

Spezifischer Fragebogen für die öffentliche Konsultation zur Überarbeitung der Verordnung 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt

Mit * markierte Felder sind Pflichtfelder.

Einleitung

Dieser Fragebogen richtet sich an ein spezialisiertes Publikum für die wichtigsten Interessengruppen, wie Mitgliedstaaten, mit der Durchsetzung beauftragte Behörden, Verbände der im Personenkraftverkehr tätigen Unternehmen (EU und national), Arbeitnehmerorganisationen (der EU und der Mitgliedstaaten), Terminalbetreiber, einzelne Unternehmen, Industrieverbände, Hochschulen und Forschungseinrichtungen. Für Mitglieder der Allgemeinheit und für Nichtsachverständige gibt es einen eigenen Fragebogen.

Sie können Fragen überspringen, mit denen Sie nicht vertraut sind. Antworten auf Fragen, die mit einem Sternchen gekennzeichnet sind, sind indes verbindlich vorgeschrieben. Sie können die Beantwortung des Fragebogens jederzeit unterbrechen und zu einem späteren Zeitpunkt fortsetzen. Nachdem Sie Ihren Beitrag eingereicht haben, können Sie eine Kopie des von Ihnen ausgefüllten Fragebogens herunterladen und einen schriftlichen Beitrag / eine schriftliche Stellungnahme dem Fragebogen beifügen.

Angaben zum Teilnehmer an der Konsultation

Die Fragen in diesem Abschnitt sollen allgemeine Informationen über die Identität der Befragten zusammentragen.

*** 1.** Sie können die Beantwortung des Fragebogens in einer der 24 Amtssprachen der EU vornehmen.
Bitte teilen Sie uns mit, in welcher Sprache Sie antworten:

- Bulgarisch
- Kroatisch
- Tschechisch
- Dänisch
- Niederländisch
- Englisch
- Estnisch
- Finnisch
- Französisch
- Gälisch
- Deutsch
- Griechisch
- Ungarisch
- Italienisch
- Lettisch
- Litauisch
- Maltesisch
- Polnisch
- Portugiesisch
- Rumänisch
- Slowakisch
- Slowenisch
- Spanisch
- Schwedisch

*** 2.** Bitte geben Sie Ihren vollständigen Namen an:

*** 3.** Sie antworten als:

- ein(e) Bürger(in)/Verbraucher(in)
- ein(e) Beschäftigte(r) im Personenkraftverkehr (z. B. Busfahrer(in))
- ein in der Transportkette tätiges Unternehmen
- eine EU-Behörde
- eine zwischenstaatliche Organisation
- eine Durchsetzungsbehörde

- eine Regulierungsbehörde (z. B. nationale Transportregulierungsbehörde, nationale Wettbewerbsbehörde)
- eine nichtstaatliche Stelle (z. B. NRO)
- ein(e) Akademiker(in)
- Sonstige

* **4.** Machen Sie die Angaben im Namen einer Einrichtung?

- Ja Nein

* **4.1.** Geben Sie bitte den Namen der Einrichtung an:

* **4.2.** Ist die Einrichtung, in deren Namen Sie antworten, im EU-Transparenzregister eingetragen?
Wenn Ihre Organisation noch nicht registriert ist, möchten wir Sie bitten, dies zu tun. Eine Registrierung ist jedoch keine zwingende Voraussetzung für die Teilnahme an dieser Konsultation. Warum ein Transparenzregister?

- Ja Nein

* **5.** Bitte geben Sie Ihre E-Mail-Adresse für den Fall an, dass wir Fragen zu ihren Antworten haben und Sie um Klarstellungen bitten müssen. Wenn Sie keine E-Mail-Adresse haben, tragen Sie bitte „nicht verfügbar“ ein.

* **6.** Bitte wählen Sie Ihr Land:

- Österreich
- Belgien
- Bulgarien
- Kroatien
- Zypern
- Tschechische Republik
- Dänemark
- Estland
- Finnland
- Frankreich

- Deutschland
- Griechenland
- Ungarn
- Irland
- Italien
- Lettland
- Litauen
- Luxemburg
- Malta
- Niederlande
- Polen
- Portugal
- Rumänien
- Slowakische Republik
- Slowenien
- Spanien
- Schweden
- Vereinigtes Königreich
- Europäisches Land außerhalb
der EU
- Außereuropäisches Land

7. Wie groß ist Ihre Organisation?

- Kleinunternehmen (weniger als 10 Beschäftigte)
- Kleines Unternehmen – 10 bis 49 Beschäftigte
- Mittleres Unternehmen – 50 bis 249 Beschäftigte
- Großunternehmen (250 Beschäftigte oder mehr)
- Organisation zur Vertretung der Interessengruppen
- lokale/regionale Behörde
- nationale Behörde
- europäischen Behörde
- nicht sicher

* 8. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kommission ihre Antworten veröffentlicht?

Bitte beachten Sie, dass Ihre Antworten ungeachtet der gewählten Option Gegenstand eines Antrags auf Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten nach der VO (EG) Nr. 1049/2001 sein kann.

