



A8-0032/2019

28.1.2019

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt
(COM(2017)0647 – C8-0396/2017 – 2017/0288(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatter: Roberts Zīle

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	41
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES	44
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS....	45

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (COM(2017)0647 – C8-0396/2017 – 2017/0288(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0647),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0396/2017),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die vom irischen Parlament im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegte begründete Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 19. April 2018¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A8-0032/2019),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C 262 vom 25.7.2018, S. 47.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ hat sich gezeigt, dass **die** Verkehrsunternehmen auf nationalen Märkten auf Hindernisse beim Aufbau von Fernbusdiensten stoßen. Außerdem haben die Personenkraftverkehrsdienste mit den sich verändernden Bedürfnissen der Bürger insbesondere in Bezug auf Verfügbarkeit und Qualität nicht Schritt gehalten, und nachhaltige Verkehrsträger machen nach wie vor nur einen geringen Verkehrsträgeranteil aus. Folglich haben bestimmte Personengruppen Nachteile hinsichtlich der Verfügbarkeit von Personenverkehrsdiensten, und es kommt wegen der stärkeren Pkw-Nutzung zu mehr Verkehrsunfällen, Schadstoffemissionen **und** Staus auf den Straßen.

¹⁷ Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ hat sich gezeigt, dass **einige** Verkehrsunternehmen auf nationalen Märkten auf **ungerechtfertigte** Hindernisse beim Aufbau von Fernbusdiensten **zum Vorteil der Fahrgäste** stoßen. Außerdem haben die Personenkraftverkehrsdienste mit den sich verändernden Bedürfnissen der Bürger insbesondere in Bezug auf Verfügbarkeit und Qualität nicht Schritt gehalten, und nachhaltige Verkehrsträger machen nach wie vor nur einen geringen Verkehrsträgeranteil aus. Folglich haben bestimmte Personengruppen Nachteile hinsichtlich der Verfügbarkeit von Personenverkehrsdiensten, und es kommt wegen der stärkeren Pkw-Nutzung zu mehr Verkehrsunfällen, Schadstoffemissionen, Staus **und höheren Infrastrukturkosten** auf den Straßen.

¹⁷ Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

(2) Um einen einheitlichen Rahmen für die Personenbeförderung im Linienfernverkehr mit Kraftomnibussen in der gesamten Union zu gewährleisten, sollte die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 für alle Beförderungen im Linienfernverkehr gelten. Der Anwendungsbereich der genannten Verordnung sollte daher ausgeweitet werden.

(2) Um einen einheitlichen Rahmen für die Personenbeförderung im Linienfernverkehr mit Kraftomnibussen in der gesamten Union zu gewährleisten, sollte die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 für alle Beförderungen im Linienfernverkehr gelten. Der Anwendungsbereich der genannten Verordnung sollte daher ausgeweitet werden, **aber keine Anwendung auf Stadt- und Vorstadtgebiete oder Ballungsräume finden, und er sollte die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unberührt lassen.**

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Um das ordnungsgemäße Funktionieren des Personenkraftverkehrsmarktes zu gewährleisten, sollte **in jedem** Mitgliedstaat eine unabhängige und unparteiische Regulierungsstelle **benannt werden**. Diese Stelle kann auch für andere regulierte Sektoren wie den Eisenbahnverkehr, die Energieversorgung oder die Telekommunikation zuständig sein.

Geänderter Text

(3) Um das ordnungsgemäße Funktionieren des Personenkraftverkehrsmarktes zu gewährleisten, sollte **jeder** Mitgliedstaat eine unabhängige und unparteiische Regulierungsstelle **benennen, die die Aufgabe hat, verbindliche Stellungnahmen abzugeben**. Diese Stelle kann auch für andere regulierte Sektoren wie den Eisenbahnverkehr, die Energieversorgung oder die Telekommunikation zuständig sein.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Das wirtschaftliche Gleichgewicht bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollte durch gewerbliche Linienverkehrsdienste nicht gefährdet werden. Deshalb sollte die

Geänderter Text

(4) Das wirtschaftliche Gleichgewicht bestehender **oder gemäß der Verordnung 1370/2007 erteilter** öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollte durch gewerbliche Linienverkehrsdienste nicht

Regulierungsstelle in der Lage sein, eine objektive wirtschaftliche Analyse durchzuführen, um dies sicherzustellen.

gefährdet werden. Deshalb sollte die Regulierungsstelle in der Lage sein, eine objektive wirtschaftliche Analyse durchzuführen, **und gegebenenfalls befugt sein, die notwendigen Maßnahmen vorzuschlagen**, um dies sicherzustellen. **Gewerbliche Linienverkehrsdienste sollten nicht in Konkurrenz zu Anbietern von Verkehrsdiensten stehen, denen ausschließliche Rechte zur Bereitstellung bestimmter öffentlicher Personenverkehrsdienste erteilt wurden und die als Gegenleistung die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu erfüllen haben.**

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Voraussetzung für die Durchführung von Linienverkehrsdiensten in Form der Kabotage sollte der Besitz einer Gemeinschaftslizenz sein. Um wirksame Kontrollen solcher Verkehrsdienste durch Aufsichtsbehörden zu erleichtern, sollten die Vorschriften für die Ausstellung von Gemeinschaftslizenzen präzisiert werden.

Geänderter Text

(5) Voraussetzung für die Durchführung von Linienverkehrsdiensten in Form der Kabotage sollte der Besitz einer Gemeinschaftslizenz **und der Einsatz eines intelligenten Fahrtenschreibers gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates** sein. Um wirksame Kontrollen solcher Verkehrsdienste durch Aufsichtsbehörden zu erleichtern, sollten die Vorschriften für die Ausstellung von Gemeinschaftslizenzen präzisiert **und das IMI-Modul für die Übermittlung von Entsendeerkklärungen und elektronischen Anträgen entwickelt werden, mit denen die Prüfer, die die Straßenkontrollen vornehmen, über unmittelbaren Zugang in Echtzeit zu den im europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) und im Binnenmarktinformationssystem (IMI)**

enthaltenen Daten und Informationen verfügen und sichergestellt werden kann, dass die Sozialbeiträge für entsandte Busfahrer auch tatsächlich entrichtet werden.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Um einen fairen Wettbewerb auf dem Markt zu gewährleisten, sollten den Betreibern von Linienbusdiensten Zugangsrechte zu Busbahnhöfen in der Union zu fairen, angemessenen, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen gewährt werden. Beschwerden gegen Entscheidungen, mit denen der Zugang abgelehnt oder eingeschränkt wird, sollten bei der Regulierungsstelle eingereicht werden.

