

III

(Vorbereitende Rechtsakte)

RAT

STANDPUNKT (EU) Nr. 4/2010 DES RATES IN ERSTER LESUNG

im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004

Vom Rat am 11. März 2010 angenommen

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/C 122 E/01)

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 Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Maßnahmen der Union im Bereich des Kraftomnibusverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, überall ein hohes, dem Standard anderer Verkehrsträger vergleichbares Schutzniveau für die Fahrgäste sicherzustellen. Ferner sollte den allgemeinen Erfordernissen des Verbraucherschutzes in vollem Umfang Rechnung getragen werden.

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 16. Juli 2009 (ABl. C 317 vom 23.12.2009, S. 99).

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Standpunkt des Rates vom 11. März 2010 und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(2) Da die Busfahrgäste im Beförderungsvertrag die schwächere Partei sind, sollte allen Fahrgästen ein Mindestmaß an Schutz gewährt werden.

(3) Die Maßnahmen der Union zur Verbesserung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr sollten den Besonderheiten dieses überwiegend von kleinen und mittleren Unternehmen geprägten Sektors Rechnung tragen.

(4) Sonderformen der Linienverkehrsdienste sowie der Werkverkehr sollten in Anbetracht ihrer Besonderheiten vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden. Zu den Sonderformen der Linienverkehrsdienste sollten folgende Dienste zählen: spezielle Dienste zur Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte und die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt.

(5) In Anbetracht der Besonderheiten der Stadt-, Vorort- und Regionallinienvkehrsdienste sollte den Mitgliedstaaten das Recht eingeräumt werden, diese Arten des Verkehrs von einem Großteil der Bestimmungen dieser Verordnung auszunehmen. Welche Dienste zu den Stadt-, Vorort- und Regionallinienvkehrsdiensten zählen, sollten die Mitgliedstaaten anhand der folgenden Kriterien ermitteln: Entfernung, Häufigkeit der Verkehrsdienste, Anzahl der planmäßigen Halte, Art der eingesetzten Busse, Buchungsmodelle, Schwankungen der Anzahl der Fahrgäste innerhalb und außerhalb der Hauptverkehrszeiten, Bus-Codes und Fahrpläne.

- (6) Die Fahrgäste und zumindest diejenigen Personen, für die diese kraft Gesetzes unterhaltspflichtig waren oder zukünftig unterhaltspflichtig geworden wären, sollten nach Maßgabe der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht⁽¹⁾ im Falle eines aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfalls angemessen geschützt sein.
- (7) Bei der Bestimmung des nationalen Rechts, das für die Entschädigung bei Tod oder Körperverletzung oder bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck infolge eines aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfalls anwendbar ist, sollten die Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“)⁽²⁾ und die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I)⁽³⁾ berücksichtigt werden.
- (8) Die Fahrgäste sollten – abgesehen von der in den anwendbaren nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen Entschädigung im bei Tod oder Körperverletzung oder bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck infolge eines aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfalls – Anspruch auf Unterstützung in Bezug auf ihre unmittelbaren praktischen Bedürfnisse nach einem Unfall haben. Diese Unterstützung könnte erste Hilfe, Unterbringung, Verpflegung, Kleidung und Beförderung umfassen.
- (9) Kraftomnibusverkehrsdienste sollten den Bürgern allgemein zugute kommen. Daher sollten behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität unabhängig von der Ursache der Beeinträchtigung Busreisemöglichkeiten haben, die denen anderer Bürger vergleichbar sind. Behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben das gleiche Recht auf Freizügigkeit, Entscheidungsfreiheit und Nichtdiskriminierung wie alle anderen Bürger.
- (10) Um behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Busreisemöglichkeiten zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sollten vor dem Hintergrund von Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen Regeln für die Gleichstellung dieser Personen und für ihre Unterstützung während der Reise festgelegt werden. Die Beförderung dieser Personen sollte daher akzeptiert und nicht wegen ihrer Behinderung oder eingeschränkten Mobilität verweigert werden, abgesehen von bestimmten Ausnahmen, die aus Gründen der Sicherheit oder wegen der Fahrzeugkonstruktion oder der Infrastruktur gerechtfertigt sind. Im Rahmen der einschlägigen Rechtsvorschriften über den Schutz der Arbeitnehmer sollten behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Anspruch auf Hilfe an Busbahnhöfen und in den Fahrzeugen haben. Im Interesse der sozialen Integration sollten die Betroffenen diese Hilfe kostenlos erhalten. Die Beförderer sollten Zugangsbedingungen festlegen, vorzugsweise unter Verwendung des europäischen Normungssystems.
- (11) Bei der Entscheidung über die Gestaltung neuer Busbahnhöfe und bei umfassenden Renovierungsarbeiten sollten die Busbahnhofbetreiber soweit wie möglich den Bedürfnissen von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Rechnung tragen. In jedem Fall sollten die Busbahnhofbetreiber Kontaktstellen angeben, bei denen die Betroffenen ihre Ankunft und ihren Bedarf an Hilfeleistung anmelden können.
- (12) Damit das Personal auf die Bedürfnisse von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität eingehen kann, sollte es angemessen geschult werden. Um die gegenseitige Anerkennung der nationalen Ausbildungsnachweise der Fahrer zu erleichtern, könnten Fahrer im Rahmen der Grundqualifikation und Weiterbildung im Sinne der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr⁽⁴⁾ auch im Hinblick auf die Sensibilisierung für Behinderungen geschult werden. Damit sich die Einführung der Schulungsanforderungen mit den in jener Richtlinie vorgegebenen Fristen vereinbaren lässt, sollte für einen begrenzten Zeitraum eine Ausnahme gewährt werden können.
- (13) Soweit dies möglich ist, sollten Organisationen, die behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität vertreten, zur Organisation der Schulungen in Behindertenfragen konsultiert oder in diese Arbeit einbezogen werden.
- (14) Zu den Rechten der Nutzer von Busverkehrsdiensten sollte ein Anspruch auf Informationen über den Verkehrsdienst sowohl vor als auch während der Fahrt gehören. Alle wesentlichen Informationen für Busfahrgäste sollten auch in alternativen, behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Formen bereitgestellt werden.
- (15) Diese Verordnung sollte die Möglichkeiten der Beförderer, nach dem anwendbaren nationalen Recht Ausgleichsansprüche gegen andere Personen – auch Dritte – geltend zu machen, nicht einschränken.
- (16) Die Unannehmlichkeiten, die den Fahrgästen durch Annullierung oder große Verspätung von Fahrten entstehen, sollten verringert werden. Deshalb sollten die Fahrgäste, die von einem Busbahnhof abreisen, in angemessener Weise betreut und informiert werden. Sie sollten zudem die Möglichkeit haben, ihre Fahrt zu stornieren und sich den Fahrpreis erstatten zu lassen oder ihre Reise fortzusetzen oder eine Weiterreise mit geänderter Streckenführung zu annehmbaren Bedingungen in Anspruch zu nehmen.

⁽¹⁾ ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11.

⁽²⁾ ABl. L 199 vom 31.7.2007, S. 40.

