

# Amtsblatt der Europäischen Union

# C 62



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Mitteilungen und Bekanntmachungen

65. Jahrgang  
4. Februar 2022

### Inhalt

#### II *Mitteilungen*

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

##### **Europäische Kommission**

2022/C 62/01	Bekanntmachung der Kommission zu einem gut funktionierenden und nachhaltigen lokalen Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung (Taxis und private Mietfahrzeuge) .....	1
--------------	---	---

#### IV *Informationen*

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

##### **Rat**

2022/C 62/02	Mitteilung an die Personen, Vereinigungen und Körperschaften, die in der Liste der Personen, Vereinigungen und Körperschaften aufgeführt sind, auf die die Artikel 2, 3 und 4 des Gemeinsamen Standpunkts 2001/931/GASP des Rates über die Anwendung besonderer Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus in der durch den Beschluss (GASP) 2022/152 des Rates aktualisierten Fassung und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2580/2001 des Rates über spezifische, gegen bestimmte Personen und Organisationen gerichtete restriktive Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus, durchgeführt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/147 des Rates, Anwendung finden .....	11
2022/C 62/03	Mitteilung an die betroffenen Personen, die in der Liste der Personen, Vereinigungen und Körperschaften aufgeführt sind, auf die die Artikel 2, 3 und 4 des Gemeinsamen Standpunkts 2001/931/GASP des Rates über die Anwendung besonderer Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus in der durch den Beschluss (GASP) 2022/152 des Rates aktualisierten Fassung und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2580/2001 des Rates über spezifische, gegen bestimmte Personen und Organisationen gerichtete restriktive Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus, durchgeführt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/147 des Rates, Anwendung finden .....	13

DE

V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

**Europäische Kommission**

2022/C 62/04	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.10562 – CARLYLE / WARBURG PINCUS / DURAVANT) — Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall <sup>(1)</sup> .....	14
2022/C 62/05	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.10480 – GOLDMAN SACHS / NN INVESTMENT PARTNERS HOLDING) — Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall <sup>(1)</sup> .....	16

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

**Europäische Kommission**

2022/C 62/06	Veröffentlichung eines Antrags auf Genehmigung einer nicht geringfügigen Änderung der Produktspezifikation gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel.....	18
--------------	--	----

---

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

## II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN  
DER EUROPÄISCHEN UNION

## EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Bekanntmachung der Kommission zu einem gut funktionierenden und nachhaltigen lokalen  
Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung (Taxis und private Mietfahrzeuge)**

(2022/C 62/01)

## I. EINLEITUNG

Der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung, d. h. Beförderungsdienste mit einem Auto und einem Fahrer, die auf Anforderung des Fahrgastes erfolgen, war und ist ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsangebots für die Bürgerinnen und Bürger. Diese Dienstleistungen werden in der Regel von Taxis und/oder privaten Mietfahrzeugen mit Fahrer erbracht.

In den letzten Jahren haben sich die Märkte für den Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung erheblich verändert, insbesondere aufgrund technologischer Entwicklungen und des Aufkommens von Ride-Hailing. Der Begriff Ride-Hailing bezeichnet die Online-Buchung einer individuell vereinbarten Fahrt, in der Regel über eine Smartphone-Anwendung, wobei der Dienst in der Regel sofort in Anspruch genommen wird <sup>(1)</sup>. Ride-Hailing-Unternehmen vermitteln Fahrgäste über Websites und mobile Anwendungen an Fahrer <sup>(2)</sup>.

Die Mitgliedstaaten stehen vor der Herausforderung, Strategien zu entwickeln, die neuen Betriebsformen, neuen Geschäftsmodellen und neuen Marktteilnehmern im Sektor des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung Rechnung tragen. Sie müssen sich auch mit Fragen zum Beschäftigungsstatus und zu den sozialen Rechten der Fahrer auseinandersetzen, die sich mit dem Aufkommen von Ride-Hailing-Unternehmen ergeben haben. Gleichzeitig ist der Verkehrssektor insgesamt bestrebt, seine Emissionen zu verringern und nachhaltiger zu werden.

In ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität <sup>(3)</sup> hat die Kommission daher angekündigt, zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung (Taxis und private Mietfahrzeuge mit Fahrer) nachhaltiger wird und den Bürgerinnen und Bürgern effiziente Dienstleistungen bietet, während gleichzeitig ein reibungslos funktionierender Binnenmarkt aufrechterhalten und sozialen und sicherheitspolitischen Belangen Rechnung getragen wird.

Um die Situation vor Ort in den verschiedenen Mitgliedstaaten, Regionen und Städten, die bestehenden Probleme, die Interessen der Marktteilnehmer sowie die Standpunkte und Lösungsansätze der Mitgliedstaaten zur Bewältigung der Herausforderungen besser zu verstehen, veranstaltete die Kommission drei Workshops. Zudem fand ein reger Austausch mit den wichtigsten Interessenträgern statt. Ziel der Workshops war es, einschlägige Interessenträger zum Austausch von Erfahrungen und bewährten Verfahren zusammenzubringen. Am ersten Workshop, der im Jahr 2019 stattfand, nahmen verschiedene Marktteilnehmer des Sektors, insbesondere Ride-Hailing-Unternehmen, Anbieter privater Mietfahrzeugdienste und Taxiverbände, teil. Im Jahr 2020 organisierte die Kommission einen zweiten Workshop, um sich mit den Mitgliedstaaten über die Herausforderungen in diesem Sektor auszutauschen und sie dazu anzuhalten, zusammenzuarbeiten und sich über die Regulierungsansätze der anderen Mitgliedstaaten zu informieren. Im Jahr 2021 lud die Kommission private und öffentliche Interessenträger ein, die Fragen und Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung zu erörtern. Die Informationen, die im Rahmen der Workshops, in den Erörterungen mit Interessenträgern und darüber hinaus gesammelt wurden, sind in dieses Dokument eingeflossen.

<sup>(1)</sup> „Ride-Hailing“ wird gelegentlich auch als „Ride-Sourcing“ bezeichnet. Im Gegensatz dazu wird der Begriff „Ride-Sharing“ in diesem Text nicht verwendet, um eine Verwechslung mit der Tätigkeit eines Fahrers zu vermeiden, der Personen zu einem von ihm bestimmten Zielort bringt (gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen durch Personen mit ähnlichen Reisezielen); dies wird auch als „Car-Pooling“ bezeichnet. „Car-Sharing“ bezieht sich auf die kurzfristige Vermietung von Fahrzeugen. Diese Bekanntmachung betrifft weder die Vorschriften für Ride-Hailing-Unternehmen als solche noch Car-Sharing, sondern befasst sich mit den Vorschriften für Taxis und private Mietfahrzeuge.

<sup>(2)</sup> „Ride-Hailing-Unternehmen“ werden gelegentlich auch als „Ride-Hailing-Plattformen“ oder „TNC“ (Transportation Network Company; Fahrdienstvermittler) bezeichnet.

<sup>(3)</sup> COM (2020) 789 final; Rn. 38.

In dieser Bekanntmachung gibt die Kommission Empfehlungen zur Regulierung von Taxis und privaten Mietfahrzeugen ab, mit dem Ziel, für eine angemessene und sichere lokale Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger Sorge zu tragen, die Nachhaltigkeit des Sektors zu verbessern und die Erreichung der Ziele des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität zu fördern. In dieser Bekanntmachung wird klargestellt, dass die Maßnahmen der Mitgliedstaaten (einschließlich der nationalen Regierungen und Gesetzgeber sowie der regionalen und lokalen Behörden) zur Regulierung von Taxis und privaten Mietfahrzeugen mit den Grundfreiheiten im Einklang stehen müssen, die dem Binnenmarkt zugrunde liegen. Die Vorschriften müssen in einem angemessenen Verhältnis zu dem mit ihnen verfolgten Ziel stehen. Die Kommission betont, dass es gleichzeitig äußerst wichtig ist, dass die Mitgliedstaaten allen im Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung tätigen Personen ein angemessenes Maß an sozialen Rechten und Rechtssicherheit in Bezug auf ihren Beschäftigungsstatus gewähren.

## A. Kurze Zusammenfassung der Geschichte und der jüngsten Änderungen

Im Laufe der Zeit hat sich der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung erheblich weiterentwickelt, vor allem im Hinblick auf die Art und Weise, wie Fahrdienste angefordert, abgewickelt und durchgeführt werden. Im 20. Jahrhundert, vor der Entwicklung der mobilen Kommunikation, wurde der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung in vielen Mitgliedstaaten von streng regulierten Taxis<sup>(4)</sup> durchgeführt. Parallel dazu gestatteten viele Mitgliedstaaten Mobilitätsdienste auf Abruf mit Personenkraftwagen, die nicht den Taxibestimmungen unterlagen, aber im Voraus gebucht werden mussten und daher auf den Markt für Vorbuchungen beschränkt waren. In der Vergangenheit geschah dies in der Regel per Festnetztelefon, Fax oder durch persönliche Kontaktaufnahme. Private Mietfahrzeugdienste wurden daher im Allgemeinen lange im Voraus geplant, oft für längere Strecken als mit Taxis oder für besondere Anlässe.

Die Mitgliedstaaten messen einem gut funktionierenden und zugänglichen Markt des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung in der Regel große Bedeutung bei. Taxis werden häufig als Teil des öffentlichen Verkehrssystems betrachtet und/oder es wird ihnen eine öffentliche Dienstleistungsfunktion zugeschrieben. Häufig wird angeführt, dass ein gut funktionierender Taximarkt von allgemeinem Interesse ist. Taxis sind im Allgemeinen viel strenger reguliert als private Mietfahrzeuge und unterliegen häufig Vorschriften über visuelle Erkennbarkeit<sup>(5)</sup>, Festpreise und Taxameter<sup>(6)</sup> sowie dem Kontrahierungszwang<sup>(7)</sup>. Taxis haben sowohl die Beförderungsnachfrage an Straßen und Taxiständen<sup>(8)</sup> als auch den Markt für Vorbuchungen bedient, während private Mietfahrzeuge, wie bereits erwähnt, auf den Markt für Vorbuchungen beschränkt waren<sup>(9)</sup>.

Mit dem Aufkommen der Ride-Hailing-Unternehmen hat sich diese Situation jedoch grundlegend geändert, sodass Taxis und private Mietfahrzeuge zunehmend in Konkurrenz zueinander treten. Als Folge der technischen Entwicklungen, insbesondere Smartphones, der Möglichkeiten der Geolokalisierung und des einfachen öffentlichen Zugangs zum Internet, ist die Buchung vor Fahrtantritt im Grunde zu einer „Echtzeitbuchung“ geworden, wodurch die Unterschiede zwischen Taxis und privaten Mietfahrzeugen verschwimmen<sup>(10)</sup>. Außerdem wurden Taxitarife üblicherweise von Behörden festgelegt, während die Preise für private Mietfahrzeuge zwischen Dienstleistern und Kunden ausgehandelt wurden. Wird heute ein Fahrzeug über eine Online-Anwendung angefordert, legt für gewöhnlich das Ride-Hailing-Unternehmen den Preis für die angebotene Dienstleistung fest, in der Regel mithilfe eines Algorithmus<sup>(11)</sup>.

<sup>(4)</sup> Der Begriff „Taxi“ wird gelegentlich als Oberbegriff für „Mietfahrzeug mit Fahrer“ verwendet, worunter auch private Mietfahrzeuge fallen. In diesem Text wird der Begriff „Taxi“ jedoch, sofern nicht anders angegeben, im engeren Sinne verwendet, d. h., er bezieht sich nur auf Mietfahrzeuge mit Fahrer, die in Rechtsvorschriften festgelegte Anforderungen erfüllen, was häufig mit einer Reihe von Rechten und Pflichten verbunden ist (Erkennbarkeit, Taxameter, geregelte Tarife usw.). Natürlich unterscheiden sich die Rechtsvorschriften in den Einzelheiten.

<sup>(5)</sup> Z. B. Taxidachzeichen.

<sup>(6)</sup> Festpreise und Taxameter sollen Fahrgäste vor überhöhten Preisen schützen.

<sup>(7)</sup> Das bedeutet, dass Taxis Kunden nur unter strengen Bedingungen abweisen dürfen.

<sup>(8)</sup> Taxistände sind Orte, wo Taxis auf Kunden warten können.

<sup>(9)</sup> Aufgrund ihrer Beschränkung auf den Markt für Vorbuchungen benötigten private Mietfahrzeuge schon vor der Entwicklung elektronischer Buchungsmethoden keine Taxameter und festen Tarife, da sich potenzielle Fahrgäste und Fahrer/Anbieter vor der Buchung der Fahrt über den Fahrpreis verständigen.

<sup>(10)</sup> Im Bericht mit dem Titel „Assessing the Environmental Performance of New Mobility“ des Weltverkehrsforums (International Transport Forum – ITF) aus dem Jahr 2020 wird festgestellt, dass Ride-Hailing mit privaten Mietfahrzeugen hauptsächlich als Ersatz für herkömmliche Taxidienste sowie für öffentliche Verkehrsmittel genutzt wird; in geringerem Maße hat es den motorisierten Individualverkehr verdrängt und neue Fahrten generiert.