Geänderter Text

(6) Um einen fairen Wettbewerb auf dem Markt zu gewährleisten, sollten den Betreibern von Linienbusdiensten Zugangsrechte zu Busbahnhöfen in der Union zu fairen, angemessenen, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen gewährt werden. ***Der Betrieb eines Busbahnhofs sollte von einer nationalen Behörde genehmigt werden, welche sicherstellen sollte, welche Erfordernisse notwendig sind und welche erfüllt werden müssen.*** Beschwerden gegen Entscheidungen, mit denen der Zugang abgelehnt oder eingeschränkt wird, sollten bei der Regulierungsstelle eingereicht werden. ***Die Mitgliedstaaten könnten Busbahnhöfe, die im Besitz des Busbahnhofsbetreibers sind und von diesem ausschließlich für seine eigenen Personenkraftverkehrsdienste genutzt werden, ausnehmen.***

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Genehmigungen sowohl für den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Linienverkehr sollten einem Genehmigungsverfahren unterliegen. Die Genehmigung sollte erteilt werden, sofern keine besonderen

Geänderter Text

(8) Genehmigungen sowohl für den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Linienverkehr sollten einem Genehmigungsverfahren unterliegen. Die Genehmigung sollte erteilt werden, sofern keine besonderen

Ablehnungsgründe vorliegen, die dem Antragsteller zuzurechnen sind, und sofern das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht gefährdet würde. Eine Entfernungsschwelle sollte eingeführt werden, damit gewerbliche Linienverkehrsdienste das wirtschaftliche Gleichgewicht bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht gefährden. **Bei Strecken, die bereits von mehr als einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag abgedeckt werden, sollte es möglich sein, diese Schwelle anzuheben.**

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Nicht ansässige Verkehrsunternehmer sollten innerstaatliche Linienverkehrsdienste unter den gleichen Bedingungen wie ansässige Verkehrsunternehmer durchführen können.

Ablehnungsgründe vorliegen, die dem Antragsteller zuzurechnen sind, und sofern das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht gefährdet würde. Eine **von den Mitgliedstaaten festgelegte** Entfernungsschwelle, **die auf keinen Fall größer sein sollte als eine Fahrstrecke von 100 Kilometern**, sollte eingeführt werden, damit gewerbliche Linienverkehrsdienste das wirtschaftliche Gleichgewicht bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht gefährden.

Geänderter Text

(9) Nicht ansässige Verkehrsunternehmer sollten innerstaatliche Linienverkehrsdienste unter den gleichen Bedingungen wie ansässige Verkehrsunternehmer durchführen können, **solange sie die für den Kraftverkehr geltenden Bestimmungen oder andere einschlägige Bestimmungen des nationalen, Unions- und internationalen Rechts erfüllen.**

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Die Verwaltungsformalitäten sollten **so weit wie möglich** verringert werden, ohne dabei auf die Kontrollen und Sanktionen zu verzichten, die die ordnungsgemäße Anwendung und wirksame Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 gewährleisten. **Das Fahrtenblatt stellt einen unnötigen Verwaltungsaufwand dar und sollte**

Geänderter Text

(10) Die Verwaltungsformalitäten sollten **nach Möglichkeit** verringert werden, ohne dabei auf die Kontrollen und Sanktionen zu verzichten, die die ordnungsgemäße Anwendung und wirksame Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 gewährleisten.

deshalb abgeschafft werden.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Örtliche Ausflüge stellen eine zugelassene Kabotage dar und werden von den allgemeinen Kabotagevorschriften erfasst. Der Artikel über örtliche Ausflüge sollte deshalb gestrichen werden.

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Um den Marktentwicklungen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I und II der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 zu ändern, und die genannte Verordnung um Vorschriften über die Gestaltung der Bescheinigungen für Beförderungen im Werkverkehr, die Gestaltung der Genehmigungsanträge und der Genehmigungen selbst, das Verfahren und die Kriterien für die Feststellung, ob ein vorgeschlagener Verkehrsdienst das **wirtschaftliche** Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde, und die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten zu ergänzen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und

Geänderter Text

(14) Um den Marktentwicklungen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I und II der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 zu ändern und die genannte Verordnung um Vorschriften über die Gestaltung der Bescheinigungen für Beförderungen im Werkverkehr, die Gestaltung der Genehmigungsanträge und der Genehmigungen selbst, das Verfahren und die Kriterien für die Feststellung, ob ein vorgeschlagener Verkehrsdienst das Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde, und die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten zu ergänzen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den

dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹⁸ niedergelegt wurden. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und die Sachverständigen des Europäischen Parlaments und des Rates sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

¹⁸ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹⁸ niedergelegt wurden. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und die Sachverständigen des Europäischen Parlaments und des Rates sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

¹⁸ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 1 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Diese Verordnung gilt für innerstaatliche gewerbliche Personenkraftverkehrsdienste, die von einem nicht ansässigen Kraftverkehrsunternehmer gemäß Kapitel V durchgeführt werden.;

Geänderter Text

4. Diese Verordnung gilt für innerstaatliche **überregionale** gewerbliche Personenkraftverkehrsdienste, die von einem nicht ansässigen Kraftverkehrsunternehmer gemäß Kapitel V durchgeführt werden, **und lässt die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unberührt.**

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 9

Vorschlag der Kommission

9. „Busbahnhof“ eine Anlage **mit**

Geänderter Text

9. „Busbahnhof“ eine **genehmigte**

einer Mindestfläche von 600 m², die einen Parkplatz bietet, den Kraftomnibusse für *das Aufnehmen* oder *Absetzen* von Fahrgästen nutzen können;

Anlage, die einen Parkplatz bietet, den Kraftomnibusse für *den Aus-* oder *Zustieg* von Fahrgästen nutzen können;

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 10

Vorschlag der Kommission

10. „Busbahnhofsbetreiber“ eine Stelle, die für die *Gewährung des Zugangs zu einem Busbahnhof* zuständig ist;

Geänderter Text

10. „Busbahnhofsbetreiber“ eine Stelle *in einem Mitgliedstaat*, die für die *Verwaltung eines Busbahnhofs* zuständig ist *und die Anforderungen hinsichtlich fachlicher Eignung und finanzieller Leistungsfähigkeit erfüllt*;

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11

Vorschlag der Kommission

11. „tragfähige Alternative“ einen anderen Busbahnhof, der für den Kraftverkehrsunternehmer wirtschaftlich vertretbar ist und es *ihm* ermöglicht, den betreffenden Personenverkehrsdienst durchzuführen.;

Geänderter Text

11. „tragfähige Alternative“ einen anderen Busbahnhof, der für den Kraftverkehrsunternehmer wirtschaftlich vertretbar ist, *über eine dem ursprünglich beantragten Busbahnhof vergleichbare Infrastruktur und vergleichbare Anbindungsmöglichkeiten verfügt, den Fahrgästen Zugang zu anderen Formen des öffentlichen Personenverkehrs ermöglicht* und es *dem Unternehmer* ermöglicht, den betreffenden Personenverkehrsdienst *ähnlich wie beim ursprünglich beantragten Busbahnhof* durchzuführen.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

11a. „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen, die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder die Bedingungen enthält, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut;

Begründung

Die Definition des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sollte der Verordnung (EG) 1370/2007 folgen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

11b. „alternative Strecke“ eine Strecke zwischen demselben Abfahrts- und Bestimmungsort wie bei einer bestehenden Strecke eines in Betrieb befindlichen Linienverkehrsdienstes, die

ersatzweise genutzt werden kann.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 3a – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Jeder Mitgliedstaat **benennt eine einzige** nationale Regulierungsstelle für den Personenkraftverkehrssektor. Diese Stelle ist eine unparteiische Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, Hierarchie und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen öffentlichen oder privaten Stellen ist. Sie ist unabhängig von jeder an der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge beteiligten zuständigen Behörde.