⁽³⁾ ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6.

⁽⁴⁾ ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4.

- (17) Die Beförderer sollten im Rahmen ihrer Berufsverbände zusammenarbeiten, um auf nationaler oder europäischer Ebene Vorkehrungen unter Beteiligung der betreffenden Akteure, Berufs- und Verbraucherschutzverbände sowie Fahrgast- und Behindertenorganisationen zu treffen, damit die Betreuung der Fahrgäste insbesondere bei Annullierungen und großen Verspätungen verbessert wird.
- (18) Diese Verordnung sollte die Rechte der Fahrgäste, die in der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen⁽¹⁾ begründet sind, nicht berühren. Diese Verordnung sollte nicht in Fällen gelten, in denen eine Pauschalreise aus anderen Gründen als der Annullierung des Busverkehrsdienstes annulliert wird.
- (19) Die Fahrgäste sollten umfassend über ihre Rechte nach dieser Verordnung informiert werden, damit sie diese Rechte auch tatsächlich wahrnehmen können.
- (20) Die Fahrgäste sollten ihre Rechte durch geeignete Beschwerdeverfahren der Beförderer wahrnehmen können und indem sie gegebenenfalls Beschwerde bei den vom betreffenden Mitgliedstaat hierzu benannten Stellen erheben.
- (21) Die Mitgliedstaaten sollten die Einhaltung dieser Verordnung sicherstellen und eine oder mehrere zuständige Stellen zur Wahrnehmung der Überwachungs- und Durchsetzungsaufgaben benennen. Das Recht der Fahrgäste, Forderungen nach nationalem Recht gerichtlich geltend zu machen, wird dadurch nicht berührt.
- (22) Unter Berücksichtigung der von den Mitgliedstaaten festgelegten Beschwerdeverfahren sollte eine Beschwerde über die Hilfeleistung vorzugsweise an die Stelle bzw. Stellen gerichtet werden, die zur Durchsetzung dieser Verordnung in dem Mitgliedstaat benannt wurde(n), in dem der Abfahrtsort bzw. der Ankunftsort liegt.
- (23) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und deren Anwendung sicherstellen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (24) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich zu gewährleisten, dass Busfahrgäste in allen Mitgliedstaaten Schutz und Unterstützung auf gleichwertigem Niveau genießen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union 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 zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (25) Diese Verordnung sollte die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr⁽²⁾ unberührt lassen.
- (26) Die Durchsetzung dieser Verordnung sollte sich auf die Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Oktober 2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden („Verordnung über die Zusammenarbeit im Verbraucherschutz“)⁽³⁾ stützen. Daher sollte die genannte Verordnung entsprechend geändert werden.
- (27) Die Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der in Artikel 6 des Vertrags über die Europäische Union genannten Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden, wobei auch die Richtlinie 2000/43/EG des Rates vom 29. Juni 2000 zur Anwendung des Gleichbehandlungsgrundsatzes ohne Unterschied der Rasse oder der ethnischen Herkunft⁽⁴⁾ sowie die Richtlinie 2004/113/EG des Rates vom 13. Dezember 2004 zur Verwirklichung des Grundsatzes der Gleichbehandlung von Männern und Frauen beim Zugang zu und bei der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen⁽⁵⁾ zu berücksichtigen sind —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung enthält Vorschriften für den Kraftomnibusverkehr, die Folgendes betreffen:

- a) das Verbot der Diskriminierung von Fahrgästen hinsichtlich der Beförderungsbedingungen der Beförderer;
- b) die Rechte der Fahrgäste bei Tod oder Körperverletzung oder bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck infolge von aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfällen;
- c) das Verbot der Diskriminierung und die obligatorische Unterstützung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität;
- d) die Rechte der Fahrgäste bei Annullierung und Verspätung;
- e) die Informationen, die den Fahrgästen mindestens verfügbar zu machen sind;

⁽²⁾ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

⁽³⁾ ABl. L 364 vom 9.12.2004, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 180 vom 19.7.2000, S. 22.

⁽⁵⁾ ABl. L 373 vom 21.12.2004, S. 37.

⁽¹⁾ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

- f) den Umgang mit Beschwerden;
- g) allgemeine Durchsetzungsvorschriften.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Fahrgäste von Linienverkehrsdiensten,

- a) bei denen der Abfahrtsort des Fahrgastes im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt oder
- b) bei denen der Abfahrtsort des Fahrgastes nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt, aber der Ankunftsort des Fahrgastes im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt.

(2) Zudem gilt diese Verordnung mit Ausnahme der Kapitel III bis VI für Passagiere von Gelegenheitsverkehrsdiensten, wenn der ursprüngliche Abfahrtsort oder der endgültige Ankunftsort des Fahrgastes im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für Sonderformen der Linienverkehrsdienste und für den Werkverkehr.

(4) Mit Ausnahme von Artikel 4 Absatz 2, Artikel 9 und Artikel 10 Absatz 1 können die Mitgliedstaaten Stadt-, Vorort- und Regionallinienverkehrsdienste, einschließlich grenzüberschreitender Dienste dieser Art, von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen.

(5) Mit Ausnahme von Artikel 4 Absatz 2, Artikel 9 und Artikel 10 Absatz 1 kann ein Mitgliedstaat inländische Linienverkehrsdienste in transparenter und nichtdiskriminierender Weise von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen. Diese Ausnahmen können für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren gewährt werden, der zweimal verlängert werden kann.

(6) Ein Mitgliedstaat kann in transparenter und nichtdiskriminierender Weise für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren bestimmte Linienverkehrsdienste von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen, weil ein erheblicher Teil des Linienverkehrsdienstes, der mindestens einen planmäßigen Halt umfasst, außerhalb der Union betrieben wird. Diese Ausnahmen können verlängert werden.

(7) Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den Ausnahmen, die sie für einzelne Arten von Diensten gemäß den Absätzen 4, 5 und 6 gewähren, in Kenntnis. Die Kommission ergreift die geeigneten Maßnahmen, wenn sie der Auffassung ist, dass eine solche Ausnahme nicht mit diesem Artikel im Einklang steht. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis zum ... (*) einen Bericht über die gemäß den Absätzen 4, 5 und 6 gewährten Ausnahmen vor.