Ja (*Ich stimme der Veröffentlichung aller in meinem Beitrag gemachten Angaben ganz oder teilweise zu, einschließlich meines Namens oder des Namens meiner Organisation und erkläre, dass mein Beitrag weder an sich rechtswidrig ist noch die Rechte Dritter in einer Weise verletzt, so dass eine Veröffentlichung nicht möglich wäre.*)

Nur anonym (*Ich stimme der Veröffentlichung sämtlicher in meinem Beitrag enthaltenen Informationen ganz oder teilweise (einschließlich etwaiger Zitate oder Stellungnahmen) zu, sofern diese anonym erfolgt. Ich erkläre, dass mein Beitrag weder an sich rechtswidrig ist noch die Rechte Dritter in einer Weise verletzt, so dass eine Veröffentlichung nicht möglich wäre.*)

Nein (*Ich lehne es ab, dass mein Beitrag veröffentlicht wird, er darf jedoch von der Kommission intern verwendet werden.*)

Ihre Ansichten und Erfahrungen auf dem Gebiet der Personenbeförderung mit Kraftomnibussen und etwaige Mängel

Anhand der Fragen in diesem Abschnitt sollen die wichtigsten Probleme bei Busverkehrsdiensten ermittelt oder bestätigt werden und ihre relative Bedeutung bewertet werden.

*** * * Bitte beachten Sie, dass für die Zwecke dieses Fragebogens der Begriff "Busverkehr" alle Kraftomnibusverkehrsdienste umfasst außer den städtischen Verkehren * * ***

Es gibt Anhaltspunkte dafür, dass einige EU-Mitgliedstaaten den Zugang zu ihren nationalen Märkten für den Linienverkehr mit Kraftomnibussen beschränken, z. B. wenn die betreffende Dienstleistung die Existenz eines

bereits zugelassenen Linienverkehrs gefährdet. Mehrere Interessengruppen vertraten die Auffassung, dass eine Beschränkung des Zugangs zu nationalen Märkten den Wettbewerb zwischen Unternehmen und die Nutzung von Busverkehren einschränkt.

* **9.** Inwiefern stellen Ihrer Ansicht nach die Beschränkungen des Zugangs zu nationalen Märkten für den Linienverkehr mit Kraftomnibussen ein Problem für den Personenkraftverkehr in der EU dar?

Es ist kein Problem,

Es ist ein kleines Problem

Es ist ein großes Problem

Keine Meinung/weiß nicht

Wenn Sie möchten, können sie ihre Antworten mit Erläuterungen, Beispielen, Fakten und Zahlen usw. ergänzen (höchstens 3000 Zeichen)

Der bdo unterstützt die Erarbeitung eines gemeinsamen EU-Rahmens für den diskriminierungsfreien Zugang insbesondere aus zwei Gründen:

- Um EU-Mitgliedsstaaten davon abzuhalten, nationale Märkte künstlich und unfair zum Schutz von staatlichen Eisenbahnunternehmen und bestehenden Monopole abzuschotten,
- Um Mitgliedsstaaten, die bereits ihre Märkte liberalisiert haben oder planen dies zu tun, mit einem erschöpfenden und eingrenzenden Katalog zu unterstützen, der klar regelt welche nicht diskriminierenden Bedingungen EU-Mitgliedstaaten Dienstleistungserbringern auferlegen dürfen.

Die jüngsten Entwicklungen in den französischen und deutschen Fernbusmärkten haben gezeigt, welche Verbesserungen eine gut durchdachte und durchgeführte Liberalisierung für den Kunden gebracht hat. Diese profitieren heute von einem weitgehend neuen Mobilitätsangebot, dass umsteigefreie Verbindungen in zahllose europäische Städte zu sozial verträglichen Preisen ermöglicht. Alleine 24 Millionen Fahrgäste die den Fernbus 2016 in Deutschland genutzt haben, zeigen klar, dass die Kundennachfrage hoch ist.

Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass dieses Wachstum gerade nicht zu Lasten der Bahn ging sondern den gesamten öffentlichen Verkehr gestärkt hat. 2016 konnte die Bahn rund 138 Millionen Fahrgäste im Fernverkehr (SPFV) zählen. Zur Erinnerung: Während der 90er Jahre fuhren mehr als 150 Mio. Gäste mit dem SPFV, diese Zahl ging dann deutlich zurück, so dass zum Tiefpunkt 2004 lediglich 115 Mio. Menschen den SPFV nutzten, im Jahr der Fernbusliberalisierung waren es dann 130 Mio. Menschen. Und nun die Erfolgsgeschichte: Zusammen mit den Fernbusnutzern haben sich 2016 damit etwa 162 Mio. Menschen für nachhaltige Linienfernverkehre entschieden – ein Rekord.

9.2 Bitte geben Sie nähere Informationen an für den Fall, dass Sie „Sonstiges“ angekreuzt haben.
(Höchstens 300 Zeichen)

Einige EU-Mitgliedstaaten verlangen eine Niederlassung vor Ort als Teil der Bedingungen für den Zugang zu ihren Märkten für den Linienverkehr mit Omnibussen. In diesem Fall stehen ausländische Unternehmen im Personenkraftverkehr Marktzutrittsschranken gegenüber im Vergleich zu nationalen Anbietern, da sie zunächst eine Tochtergesellschaft in dem Aufnahmemitgliedstaat gründen müssen.