Geänderter Text

In jedem Mitgliedstaat **benennen die zuständigen Behörden eine öffentliche** Regulierungsstelle für den Personenkraftverkehrssektor. Diese Stelle ist eine unparteiische Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, Hierarchie und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt, **transparent** und unabhängig von anderen öffentlichen oder privaten Stellen ist. Sie ist unabhängig von jeder an der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge beteiligten zuständigen Behörde.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 3a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Regulierungsstelle kann für andere regulierte **Sektoren** zuständig **sein**.

Geänderter Text

Die Regulierungsstelle kann **eine bereits bestehende Stelle sein, die** für andere regulierte **Dienstleistungen** zuständig **ist**.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 3a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Regulierungsstelle für den Personenkraftverkehrssektor verfügt über

Geänderter Text

2. Die Regulierungsstelle für den Personenkraftverkehrssektor verfügt über

die notwendige organisatorische Kapazität in Bezug auf personelle und sonstige Ressourcen, die der Bedeutung dieses Sektors in dem betreffenden Mitgliedstaat angemessen sein müssen.

die **für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben** notwendige organisatorische Kapazität in Bezug auf personelle, **finanzielle** und sonstige Ressourcen, die der Bedeutung dieses Sektors in dem betreffenden Mitgliedstaat angemessen sein müssen.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 3a – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden ist die Regulierungsstelle befugt, die Wettbewerbssituation auf dem inländischen Markt in Bezug auf die Personenbeförderung im Linienverkehr auf der Straße zu überwachen, um Diskriminierung oder den Missbrauch einer dominanten Marktposition, auch in Form von Unterauftragsvergabe, zu verhindern. Die Stellungnahmen dieser Stelle sind verbindlich.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 3a – Absatz 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Erhebung und Bereitstellung von Informationen über den Zugang zu Busbahnhöfen **und**

(b) Erhebung und Bereitstellung von Informationen über den Zugang zu Busbahnhöfen, **damit sichergestellt ist, dass Betreibern von Diensten zu fairen, angemessenen, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen Zugang zu Busbahnhöfen gewährt wird;**

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 3a – Absatz 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) Entscheidung über Beschwerden gegen Entscheidungen der Busbahnhofsbetreiber.

Geänderter Text

(c) Entscheidung über Beschwerden gegen Entscheidungen der Busbahnhofsbetreiber **und**

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 3a – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Einrichtung eines öffentlich zugänglichen Registers in elektronischem Format, das alle genehmigten innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienste enthält.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 3a – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Regulierungsstelle kann bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben einschlägige Informationen von **den** zuständigen Behörden, Busbahnhofsbetreibern, Antragstellern für die Zulassung und betroffenen Dritten in dem Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats anfordern.

Die Regulierungsstelle kann bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben einschlägige Informationen von **anderen** zuständigen Behörden, Busbahnhofsbetreibern, Antragstellern für die Zulassung und betroffenen Dritten in dem Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats anfordern.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

Die angeforderten Informationen sind innerhalb eines von der Regulierungsstelle festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu übermitteln. In begründeten Fällen kann die Regulierungsstelle die Frist für die Übermittlung der Informationen um höchstens zwei Wochen verlängern. Die Regulierungsstelle muss die Informationsanfragen mittels wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen durchsetzen können.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 3a – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Entscheidungen der Regulierungsstelle gerichtlich überprüft werden können. Diese Überprüfung kann nur dann aufschiebende Wirkung haben, wenn die Entscheidung der Regulierungsstelle dem Beschwerdeführer irreversiblen oder offensichtlich unverhältnismäßigen Schaden zufügen kann. Diese Bestimmung lässt die verfassungsrechtlichen Befugnisse des mit der Beschwerde befassten Gerichts unberührt.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 3a – Absatz 6

Geänderter Text

Die angeforderten Informationen sind innerhalb eines von der Regulierungsstelle festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu übermitteln. In **hinreichend** begründeten Fällen kann die Regulierungsstelle die Frist für die Übermittlung der Informationen um höchstens zwei Wochen verlängern. Die Regulierungsstelle muss die Informationsanfragen mittels wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen durchsetzen können.

Geänderter Text

5. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Entscheidungen der Regulierungsstelle **umgehend** gerichtlich überprüft werden können. Diese Überprüfung kann nur dann aufschiebende Wirkung haben, wenn die Entscheidung der Regulierungsstelle dem Beschwerdeführer irreversiblen oder offensichtlich unverhältnismäßigen Schaden zufügen kann. Diese Bestimmung lässt die verfassungsrechtlichen Befugnisse des mit der Beschwerde befassten Gerichts unberührt.

Vorschlag der Kommission

6. Die Entscheidungen der Regulierungsstelle werden veröffentlicht.

Geänderter Text

6. Die Entscheidungen der Regulierungsstelle werden ***innerhalb von zwei Wochen nach ihrer Annahme*** veröffentlicht.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 5a – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Wenn Busbahnhofsbetreiber Zugang gewähren, müssen Kraftomnibusunternehmen die bestehenden allgemeinen Geschäftsbedingungen des Busbahnhofs einhalten.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 5a – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Anträge auf Zugang können nur aufgrund fehlender Kapazität abgelehnt werden.

Anträge auf Zugang zu ***Busbahnhöfen*** können nur aufgrund ***von Erwägungen im Zusammenhang mit*** fehlender Kapazität, ***aufgrund wiederholter Nichtzahlung von Gebühren, aufgrund von ordnungsgemäß dokumentierten schwerwiegenden und wiederholten Verstößen des Kraftverkehrsunternehmers oder aufgrund von sonstigen einzelstaatlichen Bestimmungen hinreichend begründet*** abgelehnt werden, ***sofern sie einheitlich angewendet werden und weder eine Diskriminierung von bestimmten Verkehrsunternehmern, die den Zugang zu einem Busbahnhof anstreben, noch eine Diskriminierung ihrer***

entsprechenden Geschäftsmodelle darstellen. Wird einem Antrag nicht stattgegeben, teilt der Busbahnhofsbetreiber seine Entscheidung auch der Regulierungsbehörde mit.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 5a – Absatz 2 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Lehnt ein Busbahnhofsbetreiber einen Antrag auf Zugang ab, so ***muss er tragfähige*** Alternativen nennen.