<sup>(11)</sup> Diese Algorithmen berücksichtigen unter anderem Angebot und Nachfrage und gelten in der Regel als Geschäftsgeheimnisse. Zudem wird der Fahrer eines privaten Mietfahrzeugs möglicherweise nicht einmal über den Preis informiert, bevor er die Beförderung eines Fahrgastes annimmt, und der potenzielle Kunde kann bei den meisten aktuellen Apps lediglich das angezeigte Angebot ablehnen oder annehmen. Folglich ist bei den derzeit verwendeten Ride-Hailing-Apps der Preis zwischen Kunden und Verkehrsdienstleistern nicht verhandelbar. Im Rahmen ihrer Initiative zur Plattformarbeit (siehe Abschnitt I. B dieser Bekanntmachung) schlägt die Kommission Maßnahmen vor, um Fairness, Transparenz und Rechenschaftspflicht beim algorithmischen Management zu gewährleisten (siehe die Erläuterung in Fußnote 15).

Aufgrund dieser Entwicklungen und des Erfolgs der Ride-Hailing-Unternehmen besteht für den Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung, der früher vorwiegend auf lokaler Ebene abgewickelt wurde, dank hochentwickelter Technologien und Algorithmen nun auch eine Nachfrage für Beförderungsleistungen seitens europaweit oder weltweit tätiger Unternehmen. Taxidienste haben diese Art der Buchung ihrer Dienste inzwischen übernommen und arbeiten, sofern die Rechtsvorschriften dies zulassen, nun auch mit Hailing-Apps, die in ähnlicher Weise funktionieren. Für den Kunden bleiben jedoch sichtbare Unterschiede bestehen, vor allem mit Blick auf die an feste Tarife gebundene Preisgestaltung<sup>(12)</sup>.

Smartphone-basierte Hailing-Apps haben generell zu einer Verbesserung der Qualität und Effizienz von Taxi- und privaten Mietfahrzeugdiensten geführt. Niedrigere Preise und die Möglichkeit, private Mietfahrzeuge und Taxis mit Apps, die Geolokalisierungsdienste nutzen, online anzufordern, werden von den Nutzern begrüßt und haben zu einem Anstieg der Nachfrage geführt. Laut der jüngsten Eurobarometer-Umfrage<sup>(13)</sup> betrachten die Nutzer traditionelle Taxidienste und private Mietfahrzeuge als ähnliche Arten von Dienstleistungen und schätzen die Verfügbarkeit und unkomplizierte Buchung bei beiden als positive Aspekte.

## B. Aktuelle Herausforderungen

Die Entwicklungen im Bereich des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung und das Auftreten neuer Marktteilnehmer und Geschäftsmodelle haben unter den Mitgliedstaaten auch zu Spannungen und unterschiedlichen gesetzgeberischen Reaktionen geführt. Es gibt kein spezielles EU-Gesetz zu diesem Thema. Während die Kunden die neuen Dienstleistungen im Allgemeinen begrüßen, haben Taxifahrer und Betreiber<sup>(14)</sup> mit zunehmendem Wettbewerb zu kämpfen. Taxiunternehmen fühlen sich angesichts der Wettbewerbsvorteile, die mit Ride-Hailing-Apps arbeitende private Mietfahrzeugdienste genießen, im Nachteil, da diese nicht den gleichen strengen Vorschriften unterliegen wie Taxis. Private Mietfahrzeugdienste hingegen fühlen sich ihrerseits durch Vorschriften benachteiligt, die sie für überholt halten und in denen sie lediglich Hindernisse für eine effiziente und nachhaltige Tätigkeit sehen.

Gleichzeitig werden häufig Bedenken hinsichtlich der Arbeitsbedingungen von Fahrern und des Beschäftigungsstatus von Personen geäußert, die über Plattformen arbeiten, insbesondere von Fahrern privater Mietfahrzeuge, die über Ride-Hailing-Apps tätig sind. Arbeitsbedingungen, soziale Rechte und Fragen des Beschäftigungsstatus sind von großer Bedeutung und betreffen gleichzeitig viele unterschiedliche Arten von Dienstleistungen, die über Plattformen erbracht werden, von der Lieferung von Lebensmitteln und der Bereitstellung von IT-Dienstleistungen bis hin zu Übersetzungsdiensten. Insofern ist eine spezielle Initiative für Plattformarbeit gerechtfertigt. Die Kommission wird sich daher darum bemühen, die Arbeitsbedingungen von Personen, die über Plattformen tätig sind, im Rahmen einer weiteren EU-Initiative zu verbessern.

Mit dieser Initiative der Kommission werden bessere Arbeitsbedingungen für ein stärkeres soziales Europa angestrebt, indem die Vorteile der Digitalisierung bei der Plattformarbeit voll ausgeschöpft werden. Sie umfasst einen Vorschlag für eine Richtlinie mit Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Personen, die über Plattformen tätig sind. Der Vorschlag enthält Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass über Plattformen tätige Personen den richtigen Beschäftigungsstatus haben – oder erhalten können –, der ihrem tatsächlichen Beschäftigungsverhältnis zur Plattform entspricht, und dass sie Zugang zu den einschlägigen Arbeits- und Sozialschutzrechten erhalten. Darüber hinaus umfasst er Maßnahmen zur Gewährleistung von Fairness, Transparenz und Rechenschaftspflicht beim algorithmischen Management<sup>(15)</sup> im Kontext der Plattformarbeit sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Transparenz, der Rückverfolgbarkeit und des Bewusstseins für die Entwicklungen in der Plattformarbeit und zur verbesserten Durchsetzung der geltenden Vorschriften für alle Personen, die über Plattformen arbeiten, einschließlich derjenigen, die grenzüberschreitend tätig sind. Rechtssicherheit in Bezug auf den Beschäftigungsstatus sowie Klarheit in Bezug auf das algorithmische Management sind für das Wohlergehen aller Interessenträger in diesem Sektor unabdingbar.

Abgesehen von der Frage des Beschäftigungsstatus sind Fahrer von privaten Mietfahrzeugen, Betreiber und Ride-Hailing-Unternehmen oft mit weiterer Rechtsunsicherheit konfrontiert, da die Mitgliedstaaten sich schwertun, einen geeigneten politischen und rechtlichen Ansatz für diese neuen Akteure und Betriebsformen zu finden. Diese fehlende Rechtsklarheit und Vorhersehbarkeit schreckt Unternehmen und Investoren ab und führt zu Verwirrung bei den Bürgerinnen und Bürgern.

<sup>(12)</sup> So werden beispielsweise in vielen Mitgliedstaaten die Taxifahrpreise während der Fahrt vom Taxameter berechnet und können daher nicht vor der Fahrt festgelegt werden.

<sup>(13)</sup> Eurobarometer Spezial 495 (abrufbar unter <https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>).

<sup>(14)</sup> „Betreiber“ bezeichnet den Unternehmer des Taxi- oder privaten Mietfahrzeugdienstes, bei dem es sich um eine natürliche oder juristische Person handeln kann. Der Fahrer eines Taxis oder privaten Mietfahrzeugs kann gleichzeitig der Betreiber sein (im Falle eines Ein-Personen-Unternehmens) oder für einen Betreiber arbeiten.

<sup>(15)</sup> Mit dem Begriff „algorithmisches Management“ werden digitale Arbeitsplattformen beschrieben, die automatisierte Systeme für die Zuweisung von Aufgaben einsetzen, um die dort tätigen Personen zu überwachen, zu beurteilen und Konsequenzen für sie abzuleiten.

Neben den von den Marktteilnehmern geäußerten Beschwerden und Bedenken werfen diese neuen Dienste noch eine Reihe weiterer Fragen auf, die die Nutzung des öffentlichen Raums, die Straßenverkehrssicherheit, Haftung und Versicherung, die Sicherheit von Fahrgästen und Fahrern sowie die allgemeine Integration der verschiedenen Mobilitätsdienste in ein zusammenhängendes städtisches Mobilitätsangebot betreffen. In den letzten Jahren haben eine Reihe von Studien und Berichten die durch den Erfolg von Ride-Hailing-Unternehmen ausgelösten Entwicklungen in diesem Sektor, seine Herausforderungen sowie seine sozialen, wirtschaftlichen, städtebaulichen und ökologischen Auswirkungen beleuchtet und politische Handlungsansätze vorgeschlagen<sup>(16)</sup>. In diesen Studien und Berichten wurden insbesondere auch die Auswirkungen von neu aufkommenden Ride-Hailing-Unternehmen auf Verkehrsaufkommen<sup>(17)</sup> und Umweltbelastungen<sup>(18)</sup> untersucht.

### C. Die europäische Dimension des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung

Der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung war bisher eher eine lokale Angelegenheit, doch inzwischen gewinnen die diesbezüglichen internationalen und europäischen Aspekte immer mehr an Bedeutung. Internationale und europäische Ride-Hailing-Unternehmen haben ihre Aktivitäten auf verschiedene Mitgliedstaaten ausgeweitet. Die Interessenträger machen geltend, dass die Vielzahl der unterschiedlichen Vorschriften sowie der Inhalt einiger Vorschriften es den Marktteilnehmern sehr erschweren, sich in einem anderen Mitgliedstaat niederzulassen.

Vor dem Hintergrund internationaler und europäischer Ride-Hailing-Unternehmen, die in verschiedenen Mitgliedstaaten der EU tätig werden, die Mobilität europäischer Bürgerinnen und Bürger, die zuverlässige, sichere und qualitativ hochwertige Verkehrsdienste in den verschiedenen Städten der EU erwarten, und eines wachsenden Bewusstseins für den Beitrag des Verkehrssektors zum Klimawandel hat sich der Sektor des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung von einer lokalen zu einer Angelegenheit mit EU-weiter Dimension entwickelt.

Diese zunehmend europäische Dimension spiegelt sich in einer Reihe von Rechtssachen wider, mit denen der Gerichtshof der Europäischen Union befasst wurde. In diesen Rechtssachen beschäftigte sich der Gerichtshof mit Fragen zur Anwendbarkeit bestimmter EU-Rechtsvorschriften auf Ride-Hailing-Unternehmen und musste in diesem Zusammenhang prüfen, ob diese speziellen Unternehmen als Dienste im Bereich des Verkehrs oder der Informationsgesellschaft einzustufen sind<sup>(19)</sup>. Der Gerichtshof prüfte jedoch nicht die Vorschriften für die zugrunde liegende Beförderungstätigkeit, d. h. die Vorschriften, die unmittelbar Taxis und private Mietfahrzeuge betreffen<sup>(20)</sup>.

Die Regelungen für den Zugang zum Beruf des Anbieters von Taxi- und privaten Mietfahrzeugdiensten unterscheiden sich von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat, von Region zu Region und sogar von Stadt zu Stadt. Gleiches gilt für die Regelungen für die Ausübung des Berufs. Beispiele für Regelungen für den Berufszugang sind Quoten für Fahrzeugzulassungen, vorgeschriebene Qualifikationen für die Ausübung des Fahrerberufs und Bedingungen, die erfüllt sein müssen, um sich als Betreiber niederlassen zu dürfen. Zu den Regelungen für die Berufsausübung gehören beispielsweise die Vorschrift zur Rückkehr zum Betriebsitz (Rückkehrpflicht) und verbindliche Wartezeiten. Wenngleich es für Akteure, die auf verschiedenen Märkten und unter verschiedenen rechtlichen Rahmenbedingungen tätig sein wollen, umständlich ist, können die Vorschriften natürlich unterschiedlich sein und verschiedene politische Optionen abbilden, die den lokalen Gepflogenheiten und Bedingungen Rechnung tragen.

<sup>(16)</sup> Die Zusammenfassung des Rundtischgesprächs der OECD im Jahr 2018 zu den Wettbewerbsherausforderungen im Zusammenhang mit Taxis und Ride-Sourcing befasst sich schwerpunktmäßig mit Wettbewerbsaspekten und kann hier abgerufen werden: <https://www.oecd.org/daf/competition/taxis-and-ride-sharing-services.htm>. Siehe auch die in den Fußnoten 15 und 16 genannten Berichte.

<sup>(17)</sup> Bericht der Gemeinsamen Forschungsstelle (2019) mit dem Titel „The future of road transport – implications of automated, connected, low-carbon and shared mobility“ (abrufbar unter <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC116644>).

<sup>(18)</sup> ITF-OECD: Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility, 2020.

<sup>(19)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017, Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, SL, C-434/15, EU:C:2017:981; Urteil des Gerichtshofs vom 10. April 2018, Strafverfahren gegen Uber France, C-320/16, EU:C:2018:221; Urteil des Gerichtshofs vom 3. Dezember 2020, Star Taxi App SRL/Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General und Consiliul General al Municipiului București, C-62/19, EU:C:2020:980.

In den beiden Rechtssachen, die Uber (Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, SL, und Strafverfahren gegen Uber France) betrafen, entschied der Gerichtshof, dass die Dienstleistungen von Uber als „Verkehrsdienstleistung“ im Sinne von Artikel 58 Absatz 1 AEUV einzustufen sind (siehe EU:C:2017:981, Rn. 39 et seq.: „... dass ein Vermittlungsdienst wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende, der es mittels einer Smartphone-Applikation ermöglichen soll, gegen Entgelt eine Verbindung zwischen nicht berufsmäßigen Fahrern, die das eigene Fahrzeug benutzen, und Personen herzustellen, die eine Fahrt im innerstädtischen Bereich unternehmen möchten, als mit einer Verkehrsdienstleistung untrennbar verbunden anzusehen und daher als Verkehrsdienstleistung im Sinne von Art. 58 Abs. 1 AEUV einzustufen ist und daher vom Anwendungsbereich des Art. 56 AEUV, der Richtlinie 2006/123 und der Richtlinie 2000/31 auszuschließen ist“).

