

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0037/2008

12.2.2008

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt (Neufassung)
(KOM(2007)0264 – C6-0147/2007 – 2007/0097(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Mathieu Grosch

(Neufassung – Artikel 80 a der Geschäftsordnung)

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch **Fett- und Kursivdruck** hervorgehoben. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	17
ANHANG 1: SCHREIBEN DES RECHTSAUSSCHUSSES	19
ANHANG 2: STELLUNGNAHME IN FORM EINES SCHREIBENS DER BERATENDEN GRUPPE DER JURISTISCHEN DIENSTE	21
VERFAHREN.....	24

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt (Neufassung)

(KOM(2007)0264 – C6-0147/2007 – 2007/0097(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2007)0264),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0147/2007),
 - unter Hinweis auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematische Neufassung von Rechtsakten¹,
 - unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 20. November 2007 gemäß Artikel 80 a Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
 - gestützt auf Artikel 80 a und 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0037/2008),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der nachstehend geänderten und an die Empfehlungen der Beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission angepassten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1
Erwägung 6 a (neu)

¹ ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

(6a) Diese Verordnung findet weder auf Verkehrsunternehmer Anwendung, die nur zum nationalen Personenkraftverkehrsmarkt Zugang haben, noch auf die Lizenzen, die die Niederlassungsmitgliedstaaten dieser Verkehrsunternehmer ihnen erteilen.

Änderungsantrag 2
Erwägung 13

(13) Die Verwaltungsformalitäten sollten soweit wie möglich verringert werden, ohne jedoch auf Überwachungsverfahren und Sanktionen zu verzichten, die die ordnungsgemäße Anwendung und wirksame Durchsetzung dieser Verordnung gewährleisten. Zu diesem Zweck sollten die bestehenden Vorschriften für den Entzug der Gemeinschaftslizenz präzisiert und gestärkt werden. Die aktuellen Vorschriften sollten angepasst werden, damit gegen schwerwiegende ***oder wiederholte geringfügige*** Verstöße, die in ***einem*** anderen ***Mitgliedstaat*** als dem Niederlassungsmitgliedstaat begangen wurden, wirksame Sanktionen verhängt werden können. Die Sanktionen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen. Es sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, gegen verhängte Sanktionen einen Rechtsbehelf einzulegen.

(13) Die Verwaltungsformalitäten sollten soweit wie möglich verringert werden, ohne jedoch auf Überwachungsverfahren und Sanktionen zu verzichten, die die ordnungsgemäße Anwendung und wirksame Durchsetzung dieser Verordnung gewährleisten. Zu diesem Zweck sollten die bestehenden Vorschriften für den Entzug der Gemeinschaftslizenz präzisiert und gestärkt werden. Die aktuellen Vorschriften sollten angepasst werden, damit gegen schwerwiegende Verstöße, die in anderen ***Mitgliedstaaten*** als dem Niederlassungsmitgliedstaat begangen wurden, wirksame Sanktionen verhängt werden können. Die Sanktionen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen. Es sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, gegen verhängte Sanktionen einen Rechtsbehelf einzulegen.

Begründung

Geringfügige Verstöße können aufgrund von Verstößen, die in mehreren Mitgliedstaaten begangen werden, zu „wiederholten“ Verstößen werden.

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf eine derart unterschiedliche Weise ausgelegt und angegangen werden, und es vorerst keine konkreten Aussichten auf eine rasche Verbesserung in diesem Bereich gibt, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Teil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 3
Erwägung 14

(14) Die Mitgliedstaaten sollten in ihr einzelstaatliches Register der Verkehrsunternehmen alle schwerwiegenden Verstöße **und wiederholten geringfügigen Verstöße** eintragen die von Verkehrsunternehmen begangen wurden und zur Auferlegung einer Sanktion geführt haben.

(14) Die Mitgliedstaaten sollten in ihr einzelstaatliches Register der Verkehrsunternehmen alle schwerwiegenden Verstöße eintragen die von Verkehrsunternehmen begangen wurden und zur Auferlegung einer Sanktion geführt haben.