(8) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind nicht als technische Anforderungen auszulegen, die die Beförderer oder Busbahnhofbetreiber dazu verpflichten, ihre Busse, Infrastruktur

oder Einrichtungen an den Bushaltestellen und -bahnhöfen zu ändern oder zu ersetzen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

- a) „Linienverkehrsdienste“ Dienste zur regelmäßigen Beförderung von Fahrgästen mit Kraftomnibussen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden;
- b) „Sonderform der Linienverkehrsdienste“ Linienverkehrsdienste unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, zur Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen mit Kraftomnibussen unter Ausschluss anderer Fahrgäste;
- c) „Werkverkehr“ den nichtkommerziellen Verkehrsdienst ohne Erwerbszweck, den eine natürliche oder juristische Person mit Kraftomnibussen unter folgenden Bedingungen durchführt:
 - bei der Beförderungstätigkeit handelt es sich lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person und
 - die eingesetzten Fahrzeuge sind Eigentum der natürlichen oder juristischen Person oder wurden von dieser Person im Rahmen eines Abzahlungsgeschäfts gekauft oder sind Gegenstand eines Langzeitleasing-Vertrags und werden von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person oder von der natürlichen Person selbst oder von Personal, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde, geführt;
- d) „Gelegenheitsverkehrsdienste“ Verkehrsdienste, die nicht der Begriffsbestimmung der Linienverkehrsdienste entsprechen und deren Hauptmerkmal die Beförderung vorab gebildeter Fahrgastgruppen mit Kraftomnibussen auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst ist;
- e) „Beförderungsvertrag“ einen Vertrag zwischen einem Beförderer und einem Fahrgast über die Erbringung eines oder mehrerer Linien- oder Gelegenheitsverkehrsdienste;
- f) „Fahrschein“ ein gültiges Dokument oder einen anderen Nachweis für einen Beförderungsvertrag;
- g) „Beförderer“ eine natürliche oder juristische Person, die kein Reiseveranstalter und kein Fahrscheinverkäufer ist und die im Rahmen eines Linien- oder Gelegenheitsverkehrsdienstes Beförderungen für die allgemeine Öffentlichkeit anbietet;
- h) „ausführender Beförderer“ eine andere natürliche oder juristische Person als den Beförderer, die die Beförderung tatsächlich ganz oder teilweise durchführt;

(*) Fünf Jahre nach dem Tag des Beginns der Anwendung dieser Verordnung.

- i) „Fahrscheinverkäufer“ jeden Vermittler, der im Namen eines Beförderers Beförderungsverträge schließt;
- j) „Reisevermittler“ jeden Vermittler, der im Namen eines Fahrgasts Beförderungsverträge schließt;
- k) „Reiseveranstalter“ einen Veranstalter oder Vermittler im Sinne des Artikels 2 Nummern 2 und 3 der Richtlinie 90/314/EWG, der kein Beförderer ist;
- l) „behinderter Mensch“ oder „Person mit eingeschränkter Mobilität“ eine Person, deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen (sensorischen oder motorischen, dauerhaften oder zeitweiligen) Behinderung, einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung, wegen anderer Behinderungen oder aufgrund des Alters eingeschränkt ist und deren Zustand angemessene Unterstützung und eine Anpassung der für alle Fahrgäste bereitgestellten Dienstleistungen an ihre besonderen Bedürfnisse erfordert;
- m) „Zugangsbedingungen“ die einschlägigen Normen, Leitlinien und Informationen betreffend die Zugänglichkeit von Kraftomnibussen und/oder bestimmten Busbahnhöfen einschließlich ihrer Einrichtungen für behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität;
- n) „Reservierung“ die Buchung eines Sitzplatzes in einem Kraftomnibus eines Linienverkehrsdienstes für eine bestimmte Abfahrtszeit;
- o) „Busbahnhof“ einen mit Personal besetzten Busbahnhof, an dem ein Linienverkehrsdienst auf einer bestimmten Strecke planmäßig hält, um Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, und der mit Einrichtungen wie Abfertigungsschaltern, Warteräumen oder Fahrscheinschaltern ausgestattet ist;
- p) „Bushaltestelle“ jede Stelle, die kein Busbahnhof ist und an der ein Linienverkehrsdienst auf einer bestimmten Strecke planmäßig hält, um Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen;
- q) „Busbahnhofbetreiber“ eine Stelle in einem Mitgliedstaat, die für den Betrieb eines bestimmten Busbahnhofs verantwortlich ist;
- r) „Annullierung“ die Nichtdurchführung eines geplanten Linienverkehrsdienstes;
- s) „Verspätung“ eine Differenz zwischen der planmäßigen Abfahrtszeit des Linienverkehrsdienstes gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen Abfahrt.

Artikel 4

Fahrscheine und nichtdiskriminierende Beförderungsbedingungen

- (1) Die Beförderer stellen dem Fahrgast einen Fahrschein zur Verfügung, sofern nicht andere Dokumente den Beförderungsanspruch begründen. Ein Fahrschein kann in elektronischer Form ausgestellt werden.

- (2) Unbeschadet der Sozialtarife werden die von Beförderern angewandten Vertragsbedingungen und Tarife der Allgemeinheit ohne jegliche unmittelbare oder mittelbare Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Endkunden oder des Ortes der Niederlassung des Beförderers oder Fahrscheinverkäufers in der Union angeboten.

Artikel 5

Andere ausführende Parteien

- (1) Wurde die Erfüllung der Verpflichtungen nach dieser Verordnung einem ausführenden Beförderer, einem Fahrscheinverkäufer oder einer anderen Person übertragen, so haftet der Beförderer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Busbahnhofbetreiber, der diese Verpflichtungen übertragen hat, dennoch für Handlungen und Unterlassungen dieser ausführenden Partei.
- (2) Außerdem unterliegt die Partei, der der Beförderer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Busbahnhofbetreiber die Erfüllung einer Verpflichtung übertragen hat, in Bezug auf die ihr übertragene Verpflichtung den Bestimmungen dieser Verordnung.

Artikel 6

Ausschluss des Rechtsverzichts und der Rechtsbeschränkung

- (1) Die Verpflichtungen gegenüber den Fahrgästen gemäß dieser Verordnung dürfen nicht eingeschränkt oder aufgehoben werden, insbesondere nicht durch abweichende oder einschränkende Bestimmungen im Beförderungsvertrag.
- (2) Die Beförderer können Vertragsbedingungen anbieten, die für den Fahrgast günstiger sind als die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen.

KAPITEL II

ENTSCHÄDIGUNG UND HILFELEISTUNG BEI UNFÄLLEN

Artikel 7

Tod oder Körperverletzung von Fahrgästen und Verlust oder Beschädigung von Gepäck

- (1) Die Fahrgäste haben gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften Anspruch auf Entschädigung bei Tod oder Körperverletzung sowie bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck bei aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfällen. Beim Tod eines Fahrgasts gilt dieses Recht mindestens für Personen, für die der Fahrgast kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder zukünftig unterhaltspflichtig geworden wäre.
- (2) Die Höhe der Entschädigung wird gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften berechnet. Darin vorgesehene Höchstgrenzen für die Entschädigung bei Tod oder Körperverletzung sowie bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck dürfen pro Schadensfall nicht weniger betragen als

- a) 220 000 EUR je Fahrgast;

- b) 500 EUR je Gepäckstück bei Stadt-, Vorort- und regionalen Linien- oder Gelegenheitsverkehrsdiensten und 1 200 EUR je Gepäckstück bei allen anderen Linien- oder Gelegenheitsverkehrsdiensten. Die Entschädigung im Falle einer Beschädigung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfegeräten entspricht stets dem Wiederbeschaffungswert oder den Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstung.