*** 10.** Inwiefern sind Sie der Ansicht, dass die Anforderung, eine Niederlassung vor Ort zu gründen, ein Problem für das Personenbeförderungsgewerbe im Straßenverkehr in der EU ist?

- Es ist kein Problem
- Es ist ein kleines Problem
- Es ist ein großes Problem
- Keine Meinung/weiß nicht

Wenn Sie möchten, können sie ihre Antworten ergänzen mit Erläuterungen, Beispielen, Fakten und Zahlen usw., (höchstens 3000 Zeichen)

Durch die Niederlassungspflicht werden insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen erhebliche bürokratische Hürden errichtet.

10.1 Welche Auswirkungen hat Ihrer Ansicht nach die Erfordernis, eine Niederlassung in dem Mitgliedstaat zu haben

	Erheblich negative Auswirkungen	Negative Auswirkungen	Keine Auswirkungen	Positive Auswirkungen	Erheblich positive Auswirkungen	Keine Meinung /nicht sicher
* auf die Fähigkeit der Unternehmen zur Erschließung neuer Märkte	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* auf die Qualität der Busverkehre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

auf das Beschäftigungsniveau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* auf die Anzahl der nationalen Linienverkehre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* auf die Anzahl der internationalen Linienverkehre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
auf die bei den Omnibusbetrieben anfallenden Kosten zur Einhaltung der rechtlichen Vorschriften	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf die Verwaltungskosten der Omnibusbetriebe	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf die Verwaltungskosten der nationalen Behörden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
auf die Behördenkosten zur Durchsetzung der rechtlichen Vorschriften	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges (bitte unten ausführen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10.2 Bitte geben Sie nähere Informationen an für den Fall, dass Sie „Sonstiges“ angekreuzt haben
(Höchstens 300 Zeichen)

Die Mitgliedstaaten haben unterschiedliche Ansätze bei der Liberalisierung der nationalen Märkte für Busverkehrsdienste, sowie unterschiedliche Konzepte für den Schutz von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen. Einige Interessengruppen vertraten die Auffassung, dass der Flickenteppich aus nationalen Regelungsrahmen Betreiber – insbesondere KMU – daran hindert,

sich in anderen Mitgliedstaaten, niederzulassen, da dies mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden ist.

*** 11.** Inwiefern sind Sie der Ansicht, dass ein Flickenteppich unterschiedlicher Konzepte für die Liberalisierung der inländischen Märkte für den Linienverkehr mit Kraftomnibussen ein Problem für das Personenkraftverkehrsgewerbe darstellt?

Es ist kein Problem,

Es ist ein kleines Problem

Es ist ein großes Problem

Keine Meinung/weiß nicht

Wenn Sie möchten, können sie ihre Antworten mit Erläuterungen, Beispielen, Fakten und Zahlen, usw. ergänzen

(Höchstens 3000 Zeichen)

Der bdo unterstützt die Erarbeitung eines gemeinsamen EU-Rahmens für den diskriminierungsfreien Zugang zu Märkten in EU Mitgliedsstaaten, die bereits ihre Märkte liberalisiert haben oder planen dies zu tun.

Dieser Regelungsrahmen muss einen erschöpfenden und klar eingegrenzten Katalog beinhalten, der klar regelt welche nicht diskriminierenden Bedingungen EU-Mitgliedstaaten Bus- und Fernbusanbietern auferlegen dürfen, dafür dass diesen gestattet wird, nationale Verkehre anzubieten.

Ein Punkt der insbesondere geregelt werden müsste, ist die Frage nach der Zahl der für Fernbusse vorgeschriebenen Rollstuhlplätze. Hier gibt es eine Vielzahl von Vorschriften in den EU-Mitgliedsstaaten. Zum Teil sind zwei Rollstuhlplätze vorgeschrieben, zum Teil keine. Nicht jeder Bus kann so in jedem Land eingesetzt werden – mit negativen Folgen für den Binnenmarkt.

11.2 Bitte geben Sie nähere Informationen an für den Fall, dass Sie „Sonstiges“ angekreuzt haben

(Höchstens 300 Zeichen)

Einigen Beteiligten zufolge spielen die Terminals eine entscheidende Rolle, insbesondere für grenzüberschreitende Liniendienste, da sie als Drehscheibe fungieren und es so den Fahrgästen ermöglichen, auf andere Buslinien oder andere kollektive Verkehrsträger, z. B. die Schiene, umzusteigen. Mehrere Beteiligte gaben an, dass sie beim Zugang zu Terminals mit Hindernissen konfrontiert werden und dass Beschränkungen hinsichtlich der anfahrbaren Terminals den Wettbewerb zwischen den Anbietern einschränken.

*** 12.** Inwiefern sind Sie der Ansicht, dass eine Diskriminierung neuer Marktteilnehmer beim Zugang zu Terminals ein Problem für das Personenkraftverkehrsgewerbe darstellt?