Geänderter Text

Lehnt ein Busbahnhofsbetreiber einen Antrag auf Zugang ab, so ***wird ihm nahegelegt, die besten tragfähigen*** Alternativen ***zu*** nennen, ***die ihm bekannt sind.***

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 5a – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Busbahnhofsbetreiber veröffentlichen mindestens folgende Angaben in ***zwei oder mehreren Amtssprachen*** der Union:

Geänderter Text

Busbahnhofsbetreiber veröffentlichen mindestens folgende Angaben in ***den jeweiligen Landessprachen und einer weiteren Amtssprache*** der Union:

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 5a – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) ein Verzeichnis aller bestehenden Infrastruktureinrichtungen und aller technischen Spezifikationen des

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 5a – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Mitgliedstaaten können Busbahnhöfe, die im Besitz des Busbahnhofsbetreibers sind und von diesem ausschließlich für seine eigenen Personenkraftverkehrsdienste genutzt werden, vom Anwendungsbereich dieses Artikels ausnehmen. Bei der Prüfung eines Antrags auf Ausnahme berücksichtigen die Regulierungsstellen die Verfügbarkeit tragfähiger Alternativen.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 5b – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Kann der beantragte Zugang nicht gewährt werden, so leitet der Busbahnhofsbetreiber Konsultationen mit allen interessierten Verkehrsunternehmern ein, um dem Antrag entsprechen zu können. **entfällt**

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 5b – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Der Busbahnhofsbetreiber

3. Der Busbahnhofsbetreiber

entscheidet **über den Antrag auf Zugang zum Busbahnhof binnen zwei Monaten** nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer. **Die Entscheidungen über den Zugang sind** zu begründen.

entscheidet **unverzüglich und spätestens einen Monat** nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer **über den Antrag auf Zugang zum Busbahnhof. Wird der Zugang verweigert, so hat der Busbahnhofsbetreiber seine Entscheidung** zu begründen.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 5b – Absatz 5 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Entscheidung der Regulierungsstelle über die Beschwerde ist verbindlich. Die Regulierungsstelle muss sie mittels wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen durchsetzen können.

Geänderter Text

Die Entscheidung der Regulierungsstelle über die Beschwerde ist verbindlich **und unterliegt in Bezug auf die gerichtliche Prüfung den Bestimmungen des innerstaatlichen Rechts**. Die Regulierungsstelle muss sie mittels wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen durchsetzen können.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung über eine Entfernung von **weniger als 100 km Luftlinie**

Geänderter Text

Verfahren zur Genehmigung sowie zur Aussetzung und zum Entzug der Genehmigung für die grenzüberschreitende Personenbeförderung über eine Entfernung von **bis zu 100 km Fahrtstrecke**

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10

Vorschlag der Kommission

1. Die Genehmigung wird im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt und über Entfernungen von **weniger als** 100 km befördert werden. Die Genehmigungsbehörde übermittelt diesen zuständigen Behörden innerhalb von zwei Wochen nach Eingang des Antrags eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen zusammen mit dem Ersuchen um ihre Zustimmung. Gleichzeitig leitet die Genehmigungsbehörde diese Unterlagen an die zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, zur Information weiter.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, teilen der Genehmigungsbehörde binnen **drei** Monaten ihre Entscheidung mit. Diese Frist berechnet sich ab dem Zeitpunkt des Eingangs des Ersuchens um Zustimmung, der durch die Empfangsbestätigung nachgewiesen ist. Stimmen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, nicht zu, so haben sie dies zu begründen.

Änderungsantrag 41

Geänderter Text

1. Die Genehmigung wird im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt und über Entfernungen, **die von jedem Mitgliedstaat festgelegt werden, bis zu einer Fahrstrecke von** 100 km befördert werden. Die Genehmigungsbehörde übermittelt diesen zuständigen Behörden innerhalb von zwei Wochen nach Eingang des Antrags eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen zusammen mit dem Ersuchen um ihre Zustimmung. Gleichzeitig leitet die Genehmigungsbehörde diese Unterlagen an die zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, zur Information weiter.

Geänderter Text

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, teilen der Genehmigungsbehörde binnen **zwei** Monaten ihre Entscheidung mit. Diese Frist berechnet sich ab dem Zeitpunkt des Eingangs des Ersuchens um Zustimmung, der durch die Empfangsbestätigung nachgewiesen ist. Stimmen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, nicht zu, so haben sie dies zu begründen.

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Genehmigungsbehörde entscheidet binnen **vier** Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Die Genehmigung wird erteilt, es sei denn, die Ablehnung ist aus einem oder mehreren der in Artikel 8c Absatz 2 Buchstaben a bis d genannten Gründe gerechtfertigt.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Genehmigungsbehörde entscheidet binnen **drei** Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

Geänderter Text

4. Die Genehmigung wird erteilt, es sei denn, die Ablehnung ist aus einem oder mehreren der in Artikel 8c Absatz 2 Buchstaben a bis d genannten **objektiven** Gründe **des öffentlichen Interesses** gerechtfertigt.

4a. Falls ein grenzüberschreitender Linienverkehr mit Kraftomnibussen aus außergewöhnlichen Gründen, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung nicht absehbar waren und die nicht in der Verantwortung des Inhabers des öffentlichen Dienstleistungsauftrags liegen, das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet hat, kann der betroffene Mitgliedstaat mit Zustimmung der

Kommission sechs Monate nach Unterrichtung des Verkehrsunternehmers die Genehmigung für den Betrieb des Verkehrsdienstes aussetzen oder entziehen. Der Verkehrsunternehmer hat die Möglichkeit, gegen eine derartige Entscheidung Beschwerde einzulegen.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Die Kommission beschließt nach Anhörung der Mitgliedstaaten, deren zuständige Behörden nicht zugestimmt haben, ***binnen vier Monaten*** nach Erhalt der Mitteilung der Genehmigungsbehörde. Der Beschluss tritt 30 Tage nach seiner Bekanntgabe an die betroffenen Mitgliedstaaten in Kraft.

Geänderter Text

6. Die Kommission beschließt nach Anhörung der Mitgliedstaaten, deren zuständige Behörden nicht zugestimmt haben, ***spätestens zwei Monate*** nach Erhalt der Mitteilung der Genehmigungsbehörde. Der Beschluss tritt 30 Tage nach seiner Bekanntgabe an die ***zuständigen Behörden in den*** betroffenen Mitgliedstaaten in Kraft.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8a – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung über eine Entfernung ***ab*** 100 km ***Lufteinie***

Geänderter Text

Verfahren zur Genehmigung sowie zur Aussetzung und zum Entzug der Genehmigung für die grenzüberschreitende Personenbeförderung über eine Entfernung ***von mehr als*** 100 km ***Fahrtstrecke***

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Vorschlag der Kommission

1. Die Genehmigungsbehörde entscheidet ***binnen*** zwei ***Monaten*** nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Genehmigung wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren der in Artikel 8c Absatz 2 Buchstaben a bis c genannten Gründe gerechtfertigt ist.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Genehmigungsbehörde übermittelt den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste ***aufgenommen*** oder ***abgesetzt werden***, ***sowie den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne dass Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden***, zusammen mit ihrer Beurteilung eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen zur Information.