Artikel 8

Unmittelbare praktische Bedürfnisse von Fahrgästen

Bei aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfällen leistet der Beförderer angemessene Hilfe im Hinblick auf die unmittelbaren praktischen Bedürfnisse der Fahrgäste nach dem Unfall. Hilfeleistung stellt keine Haftungsanerkennung dar.

KAPITEL III

RECHTE VON BEHINDERTEN MENSCHEN UND PERSONEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

Artikel 9

Anspruch auf Beförderung

- (1) Beförderer, Reisevermittler und Reiseveranstalter dürfen sich nicht allein aufgrund der Behinderung oder der eingeschränkten Mobilität einer Person weigern, eine Reservierung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen oder die Person an Bord des Fahrzeugs zu nehmen.
- (2) Reservierungen und Fahrscheine sind für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Aufpreis anzubieten.

Artikel 10

Ausnahmen und besondere Bedingungen

- (1) Unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1 können Beförderer, Reisevermittler und Reiseveranstalter sich aufgrund der Behinderung oder eingeschränkten Mobilität einer Person weigern, eine Reservierung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen oder die Person an Bord des Fahrzeugs zu nehmen,
- a) um geltenden Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die durch Vorschriften des internationalen Rechts, des Unionsrechts oder des nationalen Rechts festgelegt sind, oder um Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die von den zuständigen Behörden erlassen wurden;
- b) wenn es wegen der Bauart des Fahrzeugs oder der Infrastruktur, einschließlich der Busbahnhofe und -haltestellen, physisch nicht möglich ist, den Einstieg, den Ausstieg oder die Beförderung des behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität auf sichere und operationell durchführbare Weise vorzunehmen.
- (2) Weigert sich ein Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter aus den in Absatz 1 angeführten Gründen, eine Reservierung vorzunehmen oder einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen, so unternimmt er alle zumutbaren Anstrengungen, um die betreffende

Person über eine annehmbare Beförderungsalternative mit einem Dienst des Beförderers zu unterrichten.

- (3) Wird einer Person, die eine Reservierung oder einen Fahrschein besitzt und die Anforderungen des Artikels 14 Absatz 1 Buchstabe a erfüllt hat, die Beförderung aufgrund ihrer Behinderung oder eingeschränkten Mobilität dennoch verweigert, so wird dieser Person und allen Begleitpersonen im Sinne des Absatzes 4 des vorliegenden Artikels Folgendes zur Auswahl angeboten:

- a) die Erstattung des Fahrpreises und gegebenenfalls zum frühestmöglichen Zeitpunkt die kostenlose Rückfahrt zum ersten Ausgangspunkt wie im Beförderungsvertrag angegeben und
- b) sofern machbar, die Fortsetzung der Fahrt oder die Weiterreise mit geänderter Streckenführung durch einen angemessenen alternativen Verkehrsdienst zum im Beförderungsvertrag angegebenen Bestimmungsort.

Der Anspruch auf Erstattung des für den Fahrschein entrichteten Entgelts wird nicht dadurch berührt, dass keine Meldung gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a erfolgt ist.

- (4) Sofern unbedingt notwendig, dürfen Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter unter den in Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Bedingungen verlangen, dass ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität von einer anderen Person begleitet wird, die in der Lage ist, die von dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität benötigte Hilfe zu leisten. Eine solche Begleitperson wird kostenlos befördert; sofern machbar, wird ihr ein Sitzplatz neben dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität zugewiesen.

- (5) Machen Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter von der Ausnahmeregelung nach Absatz 1 Gebrauch, so unterrichten sie den behinderten Menschen oder die Person mit eingeschränkter Mobilität unverzüglich – und auf Verlangen schriftlich innerhalb von fünf Arbeitstagen nach dem Antrag – über die entsprechenden Gründe.

Artikel 11

Zugänglichkeit und Information

- (1) Die Beförderer und Busbahnhofbetreiber verfügen über nichtdiskriminierende Zugangsbedingungen für die Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität oder stellen solche – gegebenenfalls über ihre Organisationen – in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität auf.
- (2) Die Beförderer und Busbahnhofbetreiber bringen der Öffentlichkeit die in Absatz 1 vorgesehenen Zugangsbedingungen physisch oder im Internet in denselben Sprachen zur Kenntnis, in denen Informationen in der Regel allen Fahrgästen zugänglich gemacht werden.
- (3) Reiseveranstalter geben die in Absatz 1 vorgesehenen Zugangsbedingungen bekannt, die für Fahrten im Rahmen der von ihnen veranstalteten, verkauften oder zum Verkauf angebotenen Pauschalreisen gelten.

(4) Die Information über die Zugangsbedingungen nach den Absätzen 2 und 3 wird auf Verlangen des Fahrgasts physisch zur Verfügung gestellt.

(5) Beförderer, Reisevermittler und Reiseveranstalter gewährleisten, dass alle wesentlichen allgemeinen Informationen – einschließlich Online-Buchung und -Information – in Bezug auf die Fahrt und die Beförderungsbedingungen in einer für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität geeigneten und zugänglichen Form verfügbar sind. Auf Verlangen des Fahrgasts wird die Information physisch zur Verfügung gestellt.

Artikel 12

Benennung von Busbahnhöfen

Die Mitgliedstaaten benennen die Busbahnhöfe, an denen Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität vorzusehen ist. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission hierüber. Die Kommission macht eine Liste der benannten Busbahnhöfe über das Internet zugänglich.

Artikel 13

Anspruch auf Hilfeleistung an benannten Busbahnhöfen und in den Kraftomnibussen

(1) Vorbehaltlich der Zugangsbedingungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 bieten Beförderer und Busbahnhofbetreiber innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an den von den Mitgliedstaaten benannten Busbahnhöfen kostenlos die in Anhang I Abschnitt a genannte Hilfe an.

(2) Vorbehaltlich der Zugangsbedingungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 bieten Beförderer behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität in Kraftomnibussen kostenlos die in Anhang I Abschnitt b genannte Hilfe an.

Artikel 14

Voraussetzungen für das Erbringen von Hilfeleistungen

(1) Beförderer und Busbahnhofbetreiber arbeiten zusammen, um behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität unter der Voraussetzung Hilfe zu leisten, dass

- a) der Hilfsbedarf dem Beförderer, Busbahnhofbetreiber, Reisevermittler oder Reiseveranstalter spätestens zwei Arbeitstage vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde und
- b) sich der Betreffende an der benannten Stelle einfindet, und zwar
 - i) zu einem im Voraus vom Beförderer festgelegten Zeitpunkt, der höchstens 60 Minuten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit liegt oder
 - ii) falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 30 Minuten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit.

(2) Zusätzlich zu Absatz 1 müssen behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität dem Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter zum Zeitpunkt der Reser-

vierung oder des Vorauskaufs des Fahrscheins spezifische Bedürfnisse bezüglich Sitzgelegenheiten melden, sofern die Bedürfnisse ihnen zu diesem Zeitpunkt bekannt sind.

(3) Beförderer, Busbahnhofbetreiber, Reisevermittler und Reiseveranstalter treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um den Erhalt der Meldungen von Hilfsbedarf von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu erleichtern. Diese Verpflichtung gilt an allen benannten Busbahnhöfen und Verkaufsstellen, auch beim Vertrieb per Telefon und über das Internet.