Begründung

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf eine derart unterschiedliche Weise ausgelegt und angegangen werden, und es vorerst keine konkreten Aussichten auf eine rasche Verbesserung in diesem Bereich gibt, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Teil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 4
Artikel 2 Buchstabe g

g) „schwerwiegender Verstoß **oder wiederholte geringfügige Verstöße** gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs“ sind Verstöße, die zum Verlust der Zuverlässigkeit gemäß Artikel 6 Absatz 1 und 2 der Verordnung [zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers] führen.

(g) „schwerwiegender Verstoß gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs“ sind Verstöße, die **nach Einschaltung eines Gerichts** zum Verlust der Zuverlässigkeit gemäß Artikel 6 Absatz 1 und 2 der Verordnung [zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers] führen **könnten**.

Begründung

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf eine derart unterschiedliche Weise ausgelegt und angegangen werden, und es vorerst keine konkreten Aussichten auf eine rasche Verbesserung in diesem Bereich gibt, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Teil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 5
Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 1

6. Der Betreiber eines Linienverkehrsdienstes darf zusätzliche

6. Der Betreiber eines Linienverkehrsdienstes darf zusätzliche

Fahrzeuge einsetzen, um einer vorübergehenden oder außergewöhnlichen Situation zu begegnen.

Fahrzeuge einsetzen, um einer vorübergehenden oder außergewöhnlichen Situation zu begegnen. ***Er setzt den Mitgliedstaat, auf dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangspunkt des Linienverkehrsdienstes befindet, über die Gründe für eine solche vorübergehende und außergewöhnliche Situation in Kenntnis.***

Änderungsantrag 6
Artikel 6 Absatz 6 a (neu)

6a. Die Mitgliedstaaten können grenzüberschreitende Linienverkehrsdienste, die nicht mehr als 50 km über die Grenze hinausreichen, vom Genehmigungsverfahren befreien. Sie setzen die Kommission und die Nachbarländer darüber in Kenntnis.

Änderungsantrag 7
Artikel 8 Absatz 3

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

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

Änderungsantrag 8
Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstabe b

b) der Antragsteller hat früher 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 einen schwer wiegenden Verstoß ***oder wiederholte geringfügige Verstöße*** gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere die

b) der Antragsteller hat früher 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 einen schwer wiegenden Verstoß gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge

Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten *der Fahrer*, begangen;

und die Lenk- und Ruhezeiten begangen, *der zu einem Verlust der Zuverlässigkeit im Sinne der Verordnung Nr./2008 [über die Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers] geführt hat;*

Änderungsantrag 9
Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 2

Ein Mitgliedstaat kann mit Zustimmung der Kommission sechs Monate nach Unterrichtung des Verkehrsunternehmers die Genehmigung für den Betrieb des grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes mit Kraftomnibussen aussetzen oder entziehen, falls ein bestehender grenzüberschreitender Verkehrsdienst mit Kraftomnibussen ernsthaft die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes, der im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Begriffsbestimmung in der Verordnung (EG) Nr.NNNN/JJJJ des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste im Schienen- und Straßenverkehr durchgeführt wird, auf den betreffenden direkten Teilstrecken beeinträchtigt.

entfällt

Begründung

Die Genehmigungen sind maximal fünf Jahre gültig. Mit Blick auf die Folgen für das betreffende Unternehmen, dessen Tätigkeit und Investitionen auf der ihm erteilten Genehmigung beruhen, wäre es unklug, zuzulassen, dass eine Behörde, die eine solche Genehmigung erteilt hat, dem Unternehmen diese vor ihrem Ablauf entzieht.

Änderungsantrag 10
Artikel 8 Absatz 8

8. Die Kommission entscheidet nach Anhörung der beteiligten Mitgliedstaaten binnen **vier Monaten** nach Erhalt der Mitteilung der Genehmigungsbehörde; diese Entscheidung tritt 30 Tage nach ihrer

8. Die Kommission entscheidet nach Anhörung der beteiligten Mitgliedstaaten binnen **zehn Wochen** nach Erhalt der Mitteilung der Genehmigungsbehörde; diese Entscheidung tritt 30 Tage nach ihrer

Bekanntgabe an die beteiligten
Mitgliedstaaten in Kraft.