Geänderter Text

1. Die Genehmigungsbehörde entscheidet ***unverzüglich und spätestens*** zwei ***Monate*** nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

Geänderter Text

2. Die Genehmigung wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren der in Artikel 8c Absatz 2 Buchstaben a bis ***ca*** genannten Gründe gerechtfertigt ist.

Geänderter Text

3. Die Genehmigungsbehörde übermittelt den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste ***ein- oder aussteigen, innerhalb von zwei Wochen nach Eingang des Antrags*** zusammen mit ihrer Beurteilung eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen ***mit dem Ersuchen um ihre Zustimmung. Die Genehmigungsbehörde übermittelt die zweckdienlichen Unterlagen*** zur Information ***auch den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne***

dass Fahrgäste ein- oder aussteigen.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8a – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Stimmt eine der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste ein- oder aussteigen, aus einem der in Absatz 2 genannten Gründe der Genehmigung nicht zu, so kann der Antrag nicht genehmigt werden, doch kann die Angelegenheit innerhalb eines Monats nach Eingang der Antwort an die Kommission verwiesen werden.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8a – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3b. Die Kommission beschließt nach Anhörung der Mitgliedstaaten, deren zuständigen Behörden nicht zugestimmt haben, binnen vier Monaten nach Erhalt der Mitteilung der Genehmigungsbehörde. Der Beschluss tritt 30 Tage nach seiner Bekanntgabe an die betroffenen Mitgliedstaaten in Kraft.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8a – Absatz 3 c (neu)

3c. Der Beschluss der Kommission bleibt bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Mitgliedstaaten eine Einigung erzielen und die Genehmigungsbehörde über den Antrag entscheidet, in Kraft.

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8b – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Genehmigungsbehörde entscheidet ***binnen*** zwei ***Monaten*** nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer. Diese Frist kann auf ***vier*** Monate verlängert werden, wenn eine Analyse nach Artikel 8c Absatz 2 Buchstabe d beantragt wird.

Geänderter Text

1. Die Genehmigungsbehörde entscheidet ***spätestens*** zwei ***Monate*** nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer. Diese Frist kann auf ***drei*** Monate verlängert werden, wenn eine Analyse nach Artikel 8c Absatz 2 Buchstabe d beantragt wird.

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8b – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Genehmigung für den innerstaatlichen Linienverkehr wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren der in Artikel 8c Absatz 2 Buchstaben a bis ***c*** genannten Gründe gerechtfertigt ist und sofern die Fahrgäste nach Artikel 8c Absatz 2 Buchstabe d über eine Entfernung von ***weniger als*** 100 km ***Luftlinie*** befördert werden.

Geänderter Text

2. Die Genehmigung für den innerstaatlichen Linienverkehr wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren der in Artikel 8c Absatz 2 Buchstaben a bis ***ca*** genannten Gründe gerechtfertigt ist und sofern die Fahrgäste nach Artikel 8c Absatz 2 Buchstabe d über eine Entfernung von ***bis zu höchstens*** 100 km ***Fahrtstrecke*** befördert werden.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8b – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Entfernung gemäß Absatz 2 kann auf 120 km erhöht werden, wenn der einzuführende Linienverkehr einen Ausgangspunkt und einen Bestimmungsort bedient, die bereits im Rahmen mehr als eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags bedient werden.

entfällt

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8c – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Entscheidung über die Ablehnung eines Antrags **oder** die Erteilung einer Genehmigung mit Einschränkungen **sind** zu begründen.

Die Entscheidung über die Ablehnung eines Antrags, **über** die Erteilung einer Genehmigung mit Einschränkungen **oder über die Aussetzung oder den Entzug der Genehmigung ist** zu begründen **und trägt gegebenenfalls den Analysen der Regulierungsstelle Rechnung. Der Antragsteller oder der Verkehrsunternehmer, der den betreffenden Dienst betreibt, hat die Möglichkeit, gegen die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde Beschwerde einzulegen.**

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8c – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Genehmigung wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren

Der Antrag auf Genehmigung kann nur aus einem oder mehreren der folgenden

der folgenden Gründe *gerechtfertigt ist*:

Gründe *abgelehnt werden*:

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 8c – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) der Antragsteller hat die einzelstaatlichen oder internationalen Rechtsvorschriften über die Beförderungen im Straßenverkehr, insbesondere die Bedingungen und Anforderungen im Zusammenhang mit Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, nicht eingehalten, oder er hat schwerwiegende Verstöße gegen die **Unionsvorschriften** im Bereich des Straßenverkehrs, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, **begangen**;

Geänderter Text

b) der Antragsteller hat die einzelstaatlichen oder internationalen Rechtsvorschriften über die Beförderungen im Straßenverkehr, insbesondere die Bedingungen und Anforderungen im Zusammenhang mit Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, nicht eingehalten, oder er hat schwerwiegende Verstöße gegen die **Vorschriften der Union, der Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls der Regionen** im Bereich des Straßenverkehrs **begangen**, insbesondere **gegen** die Bestimmungen betreffend die **technischen Anforderungen an die** Fahrzeuge und **die Emissionsnormen sowie** die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer;

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 8c – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) der Antragsteller hat eine Genehmigung für einen Linienverkehrsdienst beantragt, der über dieselbe Strecke oder eine alternative Strecke verlaufen soll, für die eine zuständige Behörde einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes das ausschließliche Recht gewährt hat, im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen eines

öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen. Dieser Grund für eine Ablehnung lässt Artikel 8d Absatz 1a dieser Verordnung unberührt;

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 8c – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) eine Regulierungsstelle stellt auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse fest, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den Verkehrsdienst gefährdet würde.

Geänderter Text

d) eine Regulierungsstelle stellt auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse fest, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den Verkehrsdienst gefährdet würde. ***Bei dieser Analyse werden die relevanten strukturellen und geografischen Merkmale des betreffenden Marktes und des betreffenden Netzes bewertet (Größe, Nachfragemerkmale, Komplexität des Netzes, technische Abgeschnittenheit und geografische Abgeschiedenheit sowie die unter den Vertrag fallenden Dienste), und dabei wird auch berücksichtigt, ob der neue Dienst zu einer Verbesserung der Qualität der Dienste oder zu mehr Kosteneffizienz führt.***

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 8c – Absatz 2 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Genehmigungsbehörde darf einen Antrag nicht nur deshalb ablehnen, weil ein

Geänderter Text

Die Genehmigungsbehörde darf einen Antrag nicht nur deshalb ablehnen, weil ein

Verkehrsunternehmen niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmen anbietet oder die betreffende Verbindung bereits von anderen Kraftverkehrsunternehmen bedient wird.