(4) Ist keine Meldung gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder Absatz 2 erfolgt, unternehmen die Beförderer, Busbahnhofbetreiber, Reisevermittler und Reiseveranstalter alle zumutbaren Anstrengungen, um zu gewährleisten, dass die Hilfeleistung derart erfolgt, dass behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in abfahrende Verkehrsdienste einsteigen, zu Anschlussverkehrsdiensten umsteigen und aus ankommenden Verkehrsdiensten aussteigen können, für die sie einen Fahrschein erworben haben.

(5) Die Busbahnhofbetreiber legen innerhalb oder außerhalb des Busbahnhofs eine Anlaufstelle fest, an der behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität ihre Ankunft melden und um Hilfe ersuchen können. Diese Anlaufstelle muss klar ausgeschildert sein und in zugänglicher Form grundlegende Auskünfte über den Busbahnhof und die angebotene Hilfeleistung bieten.

Artikel 15

Mitteilungen an Dritte

Erhalten Reisevermittler oder Reiseveranstalter eine Meldung nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a, so leiten sie diese innerhalb ihrer normalen Bürozeiten so bald wie möglich an den Beförderer oder den Busbahnhofbetreiber weiter.

Artikel 16

Schulung

(1) Beförderer und gegebenenfalls Busbahnhofbetreiber legen Verfahren für Schulungen in Behindertenfragen einschließlich entsprechender Instruktionen fest und stellen sicher,

- a) dass ihre Mitarbeiter, bei denen es sich nicht um Fahrer handelt, einschließlich der Mitarbeiter aller anderen ausführenden Parteien, die behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität unmittelbar Hilfe leisten, eine Schulung oder Instruktionen gemäß Anhang II Abschnitte a und b erhalten haben und
- b) dass ihre Mitarbeiter einschließlich der Fahrer, die unmittelbar mit den Fahrgästen oder deren Belangen in Kontakt kommen, eine Schulung oder Instruktionen gemäß Anhang II Abschnitt a erhalten haben.

(2) Ein Mitgliedstaat kann für einen Zeitraum von höchstens zwei Jahren ab ... (*) eine Ausnahme von der Anwendung von Absatz 1 Buchstabe b in Bezug auf die Schulung der Fahrer gewähren.

(*) Datum des Anwendungsbeginns dieser Verordnung einfügen.

Artikel 17

Entschädigung für Rollstühle und andere Mobilitätshilfen

(1) Beförderer und Busbahnhofbetreiber haften für von ihnen im Zusammenhang mit der Hilfeleistung verursachte Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten. Der Beförderer oder Busbahnhofbetreiber, der für diesen Verlust oder diese Beschädigung haftet, ist hierfür entschädigungspflichtig.

(2) Die Entschädigung gemäß Absatz 1 muss dem Wiederbeschaffungswert oder den Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstung oder Geräte entsprechen.

(3) Erforderlichenfalls wird jede Anstrengung unternommen, um rasch vorübergehenden Ersatz zu beschaffen. Die technischen und funktionellen Merkmale der Rollstühle und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräte entsprechen nach Möglichkeit denjenigen der verloren gegangenen oder beschädigten Rollstühle und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräte.

Artikel 18

Ausnahmen

(1) Unbeschadet von Artikel 2 Absatz 4 können die Mitgliedstaaten nationale Linienverkehrsdienste von der Anwendung aller oder einiger der Bestimmungen dieses Kapitels ausnehmen, sofern sie sicherstellen, dass das Schutzniveau für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Rahmen ihrer nationalen Rechtsvorschriften dem dieser Verordnung mindestens entspricht.

(2) Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den gemäß Absatz 1 gewährten Ausnahmen in Kenntnis. Die Kommission ergreift geeignete Maßnahmen, wenn sie der Auffassung ist, dass eine solche Ausnahme nicht mit diesem Artikel im Einklang steht. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis ... (*) einen Bericht über die gemäß Absatz 1 gewährten Ausnahmen vor.

KAPITEL IV

FAHRGASTRECHTE BEI ANNULLIERUNG ODER VERSPÄTUNG

Artikel 19

Fortsetzung der Fahrt, Weiterreise mit geänderter Streckenführung und Fahrpreiserstattung

(1) Muss ein Beförderer vernünftigerweise davon ausgehen, dass die Abfahrt eines Linienverkehrsdienstes von einem Busbahnhof annulliert wird oder sich um mehr als 120 Minuten verzögert, so bietet er den Fahrgästen unverzüglich Folgendes zur Auswahl an:

- a) zum frühestmöglichen Zeitpunkt Fortsetzung der Fahrt oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung zum im Beförderungsvertrag festgelegten Zielort unter vergleichbaren Bedingungen wie im Beförderungsvertrag angegeben;
- b) Erstattung des Fahrpreises und gegebenenfalls zum frühestmöglichen Zeitpunkt kostenlose Rückfahrt mit dem Bus zum im Beförderungsvertrag festgelegten Abfahrtsort.

(*) Fünf Jahre nach dem Tag der Anwendung dieser Verordnung einsetzen.

(2) Wird ein Linienverkehrsdienst annulliert oder verzögert sich seine Abfahrt von einer Haltestelle um mehr als 120 Minuten, so haben die Fahrgäste Anspruch auf eine solche Fortsetzung der Fahrt oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung oder auf Erstattung des Fahrpreises durch den Beförderer.

(3) Die in Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 genannte Erstattung des Fahrpreises erfolgt binnen 14 Tagen, nachdem das Angebot gemacht worden oder der Erstattungsantrag eingegangen ist. Die Erstattung des vollen Fahrpreises in der entrichteten Höhe erfolgt für die nicht durchgeführten Teile der Fahrt sowie für bereits durchgeführte Teile, falls die Fahrt nach den ursprünglichen Reiseplänen des Fahrgastes zwecklos geworden ist. Die Kosten für Zeitfahrkarten werden anteilmäßig erstattet. Die Erstattung erfolgt in Geld, es sei denn der Fahrgast ist mit einer anderen Erstattungsform einverstanden.

Artikel 20

Informationen

(1) Bei Annullierung oder Verspätung der Abfahrt eines Linienverkehrsdienstes informiert der Beförderer oder gegebenenfalls der Busbahnhofbetreiber die Fahrgäste, die von einem Busbahnhof abfahren, so rasch wie möglich, jedoch spätestens 30 Minuten nach der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit, über die Lage und, sobald diese Informationen vorliegen, über die voraussichtliche Abfahrtszeit.

(2) Versäumen Fahrgäste nach Maßgabe des Fahrplans aufgrund einer Annullierung oder Verspätung einen Anschluss an einen Verkehrsdienst, so unternimmt der Beförderer oder gegebenenfalls der Busbahnhofbetreiber alle zumutbaren Anstrengungen, um die betreffenden Fahrgäste über alternative Anschlüsse zu unterrichten.