Es ist kein Problem,

Es ist ein kleines Problem

Es ist ein großes Problem

Keine Meinung/weiß nicht

Wenn Sie möchten, können sie ihre Antworten mit Erläuterungen, Beispielen, Fakten und Zahlen, usw. ergänzen

(Höchstens 3000 Zeichen)

Grundsätzlich sind Fernbusse nicht ausreichend in Tür-zu-Tür Mobilitätsketten eingebunden. Dies wird zum Einen dadurch deutlich, dass Fernbushalte in vielen Städten nicht in direkter Nähe zum Bahnhof oder ÖPNV-Knotenpunkten gelegen sind. Und zum Anderen dadurch, dass harmonisierte Regeln fehlen, die gleichberechtigten und diskriminierungsfreien Zugang zu bestehenden Terminals fehlen. Oftmals ist Zugang zu den Haltepunkten nur dem ÖPNV gestattet – zum Nachteil von nationalen und internationalen Fernbuslinien.

Der bdo unterstützt die Schaffung gemeinsamer EU-Regeln für die „Governance“ von Fahrgastterminals. Diese gemeinsamen EU-Regeln müssen sicherstellen, dass alle rechtmäßigen Anbieter von nationalen und internationalen Verkehren gleichberechtigten und diskriminierungsfreien Zugang zu den Terminals, ihren wesentlichen Einrichtungen und Versorgungsstellen erhalten, unabhängig von ihrem Herkunftsland. Die gemeinsamen EU-Regeln sollten auch klären was als Terminal gilt sowie die Frage nach den Verantwortlichkeiten, und die Grundsätze für die Gebührenerhebung. („Capacity allocation und capacity constraints“ hab ich nicht mit reingenommen. Da denke ich eigentlich, dass das vor Ort entschieden werden sollte.)

Die Mitgliedsstaaten müssen dafür verantwortlich sein, die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, damit gleichberechtigter und diskriminierungsfreier Zugang zu den Haltepunkten auch möglich ist. Der ÖPNV darf durch die zusätzlichen nationalen und internationalen Verkehre nicht behindert werden.

Sonstiges (bitte ausführen)	○	○	○	○	○	○
-----------------------------	---	---	---	---	---	---

12.2 Bitte geben Sie nähere Informationen an für den Fall, dass Sie „Sonstiges“ angekreuzt haben
(Höchstens 300 Zeichen)

Mehrere Interessengruppen vertraten die Auffassung, dass das Kontrollpapier für den genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehr (d. h. das Fahrtenblatt) mittlerweile. gegenstandslos geworden ist.

Siehe Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 für weitere Informationen zum Fahrtenblatt.

13. Wie nützlich ist das Fahrtenblatt im Rahmen eines grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs?

- sehr hilfreich.
- ziemlich nützlich
- eher nutzlos
- sehr nutzlos
- Keine Meinung/weiß nicht

Wenn Sie möchten, können sie ihre Antworten mit Erläuterungen, Beispiele, Fakten und Zahlen usw. ergänzen

(Höchstens 3000 Zeichen)

Der bdo setzt sich bereits seit mehreren Jahren intensiv für die Abschaffung des EU-Fahrtenblatts ein, denn mit der Liberalisierung des Gelegenheitsverkehrs und Einführung der EU-Gemeinschaftslizenz ist es prinzipiell überflüssig geworden. Hinzu kommt, dass selbst geringe Fehler beim Ausfüllen des Fahrtenblatts in einigen Mitgliedstaaten zu drastischen Bußgeldern (bis zu 750 €) führen, die in keinem Verhältnis zum eigentlichen "Vergehen" stehen. Die Fahrtenblätter sind damit eine teure Fehlerquelle, ohne einen sinnvollen Kontrollzweck zu erfüllen. Ihre Abschaffung würde eine Entbürokratisierung und damit eine erhebliche Erleichterung gerade für kleine und mittelständische Busunternehmen zur Folge haben.

Einige Beteiligte haben geltend gemacht, dass die Definition des „grenzüberschreitenden Verkehrs“ unklar und ungenau ist, weil er nicht den speziellen Fall einer Rundfahrt beinhaltet. Rundfahrten sind nur eine Art von Gelegenheitsverkehr, bei denen die Passagiere andere Mitgliedstaaten lediglich

besuchen, aber sich in diesem Mitgliedstaaten nicht niederlassen, bevor sie wieder an ihrem Ausgangspunkt zurückreisen.

Siehe Artikel 2.1 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 zur Definition der Begriffe „grenzüberschreitender Verkehr“.

14. Sind Sie der Meinung, dass die Definition von „grenzüberschreitender Verkehr“ in der Verordnung 1073/2009 in Bezug auf alle relevanten Aspekte klar genug ist?

Ja

Nein

Keine Meinung/weiß nicht

14.1 Bitte geben Sie an, welche genauen Aspekte der Vorschriften nicht klar genug sind. Sie können Ihre Antwort mit Erläuterungen, Beispielen, Fakten und Zahlen, usw. ergänzen.
(Höchstens 3000 Zeichen)

Einige Beteiligte haben geltend gemacht, dass die Definition des Begriffs „Linienverkehr“ zu ungenau und unklar ist, da aus ihr nicht hervorgeht, ob es zulässig ist, dass die vorher festgelegten Haltestellen, an denen Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, sich lediglich am Anfang und am Ende eines angebotenen Liniendienstes befinden und dass es nicht erforderlich ist, dass diese Haltestellen sich auf der Strecke (entlang der Fahrtroute) befinden.

Siehe Artikel 2.2 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 zur Definition des Begriffs „Linienverkehr“.

15. Sind Sie der Meinung, dass die Definition von „Linienverkehr“ in der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 in Bezug auf alle relevanten Aspekte klar genug ist?

