

Brüssel, den 10. November 2017
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0288 (COD)**

**14184/17
ADD 2**

**TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	10. November 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2017) 359 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 359 final.

Anl.: SWD(2017) 359 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den
Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt**

{COM(2017) 647 final} - {SWD(2017) 358 final}

Zusammenfassung	
Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt	
A. Handlungsbedarf	
Worin besteht das Problem und warum muss es auf EU-Ebene behandelt werden?	
Die Hauptprobleme sind: 1) Behinderung der Verkehrsunternehmen beim Aufbau von Fernbusdiensten auf nationalen Märkten und 2) ein geringer Anteil nachhaltiger Personenverkehrsträger. Die Bürger beklagen einen Mangel an guten Verkehrsverbindungen und leiden wegen der zunehmenden Pkw-Benutzung unter mehr Verkehrsunfällen und Todesopfern sowie Schadstoffemissionen und Staubbildung.	
Was soll erreicht werden?	
Allgemeine Ziele sind die Erleichterung der Fernmobilität und die Verbesserung der Fernverbindungen für alle Europäer sowie die Steigerung des Anteils nachhaltiger Verkehrsträger.	
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?	
EU-weit besteht ein Flickenteppich aus unterschiedlichen Vorschriften beim Zugang zu den nationalen Personenkraftverkehrsmärkten. Dadurch wird den Verkehrsunternehmen der Ausbau ihrer Dienste zu europaweiten Fernbusnetzen erschwert. Die Mitgliedstaaten allein sind nicht in der Lage, die erforderliche Kohärenz und die Koordinierung gemeinsamer Marktzugangsregeln einzuführen und aufrecht zu erhalten.	
B. Lösungen	
Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Wenn nicht, warum?	
Option 1: offener Zugang zum Markt für Liniendienste mit der Möglichkeit, die Genehmigung zu verweigern, wenn die Tragfähigkeit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet ist. Option 2: offener Zugang zum Markt für Fernliniendienste mit Entfernungen ab 100 km. Die Genehmigung kann verweigert werden, wenn die Tragfähigkeit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet ist. Option 3: offener Zugang zum Markt für Fernliniendienste ohne Genehmigungsverfahren für Fernstrecken. Option 4: unverbindliche Vorgaben für einen fairen und diskriminierungsfreien Zugang zu Busbahnhöfen. Option 5: Vorschriften über den gleichberechtigten Zugang, die einen fairen und diskriminierungsfreien Zugang zu Busbahnhöfen vorsehen. Die bevorzugte Option ist eine Kombination aus den Optionen 2 und 5.	
Welche unterschiedlichen Meinungen haben die interessierten Kreise? Wer unterstützt welche Option?	
Die interessierten Kreise befürworten im Allgemeinen die Schaffung eines gemeinsamen EU-Rahmens, die nationalen Behörden vertraten aber unterschiedliche Auffassungen. Meinungsunterschiede gab es auch bei der Frage der Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zu nationalen Liniendiensten und bezüglich der Abschaffung der Anforderung, im Gelegenheitsverkehr Fahrtenblätter (hauptsächlich PO1, PO2 und PO3) mitzuführen. Einvernehmen herrschte in Bezug auf die Beibehaltung des Genehmigungsverfahrens (hauptsächlich PO1 und PO2) und die Einführung einer Begriffsbestimmung für Busbahnhöfe (hauptsächlich PO4 und PO5). Die meisten interessierten Kreise befürworteten auch die Festlegung gemeinsamer Anforderungen, um einen fairen Zugang zu Busbahnhöfen sicherzustellen.	
C. Auswirkungen der bevorzugten Option	
Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?	
Kumulative Nettokosteneinsparungen in Höhe von 183 Mio. EUR durch eine Senkung der CO ₂ -Emissionen und in Höhe von 590 Mio. EUR durch eine Verminderung der Luftverschmutzung; Schaffung von 85 000 neuen Arbeitsplätzen bis 2030; Fahrpreissenkungen, Steigerung der Häufigkeit und Verfügbarkeit der Verkehrsdienste; Einsparungen für Unternehmen und Verwaltungen in Höhe von ungefähr 1,560 Mrd. EUR; Steigerung des Personenkraftverkehrs bis 2030 um 11 % gegenüber der Ausgangssituation und Erhöhung des Verkehrsträgeranteils um fast 1 Prozentpunkt; Verbesserung der Verkehrsverbindungen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen bis 2030 um 62 Mrd. Personenkilometer gegenüber der Ausgangssituation; Beitrag von 2,8 Mrd. EUR zur Senkung der Unfallkosten.	
Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?	
- Geringe negative Auswirkungen auf andere Verkehrsträger: ein geschätzter Rückgang des Eisenbahnverkehrs bis 2030 um 4,8 % gegenüber der Ausgangssituation wegen der Leistungssteigerung im Busverkehr. - Negative Auswirkungen auf bestimmte öffentliche Dienstleistungsaufträge mit Umsatzrückgängen von	

1,4 % im Eisenbahnverkehr.
Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?
Die meisten Maßnahmen dürften keine besonderen Auswirkungen auf KMU haben, aber eine stärkere Belebung des Marktes dürfte auch mehr Chancen eröffnen.
Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?
Die bevorzugten Optionen würden den nationalen Behörden zusätzliche Kosten für die Durchsetzung der Vorschriften über Busbahnhöfe verursachen (die aber weit niedriger wären als die Einsparungen der Unternehmen).
Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?
Zunahme des Fernverkehrs. Größere Mobilität für Personen, die sich sonst Reisen nicht leisten könnten. Verringerung der negativen Auswirkungen des Personenfernverkehrs wie Emissionen, Unfälle und Todesopfer sowie Staus; bessere Ausnutzung der Verkehrsressourcen.
Bleibt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt?
Die bevorzugten Optionen gehen nicht über das zur Lösung des ursprünglichen Problems und zur Verwirklichung der Ziele des Vorschlags notwendige Maß hinaus.
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Maßnahme überprüft?
Fünf Jahre nach dem Beginn der Anwendung der Vorschriften.