(3) Der Beförderer oder gegebenenfalls der Busbahnhofbetreiber sorgt dafür, dass behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität die nach den Absätzen 1 und 2 vorgeschriebenen Informationen in zugänglicher Form erhalten.

Artikel 21

Hilfeleistung bei Annullierung oder Verzögerung der Abfahrt

Bei Annullierung einer Fahrt sowie bei mehr als zweistündiger Verzögerung der Abfahrt von einem Busbahnhof bei Fahrten mit einer planmäßigen Dauer von über drei Stunden bietet der Beförderer den Fahrgästen kostenlos Folgendes an:

- a) Imbisse, Mahlzeiten oder Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit oder Verspätung, sofern sie im Bus oder im Busbahnhof verfügbar oder in zumutbarer Weise zu beschaffen sind;
- b) Hilfeleistung bei der Suche nach einem Hotelzimmer oder einer anderen Unterbringungsmöglichkeit sowie Beistand bei der Organisation der Beförderung zwischen dem Busbahnhof und dem Ort der Unterbringung, sofern ein Aufenthalt von einer Nacht oder mehr erforderlich ist.

Bei der Anwendung dieses Artikels richtet der Beförderer besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität und etwaigen Begleitpersonen.

Artikel 22

Weitergehende Ansprüche

Keine Bestimmung dieses Kapitels schließt das Recht der Fahrgäste aus, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften vor nationalen Gerichten Ansprüche aufgrund von Nachteilen zu verfolgen, die sie wegen Annullierung oder Verspätung von Linienverkehrsdiensten erlitten haben.

KAPITEL V

ALLGEMEINE REGELN ZU INFORMATIONEN UND BESCHWERDEN

Artikel 23

Recht auf Reiseinformationen

Beförderer und Busbahnhofbetreiber sorgen innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs während der gesamten Fahrt für eine angemessene Information der Fahrgäste. Sofern machbar wird diese Information auf Antrag in zugänglicher Form bereitgestellt.

Artikel 24

Unterrichtung über Fahrgastrechte

(1) Beförderer und Busbahnhofbetreiber gewährleisten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich, dass die Fahrgäste spätestens bei der Abfahrt geeignete und verständliche Informationen über ihre Rechte nach dieser Verordnung erhalten. Die Informationen werden an den Busbahnhöfen und gegebenenfalls im Internet bereitgestellt. Behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität werden diese Information auf Antrag in zugänglicher Form bereitgestellt. Diese Informationen müssen die zur Kontaktaufnahme notwendigen Angaben zu der Durchsetzungsstelle oder den Durchsetzungsstellen umfassen, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 27 Absatz 1 benannt wurden.

(2) Um der Informationspflicht gemäß Absatz 1 nachzukommen, können die Beförderer und Busbahnhofbetreiber eine Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung verwenden, die die Kommission in allen Amtssprachen der Organe der Europäischen Union erstellt und ihnen zur Verfügung stellt.

Artikel 25

Beschwerden

Die Beförderer errichten oder unterhalten ein System zur Bearbeitung von Beschwerden im Zusammenhang mit den in den Artikeln 4, 8 und 9 bis 24 festgelegten Rechten und Pflichten.

Artikel 26

Einreichung von Beschwerden

Will ein Fahrgast im Rahmen dieser Verordnung in Bezug auf die Artikel 4, 8 und 9 bis 24 eine Beschwerde an den Beförderer richten, so muss er diese innerhalb von drei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Linienverkehrsdienstes einreichen. Der Beförderer muss dem Fahrgast

innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerde mitteilen, ob seiner Beschwerde stattgegeben wurde, ob sie abgelehnt wurde oder ob sie noch bearbeitet wird. Die Frist für die endgültige Beantwortung darf drei Monate ab Eingang der Beschwerde nicht überschreiten.

KAPITEL VI

DURCHSETZUNG UND NATIONALE DURCHSETZUNGSSTELLEN

Artikel 27

Nationale Durchsetzungsstellen

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere neue oder bestehende Stellen, die für die Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf Linienverkehrsdienste von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Orten und in Bezug auf Linienverkehrsdienste von einem Drittland zu diesen Orten zuständig sind. Jede dieser Stellen trifft die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Verordnung eingehalten wird.

Jede Stelle ist in Aufbau, Finanzierungsentscheidungen, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von den Beförderern, Reiseveranstaltern und Busbahnhofbetreibern unabhängig.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die gemäß diesem Artikel benannte Stelle oder benannten Stellen.

(3) Jeder Fahrgast kann bei der nach Absatz 1 benannten entsprechenden Stelle oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten entsprechenden Stelle gemäß den nationalen Rechtsvorschriften eine Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.

Ein Mitgliedstaat kann beschließen,

- a) dass der Fahrgast als ersten Schritt eine Beschwerde in Bezug auf die Artikel 4, 8 und 9 bis 24 an den Beförderer zu richten hat und/oder
- b) dass die nationale Durchsetzungsstelle oder eine andere von dem Mitgliedstaat benannte geeignete Stelle als Beschwerdeinstanz für Beschwerden dient, für die keine Lösung gemäß Artikel 26 gefunden wurde.

Artikel 28

Berichterstattung über die Durchsetzung

Die gemäß Artikel 27 Absatz 1 benannten Durchsetzungsstellen veröffentlichen bis 1. Juni ... (*) und danach alle zwei Jahre einen Bericht über ihre Tätigkeiten in den zwei vorangegangenen Kalenderjahren, der insbesondere eine Beschreibung der Maßnahmen, die zur Durchführung dieser Verordnung getroffen wurden, und Statistiken über Beschwerden und verhängte Sanktionen enthält.

Artikel 29

Zusammenarbeit der Durchsetzungsstellen

Die in Artikel 27 Absatz 1 genannten nationalen Durchsetzungsstellen tauschen, wann immer dies zweckmäßig ist, Informationen über ihre Arbeit, ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis aus. Die Kommission unterstützt sie bei dieser Aufgabe.

(*) Zwei Jahre nach dem Tag der Anwendung dieser Verordnung einfügen.

Artikel 30

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission diese Regeln und Maßnahmen bis ... (*) und melden ihr unverzüglich alle späteren Änderungen.

KAPITEL VII

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 31

Bericht

Bis ... (**) erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung und Wirkung dieser Verordnung. Dem Bericht sind erforderlichenfalls Gesetzesgebungsansätze beizufügen, mit denen die Bestimmungen dieser Verordnung weiter ausgestaltet oder geändert werden sollen.

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

Geschehen zu ... am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

...

Artikel 32

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004

Im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 wird die folgende Nummer angefügt:

„18. Verordnung (EU) Nr. .../2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (*).“

(*) ABl. ...“

Artikel 33

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab ... (***).

Artikel 34

Veröffentlichung

Diese Verordnung wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Im Namen des Rates

Der Präsident

...

(*) Datum der Anwendung dieser Verordnung einfügen.

(**) Drei Jahre nach dem Tag der Anwendung dieser Verordnung einfügen.

(***) Zwei Jahre nach dem Tag der Veröffentlichung einfügen.

