

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 24.3.2010
KOM(2010)120 endgültig

2008/0246 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden

1. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2008) 816 endg. – 2008/0246/COD): [5. Dezember 2008](#)

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: [16. Juli 2009](#)

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: [23. April 2009](#)

Festlegung des Standpunkts des Rates in erster Lesung: [11. März 2010](#)

2. ZIEL DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

Der am 4. Dezember 2008 von der Kommission angenommene Vorschlag dient der Festschreibung der Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr, um die Attraktivität des Personenschiffsverkehrs und das Vertrauen in diese Verkehrsart zu steigern. Durch die Einführung neuer Vorschriften werden der Schutz der Fahrgäste im Allgemeinen und der Schutz von Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität im Besonderen verbessert. Außerdem werden dadurch Qualitätsstandards eingeführt, die denen im Luft- und Eisenbahnverkehr vergleichbar sind.

3. STELLUNGNAHME ZUM STANDPUNKT DES RATES

Die Kommission ist der Ansicht, dass der Vorschlag vom Rat in einigen Teilen wesentlich geändert worden ist.

Erstens sollen nach dem Standpunkt des Rates Schiffe, die höchstens 36 Fahrgäste befördern, höchstens drei Besatzungsmitglieder haben oder eine Fahrtstrecke von weniger als 500 m zurücklegen, aus dem Anwendungsbereich des Vorschlags ausgenommen werden. Außerdem wurde für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300 im Inlandsverkehr eine zusätzliche zeitweilige Ausnahme – zwei Jahre nach Anwendbarkeit – unter der Voraussetzung eingeführt, dass nationale Rechtsvorschriften einen angemessenen Schutz der

Fahrgastrechte gewährleisten. Nur Kreuzfahrten mit mehr als zwei Übernachtungen würden demnach unter die Vorschriften fallen. All dies würde eine erhebliche Einschränkung des Anwendungsbereichs bewirken.

Zweitens würden einige der im Standpunkt des Rates festgelegten Bedingungen für die Hilfeleistung zu einer Beschneidung der Rechte von Personen eingeschränkter Mobilität führen und ihnen zusätzliche Vorkehrungen auferlegen. Überdies enthält der Ratskompromiss bezüglich der Pflicht zur kostenlosen Unterbringung bei Annullierung und verspäteter Abfahrt nicht beförderter Fahrgäste eine neue Unterscheidung zwischen Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen (die eine Hilfeleistungspflicht ausschließen sollen), und außergewöhnlichen Umständen (die eine volle Hilfeleistungspflicht dagegen nicht ausschließen würden). Zu anderen Formen der Hilfeleistung (z. B. Imbisse, Mahlzeiten und Erfrischungen) wären die Beförderer in jedem Fall verpflichtet, selbst unter den oben genannten Wettbedingungen oder außergewöhnlichen Umständen, sofern die Fahrgäste nicht schon beim Erwerb des Fahrscheins darauf hingewiesen wurden. Gleichzeitig enthält der Standpunkt des Rates einen neuen Höchstbetrag von 120 EUR pro Fahrgast für die Bereitstellung einer Unterkunft bei Verspätung oder Annullierung einer Fahrt.

Schließlich nimmt die Kommission auch die Entscheidung des Rates zur Kenntnis, dass die Verordnung erst drei Jahre nach ihrem Inkrafttreten angewandt werden soll.

4. AUSFÜHRLICHE STELLUNGNAHME DER KOMMISSION ZU DEN ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

4.1 Abänderungen des Europäischen Parlaments, denen die Kommission zustimmt und die ganz oder teilweise in den Standpunkt des Rates übernommen wurden

- Einführung einer Bestimmung über die Sicherheit von Personen mit eingeschränkter Mobilität während der Fahrt in Bezug auf Artikel 8 über Ausnahmen und besondere Bedingungen (Abänderung 29 zweiter Teil);
- Abänderung 30 im Hinblick auf Voraussetzungen für Begleitpersonen von Personen mit eingeschränkter Mobilität;
- Abänderungen 4, 32, 33, 46, 52, 63, 64 zur Straffung des Wortlauts des Vorschlags und zur Stärkung der Fahrgastrechte in Bezug auf Informationen;
- Abänderung 36 zur Streichung der Pflicht der Beförderer, über Tätigkeiten in Bezug auf die Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität getrennt Buch zu führen;
- Klarstellung in Bezug auf die Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität (Abänderung 53 erster Teil);
- Abänderung 57 zum Artikel über Entschädigungen.