Ja

Nein

Keine Meinung/weiß nicht

15.1 Bitte geben Sie an, welche genauen Aspekte der Vorschriften nicht klar genug sind. Sie können Ihre Antwort mit Erläuterungen, Beispielen, Fakten und Zahlen, usw. ergänzen.

(Höchstens 3000 Zeichen)

Einige Betroffene haben vorgebracht, es sei unklar, ob die grenzüberschreitende Beförderung von Fahrgästen im Werkverkehr nur an den Besitz einer Gemeinschaftslizenz gebunden sein soll.

Siehe Artikel 5.5 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 für die Marktzugangsregeln im Werkverkehr.

16. Sind Sie der Auffassung, dass die Marktzugangsregeln im Werkverkehr in der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 in allen relevanten Aspekten hinreichend klar sind?

Ja

Nein

Keine Meinung/weiß nicht

16.1 Bitte geben Sie an, welche genauen Aspekte der Vorschriften nicht klar genug sind. Sie können Ihre Antwort mit Erläuterungen, Beispielen, Fakten und Zahlen, usw. ergänzen.
(Höchstens 3000 Zeichen)

Zuweilen wird darauf hingewiesen, dass die Kabotagebestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 nicht präzise genug oder unklar sind, beispielsweise in Bezug auf die Bedeutung des Begriffs „zeitweilig“ oder der Art der zugelassenen Verkehrsformen.

Siehe Artikel 2.7 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 zur Definition des Begriffs „Kabotage“ und Artikel 15 für zugelassene Kabotage.

17. Sind Sie der Meinung, dass die Kabotageregeln in der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 in Bezug auf alle relevanten Aspekte klar genug sind?

Ja

Nein

Keine Meinung/weiß nicht

17.1 Bitte geben Sie an, welche genauen Aspekte der Vorschriften nicht klar genug sind. Sie können Ihre Antwort mit Erläuterungen, Beispielen, Fakten und Zahlen, usw. ergänzen.
(Höchstens 3000 Zeichen)

17.2 Welche Auswirkungen haben Ihrer Ansicht nach unklare Kabotageregeln

	Erheblich negativ Auswirkungen	Negativ Auswirkungen	Nein Auswirkungen	Positiv Auswirkungen	Erheblich positiv Auswirkungen	Nein Stellungnahme / nicht sicher
auf die bei den Omnibusbetrieben anfallenden Kosten zur Einhaltung der rechtlichen Vorschriften	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf die Verwaltungskosten der Omnibusbetriebe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf die Verwaltungskosten der nationalen Behörden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf die Behördenkosten zur Durchsetzung der rechtlichen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges (bitte ausführen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17.3 Bitte geben Sie nähere Informationen an für den Fall, dass Sie „Sonstiges“ angekreuzt haben

(Höchstens 300 Zeichen)

18. Wenn sie der Auffassung sind, dass bestimmte Themen von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit der Verordnung oben nicht aufgeführt sind, erläutern Sie bitte, um welche es sich handelt und warum sie diese Fragen wichtig sind. Wenn Sie möchten, können sie ihre Antworten mit Erläuterungen, Beispielen, Fakten und Zahlen, usw. ergänzen.

(Höchstens 3000 Zeichen)

Es bestehen immer noch ein grundsätzlicher Mangel an Klarheit und divergierende Interpretationen bezüglich der Genehmigungsverfahren für internationale Verkehre und Kabotage im Rahmen von internationalen Linien. Eine Vereinfachung und Klärung der Genehmigungsverfahren sollte im Rahmen einer Revision von Verordnung (EC) 1073/2009 erfolgen. Der bdo unterstützt ein System mit einfacheren, klareren,

schnelleren, transparenteren Verfahren als dies heute in den meisten Mitgliedsstaaten der Fall ist. Im Idealfall steh am Ende eine Harmonisierung der Regeln.

19. Wie werden sich diese Probleme Ihrer Meinung nach ohne ein Eingreifen der EU weiterentwickeln? Werden die ermittelten Probleme sich eher verschärfen oder verringern?
(Höchstens 3000 Zeichen)

Der bdo erwartet, dass es ohne Eingreifen der EU zu einer verstärkten Nutzung von Artikel 8 (d) und Artikel 15 (c) der Verordnung durch lokale und regionale Behörden kommen wird, um staatliche Eisenbahnunternehmen und lokale oder regionale Anbieter unfairerweise gegen die Konkurrenz durch eigenwirtschaftliche Verkehre von privatwirtschaftlichen Unternehmen abzuschirmen. Dabei profitieren staatliche Eisenbahnunternehmen und öffentliche lokale oder regionale Anbieter bereits heute von Direktvergaben, Exklusivrechten und öffentlichen Subventionen die mit nichts vergleichbar sind, was für Fernbusanbieter verfügbar ist.

Ziele etwaiger politischer Maßnahmen

Die Kommission erwägt, Verbesserungen der geltenden Regeln zu prüfen, und eine dazu gegebenenfalls notwendige Änderung der Verordnung vorzuschlagen. In diesem Abschnitt sollen die Ansichten der Interessenträger zu den ursprünglichen Zielen der Verordnung, zu den Optionen für Maßnahmen auf EU-Ebene und zu deren möglichen Auswirkungen erörtert werden. Interessenträger können zusätzliche Ziele und Maßnahmen angeben, die ebenfalls berücksichtigt werden sollen.