ANHANG I

Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität**a) Hilfeleistung in benannten Busbahnhöfen**

Hilfeleistungen und Vorkehrungen, um behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in die Lage zu versetzen,

- ihre Ankunft am Busbahnhof und ihren Bedarf an Hilfeleistungen bei angegebenen Kontaktstellen anzumelden;
- sich von der angegebenen Kontaktstelle zum Abfertigungsschalter, zum Wartesaal und zum Einstiegsbereich zu begeben;
- gegebenenfalls mithilfe von Lifts, Rollstühlen oder sonstigen benötigten Hilfen in das Fahrzeug zu gelangen;
- ihr Gepäck einzuladen;
- ihr Gepäck wieder in Besitz zu nehmen;
- aus dem Fahrzeug auszusteigen;
- einen anerkannten Begleithund im Bus mitzuführen;
- sich zum Sitzplatz zu begeben;

b) Hilfeleistung im Fahrzeug

Hilfeleistungen und Vorkehrungen, um behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in die Lage zu versetzen,

- wesentliche Informationen über eine Fahrt auf Anfrage des Fahrgasts in zugänglicher Form zu erhalten;
 - während der Fahrpausen in das Fahrzeug einzusteigen bzw. aus dem Fahrzeug auszusteigen, sofern anderes Personal als der Fahrer an Bord des Fahrzeugs ist.
-

ANHANG II

Schulung in Behindertenfragen**a) Sensibilisierung für Behindertenfragen**

Die Schulung der unmittelbar mit den Fahrgästen in Kontakt kommenden Mitarbeiter umfasst Folgendes:

- Sensibilisierung für Behinderungen und angemessenes Verhalten gegenüber Passagieren mit körperlichen, sensorischen Behinderungen (Hör- und Sehbehinderungen), versteckten Behinderungen oder Lernbehinderungen; Unterscheidung der verschiedenen Fähigkeiten von Personen, deren Mobilität, Orientierungs- oder Kommunikationsvermögen eventuell eingeschränkt ist;
- Hindernisse, denen behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität gegenüberstehen, darunter Haltung von Mitmenschen, konkrete/physische und organisatorische Barrieren;
- anerkannte Begleithunde, unter Berücksichtigung der Rolle und der Bedürfnisse eines Begleithunds;
- Umgang mit unerwarteten Situationen;
- soziale Kompetenz und Möglichkeiten der Kommunikation mit Schwerhörigen und Gehörlosen sowie Personen mit Seh-, Sprech- und Lernbehinderungen;
- sorgfältiger Umgang mit Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen, zur Vermeidung von Beschädigungen (alle für die Gepäckabfertigung zuständigen Mitarbeiter, wenn solche vorhanden sind).

b) Schulung im Hinblick auf die Hilfeleistung für behinderte Menschen

Die Schulung der Mitarbeiter, die behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität unmittelbar Hilfe leisten, umfasst Folgendes:

- Hilfeleistung für Rollstuhlfahrer beim Umsetzen in den und aus dem Rollstuhl;
 - Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, die mit anerkannten Begleithunden reisen, unter Berücksichtigung der Rolle und der Bedürfnisse dieser Hunde;
 - Techniken der Begleitung von Fahrgästen mit Sehbehinderungen sowie des Umgangs mit und der Beförderung von anerkannten Begleithunden;
 - Arten von Hilfsmitteln für behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität und Umgang mit diesen Hilfsmitteln;
 - Nutzung von Ein- und Ausstiegshilfen, Arten der Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen, die die Sicherheit und Würde von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität wahren;
 - Verständnis für die Notwendigkeit zuverlässiger und professioneller Hilfeleistung. Bewusstsein für das Gefühl der Verletzlichkeit, das bestimmte Fahrgäste mit Behinderungen wegen ihrer Abhängigkeit von der geleisteten Hilfe während der Reise möglicherweise empfinden;
 - Kenntnisse in erster Hilfe.
-

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 4. Dezember 2008 einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden ⁽¹⁾ übermittelt.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung ⁽²⁾ am 23. April 2009 angenommen.

Der Rat hat am 17. Dezember 2009 eine politische Einigung über den Verordnungsentwurf erzielt. Nach der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gemäß Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union am 11. März 2010 festgelegt.

Bei seinen Beratungen hat der Rat der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses Rechnung getragen. Der Ausschuss der Regionen hat mitgeteilt, dass er nicht Stellung nehmen möchte.

II. ANALYSE DES STANDPUNKTS IN ERSTER LESUNG

1. Allgemeines

Der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr ist Teil der allgemeinen Zielsetzung der EU, die Gleichbehandlung von Fahrgästen ungeachtet der von ihnen gewählten Verkehrsträger zu gewährleisten. Ähnliche Rechtsvorschriften sind bereits für Fluggäste ⁽³⁾ und Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ⁽⁴⁾ angenommen worden. Ferner enthält die Verordnung Bestimmungen über die Haftung bei Personenschäden oder beim Tod von Fahrgästen oder bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck, automatische Leistungen bei Reiseunterbrechung, die Bearbeitung von Beschwerden und Rechtsmittel, die Unterrichtung der Fahrgäste und sonstige Maßnahmen. Des Weiteren sind Vorschriften über die Information und Unterstützung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität vorgesehen.

Der Rat stimmt der Kommission zwar zu, was das Ziel des Vorschlags betrifft, hat im Übrigen jedoch einen anderen Ansatz verfolgt und erhebliche Änderungen am ursprünglichen Vorschlag vorgenommen. Eine Reihe der vorgeschlagenen Bestimmungen war nicht akzeptabel, da hiermit ein zu großer Verwaltungsaufwand und Zusatzkosten für Beförderer und nationale Verwaltungen entstanden wären, ohne dass dies für Fahrgäste einen zusätzlichen Nutzen gehabt hätte, der diese Nachteile aufgewogen hätte. Andere Bestimmungen wurden umformuliert, um den in den Mitgliedstaaten geltenden unterschiedlichen Rechtsvorschriften Rechnung zu tragen und Konflikte zwischen diesem Verordnungsvorschlag und den geltenden nationalen und europäischen Rechtsvorschriften zu vermeiden. Andere Bestimmungen wiederum wurden umformuliert, um die Verordnung einfacher und klarer zu fassen.

Daraus folgt, dass der Standpunkt des Rates in erster Lesung den ursprünglichen Kommissionsvorschlag durch die Umformulierung bzw. Streichung mehrerer Textabschnitte in gewissem Umfang ändert. Dies bedeutet, dass der Rat sämtliche Abänderungen, die das Europäische Parlament in seiner Stellungnahme in erster Lesung an den nunmehr gestrichenen Bestimmungen vorgenommen hat, nicht akzeptiert.

Der Rat strebt eine ausgewogene Lösung an, bei der die Rechte der Fahrgäste sowie die Notwendigkeit berücksichtigt werden, die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Kraftomnibusbranche sicherzustellen, die überwiegend aus kleinen und mittleren Unternehmen besteht; daher hat er Abänderung 3 des EP in seinen Standpunkt in erster Lesung übernommen.