Im Gegensatz dazu entschied der Gerichtshof in der Rechtssache Star Taxi App, dass der von Star Taxi App angebotene Online-Vermittlungsdienst eine „Ergänzung“ zu einem bereits bestehenden Dienst darstellt, der für die Erbringung der zugrunde liegenden Dienstleistung (Beförderung durch Taxis) nicht wesentlich ist und nicht als integraler Bestandteil der zugrunde liegenden erbrachten Verkehrsdienstleistung (durch Taxis) angesehen werden kann: In diesem Fall sei die Herstellung einer Verbindung zwischen berufsmäßigen Taxifahrern und ihren Kunden ein Dienst der Informationsgesellschaft.

<sup>(20)</sup> In der Rechtssache Crono Service scarl u. a. und Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori/Roma Capitale und Regione Lazio (Urteil des Gerichtshofs vom 13. Februar 2014, verbundene Rechtssachen C-419/12 und C-420/12, EU:C:2014:81) entschied der Gerichtshof, dass er für die Behandlung eines Vorabentscheidungsersuchens eines italienischen Gerichts bezüglich der Vereinbarkeit italienischer Rechtsvorschriften über private Mietfahrzeuge mit Artikel 49 AEUV nicht zuständig ist, und hat daher in der Hauptsache nicht entschieden.

Daraus folgt, dass es nach geltendem EU-Recht Sache der Mitgliedstaaten ist, die Bedingungen für die Erbringung von Dienstleistungen im Einklang mit den allgemeinen Bestimmungen der Verträge zu regeln<sup>(21)</sup>. Es gibt zwar keine spezifischen EU-Rechtsvorschriften für diesen Sektor, aber die Mitgliedstaaten müssen die Verträge und die darin verankerten Grundfreiheiten beachten.

Artikel 56 AEUV über den freien Dienstleistungsverkehr ist auf Verkehrsdienstleistungen nicht anwendbar, denn in Artikel 58 Absatz 1 AEUV heißt es wie folgt: „Für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs gelten die Bestimmungen des Titels über den Verkehr.“<sup>(22)</sup> Bislang gibt es jedoch keine spezifischen EU-Maßnahmen im Bereich des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung, die auf der Grundlage der Vertragsbestimmungen über den Verkehr erlassen wurden.

Verkehrsdienstleistungen fallen jedoch in den Anwendungsbereich der in Artikel 49 AEUV verankerten Niederlassungsfreiheit. Nach Artikel 49 AEUV ist jede nationale Maßnahme unzulässig, die zwar ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit anwendbar ist, aber dennoch geeignet ist, die Ausübung der Niederlassungsfreiheit durch EU-Staatsangehörige zu behindern oder weniger attraktiv zu machen<sup>(23)</sup>. Dies bedeutet, dass einige von den Mitgliedstaaten erlassene Vorschriften, die für Fahrer sowie für Betreiber von Taxiunternehmen und privaten Mietwagendiensten gelten, Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit darstellen können. Die Mitgliedstaaten können jedoch Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit mit berechtigten Zielen (zwingende Gründe des Allgemeininteresses) rechtfertigen, sofern diese Beschränkungen nicht diskriminierend sind, zur Erreichung des verfolgten Ziels geeignet sind und nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist<sup>(24)</sup>.

#### D. Notwendigkeit der Marktregulierung

Die Regulierungsrahmen der Mitgliedstaaten sollten allen bestehenden und neuen Marktteilnehmern gleiche Chancen bieten und einen fairen Wettbewerb zwischen den Marktteilnehmern ermöglichen. Heutzutage stehen private Mietfahrzeuge und Ride-Hailing im Wettbewerb mit Taxis, allerdings sind es nicht die Marktteilnehmer selbst, die miteinander konkurrieren, sondern das „System der privaten Mietfahrzeuge“ und das „Taxisystem“. Wie bereits erwähnt, nehmen die Nutzer herkömmliche Taxidienste und private Mietfahrzeuge als eine recht ähnliche Art von Dienstleistung wahr. Sie achten vor allem auf die Verfügbarkeit und den Preis, wenn sie von A nach B gelangen wollen. Wie vorstehend erläutert, sind Taxis im Allgemeinen viel strenger reguliert als private Mietfahrzeuge und unterliegen häufig Vorschriften, die sich auf die visuelle Erkennbarkeit sowie Festpreise, Taxameter und den Kontrahierungszwang beziehen. Private Mietfahrzeuge hingegen sind nicht an von den Behörden festgesetzte Preise gebunden, sie können je nach den Vorschriften der Mitgliedstaaten Kunden auswählen und ablehnen<sup>(25)</sup>. In manchen Mitgliedstaaten sind sie jedoch verpflichtet, nach der Erbringung einer Beförderungsleistung zum Betriebsitz zurückzukehren, oder sie müssen eine gewisse Zeit zwischen der Buchungsanfrage und dem Beginn der Dienstleistung abwarten.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen sollten es ermöglichen, die Vorteile der Digitalisierung und weiterer innovativer Technologien in vollem Umfang auszuschöpfen, was sich in Effizienzsteigerungen wie einer besseren Fahrzeugauslastung, kürzeren Wartezeiten und einer Reduzierung der ohne Fahrgäste zurückgelegten Kilometer niederschlagen wird. Eine Reihe von Mitgliedstaaten haben ihre Systeme bereits geändert, und aus ihren Erfahrungen lässt sich viel lernen. Die Mitgliedstaaten sollten ihre bestehenden Vorschriften für den Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung unter Einbeziehung von Branchenvertretern und Sozialpartnern überprüfen, um sicherzustellen, dass die Fahrgäste Zugang zu nachhaltigen, intelligenten und belastbaren Mobilitätsdiensten haben, die verfügbar, erschwinglich, zugänglich, zuverlässig, qualitativ hochwertig und sicher sind, und dass ihre Vorschriften im Einklang mit dem EU-Recht stehen.

Schließlich muss das Potenzial des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung, zum Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrs beizutragen und die Mobilität zu fördern, umfassend genutzt werden. Die Verringerung der Kohlenstoffemissionen und der Umweltauswirkungen des Verkehrs ist von wesentlicher Bedeutung. Der Sektor des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung wird seinen Teil dazu beitragen müssen. Schließlich besteht ein Bedarf an einem „grünen“ Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung, der in den öffentlichen Verkehr integriert ist.

<sup>(21)</sup> Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 202 vom 7.6.2016, S. 47); Vertrag über die Europäische Union (ABl. C 202 vom 7.6.2016, S. 13).

<sup>(22)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017, *Asociacion Profesional Elite Taxi/Uber*, C-434/15, Rn. 44–47.

<sup>(23)</sup> Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 21. September 2006, *Kraus/ gegen Land Baden-Württemberg*, C-19/92, EU:C:1993:125, Rn. 32; Urteil des Gerichtshofs vom 1. Juni 2010, *Blanco Pérez und Chao Gómez, verbundene Rechtssachen C-570/07 und C-571/07*, EU:C:2010:300 (im Folgenden „*Blanco Pérez*“), Rn. 53. Der Begriff der Beschränkung umfasst Maßnahmen eines Mitgliedstaats, die zwar unterschiedslos anwendbar sind, aber den Marktzugang von Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und dadurch den Handel innerhalb der EU behindern (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofs, *Grupo Itevelesa*, C-168/14, Rn. 67, und Urteil des Gerichtshofs, *SOA Nazionale Costruttori*, C-327/12, EU:C:2013:827, Rn. 45 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

<sup>(24)</sup> Siehe *Blanco Pérez*, verbundene Rechtssachen C-570/07 und C-571/07, Rn. 64.

<sup>(25)</sup> Die durch die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten gewährte Freiheit zur Auswahl und Ablehnung von Kunden muss von der Frage unterschieden werden, ob Fahrer von privaten Mietfahrzeugen in irgendeiner Weise von Ride-Hailing-Unternehmen davon abgehalten werden, Kunden abzulehnen.

## II. NEUBEWERTUNG UND AKTUALISIERUNG DER VORSCHRIFTEN ZUR VERBESSERUNG DER RECHTLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN

In Anbetracht dessen ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten ihre bestehenden Vorschriften für die Märkte des lokalen Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung neu bewerten, um verfügbare, erschwingliche, zuverlässige, qualitativ hochwertige und sichere Verkehrsdienste für die Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen. Ihre Rechtsvorschriften sollten ferner gut funktionierende Märkte ermöglichen, die für neue innovative Geschäftsmodelle offen sind und zudem beispielsweise denjenigen Beschäftigungsmöglichkeiten bieten, für die flexible Arbeitsregelungen möglicherweise von Vorteil sind. Angesichts der zwingenden Klimaschutzziele ist es äußerst wichtig, dass der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung durch den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge und die leichtere Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel sowie die aktive Mobilität zur Eindämmung der verkehrsbedingten Umweltauswirkungen beiträgt. Die Rechtsvorschriften sollten den diskriminierungsfreien Zugang zum Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung begünstigen. Der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung sollte für alle zugänglich sein, auch für Menschen ohne Smartphones, z. B. ältere Menschen, Analphabeten, Personen ohne Kreditkarten sowie Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität. Wichtig ist auch, dass die Beförderungsleistung frühzeitig im Voraus gebucht werden kann, sodass rechtzeitig eine andere Beförderung organisiert werden kann, wenn zum gewünschten Zeitpunkt kein geeigneter Dienst auf Abruf zur Verfügung steht (z. B. eine planmäßige Fahrt zum Flughafen, zum Krankenhaus usw.). Darüber hinaus sollte der grenzüberschreitende Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung zwischen benachbarten Mitgliedstaaten durch die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Zusammenarbeit zwischen benachbarten Mitgliedstaaten erleichtert werden.

Es darf nicht vergessen werden, dass Fahrer von Taxis und privaten Mietfahrzeugen – unabhängig davon, ob sie mit einer Hailing-App arbeiten oder nicht – Rechtssicherheit in Bezug auf ihre Rechte und Pflichten brauchen. In diesem Zusammenhang müssen ferner die Regeln und Algorithmen, einschließlich derjenigen für die Festsetzung der Fahrpreise, transparent und nachvollziehbar sein und in fairer und verantwortlicher Weise angewandt werden.

In den kommenden Jahren wird sich der Sektor weiterentwickeln. Die Regulierungssysteme müssen daher flexibel und in der Lage sein, neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Sie müssen für weitere Erfindungen und innovative Geschäftsmodelle offenbleiben und gleichzeitig Rechtssicherheit für Verkehrsanbieter, Fahrer und Nutzer sowie für Ride-Hailing-Unternehmen bieten.

Die Vorschriften der Mitgliedstaaten für Taxis und private Mietfahrzeuge, sei es auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene, können Beschränkungen der in Artikel 49 AEUV verankerten Niederlassungsfreiheit beinhalten <sup>(26)</sup>. Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit müssen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit anwendbar und durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt sein. Außerdem müssen sie zur Erreichung des verfolgten Ziels geeignet sein und dürfen nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist <sup>(27)</sup>.

In Anbetracht der zentralen Ziele, den Bürgerinnen und Bürgern der EU einen nachhaltigen und intelligenten Verkehr zur Verfügung zu stellen, die Umweltauswirkungen des Verkehrs zu verringern und die Niederlassungsfreiheit in diesem Sektor zu sichern, enthalten die folgenden Empfehlungen Schlüsselemente für die Regulierung des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung.

### A. Empfehlungen für den Berufszugang

Die Vorschriften der Mitgliedstaaten über den Zugang zum Beruf des Taxifahrers/Fahrers privater Mietfahrzeuge sowie des Taxibetreibers/Betreibers eines Dienstes für private Mietfahrzeuge, ob auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene, wie z. B. das Erfordernis einer Lizenz und die Bedingungen für den Erhalt der erforderlichen Lizenz, können ein Hindernis für den Marktzutritt und eine Beschränkung der Niederlassungsfreiheit darstellen; solche Vorschriften müssen daher die Kriterien für eine Rechtfertigung erfüllen <sup>(28)</sup>.

<sup>(26)</sup> Siehe Blanco Pérez, verbundene Rechtssachen C-570/07 und C-571/07, Rn. 53 ff.

„53 Nach ständiger Rechtsprechung stellt jede nationale Maßnahme, die zwar ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit anwendbar ist, die aber geeignet ist, die Ausübung der durch den Vertrag garantierten Niederlassungsfreiheit durch die Unionsangehörigen zu behindern oder weniger attraktiv zu machen, eine Beschränkung im Sinne von Art. 49 AEUV dar (vgl. in diesem Sinne Urteile, Kommission/Niederlande, C-299/02, Slg. 2004, I-9761, Randnr. 15, und, Kommission/Griechenland, C-140/03, Slg. 2005, I-3177, Randnr. 27).