Bekanntgabe an die beteiligten
Mitgliedstaaten in Kraft.

Änderungsantrag 11
Artikel 12 Absatz 4 Unterabsatz 1 a (neu)

Die Kommission und die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Vorschriften betreffend das Fahrtenblatt, die sich aus anderen Übereinkommen mit Drittstaaten ableiten, bis spätestens zum 1. Januar 2010 mit den Vorschriften dieser Verordnung in Einklang gebracht werden.

Begründung

Auf mittlere Sicht ist ein einheitliches und harmonisiertes Fahrtenblatt für alle Beförderungsfahrten innerhalb der Europäischen Union und in Drittländer der einzige Weg, Rechtssicherheit und Verschlankung der Bürokratie zu garantieren.

Änderungsantrag 12
Artikel 12 Absatz 5

5. Die Fahrtenblatthefte werden von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, oder von durch sie benannten Stellen ausgegeben.

5. Die Fahrtenblatthefte werden ***auf eine effiziente und benutzerfreundliche Weise*** von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, oder von durch sie benannten Stellen ausgegeben.

Begründung

Der Vorgang des Erhaltens und des Ausfüllens von Fahrtenblattheften ist derzeit noch zu umständlich. Mit Hilfe der modernen Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) können Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Fahrtenblatthefte für Unternehmen leichter erhältlich sind.

Änderungsantrag 13
Artikel 13 Absatz 2

Bei solchen Verkehrsdiensten, die für ***gebietsfremde*** Fahrgäste bestimmt sind, die zuvor von denselben Verkehrsunternehmen

Bei solchen Verkehrsdiensten, die für Fahrgäste bestimmt sind, die zuvor von denselben Verkehrsunternehmen mittels

mittels eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes gemäß Absatz 1 befördert wurden, muss dasselbe Fahrzeug oder ein Fahrzeug desselben Unternehmens bzw. derselben Unternehmensgruppe eingesetzt werden.

eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes gemäß Absatz 1 befördert wurden, muss dasselbe Fahrzeug oder ein Fahrzeug desselben Unternehmens bzw. derselben Unternehmensgruppe eingesetzt werden.

Begründung

Auf einer europäischen Verkehrsrouten beispielsweise sollte eine Gruppe von Touristen aus einem Mitgliedstaat die Möglichkeit haben, lokale Ausflüge in ihrem eigenen Land zu unternehmen.

Änderungsantrag 14
Artikel 16 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe d

d) **Arbeitszeit**, Lenk- und Ruhezeiten;

(d) Lenk- und Ruhezeiten;

Begründung

Da in den Mitgliedstaaten im Bereich der Arbeitszeiten unterschiedliche Bestimmungen gelten, ist es unmöglich, diese einzuhalten, wenn verschiedene Länder durchfahren werden. Deshalb sollten nur die Lenk- und Ruhezeiten kontrolliert werden, da sie auf EU-Ebene einvernehmlich geregelt und in allen Mitgliedstaaten gleich sind.

Änderungsantrag 15
Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe e a (neu)

ea) für die Entsendung von Arbeitnehmern gemäß der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen¹.

ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1.

Begründung

In Erwägung 10 heißt es, dass die Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern für Kabotage-Operationen gilt. Dies sollte auch in den Artikeln zum Ausdruck kommen.

Änderungsantrag 16
Artikel 22 Absatz 1 Unterabsatz 1

Bei einem schwerwiegenden Verstoß **oder**

Bei einem schwerwiegenden Verstoß gegen

bei wiederholten leichten Verstößen gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs, bzw. bei Feststellung solcher Verstöße in einem Mitgliedstaat, insbesondere bei Verstößen gegen die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer sowie die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 4 ohne entsprechende Genehmigung, sprechen die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer, der gegen die betreffenden Vorschriften verstoßen hat, ansässig ist, eine Verwarnung aus und können unter anderem die folgenden Verwaltungssanktionen anwenden:

Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs, bzw. bei Feststellung solcher Verstöße in einem Mitgliedstaat, insbesondere bei Verstößen gegen die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer sowie die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 4 ohne entsprechende Genehmigung, sprechen die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer, der gegen die betreffenden Vorschriften verstoßen hat, ansässig ist, eine Verwarnung aus und können unter anderem die folgenden Verwaltungssanktionen anwenden:

Begründung

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf eine derart unterschiedliche Weise ausgelegt und angegangen werden, und es vorerst keine konkreten Aussichten auf eine rasche Verbesserung in diesem Bereich gibt, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Teil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 17 Artikel 22 Absatz 1 Buchstabe b a (neu)

(ba) die Verhängung von Geldstrafen.

