EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 358 final} - {SWD(2017) 359 final} - {SWD(2017) 360 final} - {SWD(2017) 361 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Dieser Vorschlag ist Teil des zweiten Mobilitätspakets, das darauf abzielt, eine Führungsrolle bei der Bekämpfung des Klimawandels zu übernehmen, die europäische Industrie stärker und wettbewerbsfähiger zu machen und die Lebensqualität und Auswahlmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger für die tägliche Mobilität zu verbessern. Die Freiheit, sich im gesamten Gebiet der Union ungehindert bewegen zu können, zählt zu den grundlegenden Errungenschaften der Europäischen Union. Dank dieser Freizügigkeit können die Bürger problemlos zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten reisen, sei es zur Arbeit oder im Urlaub. Dieser Vorschlag wird die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger über größere Entfernungen verbessern und die Benutzung nachhaltiger Verkehrsmittel steigern helfen. Er wird zu Verkehrsdiensten führen, die nicht nur besser auf die Bedürfnisse der Bürger zugeschnitten sind, insbesondere jener mit geringem Einkommen, sondern darüber hinaus auch zusätzliche Vorteile für die Umwelt, die Wirtschaft und die Gesellschaft bringen. Der Vorschlag dient der Befriedigung der wachsenden globalen Nachfrage nach einer besseren Verkehrsanbindung aller geografischen Gebiete und soll die Zugänglichkeit für einen größeren Teil der Bevölkerung sicherstellen. Er stellt einen direkten Beitrag zur Verwirklichung der politischen Prioritäten der Kommission für Beschäftigung und Wachstum und zur Energieunion dar.

Die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006[1] wurde als Teil eines Legislativpakets zusammen mit der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009[2] über gemeinsame Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erlassen. Diese beiden Verordnungen regeln zusammen genommen den Zugang zum Beruf und den Zugang zum Markt im Bereich der Personenbeförderung im Straßenverkehr. Beide Verordnungen tragen zum reibungslosen Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts sowie zu dessen Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit bei.

Die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 enthält die Bestimmungen, die von Unternehmen einzuhalten sind, die sich auf dem Markt für den grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr und auf anderen nationalen Märkten als dem Markt ihres eigenen Mitgliedstaats (Kabotage) betätigen wollen. Sie enthält Bestimmungen über die Dokumente, die diesen Unternehmen vom Mitgliedstaat der Zulassung (Gemeinschaftslizenz) und von der Genehmigungsbehörde (Genehmigung für den Linienverkehr) auszustellen sind. Außerdem werden darin Sanktionen für Verstöße gegen diese Pflichten und die Bestimmungen über die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt.

Von 2015 bis 2017 wurde eine Ex-post-Bewertung[3] der Verordnung durchgeführt, die zu dem Schluss führte, dass die Verordnung im Hinblick auf die Erreichung ihres ursprünglichen Ziels der Förderung des (gewerblichen) Personenkraftverkehrs als nachhaltige Alternative zum Individualverkehr (Pkw) nur teilweise wirksam ist. Es wurde festgestellt, dass durch die Öffnung der nationalen Märkte für den Linienbusverkehr eine kritische Masse von Verkehrsunternehmen entsteht, die dann auch grenzüberschreitende Verkehrsdienste anbieten

[1] ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88.
[2] ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.
[3] SWD(2017) 361.

wollen, was sich weit stärker auf die Zahl der grenzüberschreitenden Strecken und die Häufigkeit grenzüberschreitender Verkehrsdienste auswirkt als nur der Erlass europaweiter Vorschriften allein. Neben den Vorteilen für Fahrgäste, die im Inland unterwegs sind, wird eine weitere Öffnung der nationalen Märkte auch die Entwicklung des Marktes für grenzüberschreitende Linienbusdienste verstärken. Die festgestellten Hauptprobleme waren Hindernisse auf nationalen Märkten, die den Aufbau von Fernbusdiensten beeinträchtigen, und ein geringer Anteil nachhaltiger Personenverkehrsträger. Mit diesem Vorschlag, der im Rahmen des Programms zur Bewertung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)[4] vorgelegt wird, sollen diese Mängel beseitigt werden.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Dieser Vorschlag wird im Rahmen der laufenden umfassenden Überprüfung der Rechtsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs vorgelegt. Er steht im engen Zusammenhang mit anderen bestehenden Rechtsakten im Bereich des Straßenverkehrs, insbesondere mit den Vorschriften über den Zugang zum Beruf (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009), mit Sozialvorschriften (Verordnung (EG) Nr. 561/2006[5], Richtlinie 2002/15/EG[6], Richtlinie 2006/22/EG[7] und Verordnung (EU) 165/2014[8]) sowie mit den Vorschriften über die Eurovignette (Richtlinie 1999/62/EG[9]). Die Erleichterung der Durchführung von Fernbusdiensten, wie sie in diesem Vorschlag vorgesehen ist, wird daher einfacher werden, wenn Fragen des Binnenmarkts, der Sozialvorschriften und der Entsendung von Arbeitnehmern zusammen betrachtet werden, um sowohl faire Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer als auch einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag ist vollständig mit der Priorität der Kommission zur Schaffung eines vertieften und faireren Binnenmarkts vereinbar. Der Binnenmarkt für den mit Bussen durchgeführten Personenkraftverkehr wird dadurch gestärkt werden. Außerdem steht er im Einklang mit den Zielen einer emissionsarmen Mobilität und dem mit der Energieunion verfolgten Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrs sowie mit der gemeinsamen Verkehrspolitik, wie sie im Weißbuch von 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“[10] dargelegt wurde. Der Vorschlag wird neue Geschäftsmöglichkeiten für die Unternehmen in diesem Sektor eröffnen und damit Chancen für neue Arbeitsplätze und Wachstum schaffen sowie die Auswahlmöglichkeiten der Fahrgäste erhöhen. Zudem wird durch den Vorschlag, im Sinne der Ziele des REFIT-Programms der EU, der Verwaltungsaufwand für die im Personenkraftverkehr tätigen Verkehrsunternehmen verringert und der Rechtsrahmen präzisiert.