20. Stimmen Sie den folgenden wichtigsten Zielen einer Überarbeitung der derzeitigen EU-Rechtsvorschriften zu?

	Ja	Nein	Keine Meinung / nicht sicher
* Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen gegenüber anderen Verkehrsträgern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
* Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen für Unternehmen beim Zugang zu Terminals	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21. Bitte schlagen Sie eventuelle alternative Ziele einer Überarbeitung der geltenden EU-Rechtsvorschriften vor.

(Höchstens 3000 Zeichen)

2011 hat die EU-Kommission in dem „White Paper on Transport“ die erheblichen sozioökonomischen Vorteile und positiven Effekte von öffentlichem Personenverkehr anerkannt und das Ziel gesetzt, den Modal Split von Bussen und Fernbussen zu erhöhen. Dieses Ziel muss im Fokus der anstehenden Revision der Verordnung (EC) 1073/2009 stehen und alle oben angegebenen mittelbaren Zwischenziele sollten als Instrumente dienen, den Modal Split des öffentlichen Busverkehrs zu erhöhen.

Dies ist insbesondere für das Erreichen der Klimaziele von entscheidender Bedeutung. Denn Busse sind je nach Studie eines der oder sogar das nachhaltigste Verkehrsmittel im motorisierten Personenverkehr. Durch einen starken Bussektor mit attraktiven Angeboten wird es den Europäern leichter fallen, den motorisierten Individualverkehr einzuschränken. Dadurch ist eine Stärkung des Busverkehrs der schnellste und günstigste Weg, den CO₂-Fußabdruck des Verkehrssektors zu reduzieren.

*** 22.** In welchem Ausmaß würde die Schaffung eines gemeinsamen Rahmens auf EU-Ebene für den Zugang zu den nationalen Linienverkehrsmärkten zur Verbesserung der Effizienz des Personenkraftverkehrsmarktes beitragen?

X Wesentlicher

Beitrag

Mäßiger Beitrag

Geringfügiger

Beitrag

Überhaupt kein

Beitrag

Keine

Meinung/weiß nicht

23. Welche Auswirkungen hätte ihrer Meinung nach die Schaffung eines gemeinsamen Rahmens auf EU-Ebene für den Zugang zu den nationalen Linienverkehrsmärkten in Bezug auf

	Sehr positiv	Positiv	Keine Auswirkungen	Negativ	Sehr negativ	Keine Meinung / nicht sicher
das Qualitätsniveau der Dienstleistung für Passagiere	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Schaffung von Arbeitsplätzen im Personenkraft-verkehrsgewerbe	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
das Wachstum im Personenkraftverkehrsgewerbe	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Arbeitsbedingungen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Preise (Tarife)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verringerung der Kosten zur Einhaltung der rechtlichen Vorschriften im Vergleich zu heute	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Wirtschaftliche Situation der kleinen Personenkraftverkehrs-unternehmer (KMU)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verwaltungskosten der nationalen Behörden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
das Verkehrsangebot zwischen der Europäischen Union und Drittstaaten	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die etablierten Reisebusunternehmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die wettbewerbsfähigen Schienenverkehre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24. Hätte ihrer Meinung nach die Schaffung eines gemeinsamen Rahmens auf EU-Ebene für den Zugang zu den nationalen Linienverkehrsmärkten irgendwelche anderen Auswirkungen?
(Höchstens 3000 Zeichen)

* **25.** Inwieweit würde eine Erleichterung des Zugangs zu den nationalen Linienverkehrsmärkten für Straßenverkehrsunternehmen, die in anderen Mitgliedstaaten ansässig sind, zur Verbesserung der Effizienz des Personenkraftverkehrsmarkts beitragen?

Wesentlicher Beitrag

Mäßiger Beitrag

Geringfügiger Beitrag

Überhaupt kein Beitrag

Keine Meinung/weiß

nicht

26. Welche Auswirkung würde Ihrer Ansicht nach eine Erleichterung des Zugangs von Straßenverkehrsunternehmen, die in anderen Mitgliedstaaten ansässig sind, zu den nationalen Linienverkehrsmärkten haben in Bezug auf

	Sehr positiv	Positiv	Keine Auswirkungen	Negativ	Sehr negativ	keine Meinung / nicht sicher
das Qualitätsniveau der Dienstleistung für Passagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Schaffung von Arbeitsplätzen im Personenkraftverkehrsgewerbe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
das Wachstum im Personenkraftverkehrsgewerbe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Arbeitsbedingungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Preise (Tarife)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verringerung der Kosten zur Einhaltung der rechtlichen Vorschriften im Vergleich zu heute	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die wirtschaftliche Situation der kleinen Personenkraftverkehrsunternehmen (KMU)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verwaltungskosten der nationalen Behörden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
das Verkehrsangebot zwischen der Europäischen Union und Drittstaaten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die etablierten Reisebusunternehmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die wettbewerbsfähigen Schienenverkehre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

27. Würde Ihrer Ansicht nach eine Erleichterung des Zugangs von Straßenverkehrsunternehmen, die in anderen Mitgliedstaaten ansässig sind, zu den nationalen Linienverkehrsmärkten weitere Auswirkungen haben?