4.2 Abänderungen des Europäischen Parlaments, denen die Kommission zustimmt, die aber nicht in den Standpunkt des Rates übernommen wurden

- Klarstellung der Erwägungsgründe (Abänderungen 2, 5 und 6);

- Einführung eines neuen Erwägungsgrundes zur Klarstellung des Verhältnisses zwischen dieser vorgeschlagenen Verordnung und anderen internationalen, gemeinschaftlichen oder nationalen Rechtsvorschriften in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität (Abänderung 3);
- Aufforderung an die Kommission, Vorschriften für Fahrgastrechte an den Übergangspunkten zwischen Land- und Schiffsverkehr vorzuschlagen (Abänderung 7);
- neuer Erwägungsgrund zur Anregung einer künftigen horizontalen Gesetzgebung für alle Verkehrsarten (Abänderung 8);
- sprachliche Klarstellung im Artikel über den Anwendungsbereich (Abänderung 9);
- Ausschluss des Stadt- und Nahverkehrs aus dem Anwendungsbereich der Verordnung, sofern die Ziele der Verordnung gewahrt bleiben und ein vergleichbarer Schutz der Fahrgastrechte gewährleistet wird (Abänderung 10);
- Klarstellung der Begriffsbestimmung für Beförderungsvertrag (Abänderung 14), Aufnahme des „Vermittlers“ in die Begriffsbestimmung des Reiseveranstalters (Abänderung 16) und neue Begriffsbestimmungen für „zugängliche Form“, „Fahrgast“ und „Fahrpreis“ (Abänderungen 18, 19 und 22);
- verbesserte Information über die Zugänglichkeit und Hilfestellung für Personen mit eingeschränkter Mobilität (Abänderungen 31, 34 und 35);
- Klarstellung der Voraussetzungen für die Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität und Stärkung der Informationsrechte (Abänderung 38 erster und dritter Teil, Abänderung 39 und Abänderung 41 erster Teil);
- Konkretisierung der Bestimmungen über die Art der Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität auf Kreuzfahrten (Abänderung 42);
- Klarstellung des Zeitpunkts der Informationsübermittlung an Dritte (Abänderung 45);
- Haftung für Rollstühle und Mobilitätshilfen (Abänderungen 49 und 50);
- Verstärkung der Informationspflichten des Beförderers bei Reiseunterbrechungen (Abänderung 51);
- Erstattung des Fahrpreises bei Annullierung oder Verspätung (Abänderungen 54 und 56);
- Entschädigung von Kreuzfahrtgästen (Abänderung 58);
- Einführung des Begriffs der höheren Gewalt (Abänderung 60);
- Anrechnung anderweitiger Entschädigungen, die nach anderen geltenden Rechtsvorschriften geleistet werden (Abänderung 61);

- Benennung und Zuständigkeiten der nationalen Durchsetzungsstellen (Abänderungen 62, 65, 66, 67 und 68);
- Inhalt der Berichterstattung über die Durchsetzung (Abänderung 69);
- Arten von Sanktionen (Abänderung 70);
- Stärkung der Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität (Abänderungen 71 und 72).

4.3 Abänderungen des Europäischen Parlaments, denen die Kommission nicht zustimmt, die aber in den Standpunkt des Rates übernommen wurden

- Streichung der Begriffsbestimmung für Ro-Ro-Fahrgastschiff (Abänderung 17);
- Hinzufügung neuer Elemente, die zu berücksichtigen sind, wenn Personen mit eingeschränkter Mobilität die Beförderung verweigert wird (Abänderung 27);
- Begrenzung der Möglichkeit von Personen mit eingeschränkter Mobilität, andere Begleittiere als Hunde zu verwenden (Abänderungen 43, 73, 74 und 75);
- Beschränkung der Unterauftragnehmer, die bei Hilfsbedarf eine entsprechende Anmeldung für Personen mit eingeschränkter Mobilität übermitteln können (Abänderung 44);
- Beschränkung der Kosten der Hilfeleistung für Fahrgäste (Abänderung 53 zweiter Teil).

4.4 Abänderungen des Europäischen Parlaments, denen die Kommission nicht zustimmt und die nicht in den Standpunkt des Rates übernommen wurden

- Abänderungen 1, 11, 25, 26, 28 und 29 erster Teil bezüglich des Beförderungsanspruchs von Personen mit eingeschränkter Mobilität;
- Änderung der Begriffsbestimmung für Fahrscheinverkäufer (Abänderung 15) und Einführung neuer Begriffsbestimmungen für Ankunft, Abfahrt und höhere Gewalt (Abänderungen 20, 21 und 23);
- neue Verantwortlichkeiten für Leitungsorgane von Häfen bei der Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität (Abänderung 37);
- Beschränkung der Voraussetzungen für die Hilfeleistung (Abänderung 38 zweiter Teil, Abänderung 41);
- zahlenmäßige Begrenzung des Personals, das zur Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität geschult werden muss (Abänderung 48);
- Zahlungsbedingungen für Entschädigungen bei Verspätung oder Annullierung und Aufnahme einer neuen Ausnahme von der Entschädigungsleistung (Abänderungen 55 und 59).

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission ist insofern tief besorgt über die sehr erheblichen Änderungen, die der Rat am ursprünglichen Vorschlag der Kommission und einigen Abänderungen des Europäischen Parlaments vorgenommen hat, als diese den Anwendungsbereich des Verordnungsentwurfs beträchtlich einschränken und somit den Schutz der Fahrgäste in der EU verringern. Die Kommission nimmt den von Rat einstimmig festgelegten Standpunkt zur Kenntnis und ist der Ansicht, dass die weiteren Gespräche zwischen den Organen im Hinblick auf die endgültige Verabschiedung der Verordnung konstruktiv und mit ehrgeizigeren Zielen geführt werden sollten.