

## ANLAGE

### Vorblatt zum Frühwarndokument

<b>Vorhaben:</b>	<b>Unterrichtung durch die Europäische Kommission</b> <b>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</b>
<b>KOM-Nr.:</b>	<b>COM (2017) 647 final</b>
<b>BR-Drucksache:</b>	<b>Drucksache Nr. 707/17</b>
<b>Federführendes Ressort/Aktenzeichen:</b>	<b>MWVATT, VII 45</b>
<b>Zielsetzung:</b>	<b>Dieser Vorschlag der Europäischen Kommission 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. Er stellt einen direkten Beitrag zur Verwirklichung der politischen Prioritäten der Kommission für Beschäftigung und Wachstum und zur Energieunion dar.</b>
<b>Wesentlicher Inhalt:</b>	<b>Von 2015 bis 2017 wurde eine Ex-post-Bewertung 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 wollen, was sich weit stärker auf die Zahl der grenzüberschreitenden Strecken und die Häufigkeit grenzüberschreitender Verkehrsdienste auswirkt als nur der Erlass europaweiter Vorschrif-</b>

	<p>ten 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) vorgelegt wird, sollen diese Mängel beseitigt werden.</p>
<p><b>Vorläufige Einschätzung zur Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips (bei Bedenken: kurze Begründung):</b></p>	<p>Derzeit keine Punkte bezüglich einer Nichteinhaltung des Subsidiaritätsprinzips erkennbar.</p>
<p><b>Besonderes schleswig-holsteinisches Interesse?:</b></p>	<p>Grundsätzlich positive Effekte für die Umwelt, insbesondere eine Minderung der CO2-Emission und weniger Verkehrsstaus, wobei bisher nach Stand 30.06.2017 nur 4 Fernbuslinien genehmigt sind.</p>
<p><b>Zeitplan für die Behandlung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bundesrat</li> <li>b) Rat:</li> <li>c) ggf. Fachministerkonferenzen, etc.</li> </ul>	