54 Hierunter fällt insbesondere eine nationale Regelung, die die Niederlassung eines Unternehmens eines anderen Mitgliedstaats von der Erteilung einer vorherigen Erlaubnis abhängig macht, denn sie ist geeignet, die Ausübung der Niederlassungsfreiheit durch dieses Unternehmen zu beeinträchtigen, indem sie es daran hindert, seine Tätigkeiten mit Hilfe einer Betriebsstätte frei auszuüben. Dieses Unternehmen läuft nämlich zum einen Gefahr, die zusätzlichen Verwaltungskosten und finanziellen Belastungen, die jede Erteilung einer solchen Erlaubnis mit sich bringt, tragen zu müssen. Zum anderen schließt das System der vorherigen Erlaubnis diejenigen Wirtschaftsteilnehmer von der Ausübung einer selbständigen Tätigkeit aus, die im Voraus festgelegte Anforderungen nicht erfüllen, von deren Einhaltung die Erteilung dieser Erlaubnis abhängt (vgl. in diesem Sinne Urteil Hartlauer, Randnrn. 34 und 35).“

<sup>(27)</sup> Siehe Blanco Pérez, verbundene Rechtssachen C 570/07 und C 571/07, Rn. 64.

<sup>(28)</sup> Siehe Fußnote 25.

### 1. Für Fahrer

— *Die Anforderungen an den Beruf des Fahrers im Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung sollten einfach sein und das notwendige Maß nicht überschreiten*

Die Anforderungen der Mitgliedstaaten an Fahrer umfassen häufig den Besitz eines Führerscheins und eine gewisse Fahrpraxis, eine Überprüfung des polizeilichen Führungszeugnisses und der Verkehrssicherheit sowie Ortskenntnisse, Erfahrung im Umgang mit elektronischen Ortungssystemen, Erste-Hilfe-Kenntnisse und die Fähigkeit, Dienstleistungen für Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität zu erbringen.

Diese Anforderungen auf nationaler, regionaler und/oder lokaler Ebene sollten sowohl für Taxifahrer als auch für Fahrer von privaten Mietfahrzeugen nicht über das heutzutage erforderliche Maß hinausgehen, und es sollten keine Kenntnisse in den Vordergrund gestellt werden, die in der Vergangenheit benötigt wurden, ohne zu prüfen, ob sie heute, in einer Zeit, in der es App-gestützte Buchungs- und Navigationsmöglichkeiten gibt, noch notwendig sind, wie z. B. umfassende und detaillierte geografische Kenntnisse. Sie sollten vielmehr an die heutigen Anforderungen angepasst werden, z. B. in Bezug auf den Umgang mit Applikationen zur Routenplanung. Diese Anforderungen sollten nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um sichere Personenverkehrsdienste von guter Qualität zu erbringen, und sollten nicht dazu dienen, die Zahl der verfügbaren qualifizierten Fahrer zu begrenzen.

### 2. Für Betreiber

— *Die Anforderungen für die Zulassung als Betreiber im Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung sollten einfach sein und das notwendige Maß nicht überschreiten*

Die von den Mitgliedstaaten auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene auferlegten Anforderungen für die Zulassung als Betreiber könnten eine Beschränkung der Niederlassungsfreiheit darstellen. Die Anforderungen für die Zulassung als Betreiber könnten beispielsweise die finanzielle Leistungsfähigkeit, ordnungsgemäßes Verhalten und die Einhaltung der Steuervorschriften beinhalten, sofern sie dazu dienen, ein berechtigtes Ziel zu erreichen und nicht über das in dieser Hinsicht notwendige Maß hinausgehen.

Anforderungen, die sich beispielsweise auf die Flottengröße (Mindest-/Höchstzahl an Fahrzeugen), die Anzahl der Beschäftigten, die Mindest-/Höchstzahl der Lizenzen, über die ein Unternehmer verfügen darf, auf Geschäftsräume oder die Bestimmung, dass nur natürliche (und nicht juristische) Personen Inhaber von Taxi-Lizenzen bzw. Lizenzen für private Mietfahrzeuge sein dürfen, beziehen, sind in diesem Zusammenhang im Hinblick auf die Verfolgung eines berechtigten Ziels und die Einhaltung der Grundsätze der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit möglicherweise schwerer zu rechtfertigen.

### 3. Vorschriften für Fahrzeuge

— *Die Fahrzeugflotten für den Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung sollten nachhaltiger werden*

Taxis und private Mietfahrzeuge fahren in der Regel mehr Kilometer als Privatfahrzeuge. Daher ist es wichtig, dass die Fahrzeugflotten für den Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung nachhaltiger und auf emissionsfreie Fahrzeuge umgestellt werden. Dies könnte z. B. dadurch geschehen, dass die Erteilung neuer oder die Verlängerung bestehender Taxi-Lizenzen und Lizenzen für private Mietfahrzeuge an Emissionsanforderungen für das Fahrzeug geknüpft wird, dass zusätzliche Lizenzen für emissionsfreie Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden oder indem finanzielle Unterstützung für solche Fahrzeuge sowie ihre Lade- und Betankungsinfrastruktur gewährt wird.

Die Anforderungen an die Größe der Fahrzeuge, die im Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung eingesetzt werden, sollten sich auf das beschränken, was die Kunden benötigen, z. B. Platz für Gepäck oder Kindersitze. Derzeit ist in den Vorschriften einiger Mitgliedstaaten vorgesehen, dass es sich bei privaten Mietfahrzeugen um Oberklassefahrzeuge handeln muss, die größer, breiter und schwerer sind als ein durchschnittliches Fahrzeug. Vor allem im Hinblick auf den europäischen Grünen Deal und das Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten drastisch zu senken, ist es wichtig, Fahrzeugkriterien wie einen Mindestkaufwert des für die Privatanmietung genutzten Fahrzeugs zu überprüfen und dabei die Vorteile kleinerer und leichter Fahrzeuge in Bezug auf Verkehrsbelastung, Energieverbrauch sowie Auswirkungen auf Umwelt und Straßenverkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Die Anpassung der Fahrzeugkriterien an das Ziel der Verringerung von Emissionen und Verkehrsbelastung sollte keinesfalls die Verfolgung anderer wichtiger Ziele wie die Sicherheit der Fahrgäste und den Zugang für Fahrgäste mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität zum Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung beeinträchtigen <sup>(29)</sup>.

<sup>(29)</sup> Darüber hinaus könnten möglicherweise auch Anforderungen an die Erkennbarkeit von Fahrzeugen, die den Ride-Hailing-Markt auf Straßen und an Taxiständen bedienen, aus Gründen der Sicherheit der Fahrgäste vertretbar sein.

## B. Empfehlungen zur Berufsausübung

Neben den Vorschriften für den Berufszugang sollten auch die Vorschriften für die Ausübung des Berufs des Taxifahrers bzw. des Fahrers privater Mietfahrzeuge und des Taxibetreibers bzw. des Betreibers eines Dienstes für private Mietfahrzeuge überprüft und gegebenenfalls vereinfacht werden. Die Vorschriften, die bei der Durchführung des lokalen Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung zu beachten sind, können eine Beschränkung der Niederlassungsfreiheit darstellen und müssen daher hinreichend begründet werden, um mit dem EU-Recht vereinbar zu sein <sup>(30)</sup>.

### 1. Bestrebungen zur Aufhebung der strengen Rückkehrpflicht

— *Vorschriften für die Berufsausübung sollten keine Rückkehrpflicht umfassen*

In vielen Mitgliedstaaten dürfen weder Taxis noch private Mietfahrzeuge auf der Suche nach potenziellen Fahrgästen umherfahren. Taxis dürfen an Taxiständen warten, während private Mietfahrzeuge oft verpflichtet sind, zwischen den Fahrten zu ihrem Betriebssitz zurückzukehren. Private Mietfahrzeuge dürfen im Allgemeinen auch nicht an Orten mit potenziell hoher Nachfrage parken, um Fahrgäste anzulocken. In einigen Mitgliedstaaten dürfen private Mietfahrzeuge nicht auf öffentlichen Straßen parken. Vor der Entwicklung der mobilen Kommunikationstechnologie mussten Fahrer von privaten Mietfahrzeugen zu ihrem Betriebssitz zurückkehren, um ihren nächsten Auftrag entgegenzunehmen. Heutzutage ermöglichen Geolokalisierung und Smartphones jedoch den sofortigen Kontakt zwischen potenziellen Kunden und Fahrern von privaten Mietfahrzeugen <sup>(31)</sup>.

Leerfahrten sind beim Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung die Regel, da Anfahrtsfahrten zur Aufnahme von Fahrgästen unvermeidlich sind. Für den Fall, dass noch kein neuer Auftrag eingetroffen ist, ist auch die Fahrt zu dem Ort, an dem das Fahrzeug auf den nächsten Auftrag warten kann, unumgänglich. Die Verpflichtung, ohne Fahrgast zu einem entfernten Standort und zurück zu fahren, um den nächsten Fahrgast abzuholen, erhöht jedoch die Zahl der Leerfahrten. In Zeiten von überlasteten Städten, Umweltverschmutzung und Klimawandel, der Notwendigkeit zur Eindämmung von Umweltauswirkungen und der Verfügbarkeit von mobiler Kommunikation und Geolokalisierung ist es wohl angebracht, diese Regel zu überdenken.

Fahrer sollten nicht dadurch an der Fortsetzung ihrer Tätigkeit gehindert werden, dass sie verpflichtet sind, zwischen zwei Fahrten zu ihrem Betriebssitz zurückzukehren, solange sie weitere Kunden haben. Für die Wartezeit zwischen den Aufträgen könnten die Städte beispielsweise mehr zentrale Plätze ausweisen, wo die Fahrer warten können, sodass Leerfahrten so weit wie möglich reduziert werden, die eine ineffiziente Auslastung des Fahrzeugs und der Arbeitszeit des Fahrers bedeuten und der Umwelt schaden, da sie Staus und Emissionen verursachen.

### 2. Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen auf Rückfahrten von Orten außerhalb der Lizenzgebiete

— *Die Vorschriften für die Berufsausübung sollten der Notwendigkeit Rechnung tragen, Leerfahrten zu reduzieren*

Lizenzen für Taxis und private Mietfahrzeuge werden für ein bestimmtes Verwaltungsgebiet ausgestellt. Daher dürfen Fahrer zwar Fahrgäste zu Zielen außerhalb ihres Lizenzgebiets befördern, aber in vielen Mitgliedstaaten keine anderen Fahrgäste von Orten außerhalb ihres Gebiets mit zurücknehmen. Das bekannteste Beispiel sind Fahrten zu und von Flughäfen, die oft außerhalb größerer Ballungsräume liegen. Dadurch werden Leerfahrten verursacht, die sich auf die Preise niederschlagen und die Emissionen pro Fahrgast erhöhen. Die Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen auf Rückfahrten in das Gebiet, für das die Lizenz erteilt wurde, würde dazu beitragen, die Zahl der ohne Fahrgäste zurückgelegten Kilometer zu verringern.

### 3. Verbesserung der Fahrzeugauslastung

— *Die Genehmigung von „Pooling“-Dienstleistungen wird empfohlen, um die Anzahl der Fahrten zu reduzieren*

„Fahrgast-Pooling“ bedeutet, dass sich einander unbekannte Fahrgäste mit ähnlicher Abfahrts- und Zieladresse ein Sammeltaxi oder ein privates Mietfahrzeug teilen. „Gepoolte“ Fahrten sind in der Regel billiger, allerdings müssen die Fahrgäste je nach Anbieter entweder zu Fuß zum Abholort gehen oder in Kauf nehmen, dass die Fahrten aufgrund von Umleitungen für das Aufnehmen und Absetzen anderer Fahrgäste länger dauern. Derzeit ist in vielen Mitgliedstaaten (auf nationaler, regionaler und/oder lokaler Ebene) nur die Anmietung des gesamten Fahrzeugs und nicht eines einzelnen Sitzplatzes zulässig.

<sup>(30)</sup> Siehe Blanco Pérez, verbundene Rechtssachen C-570/07 und C-571/07, Rn. 53 ff.

<sup>(31)</sup> In einigen Mitgliedstaaten findet die Rückkehrpflicht weiterhin Anwendung, wenn auch in abgewandelter Form. Das Weltverkehrsforum (ITF) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (OECD) schlug in seinem Bericht aus dem Jahr 2020 vor, die Zahl der Leerfahrten zu verringern, um die Umweltverträglichkeit von privaten Mietfahrzeugen zu verbessern.

Durch eine bessere Kapazitätsauslastung (d. h. eine Steigerung der Zahl der beförderten Fahrgäste pro Fahrzeugkilometer) könnte die Zahl der gefahrenen Kilometer im Taxi oder im privaten Mietfahrzeug verringert werden<sup>(32)</sup>: Auf zwei Personen, die sich ein Fahrzeug teilen, entfallen beispielsweise weniger Fahrkilometer (sowie damit verbundene Emissionen und Verkehrsbelastung) als auf zwei Personen, die jeweils ein separates Fahrzeug nutzen.

Das „Pooling“ von Fahrgästen, bei dem Taxis und private Mietfahrzeuge Fahrgäste auf dem Weg zu ähnlichen Zielen aufnehmen können, könnte dazu beitragen, die gefahrenen Kilometer pro Person zu reduzieren. Gleichzeitig sollte die Sicherheit von Fahrern und Fahrgästen jederzeit gewährleistet sein.