(Höchstens 3000 Zeichen)

*** 28.** In welchem Umfang würde die Abschaffung der Beschränkungen für den Zugang zu den nationalen Linienverkehrsmärkten zu einer Verbesserung der Effizienz des Personenkraftverkehrsmarkts beitragen?

Wesentlicher Beitrag

Mäßiger Beitrag

Geringfügiger Beitrag

Überhaupt kein Beitrag

Keine Meinung/weiß nicht

29. Welche Auswirkung würde Ihrer Ansicht nach die Aufhebung der Beschränkungen für den Zugang zu nationalen Linienverkehrsmärkten haben in Bezug auf

	Sehr positiv	Positiv	Keine Auswirkungen	Negativ	Sehr negativ	Keine Meinung / nicht sicher
das Qualitätsniveau der Dienstleistung für Passagiere	x	o	o	o	o	o
die Schaffung von Arbeitsplätzen im Personenkraftverkehrsgewerbe	x	o	o	o	o	o
das Wachstum im Personenkraftverkehrsgewerbe	x	o	o	o	o	o
die Arbeitsbedingungen	o	x	o	o	o	o
die Preise (Tarife)	o	x	o	o	o	o
die Verringerung der Kosten zur Einhaltung der rechtlichen Vorschriften im Vergleich zu heute	x	o	o	o	o	o
die wirtschaftliche Situation der kleinen Personenkraftverkehrsunternehmen (KMU)	o	x	o	o	o	o
die Verwaltungskosten der nationalen Behörden	o	o	o	o	o	x
das Verkehrsangebot zwischen der Europäischen Union und Drittstaaten	o	x	o	o	o	o
die etablierten Reisebusunternehmen	o	o	o	x	o	o
die wettbewerbsfähigen Schienenverkehre	o	o	x	o	o	o

30. Würde Ihrer Ansicht nach die Aufhebung der Beschränkungen für den Zugang zu den nationalen Linienvkehrsmärkten weitere Auswirkungen haben?
(Höchstens 3000 Zeichen)

die Verringerung der Kosten zur Einhaltung der rechtlichen Vorschriften im Vergleich zu heute	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die wirtschaftliche Situation der kleinen Personenkraftverkehrsunternehmen (KMU)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verwaltungskosten der nationalen Behörden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
das Verkehrsangebot zwischen der Europäischen Union und Drittstaaten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die etablierten Reisebusunternehmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die wettbewerbsfähigen Schienenverkehre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

33. Würde Ihrer Ansicht nach die Abschaffung des Schutzes öffentlicher Dienstleistungsaufträge vor Wettbewerb weitere Auswirkungen haben?
(Höchstens 3000 Zeichen)

Oftmals genießen staatliche Eisenbahnunternehmen erhebliche öffentliche Subventionen die mit nichts vergleichbar sind, was Fernbusanbieter für Unterstützung erhalten. Oftmals wird Wettbewerb mit Fernbusanbietern auch per Gesetz verboten.

Der bdo unterstützt die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen und befürwortet die Abschaffung von Schutzmechanismen für andere Verkehrsträger.

Ein anderer Knackpunkt ist das Verhältnis von Verordnung (EC) 1073/2009 und Verordnung (EC) 1370/2007 und den Regelungen für Wettbewerb in Märkten die von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und solchen die von Wettbewerb geprägt sind.

Natürlich ist es erforderlich, dass die Erbringung von öffentlichen Dienstleistungsaufträge angemessen geschützt ist, aber gleichzeitig stehen private Unternehmen im Bereich der Fernlinie im Wettbewerb mit alteingesessenen lokalen oder regionalen Betreibern die von Direktvergaben und Exklusivrechten (entsprechend Verordnung (EC) 1370/2007) und Quersubventionen außerhalb ihres ursprünglichen Tätigkeitsbereichs profitieren.

Der bdo plädiert nicht für eine Beibehaltung des Status Quo oder eine komplette Abschaffung des Schutzes für öffentliche Dienstleistungsaufträge. Der bdo unterstützt jedoch eine Revision der Gründe und Kriterien, mit welchen die Behörden die Genehmigung von nationalen Linienverkehren und Kabotage ablehnen können. Das Ziel ist es, Wettbewerb zu stärken – zum Wohle der Fahrgäste und zur Stärkung des Unternehmertums.

Grundsätzlich sollen öffentliche Dienstleistungsaufträge auch weiterhin geschützt werden können, jedoch muss das Schutzniveau (das durch Artikel 8 (d) und Artikel 15 (c) Gewährt wird) an das finanzielle Risiko geknüpft werden, was die Betreiber von öffentlichen Dienstleistungen eingehen. Während die Profiteure von Direktvergaben ein geringeres Risiko eingehen und die Sieger von wettbewerblichen Ausschreibungen einem höheren Risiko ausgesetzt sind, sollten die Schutzniveaus für die jeweiligen Typen entsprechend angepasst werden. Die Begründungen, welche regionale Behörden liefern müssen wenn die Eröffnung nationaler Linien oder von Kabotage aufgrund konkurrierender Verkehre von internen Betreiber verwehrt werden, sind strenger zu kontrollieren.