Begründung

Damit Sanktionen auch eine entsprechende Wirkung entfalten können, ist es sinnvoll, in der Verordnung explizit auch Geldstrafen als Sanktionsmöglichkeit vorzusehen.

Änderungsantrag 18 Artikel 22 Absatz 2

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten lassen einen Verkehrsunternehmer zum grenzüberschreitenden Personenverkehr im Sinne dieser Verordnung nicht zu, wenn **dieser wiederholt schwerwiegend** gegen die Gemeinschaftsvorschriften zum Straßenverkehr insbesondere die

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten lassen einen Verkehrsunternehmer zum grenzüberschreitenden Personenverkehr im Sinne dieser Verordnung **im Falle schwerwiegender Verstöße** gegen die Gemeinschaftsvorschriften zum Straßenverkehr, insbesondere die

Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, **verstoßen hat**. Sie unterrichten davon unverzüglich die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats.

Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, **und wenn ein endgültiger Beschluss ergangen ist, nachdem alle Rechtsmittel des Verkehrsunternehmers erschöpft sind, nicht zu**. Sie unterrichten davon unverzüglich die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats.

Begründung

Um eine faire Behandlung der Busunternehmer zu garantieren, sollten Sanktionen aufgrund schwerwiegender Verstöße erst nach einer endgültigen gerichtlichen Entscheidung verhängt werden.

Änderungsantrag 19 Artikel 22 Absatz 3

3. **In** dem in Artikel 23 Absatz 1 genannten Fall entscheiden die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, **ob** gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer **eine Sanktion** verhängt wird. Sie teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, unverzüglich, spätestens jedoch drei Monate nach Kenntnisnahme des Verstoßes, mit, welche der in Absatz 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Sanktionen verhängt wurden. War eine Verhängung dieser Sanktionen nicht möglich, so werden die Gründe hierfür angegeben.

3. **Wird in** dem in Artikel 23 Absatz 1 genannten Fall **ein schwerwiegender Verstoß festgestellt**, entscheiden die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, **welche Sanktion** gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer verhängt wird. Sie teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, unverzüglich, spätestens jedoch drei Monate nach Kenntnisnahme des Verstoßes, mit, welche der in Absatz 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Sanktionen verhängt wurden. War eine Verhängung dieser Sanktionen nicht möglich, so werden die Gründe hierfür angegeben.

Begründung

Wenn es sich um schwerwiegende Verstöße handelt, sollten sie Sanktionen nach sich ziehen.

Änderungsantrag 20 Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1

Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein nichtansässiger Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß **oder wiederholte**

Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein nichtansässiger Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß gegen diese

geringfügige Verstöße gegen diese Verordnung oder gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begangen hat, übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt worden ist, hiervon unverzüglich die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, spätestens jedoch einen Monat nach Kenntnisnahme des Verstoßes, die folgenden Informationen:

Verordnung oder gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begangen hat, übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt worden ist, hiervon unverzüglich die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, spätestens jedoch einen Monat nach Kenntnisnahme des Verstoßes, die folgenden Informationen:

Begründung

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf eine derart unterschiedliche Weise ausgelegt und angegangen werden, und es vorerst keine konkreten Aussichten auf eine rasche Verbesserung in diesem Bereich gibt, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Teil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 21 Artikel 23 Absatz 2

2. Unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung kann der Aufnahmemitgliedstaat gegen einen nichtansässigen Verkehrsunternehmer, der anlässlich einer Kabotagebeförderung in seinem Hoheitsgebiet gegen diese Verordnung oder gegen gemeinschaftliche oder einzelstaatliche Verkehrsvorschriften verstoßen hat, Sanktionen verhängen. Diese Sanktionen werden unter Ausschluss jeder Diskriminierung verhängt und können insbesondere in einer Verwarnung und/oder, bei einem schwer wiegenden Verstoß **oder wiederholten geringfügigen Verstößen**, in einem zeitweiligen Verbot von Kabotagefahrten in dem Aufnahmemitgliedstaat, in dem der Verstoß begangen wurde, bestehen.

2. Unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung kann der Aufnahmemitgliedstaat gegen einen nichtansässigen Verkehrsunternehmer, der anlässlich einer Kabotagebeförderung in seinem Hoheitsgebiet gegen diese Verordnung oder gegen gemeinschaftliche oder einzelstaatliche Verkehrsvorschriften verstoßen hat, Sanktionen verhängen. Diese Sanktionen werden unter Ausschluss jeder Diskriminierung verhängt und können insbesondere in einer Verwarnung und/ oder, bei einem schwer wiegenden Verstoß, in einem zeitweiligen Verbot von Kabotagefahrten in dem Aufnahmemitgliedstaat, in dem der Verstoß begangen wurde, **und/oder in der Verhängung von Geldstrafen**, bestehen.

Begründung

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf eine derart unterschiedliche Weise ausgelegt und angegangen werden, und es vorerst keine konkreten Aussichten auf eine rasche Verbesserung in diesem Bereich gibt, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Teil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 22
Artikel 24

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass schwerwiegende Verstöße *oder wiederholte geringfügige Verstöße* gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs durch Kraftverkehrsunternehmer in ihrem Hoheitsgebiet, die zur Auferlegung von Sanktionen geführt haben, sowie die auferlegten Sanktionen in das einzelstaatliche Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden, das gemäß der Verordnung (EG) Nr. NNNN/JJJJ [zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers] eingerichtet wurde. Einträge im Register, die einen befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz betreffen, bleiben mindestens zwei Jahre in der Datenbank gespeichert.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass schwerwiegende Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs durch Kraftverkehrsunternehmer in ihrem Hoheitsgebiet, die zur Auferlegung von Sanktionen geführt haben, sowie die auferlegten Sanktionen in das einzelstaatliche Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden, das gemäß der Verordnung (EG) Nr. NNNN/JJJJ [zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers] eingerichtet wurde. Einträge im Register, die einen befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz betreffen, bleiben mindestens zwei Jahre in der Datenbank gespeichert.

Begründung

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf eine derart unterschiedliche Weise ausgelegt und angegangen werden, und es vorerst keine konkreten Aussichten auf eine rasche Verbesserung in diesem Bereich gibt, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Teil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 23
Artikel 30

Sie gilt ab *[Datum der Anwendung]*.

Sie gilt ab **1. Januar 2009**.

Änderungsantrag 24
Anhang I, Seite 1 der Lizenz

für den gewerblichen grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

für den gewerblichen grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen **und für die Kabotage**

Änderungsantrag 25
Anhang I Allgemeine Bestimmungen Ziffer 5 Buchstabe c

c) der Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß **oder wiederholt geringfügige Verstöße** gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs in einem Mitgliedstaat, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer und die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 4 der Verordnung (EG) Nr. [.../...] [diese Verordnung] ohne entsprechende Genehmigung, begangen hat. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer, der die Verstöße begangen hat, ansässig ist, können insbesondere den Entzug der Gemeinschaftslizenz oder einen befristeten oder dauerhaften Entzug von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz verfügen.

c) der Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs in einem Mitgliedstaat **oder mehreren Mitgliedstaaten**, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer und die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 4 der Verordnung (EG) Nr. [.../...] [diese Verordnung] ohne entsprechende Genehmigung, begangen hat. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer, der die Verstöße begangen hat, ansässig ist, können insbesondere den Entzug der Gemeinschaftslizenz oder einen befristeten oder dauerhaften Entzug von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz verfügen.