#### 4. Weitere Einsatzbedingungen für Fahrer

— *Die Einsatzbedingungen für Fahrer müssen stets angemessen sein und im Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen*

##### a) Taxifahrer

In einer Reihe von Mitgliedstaaten ist die Anzahl der Taxifahrer rückläufig, wohingegen ein Anstieg der Anzahl der Fahrer von privaten Mietfahrzeugen zu beobachten ist<sup>(33)</sup>. Die Mitgliedstaaten sollten ihre Vorschriften für Fahrer im Hinblick auf ihre angestrebten Ziele überprüfen, insbesondere dann, wenn sie Taxidienste von Diensten für private Mietfahrzeuge abgrenzen, und die möglichen Folgen berücksichtigen. Ein Beispiel für Vorschriften, die für Fahrer gelten, ist die Verpflichtung, nur in Vollzeit zu arbeiten. Solche Vorschriften, die eine Beschränkung der Niederlassungsfreiheit darstellen können, müssen mit den Kriterien der oben genannten Rechtsprechung in Einklang stehen. Flexible Arbeitszeitmodelle, z. B. die Abschaffung und/oder Lockerung der Pflicht zur Ableistung langer Schichten sowie von Nacht- und Wochenendschichten, die Zulassung von Teilzeitarbeit usw., könnten den Beruf des Taxifahrers attraktiver gestalten, auch für Menschen, die Familie und Beruf miteinander vereinbaren müssen, sofern ein angemessenes Maß an Arbeitsplatzsicherheit und Planbarkeit gegeben ist.

##### b) Fahrer von privaten Mietfahrzeugen

Fahrer von privaten Mietfahrzeugen sind mit anderen Herausforderungen konfrontiert. Beispiele dafür sind das Verbot der Verwendung von Smartphones für die Entgegennahme von Kundenanfragen, wodurch die Buchung von privaten Mietfahrzeugen über eine Ride-Hailing-Plattform unmöglich wird, und die Festsetzung einer verpflichtenden Wartezeit zwischen der Buchung eines privaten Mietfahrzeugs und dem Antritt der Fahrt. Beide Regelungen verhindern, dass der Dienst unmittelbar nach der Buchung beginnt, und bedeuten für Fahrer von privaten Mietfahrzeugen einen relativen Nachteil. Sie führen zur ineffizienten Nutzung der Arbeitszeit von Fahrern von privaten Mietfahrzeugen. Eine solche Vorschrift muss mit den Kriterien der oben genannten Rechtsprechung in Einklang stehen.

#### 5. Weitere Bedingungen für Betreiber

— *Die Bedingungen für Betreiber müssen stets angemessen sein und im Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen*

Sobald sie sich niedergelassen haben, unterliegen Taxibetreiber und Betreiber eines Dienstes für private Mietfahrzeuge einer Vielzahl von Vorschriften für die Organisation ihrer Tätigkeit, deren Zweck oft nicht ersichtlich ist. Beispiele hierfür sind: das Erfordernis einer Mindest- oder Höchstzahl von Beschäftigten, die Verpflichtung, dass der Betreiber selbst als Taxifahrer tätig sein muss oder dass der Betreiber nur Vollzeitkräfte beschäftigen darf, die Festlegung einer Mindest-/Höchstzahl von Fahrern für jedes zugelassene Fahrzeug, die Festlegung einer Mindestmietdauer zu einem Mindesttarif oder die Bestimmung, dass die Beförderung erst dann vergütet werden darf, wenn dem Kunden an seinem Wohnsitz eine Rechnung zugegangen ist. Die Bedingungen für Taxibetreiber und Betreiber eines Dienstes für private Mietfahrzeuge müssen im Einklang mit dem EU-Recht und vor allem mit der Niederlassungsfreiheit stehen.

<sup>(32)</sup> Zum Thema Fahrgast-Pooling siehe OECD-ITF: Assessing the Environmental Performance of New Mobility (abrufbar unter <https://www.itf-oecd.org/good-to-go-environmental-performance-new-mobility>); Transport & Environment (T&E): Europe's giant „taxi“ company: is Uber part of the problem or the solution? (abrufbar unter <https://www.transportenvironment.org/press/uber-adds-pollution-and-traffic-european-cities-too>); Shaheen, S., Lazarus, J., Caicedo, J., Bayen, A.: To Pool or Not to Pool? Understanding the Time and Price Tradeoffs of OnDemand Ride Users – Opportunities, Challenges, and Social Equity Considerations for Policies to Promote Shared-Ride Services (abrufbar unter <https://doi.org/10.7922/G2862DRF>); Schaller, B.: Can sharing a ride make for less traffic? Evidence from Uber and Lyft and implications for cities. In: Transport Policy 102 (2021), S. 1–10, (abrufbar unter <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X20309525?via%3Dihub>); Diao, M., Kong, H., Zhao, H.: Impacts of transportation network companies on urban mobility. In: nature sustainability (abrufbar unter <https://doi.org/10.1038/s41893-020-00678-z>).

<sup>(33)</sup> Siehe die Studie von Deloitte für Brüssel (2020) mit dem Titel „Sociaal-economische Studie van de sector van het bezoldigde personenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest“, abrufbar unter <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-02/Sociaal-economische%20studie%20van%20het%20bezoldigd%20personenvervoer%20in%20Brussel.pdf>; siehe für Berlin den Artikel in der Berliner Morgenpost vom 18. Februar 2021, abrufbar unter <https://www.morgenpost.de/berlin/article231594211/Zahl-der-Mietwagen-von-Uber-und-Co-nimmt-stark-zu.html>.

### C. Empfehlungen zur Integration mit öffentlichen Verkehrsmitteln und aktiver Mobilität

— *Der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung sollte gut in den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität integriert sein.*

Es ist äußerst wichtig, dass der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung (Taxis oder private Mietfahrzeuge) öffentliche Verkehrsmittel (wie U-Bahnen, Busse, Straßenbahnen) sowie Formen der aktiven Mobilität (wie Gehen und Radfahren) ergänzt und sie nicht bloß ersetzt. Für eine optimale Integration sollte der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung Teil des lokalen Plans für nachhaltige städtische Mobilität sein, der in Übereinstimmung mit europäischen Leitlinien ausgearbeitet wurde <sup>(34)</sup>. Der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung soll die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erleichtern und steigern, indem er die erste Meile zu oder die letzte Meile von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bedient, wodurch öffentliche Verkehrsmittel zu einer attraktiven und bequemen Option werden und der Bedarf an der Nutzung privater Fahrzeuge verringert wird. Dies ist besonders wichtig in Gebieten, in denen das öffentliche Verkehrsnetz weniger dicht ausgebaut ist, z. B. in städtischen Randgebieten oder Vororten. Der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung könnte dazu beitragen, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten, da der Weg zu Haltestellen schneller und sicherer zurückgelegt werden kann. Die Einführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Integration in den öffentlichen Verkehr könnte ein Schritt in die richtige Richtung sein, z. B. durch die Förderung von Lösungen im Bereich „Mobility as a Service“ (MaaS, Mobilität als Dienstleistung) <sup>(35)</sup>, durch die Schaffung von Anreizen für Fahrgäste und durch die Auslotung von Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Ride-Hailing-Unternehmen. Die Diensteanbieter könnten aufgefordert werden, Kunden über geeignete Kanäle auch über alternative Möglichkeiten der aktiven Mobilität zu informieren.

---

<sup>(34)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

<sup>(35)</sup> „Mobility as a Service“ (MaaS) ist die Integration verschiedener Formen von Verkehrsdienstleistungen in einen einzigen, auf Anfrage abrufbaren Mobilitätsdienst. Um den Kundenwünschen nachzukommen, bietet ein MaaS-Betreiber ein vielfältiges Angebot an Beförderungsoptionen, sei es mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Ride-, Car- oder Bike-Sharing, Taxis oder Mietfahrzeugen oder einer Kombination dieser Optionen. Der MaaS-Integrator sammelt Daten von Mobilitätsanbietern und führt sie zusammen. Für den Nutzer bietet MaaS einen Mehrwert, da er mit einer einzigen Applikation mit einem einzigen Zahlungskanal Zugang zur Mobilität erhält und nicht mehrere Buchungs- und Zahlungsvorgänge vornehmen muss.

## IV

*(Informationen)*INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN  
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

## RAT

**Mitteilung an die Personen, Vereinigungen und Körperschaften, die in der Liste der Personen, Vereinigungen und Körperschaften aufgeführt sind, auf die die Artikel 2, 3 und 4 des Gemeinsamen Standpunkts 2001/931/GASP des Rates über die Anwendung besonderer Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus in der durch den Beschluss (GASP) 2022/152 des Rates aktualisierten Fassung und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2580/2001 des Rates über spezifische, gegen bestimmte Personen und Organisationen gerichtete restriktive Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus, durchgeführt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/147 des Rates, Anwendung finden**

*(2022/C 62/02)*

Den im Beschluss (GASP) 2022/152 des Rates <sup>(1)</sup> und in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/147 des Rates <sup>(2)</sup> aufgeführten Personen, Vereinigungen und Körperschaften wird Folgendes mitgeteilt:

Der Rat der Europäischen Union hat festgestellt, dass die Gründe für die Aufnahme der Personen, Vereinigungen und Körperschaften in die vorgenannte Liste gemäß den Artikeln 2, 3 und 4 des Gemeinsamen Standpunkts 2001/931/GASP des Rates <sup>(3)</sup> über die Anwendung besonderer Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus und gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2580/2001 des Rates <sup>(4)</sup> über spezifische, gegen bestimmte Personen und Organisationen gerichtete restriktive Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus nach wie vor gültig sind. Der Rat hat daher beschlossen, diese Personen, Vereinigungen und Körperschaften auf der Liste zu belassen.

Nach der Verordnung (EG) Nr. 2580/2001 sind alle Gelder und anderen finanziellen Vermögenswerte und wirtschaftlichen Ressourcen dieser Personen, Vereinigungen und Körperschaften einzufrieren und dürfen ihnen weder direkt noch indirekt Gelder, andere finanzielle Vermögenswerte und wirtschaftliche Ressourcen bereitgestellt werden.

Die betroffenen Personen, Vereinigungen und Körperschaften werden darauf hingewiesen, dass sie bei den im Anhang zu der Verordnung aufgeführten zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten beantragen können, dass ihnen die Verwendung der eingefrorenen Gelder zur Deckung ihrer Grundbedürfnisse oder für bestimmte Zahlungen nach Artikel 5 Absatz 2 der genannten Verordnung genehmigt wird.

Die betroffenen Personen, Vereinigungen und Körperschaften können beantragen, dass ihnen die Begründung des Rates für ihren Verbleib auf der vorgenannten Liste übermittelt wird (sofern dies noch nicht geschehen ist). Entsprechende Anträge sind an folgende Anschrift zu richten:

Rat der Europäischen Union (z. Hd.: COMET designations)  
Rue de la Loi/Wetstraat 175  
1048 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

E-Mail: [sanctions@consilium.europa.eu](mailto:sanctions@consilium.europa.eu)

<sup>(1)</sup> ABl. L 25 vom 4.2.2022, S. 13.

<sup>(2)</sup> ABl. L 25 vom 4.2.2022, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 344 vom 28.12.2001, S. 93.

<sup>(4)</sup> ABl. L 344 vom 28.12.2001, S. 70.

Die betroffenen Personen, Vereinigungen und Körperschaften können unter vorstehender Anschrift jederzeit beim Rat unter Vorlage von entsprechenden Nachweisen beantragen, dass der Beschluss, sie in die vorgenannte Liste aufzunehmen und auf dieser Liste zu belassen, überprüft wird. Die Anträge werden nach Eingang geprüft. In diesem Zusammenhang werden die betroffenen Personen, Vereinigungen und Körperschaften auf die regelmäßige Überprüfung der Liste durch den Rat gemäß Artikel 1 Absatz 6 des Gemeinsamen Standpunkts 2001/931/GASP hingewiesen. Damit die Anträge bei der nächsten Überprüfung berücksichtigt werden können, müssen sie bis zum 11. März 2022 eingereicht werden.

Die betroffenen Personen, Vereinigungen und Körperschaften werden ferner darauf aufmerksam gemacht, dass sie ihre Benennung unter den in Artikel 263 Absätze 4 und 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union genannten Voraussetzungen vor dem Gericht der Europäischen Union anfechten können.

---

**Mitteilung an die betroffenen Personen, die in der Liste der Personen, Vereinigungen und Körperschaften aufgeführt sind, auf die die Artikel 2, 3 und 4 des Gemeinsamen Standpunkts 2001/931/GASP des Rates über die Anwendung besonderer Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus in der durch den Beschluss (GASP) 2022/152 des Rates aktualisierten Fassung und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2580/2001 des Rates über spezifische, gegen bestimmte Personen und Organisationen gerichtete restriktive Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus, durchgeführt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/147 des Rates, Anwendung finden**

(2022/C 62/03)

Den betroffenen Personen wird gemäß Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> Folgendes mitgeteilt:

Rechtsgrundlagen für diese Verarbeitung sind der Gemeinsame Standpunkt 2001/931/GASP <sup>(2)</sup>, aktualisiert durch den Beschluss (GASP) 2022/152 des Rates <sup>(3)</sup>, und die Verordnung (EU) Nr. 2580/2001 <sup>(4)</sup>, durchgeführt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/147 des Rates <sup>(5)</sup>.