*** 34.** Inwieweit würde die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen beim Zugang zu Terminals einen Beitrag zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Marktes für Busverkehrsdienste leisten?

Wesentlicher Beitrag

Mäßiger Beitrag

Geringfügiger Beitrag

Überhaupt kein Beitrag

Keine Meinung/weiß

nicht

35. Welche Auswirkung würde ihrer Ansicht nach die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen beim Zugang zu Terminals haben in Bezug auf

	Sehr positiv	Positiv	keine Auswirkungen	Negativ	Sehr negativ	keine Meinung / nicht sicher
das Qualitätsniveau der Dienstleistung für Passagiere	x	o	o	o	o	o

die Schaffung von Arbeitsplätzen im Personenkraftverkehrsgewerbe	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
das Wachstum im Personenkraftverkehrsgewerbe	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Arbeitsbedingungen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Preise (Tarife)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verringerung der Kosten zur Einhaltung der rechtlichen Vorschriften im Vergleich zu heute	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die wirtschaftliche Situation der kleinen Personenverkehrsunternehmen (KMU)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verwaltungskosten der nationalen Behörden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
das Verkehrsangebot zwischen der Europäischen Union und Drittstaaten	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die etablierten Reisebusunternehmen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die wettbewerbsfähigen Schienenverkehre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

36. Würde Ihrer Ansicht nach die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen beim Zugang zu Terminals weitere Auswirkungen haben?
(Höchstens 3000 Zeichen)

37. Welche anderen Ziele oder Maßnahmen sollten Ihrer Ansicht nach bei der Überarbeitung der Verordnung berücksichtigt werden?

(Höchstens 3000 Zeichen)

Subsidiarität und EU-Mehrwert

Bei jeder politischen Initiative muss die Kommission prüfen, ob ein Eingreifen der EU einen Mehrwert darstellt, d. h. ob bestimmte Fragen auf EU-Ebene geregelt werden sollten oder eine etwaige Regulierung auf der Ebene der Mitgliedstaaten erfolgen sollte.

Es ist jedoch zu beachten, dass etwaige Änderungen der geltenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union nur vorgenommen von der Europäischen Union selbst vorgenommen werden können und nicht von den einzelnen Mitgliedstaaten.

38. Wie können die folgenden Ziele am wirkungsvollsten erreicht werden im Personenkraftverkehrsgewerbe in der EU?

	In erster Linie durch Rechtsvorschriften der EU	In erster Linie durch nationale Rechtsvorschriften	Keine Meinung
Die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Reisebussektors gegenüber anderen Verkehrsträgern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Die Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Wirtschaftsteilnehmer beim Zugang zu Terminals	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wenn Sie möchten, können Sie Ihre Antworten auf die vorige Frage hier etwas vertiefen.
(Höchstens 3000 Zeichen)

Andere Fragen und weiterführende Informationen

39. Bitte geben Sie Einzelheiten zu etwaigen sonstigen Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung der vorliegenden Verordnung an, auf die sie aufmerksam machen möchten, oder die ihrer Meinung nach von der Kommission berücksichtigt werden sollten.

(Höchstens 3000 Zeichen)

Neben den oben angeführten Problemen (unfairer Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, unklare Genehmigungsverfahren, das Wettbewerbsverhältnis zu Erbringern von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, den Dokumentationspflichten und dem Zugang zu den Terminals), schränken außerdem die folgenden Punkte das volle Potenzial des Busses ein:

- Die Besteuerung und hier insbesondere das Mehrwertsteuerregime
- Komplizierte Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten
- Der Zugang zu Innenstädten und Umweltzonen
- Infrastruktur
- Bürokratische Lasten
- Transparenter und diskriminierungsfreier Zugang zu integrierten Auskunfts- und Ticketingsystemen für alle Busunternehmen
- Jüngste Entwicklungen bei internationalen Linienverkehren die von Fahrzeugen mit weniger als 9 Sitzen durchgeführt werden und nicht unter den EU-Rechtsrahmen für Personentransport fallen. Hier wurden bereits Busunternehmen gezwungen, sich von einzelnen Linien zurückzuziehen weil parallele mit Kleingefäßen betrieben wurden.

Der bdo schlägt vor, dass die marktbezogenen Sachverhalte die außerhalb der Verordnung (EC) 1073/2009 liegen und die Entwicklung sowie die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Bus- und Fernbussektors behindern, in einer eigenen Kommunikation der Kommission adressiert werden, die den Vorschlag zur Revision der Verordnung (EC) 1073/2009 begleitet.

40. Bitte geben Sie Referenzen zu Studien oder Dokumente an, die ihrer Ansicht nach für diese Konsultation relevant sind. Falls möglich, übermitteln Sie bitte Weblinks.

(Höchstens 3000 Zeichen)

41. Bitte machen Sie Angaben zu etwaigen erfolgreichen Initiativen auf regionaler, nationaler oder internationaler Ebene in Bezug auf den Reisebusverkehr, die für die Kommission bei der Folgenabschätzung nützlich sein könnten.

(Höchstens 3000 Zeichen)

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for users to attach additional documents or evidence to their consultation contribution.

42. Bitte fügen Sie etwaige zusätzliche Dokumente (z. B. Positionspapiere) zur Unterstützung Ihres Beitrags der Konsultation bei.