Begründung

Da "geringfügige Verstöße" in den Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich ausgelegt und angegangen werden, könnte durch ihre Einbeziehung in die Verordnung für Busunternehmer eine Situation der rechtlichen Unsicherheit entstehen. Die Durchsetzung sollte sich daher ausschließlich auf schwerwiegende Verstöße konzentrieren. Um für Busunternehmer aus allen Mitgliedstaaten gleiche Ausgangsbedingungen zu schaffen, müssen die Mitgliedstaaten sich auf die (individuell unterschiedlichen) Definitionen "schwerwiegender Verstöße" einigen, bevor diese Neufassung in Kraft tritt.

BEGRÜNDUNG

Allgemeiner Rahmen

Der Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt wird derzeit durch die Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 geregelt.

Für die Beförderung mit Kraftomnibussen unterscheidet man zwei Beförderungskategorien: Gelegenheitsdienste und Liniendienste.

Durch die beiden zuvor genannten Verordnungen wurde die grenzüberschreitende Personenbeförderung für Gelegenheitsdienste bereits liberalisiert.

Für grenzüberschreitende Linienverkehrsdienste müssen die Beförderungsunternehmer eine Genehmigung der Mitgliedstaaten einholen, deren Hoheitsgebiet sie durchfahren. Im Verlauf solcher grenzüberschreitender Linienverkehrsdienste sind auch Kabotagedienste zugelassen.

Mit dem Vorschlag der Kommission sollen die diesbezüglichen Rechtsvorschriften vereinfacht werden. Die Verordnung über die Personenbeförderung im Schienen- und Straßenverkehr wurde bereits angenommen und muss im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Linienverkehr berücksichtigt werden. Darüber hinaus will die Kommission die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten verstärken und die Formate für einschlägige Dokumente harmonisieren, um die Kontrollen zu vereinfachen.

Standpunkt des Berichtstatters

Die Vereinfachung des rechtlichen Rahmens durch die Zusammenlegung zweier Verordnungen zu einer einzigen ist zu begrüßen.

1. Zum **Anwendungsbereich** dieser Verordnung sollte präzisiert werden, dass er „nationale“ Lizenzen nicht abdeckt, die die Mitgliedstaaten Beförderungsunternehmen ausstellen, die nur inländische Verkehrsdienste erbringen.

2. Was das **Genehmigungsverfahren** für grenzüberschreitende Linienverkehrsdienste anbelangt, wurden die Vereinfachungen in der Branche im Großen und Ganzen positiv aufgenommen. Die Mitgliedstaaten können eine Genehmigung nur in ganz konkreten Fällen verweigern, besonders dann, wenn der betreffende Linienverkehrsdienst die Lebensfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes, der im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt wird, ernsthaft beeinträchtigt. Die Behörden der Mitgliedstaaten, deren Gebiet nur im Transit, ohne Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen, durchfahren wird, werden lediglich informiert, sobald die von dem Dienst betroffenen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Genehmigung eine Übereinkunft erzielt haben.

Um ein zügiges Verfahren zu gewährleisten, müssen die Fristen für die Erteilung oder Ablehnung der Genehmigung durch die Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten sowie die

Frist, die der Kommission zugestanden wird, im Zusammenhang mit der Ablehnung einer Genehmigung eine Entscheidung zu treffen.

Auch sollte die Möglichkeit, in vorübergehenden oder außergewöhnlichen Situationen für den Linienverkehrsdienst zusätzliche Fahrzeuge einzusetzen, eindeutiger geregelt werden; in diesem Sinne müsste der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangsort befindet, über die Inanspruchnahme dieser Möglichkeit und die Gründe für die außergewöhnliche Situation informiert werden.

Den Mitgliedstaaten sollte die Möglichkeit gegeben werden, grenznahe Verkehrsdienste von dem Genehmigungsverfahren auszunehmen; die Bestimmungen der Verordnung über die Verpflichtungen öffentlicher Dienstleistungsunternehmen behalten jedoch ihre Gültigkeit.

3. Gemäß Erwägung 11 des Vorschlags für eine Verordnung gilt die Richtlinie über die **Entsendung von Arbeitnehmern** für die Erbringung von Sonderformen des Linienverkehrs. Diese Bestimmung sollte in den entsprechenden Artikel aufgenommen werden.