Verkehrsunternehmen, *das eine Genehmigung beantragt*, niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmen anbietet, *es sei denn, die Regulierungsstelle oder eine andere entsprechende nationale Stelle stellt fest, dass der den Markteintritt anstrebende Antragsteller plant, während eines längeren Zeitraums Dienstleistungen unterhalb ihres normalen Werts anzubieten, und dass es wahrscheinlich ist, dass er dadurch den fairen Wettbewerb beeinträchtigt. Die Genehmigungsbehörde darf einen Antrag nicht nur aus dem Grund ablehnen, weil die betreffende Verbindung bereits von anderen Kraftverkehrsunternehmen bedient wird.*

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8d – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten können die Ausübung des Rechts auf Zugang zu den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Märkten für den Linienverkehr einschränken, wenn im geplanten Linienverkehr Fahrgäste **über Entfernungen von weniger als 100 km Luftlinie** befördert werden und das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten können die Ausübung des Rechts auf Zugang zu den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Märkten für den Linienverkehr **mit Kraftomnibussen** einschränken, wenn im geplanten Linienverkehr Fahrgäste **bis zu einer Fahrtstrecke von 100 km** befördert werden und das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, **oder im Fall einer Beförderung über eine beliebige Entfernung, wenn der Linienverkehr ein Stadt- oder Vorstadtgebiet oder einen Ballungsraum bedient oder die Verkehrsbedürfnisse zwischen diesem Gebiet und seinem Umland befriedigt oder wenn der Antragsteller nicht die für den Kraftverkehr geltenden Bestimmungen oder andere einschlägige Bestimmungen**

des nationalen, Unions- oder internationalen Rechts erfüllt.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8d – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Wenn eine zuständige Behörde einem Unternehmen, das gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbringt, ausschließliche Rechte gewährt, bezieht sich der Schutz der ausschließlichen Rechte nur auf die Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf derselben oder einer alternativen Strecke. Durch diese Gewährung ausschließlicher Rechte ist nicht ausgeschlossen, dass neue Linienverkehrsdienste genehmigt werden, wenn diese Linienverkehrsdienste mit dem im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbrachten Dienst nicht im Wettbewerb stehen oder auf anderen Strecken erbracht werden.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 8d – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Regulierungsstelle **prüft** den Antrag und **entscheidet** über die Durchführung der wirtschaftlichen Analyse. Sie teilt den interessierten Kreisen ihre Entscheidung mit.

Wenn ein derartiger Antrag eingeht, prüft die Regulierungsstelle den Antrag und kann über die Durchführung der wirtschaftlichen Analyse gemäß Artikel 8c Absatz 2 Buchstabe d entscheiden, es sei denn, es gibt außergewöhnliche praktische oder andere Gründe, die eine Entscheidung, dies nicht zu tun, rechtfertigen. Sie teilt den interessierten

Kreisen ihre Entscheidung mit.

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 8d – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Führt die Regulierungsstelle eine wirtschaftliche Analyse durch, so unterrichtet sie alle interessierten Kreise innerhalb von **sechs Wochen** nach Eingang aller zweckdienlichen Informationen über die Ergebnisse dieser Analyse und ihre Schlussfolgerungen. Die Regulierungsstelle kann dann zu dem Schluss gelangen, dass die Genehmigung zu erteilen, mit Einschränkungen zu erteilen oder abzulehnen ist.

Geänderter Text

Führt die Regulierungsstelle eine wirtschaftliche Analyse durch, so unterrichtet sie alle interessierten Kreise **so schnell wie möglich, jedoch spätestens innerhalb von drei Monaten** nach Eingang aller zweckdienlichen Informationen über die Ergebnisse dieser Analyse und ihre Schlussfolgerungen. Die Regulierungsstelle kann dann zu dem Schluss gelangen, dass die Genehmigung zu erteilen, mit Einschränkungen zu erteilen oder abzulehnen ist.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 8 d – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien zu erlassen, die bei der Anwendung des vorliegenden Artikels zu beachten sind.;

Geänderter Text

5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien zu erlassen, die bei der Anwendung des vorliegenden Artikels, **insbesondere bei der Durchführung der wirtschaftlichen Analyse**, zu beachten sind.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

Artikel 8d – Absatz 5 a (neu)

5a. Die Mitgliedstaaten können das Genehmigungssystem für den innerstaatlichen Linienverkehr im Hinblick auf die Genehmigungsverfahren und die Kilometerschwellen weiter liberalisieren.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 11 – Absatz 3 a (neu)

(13a) In Artikel 11 wird folgender Absatz 3a angefügt:

„3a. Ein Mitgliedstaat kann beschließen, zu verlangen, dass ein nicht ansässiger Verkehrsunternehmer die Bedingungen im Zusammenhang mit der Anforderung der Niederlassung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates * im Aufnahmemitgliedstaat erfüllt, nachdem diesem Verkehrsunternehmer die Genehmigung für einen innerstaatlichen Linienverkehr erteilt wurde und bevor der Verkehrsunternehmer mit der Durchführung des entsprechenden Linienverkehrs beginnt. Solche Entscheidungen sind mit Gründen zu versehen. Die Entscheidung trägt der Größe und der Dauer der Tätigkeit des nicht ansässigen Verkehrsunternehmers im Aufnahmemitgliedstaat Rechnung. Wenn der Aufnahmemitgliedstaat feststellt, dass der nicht ansässige Verkehrsunternehmer die Anforderung der Niederlassung nicht erfüllt, kann er die diesem erteilten Genehmigungen für den innerstaatlichen Linienverkehr entziehen oder solange aussetzen, bis der

Anforderung entsprochen wird.“

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

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1073&from=DE>)

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15) Artikel 13 wird gestrichen; entfällt

(Der Verweis im Kopftext, der sich auf den Änderungsrechtsakt bezieht („Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15“), entspricht „Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14“ des Vorschlags der Kommission. Diese Inkohärenz liegt an der falschen Nummerierung (Artikel 1 Absatz 1 Nummer 7 ist doppelt) im Vorschlag der Kommission in allen Sprachfassungen außer der griechischen.)

Begründung

Dieser Artikel muss wieder eingesetzt werden, damit gewährleistet ist, dass örtliche Ausflüge als ein einzelner grenzüberschreitender Verkehrsdienst und nicht als Kabotagebeförderungen gelten.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 15 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) zeitweilig durchgeführter
Gelegenheitsverkehr;

b) Gelegenheitsverkehr;

(Der Verweis im Kopftext, der sich auf den Änderungsrechtsakt bezieht („Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16“), entspricht „Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15“ des Vorschlags der Kommission. Diese Inkohärenz liegt an der falschen Nummerierung (Artikel 1 Absatz 1 Nummer 7 ist doppelt) im Vorschlag der Kommission in allen Sprachfassungen außer der griechischen.)