Der für diese Verarbeitung Verantwortliche ist der Rat der Europäischen Union, vertreten durch den Generaldirektor der Generaldirektion RELEX (Außenbeziehungen) des Generalsekretariats des Rates, und die mit der Verarbeitung betraute Stelle ist das Referat RELEX 1, das unter folgender Anschrift kontaktiert werden kann:

Rat der Europäischen Union  
Generalsekretariat  
RELEX 1 „Horizontale und globale Angelegenheiten“  
Rue de la Loi/Wetstraat 175  
1048 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

E-Mail: [sanctions@consilium.europa.eu](mailto:sanctions@consilium.europa.eu)

Ziel der Verarbeitung ist die Erstellung und Aktualisierung der Liste der Personen, die gemäß dem Gemeinsamen Standpunkt 2001/931/GASP, aktualisiert durch den Beschluss (GASP) 2022/152, und der Verordnung (EG) Nr. 2580/2001, durchgeführt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/147, restriktiven Maßnahmen unterliegen.

Die betroffenen Personen sind die natürlichen Personen, die die Kriterien für die Aufnahme in die Liste gemäß dem Gemeinsamen Standpunkt 2001/931/GASP und der Verordnung (EG) Nr. 2580/2001 erfüllen.

Die zu erhebenden personenbezogenen Daten umfassen die zur korrekten Identifizierung der betroffenen Person erforderlichen Daten sowie die Begründung und andere diesbezügliche Daten.

Die zu erhebenden personenbezogenen Daten können soweit erforderlich mit dem Europäischen Auswärtigen Dienst und der Europäischen Kommission ausgetauscht werden.

Unbeschadet der in Artikel 25 der Verordnung (EU) 2018/1725 vorgesehenen Einschränkungen wird die Ausübung der Rechte der betroffenen Personen wie das Auskunftsrecht sowie der Rechte auf Berichtigung oder Widerspruch gemäß der Verordnung (EU) 2018/1725 beantwortet.

Die personenbezogenen Daten werden für 5 Jahre ab dem Zeitpunkt der Entfernung der betroffenen Person von der Liste der Personen, gegen die restriktive Maßnahmen verhängt wurden, oder ab dem Ende der Gültigkeitsdauer der Maßnahme oder für die Dauer von bereits begonnenen Gerichtsverfahren gespeichert.

Unbeschadet gerichtlicher, verwaltungsrechtlicher oder außergerichtlicher Rechtsbehelfe können betroffene Personen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1725 Beschwerde beim Europäischen Datenschutzbeauftragten einlegen.

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39.

<sup>(2)</sup> ABl. L 344 vom 28.12.2001, S. 93.

<sup>(3)</sup> ABl. L 25 vom 4.2.2022, S. 13.

<sup>(4)</sup> ABl. L 344 vom 28.12.2001, S. 70.

<sup>(5)</sup> ABl. L 25 vom 4.2.2022, S. 1.

## V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER  
WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**

**(Sache M.10562 – CARLYLE / WARBURG PINCUS / DURAVANT)**

**Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2022/C 62/04)

1. Am 27. Januar 2022 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(1)</sup> bei der Kommission eingegangen.

Diese Anmeldung betrifft folgende Unternehmen:

- The Carlyle Group, Inc. („Carlyle“, USA),
- Warburg Pincus LLC („Warburg Pincus“, Vereinigte Staaten),
- Duravant LLC („Duravant“, Vereinigte Staaten), kontrolliert von Warburg Pincus.

Carlyle und Warburg Pincus werden die gemeinsame Kontrolle über Duravant im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung übernehmen.

Der Zusammenschluss erfolgt durch Erwerb einer Beteiligung von Warburg Pincus im Rahmen einer Vereinbarung über den Erwerb von Einheiten („Unit Purchase Agreement“).

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Carlyle: globales auf alternative Anlagen spezialisiertes Vermögensverwaltungsunternehmen, das Fonds verwaltet, die weltweit in verschiedenen Investmentbereichen tätig sind: i) Global Private Equity (einschließlich Fonds für Kapitalbeteiligungen an Unternehmen, Immobilienfonds und Fonds für natürliche Ressourcen), ii) Global Credit (einschließlich liquider Kredite, illiquider Kredite und Immobilienkredite) sowie iii) Investment Solutions (Dachfondsprogramm für Private Equity u. a. Primär-, Sekundär- und damit verbundenen Ko-Investitionen).
- Warburg Pincus: weltweit tätige Private-Equity-Gesellschaft, die Unternehmen in einer Vielzahl von Sektoren – u. a. Verbraucher-, Industrie- und Unternehmensdienstleistungen – verwaltet.
- Duravant: Hersteller und Anbieter von Verarbeitungs- und Logistikanlagen bzw. -geräten für Unternehmen besonders aus den Branchen Lebensmittel und Getränke, elektronischer Handel und Vertrieb sowie damit zusammenhängende Angebote auf dem Anschlussmarkt (einschließlich Ersatzteile, Installation und Wartung).

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

<sup>(1)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(?)</sup> infrage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Dabei ist stets folgendes Aktenzeichen anzugeben:

M.10562 – CARLYLE / WARBURG PINCUS / DURAVANT

Die Stellungnahmen können der Kommission per E-Mail, Fax oder Post übermittelt werden, wobei folgende Kontaktangaben zu verwenden sind:

E-Mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

Postanschrift:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Fusionskontrolle  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIEN

---

<sup>(?)</sup> ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**  
**(Sache M.10480 – GOLDMAN SACHS / NN INVESTMENT PARTNERS HOLDING)**  
**Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2022/C 62/05)

1. Am 26. Januar 2022 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(1)</sup> bei der Kommission eingegangen.

Diese Anmeldung betrifft folgende Unternehmen:

- Goldman Sachs Group, Inc. („Goldman Sachs“, USA),
- NN Investment Partners Holdings N.V. <sup>(2)</sup>. („NNIP“, Niederlande), kontrolliert von NN Group N.V. (Niederlande).

Goldman Sachs übernimmt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung die alleinige Kontrolle über die Gesamtheit von NNIP.

Der Zusammenschluss erfolgt durch Erwerb von Anteilen.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Goldman Sachs erbringt weltweit Dienstleistungen in den Bereichen Investmentbanking, Wertpapierhandel und Anlagenverwaltung.
- NNIP ist eine Vermögensverwaltungsgesellschaft und Tochtergesellschaft der in den Niederlanden ansässigen Versicherungsgesellschaft NN Group N.V.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(3)</sup> infrage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Dabei ist stets folgendes Aktenzeichen anzugeben:

M.10480 – GOLDMAN SACHS / NN INVESTMENT PARTNERS HOLDING

Die Stellungnahmen können der Kommission per E-Mail, Fax oder Post übermittelt werden, wobei folgende Kontaktangaben zu verwenden sind:

E-Mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

<sup>(1)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

<sup>(2)</sup> Einschließlich der alleinigen Kontrolle über NN Investment Partners Funds Corporation (Poland SA) und der gemeinsamen Kontrolle mit Venn Partner Service Limited von Venn Hypotheken (Niederlande BV).

<sup>(3)</sup> ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.

Postanschrift:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Fusionskontrolle  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIEN

---

## SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

## EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Veröffentlichung eines Antrags auf Genehmigung einer nicht geringfügigen Änderung der Produktspezifikation gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel**

(2022/C 62/06)

Diese Veröffentlichung eröffnet die Möglichkeit, gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> innerhalb von drei Monaten ab dem Datum dieser Veröffentlichung Einspruch gegen den Antrag zu erheben.

ANTRAG AUF GENEHMIGUNG EINER NICHT GERINGFÜGIGEN ÄNDERUNG DER PRODUKTSPEZIFIKATION EINER GESCHÜTZTEN URSPRUNGSBEZEICHNUNG ODER EINER GESCHÜTZTEN GEOGRAFISCHEN ANGABE

**Antrag auf Genehmigung einer Änderung gemäß Artikel 53 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012****„RADICCHIO DI VERONA“****EU-Nr.: PGI-IT-0670-AM01 – 30. Juni 2021****g. U. ( ) g. A. (X)****1. Antragstellende Vereinigung und berechtigtes Interesse**

Consorzio per la tutela e la valorizzazione del Radicchio di Verona I.G.P. [Vereinigung zum Schutz und zur Förderung von Erzeugnissen mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“]  
Via Sommacampagna, 63/H  
37137 VERONA – VR (Italien)  
E-Mail: consorzio@radicchiodiverona.it  
Zertifizierte E-Mail: consorzioradicchio@legalmail.it

Die Vereinigung Consorzio per la tutela e la valorizzazione del Radicchio di Verona I.G.P. ist berechtigt, einen Änderungsantrag gemäß Artikel 13 Absatz 1 des Dekrets Nr. 12511 des italienischen Ministeriums für Landwirtschaft, Ernährung und Forsten vom 14. Oktober 2013 zu stellen.

**2. Mitgliedstaat oder Drittland**

Italien

**3. Rubrik der Produktspezifikation, auf die sich die Änderung bezieht**

- Name des Erzeugnisses
- Beschreibung des Erzeugnisses
- Geografisches Gebiet
- Ursprungsnachweis

(1) ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1.

- Erzeugungsverfahren
- Zusammenhang mit dem geografischen Gebiet
- Kennzeichnung
- Sonstiges: Verweise auf die Kontrollstelle

#### 4. Art der Änderung(en)

- Gemäß Artikel 53 Absatz 2 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 als nicht geringfügig geltende Änderung der Produktspezifikation einer eingetragenen g. U. oder g. g. A.
- Gemäß Artikel 53 Absatz 2 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 als nicht geringfügig geltende Änderung der Produktspezifikation einer eingetragenen g. U. oder g. g. A., für die kein Einziges Dokument (oder etwas Vergleichbares) veröffentlicht wurde.

#### 5. Änderung(en)

##### Beschreibung des Erzeugnisses

— Merkmale des Erzeugnisses: Artikel 2 Absatz 5 Satzteil 1 der Produktspezifikation

*die Köpfe (Herzstücke) der Erzeugnisse des „tipo precoce“ [frühe Sorte] wiegen jeweils 150–350 g, und die Köpfe (Herzstücke) der Erzeugnisse des „tipo tardivo“ [späte Sorte] wiegen jeweils 100–300 g;*

erhält folgende Fassung:

*die Köpfe (Herzstücke) der Erzeugnisse des „tipo precoce“ [frühe Sorte] wiegen jeweils 150–350 g, und die Köpfe (Herzstücke) der Erzeugnisse des „tipo tardivo“ [späte Sorte] wiegen jeweils 50–300 g;*

Der Klimawandel zwingt die Erzeuger von Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ dazu, insbesondere für Erzeugnisse des „tipo tardivo“ alte Klonlinien zu verwenden, die sich besser an die neuen klimatischen Bedingungen im Erzeugungsgebiet anpassen können. Obwohl die Radicchio-Pflanzen aus diesen alten Klonlinien kleiner sind, weisen sie alle organoleptischen Eigenschaften von „Radicchio di Verona“ auf. Das Mindestgewicht der Köpfe (Herzstücke) von Radicchio-Pflanzen des „tipo tardivo“ wurde daher auf 50 g gesenkt, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass diese alten Klonlinien kleinere Pflanzen hervorbringen.

Diese Änderung wurde auch in Punkt 3.2 zweiter Gedankenstrich Satzteil 1 des veröffentlichten Einziges Dokuments vorgenommen.

— Merkmale des Erzeugnisses: Absatz 5 Satzteil 2 und Absatz 6 Satz 1:

*das Gemüse wird mit einem kleinen, aber sichtbaren Teil der Pfahlwurzel zum Kauf angeboten, der eine Länge von nicht mehr als 4 cm und einen Durchmesser im Verhältnis zu den Abmessungen des Kopfes aufweist.*

*Wenn Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ in den Verkehr gebracht wird, muss es neben den genannten typischen Merkmalen exakt und sorgfältig beschnitten sein, der Kopf und die Pfahlwurzel müssen sauber und gewaschen sein, und die Erzeugnisse müssen einheitlich sein, was die Größe und Länge der Köpfe sowie des kleinen Teils der am Kopf verbleibenden Pfahlwurzel betrifft.*

erhalten folgende Fassung:

*Erzeugnisse des „tipo tardivo“ können mit einem kleinen, aber sichtbaren Teil der Pfahlwurzel zum Kauf angeboten werden, der eine Länge von nicht mehr als 4 cm und einen Durchmesser im Verhältnis zu den Abmessungen des Kopfes aufweist.*

*Wenn Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ in den Verkehr gebracht wird, muss es neben den genannten typischen Merkmalen exakt und sorgfältig beschnitten sein, der Kopf und die Pfahlwurzel (falls vorhanden) müssen sauber und gewaschen sein, und die Erzeugnisse müssen einheitlich sein, was die Größe und Länge der Köpfe sowie des möglicherweise vorhandenen kleinen Teils der am Kopf verbleibenden Pfahlwurzel betrifft.*

Diese Änderungen stehen im Zusammenhang mit der Streichung der Anforderung, dass bei der Ernte der Pflanzen ein Teil der Pfahlwurzel am Kopf verbleiben muss (siehe Änderungen im Abschnitt „Erzeugungsverfahren“).

Diese Änderungen wurden auch in Punkt 3.2 letzter Absatz bzw. in Punkt 3.2 vorletzter Absatz Satz 1 des Einziges Dokuments vorgenommen.

Am Ende von Artikel 2 der Produktspezifikation und Punkt 3.2 des Einziges Dokuments wurde ein neuer Absatz eingefügt, in dem es heißt:

„Radicchio di Verona“ kann als frisch geschnittenes Erzeugnis angeboten werden.

Diese Ergänzung ist notwendig, um die erforderliche Aufmachung des verzehrfertigen Erzeugnisses zu präzisieren (siehe die Änderungen des Artikels 5 der Produktspezifikation zu Erzeugungsverfahren).