4. Im Zusammenhang mit der **Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten** schlägt der Berichterstatter die gleichen Grundsätze und die gleichen Änderungen wie für die Verordnung über den Zugang zum grenzüberschreitenden Güterverkehrsmarkt vor.

5. Im Zusammenhang mit der **Harmonisierung der Kontrollpapiere** stimmt der Berichterstatter den im Verordnungsvorschlag enthaltenen Bestimmungen zu, besonders der Anwendung des Regelungsverfahrens mit Kontrolle des Parlaments.

ANNEX 1: LETTER OF THE COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS

COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS
CHAIRMAN

Ref.: D(2007)73874

Mr Paolo COSTA
Chairman of the Committee on Transport and
Tourism
ASP 09G305
Brussels

Subject: Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the market for coach and bus services (2007/0097(COD)) (recast)

Dear Sir,

The Committee on Legal Affairs, which I am honoured to chair, has examined the proposal referred to above, pursuant to Rule 80a on Recasting, as introduced into the Parliament's Rules of Procedure by its Decision of 10 May 2007.

Paragraph 3 of that Rule reads as follows:

"If the committee responsible for legal affairs considers that the proposal does not entail any substantive changes other than those identified as such in the proposal, it shall inform the committee responsible.

In such a case, over and above the conditions laid down in Rules 150 and 151, amendments shall be admissible within the committee responsible only if they concern those parts of the proposal which contain changes.

However, amendments to the parts which have remained unchanged may be admitted by way of exception and on a case-by-case basis by the chairman of the above committee if he considers that this is necessary for pressing reasons relating to the internal logic of the text or because the amendments are inextricably linked to other admissible amendments. Such reasons must be stated in a written justification to the amendments".

Following the opinion of the Legal Service, whose representatives participated in the meetings of the Consultative Working Party examining the recast proposal, and in keeping with the recommendations of the draftsman, the Committee on Legal Affairs considers that

the proposal in question does not include any substantive changes other than those identified as such in the proposal and that, as regards the codification of the unchanged provisions of the earlier acts with those changes, the proposal contains a straightforward codification of the existing texts, without any change in their substance.

In conclusion, the Committee on Legal Affairs recommends your Committee, as the committee responsible, to proceed to examine the above proposal in accordance with Rule 80a.

Yours faithfully,

Giuseppe GARGANI

**ANNEX 2: LETTRE AVIS DU GROUPE CONSULATIF DES SERVICES
JURIDIQUES**

Brussels,

OPINION

**FOR THE ATTENTION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT
THE COUNCIL THE
COMMISSION**

**Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on
common rules for access to the market for coach and bus services (recast) COM(2007)
264 final of 23.5.2007 - 2007/0097 (COD)**

Having regard to the Inter-institutional Agreement of 28 November 2001 on a more structured use of the recasting technique for legal acts, and in particular to point 9 thereof, the Consultative Working Party, consisting of the respective legal services of the European Parliament, the Council and the Commission, met on 30 May 2007 and on 11 June 2007 for the purpose of examining the aforementioned proposal submitted by the Commission.

At those meetings¹, an examination of the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council recasting Council Regulation (EEC) 684/92 of 16 March 1992 on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus and Council Regulation (EC) No 12/98 of 11 December 1997 laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State resulted in the Consultative Working Party's establishing, by common accord, as follows:

¹ The Consultative Working Party had all language versions of the proposal and worked on the basis of the English version, being the master-copy language version of the text under discussion.

1) An incorrect title had been erroneously indicated in the cover page of the abovementioned document having been officially transmitted on 23 May 2007, which read *"Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus"*; in that document, the correct title was that appearing at the beginning of the text of the recast proposal and reading *"Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the market for coach and bus services"*. Incidentally, it should be pointed out that on 1 June 2007 a new document bearing a reference number COM(2007) 264 final/2 has been officially transmitted to the European Parliament and to the Council; on the cover page of that new document a corrigendum appears, which reads *"Annule et remplace la page de couverture du document COM(2007)264 final .du 23.5.2007 / Cette correction concerne les versions EN,FR,DE"*.

2) The following parts of text of the recast proposal should have been identified by using the grey-shaded type used for marking substantive changes:

the entire text of the second subparagraph of point (3.4) of Article 2 of Regulation 684/92, appearing twice in the text of the recast proposal already marked with double strikethrough, once between the texts of points (c) and (d) of Article 2 and once between the fourth and fifth subparagraphs of Article 5(3);

the entire text of Article 3a(5) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing immediately after Article 4(4) in the text of the recast proposal;

the entire text of the second subparagraph of Article 13(3) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing in the text of Article 5(5) in the recast proposal;

the entire text of Article 5(4) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing between the texts of paragraphs 3 and 4 of Article 6 in the recast proposal;

the entire text of Article 6(2) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing between the texts of paragraphs 1 and 2 of Article 7 in the recast proposal;

in Article 8(8), the word *"within"* (already marked with double strikethrough) and the word *"after"*;

the entire text of Article 11(5) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing between the texts of paragraphs 6 and 7 of Article 12 in the recast proposal;

the initial wording of Article 6(2), introductory words, of Regulation 12/98, appearing as a deleted text, marked with double strikethrough, before the introductory words of Article 17(2) in the recast proposal;

the second sentence of Article 6(3) of Regulation 12/98, appearing as a deleted text, marked with double strikethrough, after the text of Article 17(3) in the recast proposal;

the entire text of the third subparagraph of point (3) of Article 3 of Regulation 12/98, having been already marked with double strikethrough and appearing at the end of point (c) of Article 15 in the text of the recast proposal;

the entire text of the fourth subparagraph of point (3) of Article 3 of Regulation 12/98, having been already marked with double strikethrough and appearing immediately after the proposed text of Article 15 in the recast proposal;

in Article 16(l)(a), the word "rates";

in the title of Chapter VI, in the second subparagraph of Article 22(1), in Article 23(2) and in Article 27, the words "penalties" (already marked with double strikethrough) and "sanctions" (already marked with adaptation arrows);

in Article 18(1), introductory words, the wordings "Passengers using" and "throughout their journey possess" (all having been already marked with double strikethrough), and "Carriers operating" and "issue" (all presented between adaptation arrows);

in Article 22(l)(a), the word "permanent" (already marked with adaptation arrows);

in Article 22(l)(b), the word "temporary" (already included in a part of text marked with adaptation arrows).

3) The deleted texts of Section IV of Regulation 684/92 appearing immediately after new Article 13 in the recast proposal and of Article 16(5) of the same regulation appearing immediately after new Article 20 should have not appeared in the recast proposal.

4) It was acknowledged that a certain inconsistency would appear to exist between the text of point 5(c) of Annex I and that of Article 22(1), in that the said point appears to quote the contents of the introductory wording and of point (a) of Article 22(1) without mentioning its point (b).

5) It was also acknowledged that the correlation table in Annex II is not accurate, and would therefore need to be completed and corrected where necessary.

In consequence, examination of the proposal has enabled the Consultative Working Party to conclude, without dissent, that the proposal does not comprise any substantive amendments other than those identified as such therein or in the present opinion. The Working Party also concluded, as regards the codification of the unchanged provisions of the earlier acts with those substantive amendments, that the proposal contains a straightforward codification of the existing texts, without any change in their substance.

C. PENNERA
Jurisconsult

J.-C. PIRIS
Jurisconsult

M. PETITE
Director General

VERFAHREN

Titel	Grenzüberschreitender Personenverkehr mit Kraftomnibussen (Neufassung)		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2007)0264 – C6-0147/2007 – 2007/0097(COD)		
Datum der Konsultation des EP	23.5.2007		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 24.9.2007		
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	JURI 24.9.2007		
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	JURI 20.11.2007		
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Mathieu Grosch 13.7.2007		
Prüfung im Ausschuss	9.10.2007	21.11.2007	21.1.2008
Datum der Annahme	22.1.2008		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 45	–: 0	0: 3
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Said El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Ziļe		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Markus Ferber, Jeanine Hennis-Plasschaert, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Leopold Józef Rutowicz, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		
Datum der Einreichung	12.2.2008		