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 15 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) Linienverkehr gemäß dieser Verordnung,;

Geänderter Text

c) Linienverkehr gemäß dieser Verordnung, ***der von einem im Aufnahmemitgliedstaat nicht ansässigen Verkehrsunternehmer im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienstes entsprechend dieser Verordnung durchgeführt wird, ausgenommen Verkehrsdienste, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen diesem Gebiet und seinem Umland befriedigen. Die Kabotage darf nicht unabhängig von diesem grenzüberschreitenden Verkehrsdienst durchgeführt werden.***

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 15 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) ***Linienverkehr, der von einem im Aufnahmemitgliedstaat nicht ansässigen Verkehrsunternehmer im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs gemäß dieser Verordnung durchgeführt wird.***

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 16 – Absatz 1 – Einleitung

Derzeitiger Wortlaut

(1) Vorbehaltlich der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften unterliegt die Durchführung der Kabotage den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats im Hinblick auf Folgendes:

Geänderter Text

(16a) In Artikel 16 Absatz 1 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„(1) Vorbehaltlich der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften unterliegt die Durchführung der Kabotage **der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*** und den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats im Hinblick auf Folgendes:

*** Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1).**

(<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0088:0105:DE:PDF>)

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 17

Vorschlag der Kommission

(17) Artikel 17 wird gestrichen;

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 17

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

Artikel 17

Kontrollpapiere für die Kabotage

(1) Kabotage im Gelegenheitsverkehr wird unter Verwendung *des in Artikel 12 genannten* Fahrtenblattes, *das an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden muss und* jedem Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen ist, *durchgeführt*.

(2) Folgende Angaben sind im Fahrtenblatt einzutragen:

- a) Ausgangspunkt und Bestimmungsort des Verkehrsdienstes,
- b) Tag des Beginns und Tag der Beendigung des Verkehrsdienstes.

(3) *Die Fahrtenblätter werden in den in Artikel 12 genannten Heften ausgegeben, die einen amtlichen Vermerk der zuständigen Behörde oder Stelle des Niederlassungsmitgliedstaats tragen.*

(4) Bei den Sonderformen des Linienverkehrs gilt der Vertrag zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Veranstalter des Verkehrsdienstes oder eine beglaubigte Abschrift als Kontrollpapier.

Es ist jedoch ein Fahrtenblatt in Form einer monatlichen Aufstellung auszufüllen.

(5) *Die verwendeten Fahrtenblätter sind an die zuständige Behörde oder Stelle des Niederlassungsmitgliedstaats gemäß den von dieser festzulegenden Bedingungen zurückzusenden.*

Änderungsantrag 75

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 21**

(17a) Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

Kontrollpapiere für die Kabotage

(1) Kabotage im Gelegenheitsverkehr wird unter Verwendung *eines* Fahrtenblattes *in Papierform oder digitaler Form durchgeführt*, das jedem Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen ist.

(2) Folgende Angaben sind im Fahrtenblatt einzutragen:

- a) Ausgangspunkt und Bestimmungsort des Verkehrsdienstes,
- b) Tag des Beginns und Tag der Beendigung des Verkehrsdienstes.

(4) Bei den Sonderformen des Linienverkehrs gilt der Vertrag zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Veranstalter des Verkehrsdienstes oder eine beglaubigte Abschrift als Kontrollpapier. *Es ist jedoch ein Fahrtenblatt in Form einer monatlichen Aufstellung auszufüllen.*

(5) *Während einer Kontrolle ist der Fahrer berechtigt, die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die die verlangten Dokumente vorlegen kann.“*

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission jedes Jahr spätestens am 31. Januar und erstmals bis zum 31. Januar [...dem ersten Januar nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] die Zahl der im Vorjahr erteilten Genehmigungen im Linienverkehr und die Gesamtzahl der am 31. Dezember dieses Jahres gültigen Genehmigungen im Linienverkehr mit. Diese Angaben sind getrennt für jeden Mitgliedstaat der Bestimmung des Linienverkehrsdienstes zu machen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission auch Daten zur Kabotage mit, die als Sonderform des Linienverkehrs und als Gelegenheitsverkehr im Vorjahr von ansässigen Verkehrsunternehmern durchgeführt wurde.

Änderungsantrag 76

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 21
Verordnung (EG) Nr. 1073/2009
Artikel 28 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Bis zum [**bitte das für** fünf Jahre nach **Beginn** der Anwendung dieser Verordnung **berechnete Datum einfügen**] legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vor. Der Bericht enthält auch Angaben dazu, inwieweit diese Verordnung zu einem besser funktionierenden **Personenkraftverkehrsmarkt** beigetragen hat.

Geänderter Text

1. Die **zuständigen Behörden der** Mitgliedstaaten teilen der Kommission jedes Jahr spätestens am 31. Januar und erstmals bis zum 31. Januar [...dem ersten Januar nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] die Zahl der im Vorjahr erteilten Genehmigungen im Linienverkehr und die Gesamtzahl der am 31. Dezember dieses Jahres gültigen Genehmigungen im Linienverkehr mit. Diese Angaben sind getrennt für jeden Mitgliedstaat der Bestimmung des Linienverkehrsdienstes zu machen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission auch Daten zur Kabotage mit, die als Sonderform des Linienverkehrs und als Gelegenheitsverkehr im Vorjahr von ansässigen Verkehrsunternehmern durchgeführt wurde.

Geänderter Text

5. Bis zum ... [fünf Jahre nach **dem Datum** der Anwendung dieser Verordnung] legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vor. Der Bericht enthält auch Angaben dazu, inwieweit diese Verordnung zu einem besser funktionierenden **Personenkraftverkehrssystem** beigetragen hat, **insbesondere für die Fahrgäste, das Personal von Kraftomnibusunternehmen und die Umwelt.**

BEGRÜNDUNG

Kraftomnibusse gehören zu den am leichtesten zugänglichen und wichtigsten Verkehrsmitteln in der EU. Sie verbinden ländliche und städtische Gebiete der Mitgliedstaaten miteinander; in manchen Regionen sind sie das einzige öffentliche Verkehrsmittel. Daher ist es von größter Bedeutung, dass die Fahrgäste die bestmögliche Beförderungsdienstleistung erhalten. Der beste Weg, um dies zu erreichen, ist über fairen, gesunden Wettbewerb.

Der Berichterstatter begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Änderung der entsprechenden Verordnung, durch die dieser Markt für nicht ansässige Verkehrsunternehmer geöffnet werden soll, welche derzeit nicht die Möglichkeit haben, in einem nationalen Markt Fernbusdienste anzubieten. Ein Verkehrsunternehmer aus dem Land A sollte also in einem Land B ungehindert nationale Verkehrsverbindungen vom Punkt X zum Punkt Y anbieten können. Eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung kann im Binnenmarkt nicht gestattet werden.