#### Erzeugungsverfahren

- Artikel 5 Absatz 1 der Produktspezifikation:

*Der Anbau von Pflanzen mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ erfolgt entweder durch direkte Aussaat von Saatgut auf dem Feld oder durch Umpflanzung vorgezogener Setzlinge. Radicchio des „tipo precoce“ muss zwischen dem 1. und dem 20. Juli und Radicchio des „tipo tardivo“ zwischen dem 21. Juli und dem 15. August ausgesät werden. Bei Umpflanzung werden die Setzlinge 20 Tage nach den oben genannten Aussaatzeiten ausgepflanzt.*

erhält folgende Fassung:

*Der Anbau von Pflanzen mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ erfolgt entweder durch direkte Aussaat von Saatgut auf dem Feld oder durch Umpflanzung vorgezogener Setzlinge. Radicchio des „tipo precoce“ muss zwischen dem 1. und dem 31. Juli und Radicchio des „tipo tardivo“ zwischen dem 21. Juli und dem 31. August ausgesät werden. Bei Umpflanzung können die Setzlinge in einem Zeitraum bis zu 20 Tagen nach den oben genannten Aussaatzeiten ausgepflanzt werden.*

Aufgrund von Veränderungen der klimatischen Bedingungen, von Innovationen bei den gartenbaulichen und landwirtschaftlichen Technologien und Verfahren sowie der fortwährenden Massen- und Klonselktion zu Saatgutschutzzwecken in landwirtschaftlichen Betrieben sind die Aussaat- und Umpflanzungszeiten sukzessive verlängert worden, insbesondere um sicherzustellen, dass die Erzeugnisse während der gesamten Verkaufssaison die für Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ typischen organoleptischen Eigenschaften aufweisen. Der Zeitraum für das Auspflanzen von Setzlingen wurde ebenfalls korrigiert, um bei ungünstigen Witterungsbedingungen das erforderliche Maß an Flexibilität bei der Umpflanzung zu ermöglichen.

Diese Änderungen wurden auch in Punkt 3.2 erster Gedankenstrich Satzteil 2 und in Punkt 3.2 zweiter Gedankenstrich Satzteil 2 des Einzigsten Dokuments vorgenommen.

- In Artikel 5 Absatz 2 wurden die Worte „im Juli“ gestrichen.

Ein längeres Zeitfenster für die Aussaat/Umpflanzung bedeutet, dass auch der Zeitraum für die Saatguterzeugung geändert werden muss, denn damit das Saatgut reif genug ist, um eine gute Keimfähigkeit zu gewährleisten, muss die Möglichkeit bestehen, es auch später zu ernten als in der aktuellen Fassung festgelegt ist (im Juli), insbesondere für spätere Selektionsverfahren.

- Artikel 5 Absatz 6

*„Radicchio di Verona“ des „tipo tardivo“ muss so geerntet werden, dass ein großer Teil der Pfahlwurzel (mindestens 8 cm) am Kopf verbleibt. Radicchio des „tipo precoce“ darf ab dem 1. Oktober und Radicchio des „tipo tardivo“ ab dem 15. Dezember geerntet werden.*

erhält folgende Fassung:

*„Radicchio di Verona“ des „tipo tardivo“ kann mit einem Teil der Pfahlwurzel geerntet werden. Radicchio des „tipo precoce“ darf ab dem 15. September und Radicchio des „tipo tardivo“ ab dem 15. Dezember geerntet werden.*

Diese Änderungen hängen damit zusammen, dass beim Anbau dieser Kultur das Verfahren der Umpflanzung angewandt wird. Dank moderner landwirtschaftlicher Verfahren, bei denen weniger Pestizide und Herbizide eingesetzt werden müssen, und um ihre Investitionen zu schützen, haben immer mehr landwirtschaftliche Betriebe die Direktsaat aufgegeben, sodass die Umpflanzung vorgezogener Setzlinge fast überall zur vorherrschenden Praxis geworden ist. Diese Option ermöglicht es auch, die Produktion vorzuziehen: Dadurch, dass die ersten Phasen des Wachstumszyklus in Gärtnereien stattfinden, können die Pflanzen früher geerntet werden. Dies trägt zwar zur Optimierung der Produktion bei, bedeutet aber auch, dass sich bei der Wurzelentwicklung tendenziell eine faserigere Struktur ausbilden kann, sodass die Pflanzen möglicherweise zum Zeitpunkt der Ernte nicht über eine Pfahlwurzel der erforderlichen Abmessungen verfügen, was für Radicchio des „tipo tardivo“ problematisch sein könnte.

Die genannten Änderungen wurden auch in Punkt 3.2 erster Gedankenstrich Satzteil 2 und in Punkt 3.2 zweiter Gedankenstrich Satzteile 2 und 3 des Einzigsten Dokuments vorgenommen.

- Artikel 5 Absatz 8 Satz 1

*Bei „Radicchio di Verona“ des „tipo tardivo“ muss ein weiterer Schritt folgen: das Treiben und Bleichen, bei dem die Radicchio-Pflanzen horizontal in Stapeln zusammengefasst werden, entweder direkt auf dem Feld, in bereits im Betrieb vorhandenen Folientunneln oder in Lagern.*

erhält folgende Fassung:

*Bei „Radicchio di Verona“ des „tipo tardivo“ muss ein weiterer Schritt folgen: das Treiben und Bleichen, bei dem die Radicchio-Pflanzen entweder direkt auf dem Feld, in Folientunneln oder in Lagern zusammengefasst werden.*

Der technische Fortschritt, obligatorische Hygienevorschriften und vor allem die sich wandelnden klimatischen Bedingungen führen dazu, dass die Erzeuger freiwillig oder gezwungenermaßen von der traditionellen Methode des Treibens und Bleichens abkommen, bei der die Radicchio-Pflanzen direkt auf dem Feld aufeinandergestapelt werden. Das Treiben von Radicchio-Pflanzen durch Aufstapeln auf den Feldern kann in milden Wintern zu Problemen führen und sogar den Ertrag und die Qualität beeinträchtigen. Auch wenn sie zuweilen noch angewandt werden, sind gewisse Techniken des Treibens und Bleichens nicht mehr von Bedeutung für die Erzielung der Knackigkeit, der intensiven dunkelroten Farbe und des leicht bitteren Geschmacks, die für Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ typisch sind. Durch sorgfältige Kontrolle der Licht-, Feuchtigkeits- und Temperaturbedingungen auf dem Feld oder im Lager können die Erzeuger die für das erneute Austreiben der Pflanzen erforderlichen Bedingungen nachbilden, indem die in der Wurzel gespeicherten Nährstoffreserven mobilisiert werden, was wiederum zur Umwandlung der in den Blättern befindlichen Stoffe führt, und so ein geeignetes Endprodukt gewährleisten, d. h. ein Erzeugnis, das die Vermarktungs-, Qualitäts- und organoleptischen Anforderungen erfüllt und dem Profil von Pflanzen mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ entspricht.

- In Artikel 5 Absatz 9 werden in dem Teil über die Beschneidung der Pfahlwurzel die Worte „falls vorhanden“ hinzugefügt.

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Änderung entsprechend der Änderung von Artikel 5 Absatz 6.

- Am Ende von Artikel 5 der Produktspezifikation und von Punkt 3.5 des Einigen Dokuments wurde ein neuer Absatz eingefügt, in dem es heißt:

*Nach den genannten Verpackungsvorgängen kann Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ als frisch geschnittenes Erzeugnis verarbeitet werden. Diese Verarbeitung ist nicht auf das Erzeugungsgebiet beschränkt.*

Aufgrund dieser Änderung kann „Radicchio di Verona“ als frisch geschnittenes Erzeugnis verarbeitet werden, da die Verbraucherinnen und Verbraucher immer mehr zum Kauf von Convenience-Produkten tendieren.

#### *Verpackung und Kennzeichnung*

- Die folgende Passage in Artikel 8 der Produktspezifikation

*Erzeugnisse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ müssen in versiegelten Verpackungen der nachfolgend aufgeführten Arten, die den EU-Rechtsvorschriften entsprechen, in den Verkehr gebracht werden:*

*Tablets aus Karton und/oder Holz und/oder Kunststoff;*

*Körbe aus Karton und/oder Holz und/oder Kunststoff;*

*Packungen à 30 cm × 40 cm aus Karton und/oder Holz und/oder Kunststoff;*

*Packungen à 30 cm × 50 cm aus Karton und/oder Holz und/oder Kunststoff;*

*Packungen à 40 cm × 60 cm aus Karton und/oder Holz und/oder Kunststoff;*

*Netz Taschen zu 0,5 kg, zu 1 kg oder zu 1,5 kg.*

*Jede Verpackung darf nur eine Schicht des Erzeugnisses enthalten und ist so zu verschließen, dass bei der Öffnung der Hülle die Versiegelung aufbricht.*

erhält folgende Fassung:

*Erzeugnisse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ müssen in geeigneten lebensmitteltauglichen Behältnissen mit einem Packungsgewicht von maximal 10 kg in den Verkehr gebracht werden.*

*Jedes Behältnis ist manipulationssicher zu versiegeln.*

*Bei Verkauf im Einzelhandel können die Versiegelungen an Packungen mit über 2 kg Nettogewicht aufgebrochen und die Radicchio-Köpfe aus dem Behältnis entnommen und lose an Endverbraucher verkauft werden.*

*Erzeugnisse für die Verarbeitung können in geeigneten Behältnissen mit einem maximalen Nettogewicht von je 250 kg vermarktet werden.*

Anlass für diese Forderung, unter Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften deutlich mehr Wahlfreiheit zu gewähren, sind die zahlreichen Anfragen von Verbraucherinnen und Verbrauchern und insbesondere von großen Einzelhandelsunternehmen, die ständige technologische Innovation sowie die Verwendung neuer Materialien – sowohl in Bezug auf das Design als auch auf Verbundstoffe, die biologisch abbaubar, kompostierbar usw. sind – im Sektor der Bearbeitung und Verpackung von Frischerzeugnissen in der Agrar- und Lebensmittelindustrie. Darüber hinaus sind die gewünschten Erhöhungen der Kapazität von geeigneten Behältnissen für Radicchio für den Verzehr und für die Verarbeitung durch die Notwendigkeit gerechtfertigt, Abfälle zu verringern und Transport- und Logistikkosten zu senken, insbesondere bei Radicchio, der für die Weiterverarbeitung bestimmt ist (frisch geschnittene und gegarte und gekühlte Erzeugnisse).

Die Verpflichtung zur Versiegelung von Verpackungen mit Erzeugnissen, die an Endverbraucher verkauft werden sollen, wurde ergänzt, um den Ursprung des Produkts zu garantieren und eventuelle Manipulationen erkennbar zu machen.

Die Tatsache, dass große Einzelhandelsunternehmen heutzutage überwiegend wiederverwendbare Kisten (IFCO, STECO usw.) nutzen, verringert zwar das Aufkommen von Einwegverpackungen, macht es aber auch erforderlich, die Möglichkeit vorzusehen, die Versiegelung aufzubrechen und die Produkte aus den Kisten zu nehmen, um sie lose an Endverbraucher zu verkaufen.

Behältnisse mit „Radicchio di Verona“, der für die Verarbeitung bestimmt ist, brauchen nicht versiegelt zu werden, da die darin enthaltenen Erzeugnisse weiterverarbeitet und anschließend vorschriftsmäßig verpackt werden.

Schließlich kann aus all den vorstehend genannten Gründen nicht weiterhin verlangt werden, dass jede Verpackung nur eine Schicht des Erzeugnisses enthält, sodass diese Vorschrift gestrichen werden muss.

Diese Änderungen wurden auch in Absatz 1 Satz 2, in der nach diesem Absatz folgenden Liste und in Punkt 3.6 Absatz 2 des Einzigigen Dokuments vorgenommen.

- Die Begriffe „Gewicht“ und „Verbrauchsdatum“ in Artikel 8 Absatz 3 wurden gestrichen.

Im Einklang mit den EU-Rechtsvorschriften zu frischem Obst und Gemüse (z. B. Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“) wird es nicht als notwendig erachtet, weiterhin vorzuschreiben, dass auf den Etiketten stets das Gewicht und das Verbrauchsdatum angegeben sein muss, da die Verwendung dieser Angaben gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1169/2011 und ihren Anhängen je nach Art der Verpackung variiert.

Diese Änderungen wurden auch in Punkt 3.7 Absatz 1 des Einzigigen Dokuments vorgenommen.

- Artikel 8 Absatz 4 Satz 2

*Je nachdem, welche der genannten Verpackungsarten verwendet wird, kann das nachstehend mit den Pantone-Codes der zu verwendenden Farben abgebildete Logo eine der folgenden Größen aufweisen:*

- 28 mm × 21 mm
- 60 mm × 48 mm
- 105 mm × 85 mm
- 150 mm × 120 mm

erhält folgende Fassung:

*Das nachstehend mit den Pantone-Codes der zu verwendenden Farben abgebildete Logo muss mindestens 28 mm x 21 mm groß sein.*

Angesichts der grafischen Komplexität des Logos wurde beschlossen, die verschiedenen zuvor festgelegten Formate zu streichen und nur eine Mindestgröße festzulegen, um die Sichtbarkeit des Logos, insbesondere auf bestimmten Verpackungsarten, zu gewährleisten.

Sonstiges

Kontrollstelle

- Artikel 7 erhält folgende Fassung:

*Die Einhaltung der Produktspezifikation ist gemäß den Artikeln 36 und 37 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Rates von einer Kontrollstelle zu überprüfen.*

*Kontaktdaten dieser Kontrollstelle: CSQA Certificazioni s.r.l., Via San Gaetano n. 74, 36016 Thiene (VI), Italien; Tel. +39 445313011; Fax +39 445313070; E-Mail: csqa@csqa.it; zertifizierte E-Mail: csqa@legalmail.it.*

Diese Änderung besteht in der Aktualisierung der Verweise auf Rechtsvorschriften und der Benennung der Kontrollstelle, die für Überprüfungen zuständig ist.

## EINZIGES DOKUMENT

## „RADICCHIO DI VERONA“

EU-Nr.: PGI-IT-0670-AM01 – 30. Juni 2021

g. U. ( ) g. g. A. (X)

## 1. Name(n) [der g. U. oder der g. g. A.]

„Radicchio di Verona“

## 2. Mitgliedstaat oder Drittland

Italien

## 3. Beschreibung des Agrarerzeugnisses oder Lebensmittels

## 3.1. Art des Erzeugnisses

Klasse 1.6 – Obst, Gemüse und Getreide, unverarbeitet und verarbeitet

## 3.2. Beschreibung des Erzeugnisses, für das der unter Punkt 1 aufgeführte Name gilt

Die g. g. A. „Radicchio di Verona“ wird für Radicchio-Pflanzen der Sorte „Rossa di Verona“, *tipo precoce* [frühe Sorte] oder *tipo tardivo* [späte Sorte], aus der Familie der *Compositae*, der Gattung *Cichorium* und der Art *inthybus* verwendet.

Die Pflanzen mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ haben ganze, sitzende Blätter mit glatten Rändern ohne Auszackungen, die am oberen Ende nach innen eingerollt sind. Begünstigt durch die niedrigen Wintertemperaturen nehmen die Blätter die typische intensive, dunkle Rotfärbung an; durch die eng aufeinander gepressten Blätter erhält der Kopf die typisch kompakte Herzform. Die Mittelrippe der Blätter ist stark ausgeprägt und weiß.

Beim „Radicchio di Verona“ gibt es die beiden Sorten *tipo precoce* [frühe Sorte] und *tipo tardivo* [späte Sorte]. Sie weisen die folgenden Merkmale auf:

- *tipo precoce*: der Kopf (Herzstück) wiegt 150–350 Gramm; die Aussaat erfolgt zwischen dem 1. und dem 31. Juli, die Ernte beginnt am 15. September, und die Produktion pro Hektar des Endprodukts liegt unter 13 Tonnen;
- *tipo tardivo*: der Kopf (Herzstück) wiegt 50–300 Gramm; die Aussaat erfolgt zwischen dem 21. Juli und dem 31. August, die Ernte beginnt am 15. Dezember, und die Produktion pro Hektar des Endprodukts liegt unter 11 Tonnen; die Pflanze kann mit einem Teil der Pfahlwurzel geerntet werden, und auf die Ernte muss ein weiterer Schritt folgen: das Treiben und Bleichen, bei dem die Blätter ihre typische Knackigkeit und einen leicht bitteren Geschmack erhalten.

Wenn Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ in den Verkehr gebracht wird, muss es neben den genannten typischen Merkmalen exakt und sorgfältig beschnitten sein, der Kopf und die Pfahlwurzel (falls vorhanden) müssen sauber und gewaschen sein, und die Erzeugnisse müssen einheitlich sein, was die Größe und Länge der Köpfe sowie des möglicherweise vorhandenen kleinen Teils der am Kopf verbleibenden Pfahlwurzel betrifft. Darüber hinaus muss der Kopf kompakt aussehen, an der Spitze geschlossen und leicht elliptisch geformt sein, mit einer sehr gut sichtbaren und offenen Blattrippenstruktur. Die Blätter sind dunkelrot gefärbt und ohne Sprenkelung. Die Mittelrippe ist vollständig weiß bis zur Basis. Die Köpfe müssen unversehrt und gesund sein (angefaulte oder anderweitig verdorbene Erzeugnisse, die für den Verzehr ungeeignet sind, werden ausgeschlossen), sie müssen frisch aussehen, frei von Ungeziefer oder durch Ungeziefer hervorgerufenen Schäden sowie von außergewöhnlicher äußerer Feuchtigkeit sein und dürfen keinen Fremdgeruch und/oder -geschmack aufweisen.

Erzeugnisse des „*tipo tardivo*“ können mit einem kleinen, aber sichtbaren Teil der Pfahlwurzel zum Kauf angeboten werden, der eine Länge von nicht mehr als 4 cm und einen Durchmesser im Verhältnis zu den Abmessungen des Kopfes aufweist.

„Radicchio di Verona“ kann als frisch geschnittenes Erzeugnis angeboten werden.

## 3.3. Futter (nur für Erzeugnisse tierischen Ursprungs) und Rohstoffe (nur für Verarbeitungserzeugnisse)

—

3.4. *Besondere Erzeugungsschritte, die in dem abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen müssen*

Die Aussaat/Umpflanzung, die Ernte, das Treiben und Bleichen, das Beschneiden und Waschen müssen in dem in Punkt 4 definierten Erzeugungsgebiet erfolgen.

3.5. *Besondere Vorschriften für Vorgänge wie Schneiden, Reiben, Verpacken usw. des Erzeugnisses mit dem eingetragenen Namen*

Die Verpackung von Erzeugnissen mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ muss in dem abgegrenzten Gebiet erfolgen, da Transport und übermäßige Bearbeitung bewirken können, dass die Köpfe weniger kompakt sind und dadurch schneller welken, was die Qualität des Erzeugnisses beeinträchtigen würde.

Erzeugnisse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ müssen in geeigneten lebensmitteltauglichen Behältnissen mit einem Packungsgewicht von maximal 10 kg in den Verkehr gebracht werden.

Jedes Behältnis ist manipulationssicher zu versiegeln.

Bei Verkauf im Einzelhandel können die Versiegelungen an Packungen mit über 2 kg Nettogewicht aufgebrochen und die Radicchio-Köpfe aus dem Behältnis entnommen und lose an Endverbraucher verkauft werden.

Erzeugnisse, die für die Verarbeitung bestimmt sind, können in geeigneten Behältnissen mit einem maximalen Nettogewicht von je 250 kg vermarktet werden.

Nach den genannten Verpackungsvorgängen kann Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ als frisch geschnittenes Erzeugnis verarbeitet werden. Diese Verarbeitung ist nicht auf das Erzeugungsgebiet beschränkt.

3.6. *Besondere Vorschriften für die Kennzeichnung des Erzeugnisses mit dem eingetragenen Namen*

Auf der Verpackung sind deutlich und leserlich der Name, die Firma und die Anschrift des Verpackers, das Datum und der Ort der Verpackung sowie alle sonstigen, nach nationalem oder EU-Recht vorgeschriebenen Informationen anzugeben.

Das Logo besteht aus drei Herzstücken von „Radicchio di Verona“ sowie Linien und einem himmelblauen Streifen, die als Hinweis auf den geografischen Ursprung die Arena von Verona und den Fluss Etsch darstellen sollen.



Die Bezeichnung „Radicchio di Verona g. g. A.“ darf durch keinerlei weiteren Zusatz ergänzt werden, der nicht in diesem Einzigsten Dokument vorgesehen ist. Angaben zum Namen des Erzeugerbetriebs und zu dessen Standort sind zulässig. Ein Logo als Kennzeichen des Betriebs darf ebenfalls verwendet werden.

Die Aufschrift „Radicchio di Verona g. g. A.“ muss in Schriftzeichen aufgebracht werden, die wesentlich größer sind als die Schriftzeichen aller übrigen Informationen.

#### 4. **Kurzbeschreibung der Abgrenzung des geografischen Gebiets**

Das Erzeugungsgebiet für Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ umfasst die nachfolgend aufgeführten Gemeinden, die sich alle in der Region Veneto befinden:

Trevisuolo, Salizzole, Nogara, Concamarise, Sanguinetto, Cerea, Casaleone, Legnago, Minerbe, Roveredo di Guà, Cologna Veneta, Veronella, Arcole, Zimella, Isola della Scala, Bovolone, Bevilacqua, S. Pietro di Morubio, Roverchiara, Gazzo Veronese, Sorgà, Erbè, Oppeano, Isola Rizza, Albaredo d'Adige, Pressana, Villa Bartolomea, Castagnaro, Terrazzo, Boschi S. Anna, Angiari und Bonavigo in der Provinz Verona;

Asigliano Veneto, Pojana Maggiore, Noventa Vicentina, Campiglia dei Berici, Agugliaro, Sossano, Villaga, Albettono, Orgiano, Alonte, Lonigo, Barbarano Vicentino und San Germano dei Berici in der Provinz Vicenza;

Casale di Scodosia, Castelbaldo, Masi, Megliadino S. Fidenzio, Megliadino S. Vitale, Merlara, Montagnana, Ospedaletto Euganeo, Saletto, S. Margherita d'Adige, Lozzo Atestino und Urbana in der Provinz Padua.

## 5. Zusammenhang mit dem geografischen Gebiet

Das Anbauggebiet von „Radicchio di Verona“ weist sandige Böden auf, die reich an organischen Substanzen sind und die tief, gut drainiert, kühl und fruchtbar sind. Das für die Produktion besonders günstige Klima ist kontinental mit sehr heißen, schwülen Sommern und kalten, nebelreichen Wintern. Die über das Jahr verzeichneten Temperaturschwankungen sind hoch, die Niederschläge mäßig, jedoch gut über das Jahr verteilt.

Die besonderen Merkmale, durch die sich Gemüse mit der g. g. A. „Radicchio di Verona“ von anderen Erzeugnissen derselben Erzeugniskategorie unterscheidet, sind seine besonders knackigen Blätter, die intensive rote Farbe und der zartbittere Geschmack.

„Radicchio di Verona“ genießt seit Langem einen guten Ruf. Kommerziell wurde er erstmals Anfang des 20. Jahrhunderts angebaut, in traditionellen *broli* (Gemüseärten) jedoch bereits Ende des 18. Jahrhunderts angepflanzt. Auch in Stefano Jacinis Erhebung über die Landwirtschaft aus dem Jahr 1882 (Band 5, Teil I) wird auf den Radicchio Bezug genommen. Angebaut wurde er in den Hochebenen der Provinz Verona zwischen Obstbaumspalieren und Rebstöcken. „Radicchio di Verona“ wird auch in der *Monografia della provincia di Verona* (Florenz, 1911) des königlichen Präfekten Graf Luigi Sormano Moretti erwähnt.

In seinem Buch *Cucina Veneta* (1980) beschreibt Giovanni Rorato diesen Radicchio folgendermaßen: „...wie Blumen auf dem Tisch. Zweifellos hat Venetien sich als ideale Heimat für den Radicchio erwiesen, da dieses Gemüse hier seit Jahrhunderten ganz besonders geschätzt wird, obwohl der spezialisierte und selektive Anbau erst Ende des 19. Jahrhunderts begann. Heute hat man durch Selektion in der Region Venetien viele verschiedene Arten von Radicchio hervorgebracht: roten Radicchio aus Treviso, gesprenkelten Radicchio aus Castelfranco, Radicchio aus Chioggia, Radicchio aus Verona (der ebenfalls rot ist) und schließlich gesprenkelten Radicchio aus Lusia in der Polesine...“.

„Radicchio di Verona“ genießt ein sehr hohes Ansehen, das durch seine Verwendung als Hauptzutat in vielen traditionellen venezianischen Gerichten (Radicchio-Omelette, Kastanien-Cappelletti in Walnuss-Radicchio-Soße, Radicchio-Fagottini usw.) noch vermehrt wird.

Sein kompakter Kopf, die knackigen Blätter und der einzigartige, zartbittere Geschmack hängen zweifellos mit der Umgebung des Erzeugungsgebiets zusammen. Ursachen für diese organoleptischen Eigenschaften sind das kontinentale Klima, die niedrigen Wintertemperaturen und die sandigen Böden, die reich an organischen Stoffen und tief, gut drainiert, kühl und fruchtbar sind.

Dank der Arbeit vieler Generationen der einheimischen Bevölkerung und deren Sachkenntnis und Kreativität sowie durch die unausgesetzte Erforschung und Anwendung traditioneller und spezifischer Anbaumethoden hat sich „Radicchio di Verona“ einen Ruf erworben, der in der landwirtschaftlichen und wissenschaftlichen Fachliteratur belegt ist und im Handel anerkannt wird.

### Hinweis auf die Veröffentlichung der Produktspezifikation

(Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 668/2014 der Kommission)

Der konsolidierte Text der Produktspezifikation kann im Internet abgerufen werden, unter <http://www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/3335>

oder

über die Homepage des italienischen Ministeriums für Landwirtschafts-, Ernährungs- und Forstpolitik ([www.politicheagricole.it](http://www.politicheagricole.it)). Dort zunächst auf „Qualità“ klicken, dann am linken Rand auf „Prodotti DOP IGP STG“ (g. U.-/g. g. A.-/g. t. S.-Erzeugnisse) und schließlich auf „Disciplinari di produzione all'esame dell'UE“ (Produktspezifikationen zur Prüfung durch die EU).

---



ISSN 1977-088X (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2407 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen  
der Europäischen Union  
L-2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

DE