---

4 Initiative Nr. 9 in Anhang 2 des Arbeitsprogramms der Kommission für 2017.
5 ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.
6 ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35.
7 ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.
8 ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.
9 ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42.
10 COM(2011) 144 final vom 28.3.2011.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage für die Verordnung und für die vorgeschlagenen Änderungen ist Titel VI (Verkehr) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere Artikel 91, in dem es unter anderem heißt, dass das Europäische Parlament und der Rat gemeinsame Regeln für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten aufstellen sowie die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festlegen sollen.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Die EU und die Mitgliedstaaten haben nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV eine geteilte Zuständigkeit für den Verkehr. Bestehende Regelungen kann jedoch nur der Unionsgesetzgeber selbst ändern.

Daneben besteht ein Flickenteppich aus unterschiedlichen Vorschriften für den Zugang zu den nationalen Personenkraftverkehrsmärkten, der es den Verkehrsunternehmern erschwert, ihre Dienste zu europaweiten Fernbusnetzen auszubauen, und der ihnen die Möglichkeit nimmt, integrierte Dienste mit anderen Busverkehrsdiensten und anderen Verkehrsmitteln anzubieten. Die Mitgliedstaaten allein sind nicht in der Lage, die Kohärenz und die Koordinierung gemeinsamer Marktzugangsregeln einzuführen und aufrecht zu erhalten, die für das Entstehen eines echten Binnenmarktes für den Personenkraftverkehr erforderlich sind. Deshalb ist es notwendig, Vorschriften auf EU-Ebene zu erlassen.

• Verhältnismäßigkeit

Wie in Abschnitt 7.3 der Folgenabschätzung ausgeführt, steht der Vorschlag in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Problemen und geht nicht über das zu ihrer Lösung erforderliche Maß hinaus. Der Vorschlag enthält nur einige gezielte Änderungen der Verordnung, die helfen sollen, den bestehenden Rechtsrahmen für den Personenkraftverkehr in der EU zu verbessern, und schafft keine zusätzlichen rechtlichen Anforderungen für interessierte Parteien, die nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Problemen stünden.

• Wahl des Instruments

Da es sich bei dem zu ändernden Rechtsakt um eine Verordnung handelt, sollte der Änderungsrechtsakt grundsätzlich die gleiche Form haben.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ist zusammen mit diesem Vorschlag angenommen worden[11].

Folgende Hauptprobleme wurden festgestellt:

[11] Siehe Fußnote 3.

– Der Fernbussektor konnte keine Wachstumsrate erreichen, die mit denen anderer Verkehrsträger vergleichbar wäre, und sein Verkehrsträgeranteil ist über einen langen Zeitraum weiter zurückgegangen.

– Es gibt Hindernisse auf nationalen Märkten, die den Aufbau von Fernbusdiensten erschweren.

– Grenzüberschreitende Linienbusdienste ohne wettbewerbsfähige Fernbusdienste stellen für die Fahrgäste weniger attraktive Reiseangebote dar.

– Die Ziele der ursprünglichen Verordnung beinhalteten nicht das Problem der Diskriminierung beim Zugang zu Busbahnhöfen.

– Es gibt überzogene Verwaltungskosten beim Markteintritt.

• **Konsultation der Interessenträger**

Die in Vorbereitung dieses Vorschlags durchgeführten Konsultationen interessierter Kreise erfüllten die Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien gemäß der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 (KOM(2002) 704 endg.).

Der Konsultationsprozess umfasste fünf getrennte Konsultationstätigkeiten. Es wurden offene und gezielte Konsultationsmethoden und verschiedene Konsultationsinstrumente eingesetzt.

Was die offene Konsultation angeht, wurde vom 14. Dezember 2016 bis zum 15. März 2017 über 13 Wochen eine öffentliche Online-Konsultation (sowohl zur Ex-post-Bewertung als auch zur Folgenabschätzung) durchgeführt.

Die Hauptziele waren:

– Untersuchung der in der Ex-post-Bewertung festgestellten Probleme, vor denen der Sektor steht;

– Bestätigung der Ziele des möglichen politischen Eingreifens und

– Einholung der Meinungen der interessierten Kreise über die Angemessenheit und die erwarteten Auswirkungen der Maßnahmen.

Sie bestand aus zwei Fragebögen, einem für die allgemeine Öffentlichkeit und einem besonderen für die hauptsächlichen interessierten Kreise. Insgesamt gingen 171 Beiträge bei der Kommission ein. 18 Beiträge gab es zu dem allgemeinen Fragebogen: 8 Antworten von Bürgern/Verbrauchern, 7 Antworten von Unternehmen, 2 Antworten von nichtstaatlichen Organisationen und 1 Antwort von anderen Teilnehmern. 153 Beiträge gab es zu dem besonderen Fragebogen: 68 Antworten von Unternehmen, die in der Verkehrskette tätig sind, 28 Antworten von nichtstaatlichen Stellen, 17 Antworten von Arbeitnehmern aus dem Personenkraftverkehrssektor, 7 Antworten von Regulierungsbehörden, 3 Antworten von EU-Behörden, 3 Antworten von Vollzugsbehörden, 1 Antwort von einem Bürger/Verbraucher, 1 Antwort von einem Wissenschaftler und 25 Antworten von anderen Teilnehmern.

Die gezielte Konsultation umfasste zu Beginn der Untersuchung das Versenden eines ausführlichen Fragebogens an wichtige interessierte Seiten. Es wurden vier verschiedene Fragebögen erstellt, die auf die verschiedenen Arten von Interessenträgern zugeschnitten waren: 20 Antworten von Ministerien/Regulierungsbehörden, 2 Antworten von europaweiten Organisationen, 3 Antworten von Verkehrsunternehmen und 6 Antworten von Verkehrsunternehmerverbänden.

Zudem wurden Befragungen durchgeführt, um einen detaillierteren Einblick in die Erfahrungen der interessierten Kreise zu erhalten und ihre Meinungen über die verschiedenen Maßnahmen, um dies es ging, einzuholen. Dies bot auch die Gelegenheit, nach quantitativen Daten zu fragen, die für die Folgenabschätzung benötigt wurden. In jedem Fall wurden konkrete Fragen vorab übermittelt und/oder es wurde um Klarstellungen zu den in den Fragebögen gemachten Angaben gebeten. Befragt wurden 6 Ministerien/Regulierungsbehörden, 4 europaweite Organisationen, 4 Verkehrsunternehmen und 4 Verkehrsunternehmerverbände.

Ferner wurde eine besondere öffentliche Eurobarometer-Meinungsumfrage[12] über Busverkehrsdienste unter europäischen Bürgern aus den Ländern der EU-28 durchgeführt. Vom 18. März 2017 bis zum 27. März 2017 fanden 27 901 Befragungen statt. Ziel dieser Umfrage war die Einholung der Meinungen der Europäer zu einer Reihe von Fragen bezüglich der Zufriedenheit mit den derzeitigen Busverkehrsdiensten in ihren jeweiligen Mitgliedstaaten sowie der Gründe für die Nutzung oder Nichtnutzung solcher Verkehrsdienste. Wichtige Ergebnisse der Umfrage:

– Nur eine Minderheit der Befragten in der gesamten EU nutzt Busverkehrsdienste, wobei 64 % angaben, bei Inlandsriesen niemals mit Bussen zu fahren.

– Als häufigster Grund für die Nutzung von Busverkehrsdiensten wurden niedrige Preise (33 %) angegeben.

– Als häufigste Gründe, die Nichtnutzer von Busverkehrsdiensten dazu veranlassen könnten, mit dem Bus zu fahren, wurden genannt: kein eigenes Auto (37 %), niedrigere Preise (26 %) und ein größeres Strecken- und Busbahnhofsnetz (11 %).

Im Laufe der Ex-post-Bewertung und der Folgenabschätzung wurden mehrere Seminare für die interessierten Kreise sowie Treffen und andere Veranstaltungen durchgeführt.

Die in der Ex-post-Bewertung festgestellten Hauptprobleme wurden durch die während der Konsultation erfassten Informationen bestätigt.

Bezüglich der möglichen politischen Maßnahmen waren sich alle interessierten Kreise eindeutig darin einig, dass die Diskriminierung beim Zugang zu Busbahnhöfen beseitigt werden muss. Bezüglich der möglichen Maßnahmen zur Aufhebung von Beschränkungen beim Zugang zu den nationalen Fernstreckenmärkten waren die Reaktionen gemischt, wobei bestimmte Gruppen der interessierten Kreise Änderungen unterstützten und andere Vorbehalte äußerten. Vertretungsverbände der Verkehrsunternehmer, Verkehrsunternehmen und in der Branche tätige Einzelpersonen befürworteten im Allgemeinen die Aufstellung von gemeinsamen Rahmen, wogegen einige Regierungsstellen, Regulierungsbehörden und nichtstaatliche Organisationen die Notwendigkeit von Marktzugangsregelungen betonten, die den besonderen Umständen der einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung tragen und Schutz für öffentliche Dienstleistungsaufträge bieten.

• **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

In die Begleitstudie zur Folgenabschätzung, die im August 2017 abgeschlossen wurde[13], sind Beiträge eines externen Auftragnehmers eingeflossen.

[12] Siehe https://data.europa.eu/euodp/de/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG.

[13] Siehe Fußnote 3.

- **Folgenabschätzung**

Dieser Vorschlag wird von einer Folgenabschätzung gestützt, die vom Ausschuss für Regulierungskontrolle (im Folgenden der „Ausschuss“) zweimal geprüft wurde. Der Ausschuss gab zunächst am 24. Juli 2017 eine negative Stellungnahme ab, gefolgt von einer positiven Stellungnahme mit Vorbehalten am 13. September 2017. Alle wesentlichen Bemerkungen des Ausschusses wurden in der überarbeiteten Fassung der Folgenabschätzung berücksichtigt. Wie in Anhang 1 des Berichts über die Folgenabschätzung dargelegt, wurde den Vorbehalten wie folgt Rechnung getragen:

– Die Argumentation wurde weiter untermauert, um den Handlungsbedarf auf EU-Ebene besser zu verdeutlichen.

– Die Problemstellung wurde neu gegliedert und überarbeitet, um den geringen Anteil nachhaltiger Verkehrsträger zu berücksichtigen.

– Die allgemeinen Ziele wurden überarbeitet. Es gibt zwei allgemeine Ziele, die sich ergänzen und sich nicht gegenseitig ausschließen.

– Es werden die wahrscheinlichen Reaktionen auf die Einführung gewerblicher Verkehrsdienste und die zu erwartenden Auswirkungen auf öffentliche Dienstleistungsaufträge dargelegt und die üblicherweise für die Anbindung ländlicher Gebiete verwendeten Musterverträge beschrieben.

– Die nationalen Unterschiede im Straßen- und Eisenbahnverkehrssektor werden berücksichtigt.

– Es werden zusätzliche Informationen gegeben und es wird klargestellt, dass der Schwerpunkt der Folgenabschätzung auf dem gleichberechtigten Zugang zu Busbahnhöfen liegt.

In der Folgenabschätzung wurden zwei verschiedene Arten von Maßnahmenpaketen betrachtet:

– Das erste betraf die Lösung der Probleme der „überzogenen Verwaltungskosten beim Markteintritt“ und der „Beschränkungen beim Zugang zu den nationalen Fernstreckenmärkten“.

– Das zweite Maßnahmenpaket betraf die Lösung des Problems des „beschränkten Zugangs zu wichtigen Infrastrukturen“.

Die Probleme im Zusammenhang mit dem Marktzugang und die Probleme im Zusammenhang mit dem Zugang zu Busbahnhöfen sind nicht miteinander verknüpft, und die geografische Reichweite der Auswirkungen unterscheidet sich von Fall zu Fall. Insbesondere gelten größere Beschränkungen des Marktzugangs nur in 14 Mitgliedstaaten, wogegen das Problem der Diskriminierung beim Zugang zu Busbahnhöfen in allen Ländern der EU-28 besteht. Beide Arten von Maßnahmenpaketen wurden so konzipiert, dass sie den zunehmenden Maßen des regulatorischen Eingreifens und den zu erwartenden Auswirkungen Rechnung tragen.

Das erste Maßnahmenpaket würde den offenen Zugang zum Markt für Linienbusdienste mit der Möglichkeit erlauben, die Genehmigung zu verweigern, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht eines bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet ist.

Das zweite Maßnahmenpaket würde den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumen, die Genehmigung zu verweigern, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht eines bestehenden

öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch einen vorgeschlagenen neuen Dienst gefährdet würde, bei dem Personen über eine Entfernung von weniger als 100 km Luftlinie befördert werden.

Das dritte Maßnahmenpaket würde das Genehmigungsverfahren für Linienbusdienste abschaffen, bei denen Personen über Entfernungen ab 100 km Luftlinie befördert werden.

Das vierte Maßnahmenpaket würde Busbahnhofsbetreiber und -manager dazu anhalten, den Verkehrsunternehmern, die Linienbusdienste betreiben, einen fairen und zumutbaren Zugang ohne jegliche Diskriminierung zwischen den Verkehrsunternehmern zu gewähren.

Das fünfte Maßnahmenpaket würde Vorschriften über den gleichberechtigten Zugang enthalten, die Busbahnhofsbetreiber und -manager dazu verpflichten, den Verkehrsunternehmern, die Linienbusdienste betreiben, einen fairen und zumutbaren Zugang ohne jegliche Diskriminierung zwischen den Verkehrsunternehmern zu gewähren.

Die Folgenabschätzung ergab, dass das beste weitere Vorgehen in einer Kombination aus dem zweiten und fünften Maßnahmenpaket besteht. Diese wird insgesamt als die wirksamste Kombination betrachtet und würde den Unternehmen und Behörden in der EU-28 voraussichtliche Verwaltungseinsparungen in einer Größenordnung von 1,560 Mrd. EUR im betrachteten Zeitraum (2015–2035) ermöglichen. Diese Kombination würde sich auch positiv auf den Verkehr an sich auswirken, denn sie würde zu einer Steigerung des Busverkehrs bis 2030 um mehr als 11 % gegenüber der Ausgangssituation und zu einer Erhöhung seines Verkehrsträgeranteils um fast 1 Prozentpunkt führen. Sie würde bis 2030 eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen um 62 Mrd. Personenkilometer bringen, 85 000 neue Arbeitsplätze schaffen und über den betrachteten Zeitraum zur Senkung der Unfallkosten um 2,8 Mrd. EUR in der EU-28 beitragen. Darüber hinaus würde sie mit kumulativen Nettokosteneinsparungen in Höhe von 183 Mio. EUR durch die Senkung der CO_2-Emissionen und in Höhe von 590 Mio. EUR durch die Verminderung der Luftverschmutzung in der EU-28 auch positive Auswirkungen auf die Umwelt haben. Es steht zu erwarten, dass diese Option eine gewisse Verlagerung von der Schiene auf die Straße auslösen und bis 2030 zu einen Rückgang des Verkehrsträgeranteils der Bahn um 0,4 Prozentpunkte gegenüber der Ausgangssituation (von 8,4 % auf 8 %) führen würde, was mit Umsatzrückgängen von 1,4 % bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Bahnverkehr und mit einem Anstieg der Zuschüsse für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Busverkehr um weniger als 1 % einher ginge. Die Tragfähigkeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die der Anbindung entlegener Stadtgebiete dienen, würde dadurch nicht untergraben.

Der Vorschlag steht im Einklang mit der in der Folgenabschätzung genannten bevorzugten Option.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag entspricht dem REFIT-Ziel, die Wirksamkeit der Rechtsvorschriften zu steigern und den Regelungsaufwand für Unternehmen zu verringern. Dies geschieht hauptsächlich durch eine Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens, indem die Zahl der Ablehnungsgründe bei der Genehmigung einer neuen Buslinie verringert wird. Das Genehmigungsverfahren ist einfacher und transparenter, wodurch die Markteintrittsschranke für neue Markteilnehmer wirksam abgesenkt wird. Der Vorteil für Verkehrsunternehmen liegt darin, dass sie bei weniger Ablehnungsgründen mehr Gewissheit erlangen, wenn sie die Tragfähigkeit einer neuen Buslinie betrachten. Dank der verbesserten Zugangsgewährung zu

Busbahnhöfen wird sich die Zeit verkürzen, die vergeht, bis die Unternehmen Zugang zu den Busbahnhöfen erlangen. Dadurch können sie ihre neuen Buslinien früher bedienen und schneller zusätzliche Umsätze erwirtschaften. Schließlich wird durch die Abschaffung des Fahrtenblatts der Verwaltungsaufwand für die Verkehrsunternehmer verringert.

- **Grundrechte**

Der Rechtsakt steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union[14] anerkannt wurden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird die Anwendung und Wirksamkeit der Verordnung überwachen und bewerten. Spätestens fünf Jahre nach dem Beginn der Anwendung wird die Kommission einen Bericht über die Anwendung und die Auswirkungen dieser Verordnung vorlegen. Durch die Liberalisierung der nationalen Märkte für den Linienbusverkehr soll diese Verordnung zu einem besseren Funktionieren des Personenkraftverkehrsmarktes beitragen. Die einschlägigen Informationen werden bei den zuständigen nationalen Behörden und mithilfe einer Umfrage unter Personenkraftverkehrsunternehmen einzuholen sein.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

KAPITEL I – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1 – Anwendungsbereich

Laut Artikel 1 Absatz 4 fallen gegenwärtig nur die zeitweilig von einem nicht ansässigen Kraftverkehrsunternehmer durchgeführten innerstaatlichen gewerblichen Personenkraftverkehrsdienste in den Anwendungsbereich der Verordnung. Es wird vorgeschlagen, diese Bestimmung dahin gehend zu ändern, dass nunmehr alle von einem nicht ansässigen Kraftverkehrsunternehmer durchgeführten innerstaatlichen gewerblichen Personenkraftverkehrsdienste erfasst werden.

Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

Nummer 2 soll geändert werden, um klarzustellen, dass Expressdienste dem Linienverkehr zuzuordnen sind.

Nummer 7 soll geändert werden, um die Begriffsbestimmung nach der Liberalisierung des innerstaatlichen Linienverkehrs anzupassen.

[14] Charta der Grundrechte der Europäischen Union, ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391.

Es wird vorgeschlagen, zwei neue Begriffsbestimmungen für „Busbahnhof“ und „Busbahnhofsbetreiber“ aufzunehmen. Diese Begriffsbestimmungen sind eine notwendige Voraussetzung für die Regulierung des Zugangs zu Busbahnhöfen.

Ferner wird vorgeschlagen, eine Begriffsbestimmung für „praktikable Alternative“ aufzunehmen, um klarzustellen, an welche anderen Busbahnhöfe ein Busbahnhofsbetreiber einen Verkehrsunternehmer verweisen darf, dem er den Zugang zu seinem eigenen Busbahnhof verweigert.

Artikel 3a – Regulierungsstelle

Es wird vorgeschlagen, einen neuen Artikel einzufügen, der die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Regulierungsstelle zu benennen, die von anderen Behörden unabhängig ist. Dadurch sollen jegliche Interessenkonflikte vermieden werden, wenn eine Regulierungsstelle eine wirtschaftliche Analyse durchführt, um festzustellen, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet ist, oder wenn sie als Beschwerdeinstanz beim Zugang zu Busbahnhöfen tätig ist. Bei der benannten Stelle kann es sich um eine neue oder eine bereits bestehende Stelle handeln. Die vorgesehenen Verfahren für die Einstellung des Personals sollten zu ihrer Unabhängigkeit beitragen. Die Stelle sollte befugt sein, die erforderlichen Informationen zu beschaffen und ihre Beschlüsse mit angemessenen Sanktionen durchzusetzen. Zudem sollte die Größe der Regulierungsstelle in jedem Mitgliedstaat in einem angemessenen Verhältnis zum Umfang der Personenkraftverkehrstätigkeiten in diesem Mitgliedstaat stehen.

KAPITEL II – GEMEINSCHAFTSLIZENZ UND MARKTZUGANG

Artikel 5 – Zugang zum Markt

Es wird vorgeschlagen, Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 5 zu streichen, da die Anforderung, den zuständigen Behörden die Namen der Verkehrsunternehmer und die Anschlusspunkte auf der Strecke mitzuteilen, keine Bedeutung mehr hat und unnötigen Verwaltungsaufwand verursacht.

Artikel 5a – Zugang zu Busbahnhöfen

Es wird vorgeschlagen, einen neuen Artikel einzufügen, der vorsieht, dass Verkehrsunternehmern für den Linienbetrieb Zugangsrechte zu Busbahnhöfen zu fairen, angemessenen, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen gewährt werden. Die Bedingungen für den Zugang zu Busbahnhöfen sollten veröffentlicht werden.

Artikel 5b – Verfahren für die Gewährung des Zugangs zu Busbahnhöfen

Es wird vorgeschlagen, einen neuen Artikel einzufügen, in dem das Verfahren für den Zugang zu Busbahnhöfen festgelegt wird. Zugangsanträge sollte nur dann abgelehnt werden, wenn der Busbahnhof nicht genügend Kapazität hat. Entscheidungen über Zugangsanträge müssen innerhalb von zwei Monaten getroffen werden und sollten eine ordnungsgemäße Begründung enthalten. Die Verkehrsunternehmer haben die Möglichkeit, gegen Entscheidungen bei der Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen. Die Entscheidung der Regulierungsstelle sollte verbindlich sein.