Mit den folgenden Änderungen behält der Berichterstatter den Grundgedanken des Vorschlags – eine weitere Liberalisierung der Personenkraftverkehrsmärkte – bei. Gleichzeitig trägt der Berichterstatter dem Umstand Rechnung, dass die Situation in Bezug auf den Busmarkt von Land zu Land unterschiedlich ist, und er ist außerdem darauf bedacht, die gut funktionierenden Systeme bestimmter Mitgliedstaaten nicht zu beeinträchtigen.

Schutz öffentlicher Dienstleistungsaufträge und städtische Gebiete

Öffentliche Dienstleistungsaufträge erfüllen einen speziellen und wertvollen Zweck. Sie müssen entsprechend geschützt werden, damit gewährleistet ist, dass die Öffnung des Personenkraftverkehrsmarktes nicht dazu führt, dass in den betreffenden Regionen weniger Dienste angeboten werden und die neuen Marktteilnehmer sich bloß die profitablen Strecken herauspicken. Aus diesem Grund hat der Berichterstatter eine neue Klausel eingeführt, kraft derer die Genehmigung eines neuen Verkehrsdienstes selbst für die von der Kommission vorgeschlagene Obergrenze von 100 km verweigert werden kann, wenn durch diesen Verkehrsdienst ein bestehender öffentlicher Dienstleistungsauftrag, der transparent ausgeschrieben wurde und nicht verlängert werden kann, untergraben wird und rentable und unrentable Strecken gebündelt werden und wenn er keine beträchtlichen staatlichen Zuschüsse erhält, durch die die Gefahr besteht, dass die gleichen Wettbewerbsbedingungen gefährdet werden.

Ferner kann die Genehmigung eines bestehenden Verkehrsdienstes sogar ausgesetzt oder entzogen werden, wenn eine Regulierungsstelle auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse feststellt, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht eines bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den Verkehrsdienst gefährdet ist. Der Berichterstatter hofft, dass diese Maßnahmen ausreichend und verhältnismäßig sind, um sicherzustellen, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge ausreichend geschützt sind, während der Markt dem Wettbewerb geöffnet wird.

Um weitere Bedenken zu zerstreuen, hat der Berichterstatter eine zusätzliche Bestimmung eingefügt, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, das Recht auf Zugang zum innerstaatlichen Linienverkehr einzuschränken, wenn dieser u. a. mit einem Stadt- oder Vorstadtgebiet in

Berührung kommt oder wenn der vorgeschlagene Verkehrsdienst auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Netz dieselbe Funktion des öffentlichen Personenverkehrs erfüllt, für die bzw. das eine zuständige Behörde einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes das ausschließliche Recht gewährt hat, und dieser als Gegenleistung die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfüllt.

Gewährleistung von fairem Wettbewerb und Vorsorge gegen Missbrauch von Marktmacht

Neben dem Schutz öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist der Berichterstatter bestrebt, zu verhindern, dass Situationen entstehen, bei denen die Öffnung des entsprechenden Marktes andere unerwünschte Auswirkungen nach sich zieht. Mit dem vorgeschlagenen Regelungsrahmen soll sichergestellt werden, dass zwischen den Verkehrsunternehmern gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein fairer Wettbewerb herrschen. Dazu gehört auch, dass der Missbrauch beträchtlicher Marktmacht oder einer Monopolstellung, auch in Form einer Unterauftragsvergabe, oder die Schaffung derartiger Marktbedingungen unterbunden werden. Darüber hinaus darf die Genehmigungsbehörde einen Antrag ablehnen, wenn die Regulierungsstelle feststellt, dass der den Markteintritt anstrebende Antragsteller plant, während eines längeren Zeitraums Dienstleistungen unterhalb ihres normalen Werts anzubieten, und dadurch den fairen Wettbewerb beeinträchtigt.

Niederlassungserfordernis und Möglichkeit einer liberaleren Regelung

Um zu verhindern, dass der Geist des Vorschlags missbraucht wird, und um die strengeren Anforderungen einiger Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, hat der Berichterstatter für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit geschaffen, zu verlangen, dass sich der Verkehrsunternehmer im Aufnahmemitgliedstaat niederlässt, nachdem ihm die Genehmigung für einen innerstaatlichen Linienverkehrsdienst erteilt wurde.

Gleichzeitig hat der Berichterstatter klargestellt, dass diejenigen Mitgliedstaaten, die bereits über eine liberalere Regelung verfügen, diese beibehalten dürfen. In gleicher Weise ist es den Mitgliedstaaten gestattet, den Markt über die in diesem Vorschlag festgelegten Anforderungen hinaus zu öffnen, wenn sie dies möchten.

Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen

Mit weiteren Änderungsanträgen, durch die geringfügige, doch sehr notwendige Änderungen vorgenommen werden, hat sich der Berichterstatter bemüht, den Vorschlag weiter zu verbessern und seine Intentionen klarzustellen. Damit etwa privates Eigentum geschützt wird, können die Mitgliedstaaten Busbahnhöfe, die im Besitz des Busbahnhofsbetreibers sind und von diesem ausschließlich für seine eigenen Personenkraftverkehrsdienste genutzt werden, vom Anwendungsbereich ausnehmen.

Der Berichterstatter ist somit zuversichtlich, dass mit dem geänderten Vorschlag nicht nur den Anliegen derjenigen entsprochen wird, die mehr Schutz – vor allem für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge – anstreben, sondern auch derjenigen, die für einen liberaleren Ansatz sind. Der geänderte Vorschlag zielt auf Ausgewogenheit zwischen den Interessen der Fahrgäste, der Verkehrsunternehmen und der kommunalen, regionalen und nationalen Behörden ab. Der Berichterstatter ist optimistisch, dass dieser Vorschlag ein weiterer Schritt

hin zu einem echten und fairen Binnenmarkt für den mit Bussen durchgeführten
Personenkraftverkehr in der Europäischen Union ist.

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2017)0647 – C8-0396/2017 – 2017/0288(COD)		
Datum der Übermittlung an das EP	8.11.2017		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 29.11.2017		
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 29.11.2017		
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	EMPL 7.12.2017		
Berichterstatter Datum der Benennung	Roberts Zīle 16.1.2018		
Prüfung im Ausschuss	1.2.2018	10.7.2018	5.11.2018
Datum der Annahme	22.1.2019		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	26 14 1	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Jakop Dalunde, Markus Ferber, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, João Pimenta Lopes		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Christelle Lechevalier, Francisco José Millán Mon		
Datum der Einreichung	28.1.2019		

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

26	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Markus Ferber, Luis de Grandes Pascual, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Massimiliano Salini
S&D	Inés Ayala Sender, Maria Grapini, Peter Kouroumbashev, Bogusław Liberadzki, Claudia Țapardel, Janusz Zemke

14	-
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Christelle Lechevalier, Georg Mayer
GUE/NGL	João Pimenta Lopes, Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Gabriele Preuß, Marita Ulvskog
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

1	0
S&D	Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung