbenen Fertigkeiten nachzuvollziehen;
- b) „Diplomzusatz“ ein von den zuständigen Behörden oder Stellen ausgestelltes Dokument im Anhang eines Hochschulabschlusszeugnisses, das es Dritten — insbesondere in einem anderen Land — ermöglicht, die vom Zeugnisinhaber mit dem Erwerb der Qualifikation erzielten Lernergebnisse sowie Art, Niveau, Kontext, Inhalt und Status der abgeschlossenen Aus- und Weiterbildung und der erworbenen Fertigkeiten nachzuvollziehen;
- c) „Europass-Zusätze“ einen Satz von Dokumenten, wie zum Beispiel Diplomzusätze und Zeugnislerläuterungen, die von den zuständigen Behörden oder Stellen ausgestellt wurden;
- d) „Beratung“ einen fortlaufenden Prozess, durch den Personen in die Lage versetzt werden, ihre Kapazitäten, Fertigkeiten und Interessen im Rahmen individueller und kollektiver Maßnahmen zu erkennen, damit sie Entscheidungen über Bildung, Berufsausbildung und Beschäftigung treffen und ihre individuellen Lebensläufe in den Bereichen Lernen, Arbeit und anderen Umfeldern gestalten können, in denen diese Kapazitäten und Fertigkeiten erworben oder genutzt werden;
- e) „europäische Dimension der Beratung“ die Zusammenarbeit und Unterstützung auf Unionsebene zur Stärkung von Politik, Strategien, Systemen und Praktiken der Beratung in der Union;
- f) „Qualifikation“ das formale Ergebnis eines Bewertungs- und Validierungsprozesses, bei dem eine dafür zuständige Behörde oder Stelle festgestellt hat, dass die Lernergebnisse einer Person vorgegebenen Standards entsprechen;



- g) „Bewertung von Fertigkeiten“ ein Verfahren oder eine Methode zur Beurteilung, Messung und Beschreibung der in formalem nichtformalem oder informellem Rahmen erworbenen Fertigkeiten von Personen durch Selbstbewertung oder die von einem Dritten bescheinigte Bewertung oder beides;
- h) „Selbstbewertung von Fertigkeiten“ den Prozess der systematischen Reflexion von Personen über ihre Fertigkeiten durch Verweise auf bereits bestehende Beschreibungen von Fertigkeiten;
- i) „Erkenntnisse über Fertigkeiten“ verfügbare qualitative und quantitative Analysen aggregierter Daten über Fertigkeiten aus bestehenden Quellen mit Bezug auf den Arbeitsmarkt sowie von entsprechenden Lernmöglichkeiten im System der allgemeinen und beruflichen Bildung, die zu Orientierung und Beratung, Einstellungsverfahren sowie der Wahl der Aus- und Weiterbildung und der beruflichen Laufbahn einen Beitrag leisten können;
- j) „Authentifizierungsdienste“ technische Verfahren wie die elektronische Signatur oder Website-Authentifizierung, die es Nutzern erlauben, Informationen wie die zu ihrer Identität mithilfe des Europasses überprüfen können;
- k) „technische Interoperabilität“ die Fähigkeit der Interaktion von Systemen der Information- und Kommunikationstechnologie, um den Informationsaustausch nach vorheriger Vereinbarung aller beteiligten Parteien und Eigentümer der Informationen zu ermöglichen;
- l) „Validierung“ das Verfahren, mit dem eine zuständige Behörde oder Stelle bestätigt, dass eine Person Lernergebnisse, die nach einem relevanten Standard gemessen werden, erzielt hat, einschließlich derer, die in nichtformalen und informellen Lernumfeldern erzielt wurden, und das vier Einzelschritte umfasst, nämlich die Identifizierung, Dokumentierung, Bewertung und Zertifizierung der Ergebnisse der Bewertung in Form einer vollständigen Qualifikation, von Bewertungseinheiten oder einer teilweisen Qualifikation, soweit anwendbar und unter Beachtung nationaler Gegebenheiten;
- m) „offene Standards“ technische Standards, die im Rahmen eines kooperativen Verfahrens entwickelt und für die unentgeltliche Nutzung von allen interessierten Parteien veröffentlicht wurden;
- n) „Online-Plattform“ eine internetgestützte Anwendung, die Endnutzern Informationen und Instrumente bereitstellt und es ihnen ermöglicht, bestimmte Aufgaben online auszuführen;
- o) „personenbezogene Daten“ alle Informationen über eine bestimmte oder bestimmbare natürliche Person.

### Artikel 3

#### **Online-Plattform**

- (1) Der Europass stellt folgende internetgestützte Instrumente über eine Online-Plattform bereit zur:
- a) Dokumentation und Beschreibung personenbezogener Informationen in unterschiedlichen Formaten, einschließlich Lebenslaufvorlagen;
  - b) Dokumentation und Beschreibung von Fertigkeiten und Qualifikationen, die durch Arbeits- und Lernerfahrungen, einschließlich durch Mobilität und ehrenamtliche Tätigkeit, erworben wurden;
  - c) Bewertung von Fertigkeiten und Selbstbewertung von Fertigkeiten;
  - d) Dokumentation von Lernergebnissen von Qualifikationen, darunter die Vorlagen für Europass-Zusätze gemäß Artikel 5;

Die Nutzung von in Buchstabe c genannten Europass-Instrumenten zur Bewertung von Fertigkeiten und Selbstbewertung von Fertigkeiten führt nicht unmittelbar zu einer formellen Anerkennung oder Qualifikation.

- (2) Die Europass-Online-Plattform stellt verfügbare Informationen oder Links zu verfügbaren Informationen über folgende Themen bereit:
- a) Lernmöglichkeiten;
  - b) Qualifikationen und Qualifikationsrahmen oder -systeme;
  - c) Möglichkeiten der Validierung des nichtformalen und informellen Lernens;
  - d) Anerkennungspraxis und einschlägige Rechtsvorschriften in unterschiedlichen Ländern, einschließlich Drittländern;
  - e) Beratungsdienste für transnationales Lernen, Mobilität und die Planung der beruflichen Laufbahn;

- f) Erkenntnisse über Fertigkeiten, die durch entsprechende Aktivitäten auf Unionsebene und von einschlägigen Agenturen in ihrem Zuständigkeitsbereich gewonnen wurden;
- g) Informationen über Fertigkeiten und Qualifikationen, die sich als bedeutsam für die besonderen Bedürfnisse von Drittstaatsangehörigen erweisen könnten, die in die Union einreisen oder in der Union ihren Wohnsitz haben, um deren Integration zu fördern.

#### Artikel 4

### Wichtigste Grundsätze und Hauptmerkmale

- (1) Die Europass-Online-Plattform und die internetgestützten Europass-Instrumente, einschließlich ihrer Inhalte und Funktionalität, sind benutzerfreundlich und sicher und werden allen Nutzern kostenlos zur Verfügung gestellt.
- (2) Die Europass-Online-Plattform und die internetgestützten Europass-Instrumente, einschließlich ihrer Inhalte und Funktionalität, sind für Menschen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen dem einschlägigen Unionsrecht zugänglich.
- (3) Die internetgestützten Europass-Instrumente verwenden offene Standards, die kostenlos zur Verfügung zu stellen sind, damit sie von den Mitgliedstaaten und anderen Interessenträgern freiwillig weiterverwendet werden können.
- (4) Die internetgestützten Europass-Instrumente verweisen, soweit angemessen und unter Beachtung nationaler Gegebenheiten, bei Informationen über Qualifikationen, Beschreibungen nationaler Systeme der allgemeinen und beruflichen Bildung und anderer einschlägiger Themen auf den EQR.
- (5) Die Europass-Online-Plattform kann den Nutzern eine Option zur Speicherung personenbezogener Daten, beispielsweise eines persönlichen Profils, bieten. Das Datenschutzrecht der Union gilt für die Verarbeitung derartiger personenbezogener Daten. Den Nutzern wird eine Reihe von Optionen zur Verfügung gestellt, um es ihnen zu ermöglichen, den Zugang zu ihren Daten oder bestimmten Attributen einzuschränken.
- (6) Der Europass unterstützt Authentifizierungsdienste für alle digitalen Dokumente oder Darstellungen von Informationen über Fertigkeiten und Qualifikationen.
- (7) Die internetgestützten Europass-Instrumente werden in den Amtssprachen der Organe der Union bereitgestellt.
- (8) Die internetgestützten Europass-Instrumente fördern und gewährleisten die technische Interoperabilität und Synergien mit anderen auf Unions- und gegebenenfalls auf nationaler Ebene angebotenen relevanten Instrumenten und Diensten.

#### Artikel 5

### Europass-Zusätze

- (1) Die Europass-Zusätze werden von den zuständigen nationalen Behörden oder Stellen anhand von Vorlagen herausgegeben. Dabei ist insbesondere die Reihenfolge der Posten in den Vorlagen zu beachten, um das Verständnis zu erleichtern und die Vollständigkeit der gelieferten Informationen zu gewährleisten.
- (2) Die in Absatz 1 erwähnten Vorlagen werden in enger Zusammenarbeit und in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten und anderen Interessenträgern wie dem Europarat und der Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur von der Kommission entwickelt und erforderlichenfalls überarbeitet, damit die Relevanz und Verwendbarkeit der Zusätze gewährleistet ist.
- (3) Europass-Zusätze werden kostenlos und nach Möglichkeit in elektronischer Form bereitgestellt. Diese Europass-Zusätze werden in der Landessprache und nach Möglichkeit in einer anderen europäischen Sprache ausgestellt.
- (4) Die Europass-Zusätze sind kein Ersatz für die Originalfassungen der Qualifikationsnachweise oder Bescheinigungen und kommen nicht einer formalen Anerkennung derselben durch die zuständigen Behörden oder Stellen anderer Länder gleich.

#### Artikel 6

### Aufgaben der Kommission

- (1) Die Kommission verwaltet die Europass-Online-Plattform. Dabei führt die Kommission folgende Aufgaben aus:
  - a) sie gewährleistet die Verfügbarkeit und Hochwertigkeit der Informationen auf Unionsebene und der Links zu diesen, in Artikel 3 Absatz 2 genannten, verfügbaren Informationen;
  - b) sie entwickelt, prüft und aktualisiert, falls erforderlich, die Europass-Online-Plattform, einschließlich der offenen Standards, entsprechend der Bedürfnisse der Nutzer und des technologischen Fortschritts sowie der Veränderungen auf den Arbeitsmärkten und bei den Angeboten der allgemeinen und beruflichen Bildung;

- c) sie verfolgt und berücksichtigt gegebenenfalls die jüngsten technischen Entwicklungen, die einen besseren Zugang von älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen zum Europass-Rahmen ermöglichen;
- d) sie sorgt dafür, dass jede Entwicklung oder Aktualisierung der Europass-Online-Plattform, einschließlich der offenen Standards, die Kohärenz der Informationen fördert und einen eindeutigen Mehrwert aufweist;
- e) sie sorgt dafür, dass alle internetgestützten Instrumente, insbesondere die Instrumente für die Bewertung und Selbstbewertung, vollständig geprüft werden und ihre Qualität sichergestellt ist; und
- f) sie gewährleistet die Qualität und überwacht die Wirksamkeit der Europass-Online-Plattform, einschließlich der internetgestützten Instrumente, entsprechend den Bedürfnissen der Nutzer.

(2) Die Kommission sorgt für die wirksame Durchführung dieses Beschlusses. Dabei führt die Kommission folgende Aufgaben aus:

- a) sie sorgt für die aktive Beteiligung und Mitwirkung der Mitgliedstaaten an der strategischen Planung, einschließlich der Festlegung und Lenkung der strategischen Ziele, der Qualitätssicherung und der Finanzierung, und berücksichtigt die Standpunkte der Mitgliedstaaten in gebührender Weise;
- b) sie sorgt für die aktive Beteiligung und Mitwirkung der Mitgliedstaaten an der Entwicklung, Prüfung, Aktualisierung und Bewertung der Europass-Online-Plattform, einschließlich der offenen Standards, und berücksichtigt die Standpunkte der Mitgliedstaaten in gebührender Weise;
- c) sie sorgt dafür, dass die relevanten Interessenträger auf Unionsebene in die Durchführung und Bewertung dieses Beschlusses eingebunden werden;
- d) sie führt Lernaktivitäten und den Austausch von bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten ein und erleichtert gegebenenfalls auf Ersuchen der Mitgliedstaaten die Beratung auf Peer-Ebene; und
- e) sie stellt sicher, dass auf Unionsebene wirksame und geeignete Werbe-, Beratungs- und Informationsmaßnahmen durchgeführt werden, damit die betroffenen Nutzer und Interessenträger, zu denen auch Menschen mit Behinderungen gehören, erreicht werden.

#### Artikel 7

##### **Aufgaben der Mitgliedstaaten**

(1) Die Mitgliedstaaten sind für die Durchführung dieses Beschlusses auf nationaler Ebene durch die zuständigen nationalen Dienststellen und unbeschadet der nationalen Regelungen für die Durchführung und Organisation verantwortlich. Zu diesem Zweck führen die Mitgliedstaaten folgende Aufgaben aus:

- a) sie koordinieren die Aktivitäten im Zusammenhang mit der Umsetzung der internetgestützten Europass-Instrumente;
- b) sie fördern die Nutzung des Europasses und stärken das Bewusstsein für den Europass und dessen Sichtbarkeit;
- c) sie fördern und liefern Informationen über Dienstleistungen für die Beratung über transnationale Lernmobilität und die Planung der beruflichen Laufbahn, gegebenenfalls einschließlich individueller Beratungsdienste;
- d) sie stellen Informationen über Lernmöglichkeiten, Qualifikationen und die Anerkennungspraxis auf der Europass-Online-Plattform unter anderem durch Links zu einschlägigen nationalen Websites zur Verfügung;
- e) sie binden die Interessenträger aus allen einschlägigen Bereichen in die Aktivitäten ein, für die sie zuständig sind, und fördern dabei die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Interessenträgern.

(2) Durch die Bereitstellung der Informationen auf der Europass-Online-Plattform gemäß Artikel 3 Absatz 2 entstehen für die Mitgliedstaaten keine zusätzlichen Verpflichtungen.

#### Artikel 8

##### **Datenverarbeitung und Datenschutz**

Die in diesem Beschluss beschriebenen Maßnahmen werden gemäß dem Unionsrecht über den Schutz personenbezogener Daten durchgeführt, insbesondere der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

*Artikel 9***Überwachung und Bewertung**

- (1) Soweit angemessen erstattet die Kommission Bericht über die nach dem Erlass dieses Beschlusses erzielten Fortschritte und zu erwartenden künftigen Entwicklungen im Kontext der entsprechenden bildungs- und beschäftigungspolitischen Rahmen.
- (2) Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 23. Mai 2023 und danach alle fünf Jahre einen Bewertungsbericht über die Durchführung und die Auswirkungen dieses Beschlusses.
- (3) Die Bewertung wird durch ein unabhängiges Gremium auf der Grundlage qualitativer und quantitativer Indikatoren durchgeführt, die von der Kommission in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten entwickelt werden.

*Artikel 10***Teilnehmende Länder**

- (1) Die Teilnahme an den in diesem Beschluss vorgesehenen Aktivitäten steht den Mitgliedern des Europäischen Wirtschaftsraums, die nicht Mitgliedstaaten der Union sind, gemäß den Bedingungen des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum offen.
- (2) Die Teilnahme steht außerdem beitretenden Staaten, Kandidatenländern und potenziellen Kandidatenländern für den Beitritt zur Europäischen Union gemäß ihren mit der Union geschlossenen Abkommen offen.

*Artikel 11***Finanzbestimmungen**

Die Durchführung dieses Beschlusses auf nationaler Ebene wird durch Unionsprogramme mitfinanziert. Die jährlichen Mittel werden vom Europäischen Parlament und dem Rat in den Grenzen des mehrjährigen Finanzrahmens bewilligt.

*Artikel 12***Aufhebung und Übergangsbestimmungen**

- (1) Der Beschluss Nr. 2241/2004/EG wird aufgehoben.
- (2) Das durch den Beschluss Nr. 2241/2004/EG eingerichtete internetgestützte Europass-Informationssystem wird weiter betrieben, bis die durch den vorliegenden Beschluss eingeführte Europass-Online-Plattform eingerichtet wurde und betriebsbereit ist.

*Artikel 13***Inkrafttreten**

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Straßburg am 18. April 2018.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

A. TAJANI

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

L. PAVLOVA

---







ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**