KAPITEL III – GENEHMIGUNGSPFLICHTIGER LINIENVERKEHR

Artikel 8 – Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung über eine Entfernung von weniger als 100 km Luftlinie

Artikel 8 wird geändert, um das Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr zur Personenbeförderung über eine Entfernung von weniger als 100 km Luftlinie festzulegen. Die Genehmigungsbehörden sind verpflichtet, die Zustimmung anderer Mitgliedstaaten einzuholen, wenn Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt und über Entfernungen von weniger als 100 km befördert werden. Genehmigungen müssen erteilt werden, wenn keine eindeutig angegebenen Ablehnungsgründe vorliegen. Wenn die zuständigen Behörden kein Einvernehmen über die Genehmigung erzielen, kann die Kommission mit der Angelegenheit befasst werden. Die Kommission muss einen Beschluss fassen, der solange gilt, bis die Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung getroffen hat.

Artikel 8a – Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung über eine Entfernung ab 100 km Luftlinie

Artikel 8a wird eingefügt, um das Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr zur Personenbeförderung über Entfernungen ab 100 km Luftlinie festzulegen. Die Ablehnung eines neuen Verkehrsdienstes kann nicht damit gerechtfertigt werden, dass dieser das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde.

Artikel 8b – Genehmigungsverfahren für den innerstaatlichen Linienverkehr

Artikel 8b soll eingefügt werden, um das Genehmigungsverfahren für den innerstaatlichen Linienverkehr festzulegen. Die Genehmigung eines neuen Verkehrsdienstes zur Personenbeförderung über eine Entfernung von weniger als 100 km Luftlinie kann verweigert werden, wenn dieser das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet. Angesichts der unterschiedlichen Arten und Weisen, wie die Mitgliedstaaten die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel in ihren Hoheitsgebieten organisieren, und angesichts der unterschiedlichen geografischen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten kann die Entfernungsschwelle auf bis zu 120 km angehoben werden, wenn der neue Verkehrsdienst einen Abfahrtsort und einen Bestimmungsort bedienen soll, die bereits von mehr als einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag abgedeckt werden.

Artikel 8c – Beschlüsse der Genehmigungsbehörden

Artikel 8c soll eingefügt werden, um festzulegen, welche Entscheidungen den Genehmigungsbehörden obliegen. Er sieht vor, dass die Genehmigungsbehörden Genehmigungen erteilen, Genehmigungen mit Einschränkungen erteilen oder Genehmigungen ablehnen können. Ferner schreibt er vor, dass Entscheidungen über die Ablehnung einer Genehmigung oder die Erteilung einer Genehmigung mit Einschränkungen gerechtfertigt sein müssen. Außerdem sind die Gründe für die Ablehnung eines Antrags anzugeben.

Artikel 8d – Einschränkung des Zugangsrechts

Artikel 8d soll eingefügt werden, um das Verfahren für den Schutz öffentlicher Dienstleistungsaufträge festzulegen. Die Mitgliedstaaten können Genehmigungsanträge ablehnen, wenn diese das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden. Nur bestimmte interessierte Kreise können bei der Regulierungsstelle die Durchführung einer wirtschaftlichen Analyse beantragen. Die

Regulierungsstelle kann dann zu dem Schluss kommen, dass die Genehmigung erteilt, mit Auflagen erteilt oder abgelehnt werden kann. Die Schlussfolgerungen der Regulierungsstelle sollten verbindlich sein.

KAPITEL IV – GENEHMIGUNGSFREIE SONDERFORMEN DES LINIENVERKEHRS

Artikel 12 – Kontrollpapiere

Es wird vorgeschlagen, in Artikel 12 die Absätze 1 bis 5 zu streichen, um das Fahrtenblatt als Kontrollpapier für Verkehrsdienste im Gelegenheitsverkehr abzuschaffen. Dadurch soll unnötiger Verwaltungsaufwand beseitigt werden.

Artikel 13 – Örtliche Ausflüge

Es wird vorgeschlagen, den Artikel 13 zu streichen, da örtliche Ausflüge gemäß Artikel 15 liberalisiert werden und der Artikel 13 damit überflüssig wird.

KAPITEL V – KABOTAGE

Artikel 15 – Zugelassene Kabotage

Die Änderung dieses Artikels wird vorgeschlagen, um die Anforderung, dass Linienbusdienste als Teil eines grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienstes durchzuführen sind, und das Verbot der Kabotage in Form von Liniendiensten, die unabhängig vom Linienverkehr durchgeführt werden, zu streichen. Örtliche Ausflüge gelten als zugelassene Kabotage und werden von Unterabsatz b erfasst.

Artikel 17 – Kontrollpapiere für die Kabotage

Es wird vorgeschlagen, Artikel 17 zu ändern, damit für die Kabotage im Gelegenheitsverkehr keine Fahrtenblätter mehr erforderlich sind. Die Kontrollpapiere für Sonderformen des Linienverkehrs sind in Artikel 12 Absatz 6 angegeben.

KAPITEL VI – ÜBERWACHUNGSVERFAHREN UND AHNDUNG VON VERSTÖSSEN

Artikel 19 – Kontrollen auf der Straße und in den Unternehmen

Es wird vorgeschlagen, in Artikel 19 Absatz 2 festzulegen, dass Verkehrsunternehmer, die Kabotage als Linienverkehrsdienste durchführen, verpflichtet sind, sich Kontrollen zu unterwerfen, weil diese Fahrten unabhängig von Beförderungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr durchgeführt werden dürfen.

KAPITEL VII – DURCHFÜHRUNG

Artikel 28 – Berichterstattung

Es wird vorgeschlagen, Berichterstattungspflichten festzulegen, damit die Kommission auf einheitliche und verlässliche Informationen aus allen Mitgliedstaaten zurückgreifen kann und so in der Lage ist, die Anwendung und Wirksamkeit der Rechtsvorschriften zu überwachen und zu bewerten. Der vorgeschlagene neue Absatz 5 sieht vor, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat innerhalb von fünf Jahren nach dem Beginn der Anwendung der Verordnung darüber berichten soll, in welchem Maße die Verordnung zu einem besseren Funktionieren des Personenkraftverkehrsmarktes beigetragen hat.

2017/0288 (COD)

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[15],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[16],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates[17] 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.

(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.

(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.

---

15 ABl. C vom , S. .

16 ABl. C vom , S. .

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).

(4) Das wirtschaftliche Gleichgewicht bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollte durch gewerbliche Linienverkehrsdienste nicht gefährdet werden. Deshalb sollte die Regulierungsstelle in der Lage sein, eine objektive wirtschaftliche Analyse durchzuführen, um dies sicherzustellen.

(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.

(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.

(7) Der Linienverkehr sollte zwar weiterhin genehmigungspflichtig bleiben, bestimmte Vorschriften für das Genehmigungsverfahren sollten aber angepasst werden.

(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.

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

(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 deshalb abgeschafft werden.

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

(12) Angesichts der großen Bedeutung der wirksamen Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 sollten die Vorschriften für Kontrollen auf der Straße und in den Unternehmen dahin gehend geändert werden, dass sie auch die Kabotage erfassen.

(13) Insoweit durch diese Verordnung die Vorschriften über nationale Märkte für den Linienbusverkehr und für den Zugang zu Busbahnhöfen harmonisiert werden, können ihre Ziele, nämlich die Förderung der Fernmobilität und die Steigerung des Anteils nachhaltiger Verkehrsträger, von den Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung der verfolgten Ziele erforderliche Maß hinaus.

(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 dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[18] 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.

(15) Die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 1 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

(2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. „Linienverkehr“ die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei es entweder keine Zwischenhaltestellen gibt oder Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können;“;

b) Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. „Kabotage“ den gewerblichen innerstaatlichen Personenkraftverkehr, der in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird;“;

c) Die folgenden Nummern 9 bis 11 werden angefügt:

„9. „Busbahnhof“ eine Anlage mit einer Mindestfläche von 600 m², die einen Parkplatz bietet, den Kraftomnibusse für das Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen nutzen können;

[18] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

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

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

(3) Der folgende Artikel 3a wird vor Kapitel II eingefügt:

„*Artikel 3a*

Regulierungsstelle

1. 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.

Die Regulierungsstelle kann für andere regulierte Sektoren zuständig sein.

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.

3. Die Regulierungsstelle nimmt folgende Aufgaben wahr:

(a) Durchführung wirtschaftlicher Analysen dazu, ob vorgeschlagene neue Dienste das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würden;

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

(c) Entscheidung über Beschwerden gegen Entscheidungen der Busbahnhofsbetreiber.

4. 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 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.

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.

6. Die Entscheidungen der Regulierungsstelle werden veröffentlicht.“;

(4) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Der grenzüberschreitende Personenverkehr und die Kabotage mit Kraftomnibussen wird nach Maßgabe des Besitzes einer Gemeinschaftslizenz durchgeführt, die von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellt wurde.“;

b) Absatz 2 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen.“;

(5) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Unterabsatz 5 wird gestrichen;

b) Absatz 5 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der Gestaltung der Bescheinigungen zu erlassen.“

(6) Folgender Artikel 5a wird eingefügt:

„*Artikel 5a*

Zugang zu Busbahnhöfen

1. Busbahnhofsbetreiber erteilen Verkehrsunternehmern für den Betrieb von Linienverkehr das Recht auf Zugang zu Busbahnhöfen, einschließlich der in den Busbahnhöfen bereitgestellten Einrichtungen bzw. erbrachten Dienstleistungen, zu fairen, angemessenen, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen.

2. Die Busbahnhofsbetreiber sind bestrebt, im Hinblick auf die optimale Nutzung des Busbahnhofs allen Anträgen auf Zugang zu entsprechen.

Anträge auf Zugang können nur aufgrund fehlender Kapazität abgelehnt werden.

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

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

a) ein Verzeichnis aller Dienstleistungen und deren Preise;

b) die Vorschriften für die Planung der Kapazitätszuweisung;

c) die aktuellen Fahrpläne und Kapazitätszuweisungen.

Diese Angaben werden auf Antrag vom Busbahnhofsbetreiber und von der Regulierungsstelle kostenlos in elektronischer Form und auf deren Websites (soweit vorhanden) bereitgestellt.

Die Angaben sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.“;

(7) Folgender Artikel 5b wird eingefügt:

„*Artikel 5b*

Verfahren für die Gewährung des Zugangs zu Busbahnhöfen

1. Den Zugang zu einem Busbahnhof müssen Verkehrsunternehmer beim Busbahnhofsbetreiber beantragen.

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

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.

4. Die Antragsteller können gegen Entscheidungen der Busbahnhofsbetreiber Beschwerde einlegen. Die Beschwerde ist bei der Regulierungsstelle einzulegen.

5. Ist die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde gegen eine Entscheidung des Busbahnhofsbetreibers befasst, so trifft sie eine begründete Entscheidung innerhalb einer festgesetzten Frist und in jedem Fall innerhalb von drei Wochen nach Eingang aller zweckdienlichen Informationen.

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

Die Entscheidung kann nur gerichtlich überprüft werden.“;

(7) Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält Satz 1 folgende Fassung:

„Die Genehmigung wird in Papierform oder elektronischer Form auf den Namen des Verkehrsunternehmens ausgestellt und ist nicht übertragbar.“;

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. „Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der Gestaltung der Genehmigungen zu erlassen.“;

(8) Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„1. Die Genehmigungsanträge für Linienverkehr sind bei der zuständigen Behörde in Papierform oder elektronischer Form zu stellen.

2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der Gestaltung der Anträge zu erlassen.“;

(9) Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 8*

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

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.

2. 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.

Antworten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, nicht innerhalb der Frist nach Unterabsatz 1, so wird davon ausgegangen, dass sie ihre Zustimmung erteilt haben.

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

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.

5. Stimmt eine der zuständigen Behörden der Genehmigung nicht zu, so kann die Angelegenheit innerhalb von zwei Monaten nach Eingang ihrer Antwort an die Kommission verwiesen werden.

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.

7. Die Beschluss der Kommission bleibt bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Mitgliedstaaten eine Einigung erzielen und die Genehmigungsbehörde über den Antrag entscheidet, in Kraft.“;

(10) Die folgenden Artikel 8a bis 8d werden eingefügt:

„*Artikel 8*a

Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung über eine Entfernung ab 100 km Luftlinie

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

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.

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.

*Artikel 8*b

Genehmigungsverfahren für den innerstaatlichen Linienverkehr

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.

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.

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.

*Artikel 8*c

Entscheidungen der Genehmigungsbehörden

1. Nach Abschluss des in den Artikeln 8, 8a oder 8b vorgesehenen Verfahrens erteilt die Genehmigungsbehörde die Genehmigung, die Genehmigung mit Einschränkungen oder lehnt den Antrag ab. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet alle zuständigen Behörden nach Artikel 8 Absatz 1 von ihrer Entscheidung.

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

Die Genehmigung wird erteilt, sofern die Ablehnung nicht aus einem oder mehreren der folgenden Gründe gerechtfertigt ist:

a) der Antragsteller kann den Verkehrsdienst, für den der Antrag gestellt wurde, nicht mit ihm unmittelbar zur Verfügung stehenden Fahrzeugen durchführen;

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;

c) im Fall eines Antrags auf Erneuerung einer Genehmigung wurden die Bedingungen für die Genehmigung nicht erfüllt;

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

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.

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

Artikel 8d

Einschränkung des Zugangsrechts

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.

2. Die zuständigen Behörden, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben haben, oder die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausführen, können bei der Regulierungsstelle beantragen zu prüfen, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde.

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

3. 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.

Die Schlussfolgerungen der Regulierungsstelle sind für die Genehmigungsbehörden bindend.

4. Die zuständigen Behörden und die Betreiber eines öffentlichen Dienstes übermitteln der Regulierungsstelle die erforderlichen Informationen für die Zwecke der Absätze 2 und 3.

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.“;

(11) Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Artikel 8, 8a, 8b und 8c gelten sinngemäß für Anträge auf Erneuerung einer Genehmigung oder auf Änderung der Bedingungen für den Betrieb genehmigungspflichtiger Verkehrsdienste.“;

(12) Der Titel des Kapitels IV erhält folgende Fassung:

„GENEHMIGUNGSFREIE SONDERFORMEN DES LINIENVERKEHRS“

(13) Artikel 12 Absätze 1 bis 5 werden gestrichen;

(14) Artikel 13 wird gestrichen;

(15) Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Zugelassene Kabotage

Die Kabotage ist für folgende Verkehrsformen zugelassen:

a) zeitweilig durchgeführte Sonderformen des Linienverkehrs, sofern hierfür ein Vertrag zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer besteht;

b) zeitweilig durchgeführter Gelegenheitsverkehr;

c) Linienverkehr gemäß dieser Verordnung.“;

(16) Artikel 17 wird gestrichen;

(17) Artikel 19 Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„2. Verkehrsunternehmer, die Kabotage oder Beförderungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen durchführen, lassen Kontrollen zur Feststellung der ordnungsgemäßen Durchführung der Beförderungen, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, zu.“;

(18) Artikel 20 erhält folgende Fassung:

„Artikel 20

Gegenseitige Amtshilfe

1. Die Mitgliedstaaten leisten einander Amtshilfe bei der Durchführung und Überwachung dieser Verordnung. Sie tauschen Informationen über die gemäß Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingerichteten einzelstaatlichen Kontaktstellen aus.

2. Die Regulierungsstellen kooperieren bei der Durchführung wirtschaftlicher Analysen zu der Frage, ob durch einen geplanten Linienverkehr ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag für grenzüberschreitende öffentliche Verkehrsdienste gefährdet würde. Die Genehmigungsbehörde konsultiert die Regulierungsstellen aller anderen Mitgliedstaaten, durch die der betreffende grenzüberschreitende Linienverkehr führt, und ersucht gegebenenfalls um alle notwendigen Informationen, bevor sie entscheidet.“;

(19) Artikel 26 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 26*

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 5, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 2, Artikel 8d Absatz 5 und Artikel 28 Absatz 3 wird der Kommission mit Wirkung vom [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] auf unbestimmte Zeit übertragen.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 5, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 2, Artikel 8d Absatz 5 und Artikel 28 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

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

6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 5, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 2, Artikel 8d Absatz 5 und Artikel 28 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“;

(20) Artikel 28 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 28*

Berichterstattung

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.

2. Die zuständigen Behörden übermitteln der Kommission jedes Jahr spätestens am 31. Januar und erstmals bis zum 31. Januar *[...dem ersten Januar nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]* eine statistische Übersicht über die Zahl der im Vorjahr erteilten Genehmigungen für Kabotagedienste, die als Linienverkehr nach Artikel 15 Buchstabe c durchgeführt werden.

3. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der Gestaltung der für die Übermittlung der statistischen Angaben nach den Absätzen 1 und 2 zu verwendenden Tabelle zu erlassen.

4. Die Mitgliedstaaten übermitteln 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 Verkehrsunternehmer, die am 31. Dezember des Vorjahres Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und die Zahl der beglaubigten Genehmigungen, die der Zahl der zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge entspricht.

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.“

Artikel 2

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem [XX].

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

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*