⁽¹⁾ Dok. 16933/08.

⁽²⁾ A6-0250/2009.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1) und Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Fluggreisenden und Fluggreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14).

2. Zentrale politische Fragen

i) Anwendungsbereich

Nach dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag sollte die Verordnung generell für jede Fahrgastbeförderung im Linienverkehr durch Kraftomnibusunternehmen gelten. Die Mitgliedstaaten hätten lediglich Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste, die öffentlichen Dienstleistungsverträgen unterliegen, vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausnehmen können, falls diese Verträge in Bezug auf die Fahrgastrechte ein vergleichbares Schutzniveau bieten würden wie die Verordnung. Außerdem hat das Europäische Parlament eine Änderung vorgenommen, der zufolge die Mitgliedstaaten Stadt- und Vorortverkehrsdienste, jedoch nicht Regionalverkehrsdienste unter der obengenannten Bedingung vom Geltungsbereich ausnehmen können.

Für den Rat waren weder der von der Kommission vorgeschlagene Geltungsbereich noch die diesbezüglichen Abänderungen des EP (Abänderungen 1, 2 und 81) annehmbar, weil seiner Ansicht nach Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste der Subsidiarität unterliegen.

Die vom Europäischen Parlament vorgeschlagene Aufnahme der Regionalverkehrsdienste in den Geltungsbereich könnte Probleme für die Fahrgäste und für die Branche mit sich bringen. In Ballungsräumen betreiben die Gesellschaften in der Regel ein ganzes Verkehrsnetz einschließlich Bussen, U-Bahnen, Vorortszügen und Straßenbahnen. Häufig weisen alle diese Dienste Merkmale des Stadt-, des Vorort- und des Regionalverkehrs auf. Würde die Ausnahme nur auf die Stadt- und die Vorortverkehrsdienste beschränkt, so bedeutete dies, dass Teile dieses Netzes Bestimmungen für lange Strecken unterliegen. Die Gesellschaften, die diese Netze betreiben, müssten somit in demselben Netz mehrere Entschädigungsregelungen anwenden, von denen einige für diese Verkehrsart nicht wirklich angemessen wären. Ferner würde dies auf Seiten der Fahrgäste dieser Netze Verwirrung stiften, weil es schwierig für sie wäre, zu wissen, welche Regeln wirklich gelten.

Da es zudem in der geltenden Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr die Möglichkeit einer Ausnahme für regionale Eisenbahndienste gibt, könnte das Fehlen einer entsprechenden Bestimmung in der Verordnung über die Rechte von Fahrgästen im Kraftomnibusverkehr den Wettbewerb zwischen den beiden Sektoren verzerren. Bus- und Schienenverkehrsdienste stellen oft Alternativen zueinander dar.

Daher kann der Rat die Abänderungen des EP am Geltungsbereich nicht akzeptieren. Somit schlägt der Rat vor, dass der Verordnungsentwurf auf Fahrgäste Anwendung finden sollte, die mit innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Liniendiensten reisen, allerdings mit der Möglichkeit, Liniendienste des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs auf nationaler Ebene auszunehmen. Außerdem nimmt der Rat eine Bestimmung auf, mit der sichergestellt werden soll, dass gewisse grundlegende Rechte (d.h. nichtdiskriminierende Vertragsbedingungen und Tarife und der Anspruch von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität auf Beförderung sowie die diesbezüglichen Ausnahmeregelungen) ausnahmslos für alle Kraftomnibusverkehrsdienste gelten.

Den Mitgliedstaaten wird gestattet, inländischen Linienverkehrsdiensten für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren, der zweimal verlängert werden kann, eine Ausnahme von der Anwendung dieser Verordnung zu gewähren. Außerdem können die Mitgliedstaaten bestimmten Linienverkehrsdiensten, die einen erheblichen Teil ihrer Leistungen, der mindestens einer planmäßigen Halt umfasst, außerhalb der EU erbringen, für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren, der verlängert werden kann, eine Ausnahme gewähren.

Im Zusammenhang mit dem Geltungsbereich ist außerdem in einer speziellen Bestimmung niedergelegt, dass Mitgliedstaaten, die gewährleisten können, dass das Schutzniveau für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften mindestens dem dieser Verordnung entspricht, ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften in vollem Umfang beibehalten können.

ii) Änderungen der Infrastruktur

Was die Infrastruktur betrifft, so wird in einem Erwägungsgrund klar zum Ausdruck gebracht, dass der Rat bereit ist, Initiativen für neue Ausrüstungen und Infrastrukturen, die mit Blick auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität erworben oder angelegt werden, zu ermutigen und zu unterstützen. Diese Verordnung gehört jedoch zu den Rechtsvorschriften über den Verbraucherschutz und kann daher keine Auflagen in Bezug auf technische Anforderungen für Beförderer enthalten, ihre Fahrzeuge, Infrastruktur und Ausrüstung an den Busbahnhöfen umzubauen oder zu ersetzen. Daher konnten alle Abänderungen des EP in Bezug auf eine Umgestaltung der Infrastruktur (Abänderungen 6-10) nicht akzeptiert werden.

iii) Entschädigung und Hilfeleistung bei Unfällen

Der Kommissionsvorschlag enthält Vorschriften für die Haftung der Kraftomnibusunternehmen für Fahrgäste und Gepäck. Zugunsten der Fahrgäste sollen vereinheitlichte Vorschriften über die Haftung von Busunternehmen gelten. Für jeden Schaden bis zu einem Betrag von 220 000 EUR soll eine verschuldensunabhängige Haftung des Busunternehmens gelten, wonach die Haftung des Unternehmens für den Fall, dass ihm der Unfall nicht anzulasten ist, nicht ausgeschlossen werden darf. Bei Schäden von mehr als 220 000 EUR würde eine verschuldensabhängige, aber in der Höhe unbegrenzte Haftung gelten. Fahrgäste, die einen Unfall erleiden, hätten Anspruch auf Vorauszahlungen, um wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu begegnen, die sich als Folge eines Todesfalls oder Personenschadens für sie oder ihre Familien ergeben könnten.

Die bestehenden geltenden Haftungsregelungen in den Mitgliedstaaten unterscheiden sich jedoch hinsichtlich der Haftungsgrundlage sehr stark (verschuldensunabhängige Haftung in unbegrenzter Höhe, verschuldensunabhängige Haftung mit Ausnahmen in Fällen höherer Gewalt und verschuldensabhängige Haftung) und sind nicht miteinander in Übereinstimmung zu bringen. Ferner sind die Rechtsvorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten teils auf die Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht („Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie“) und teils auf innerstaatliche Rechtsvorschriften gestützt, die über das EU-Recht hinausgehen. Diese Rechtstexte regeln bereits die Haftung für Busfahrgäste, und Konflikte zwischen dem vorliegenden Text und der genannten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie sollten unbedingt vermieden werden.

Daher hat der Rat einen Ansatz gewählt, der auf der bestehenden Regelung aufbaut und gleichzeitig einige grundlegende Komponenten einer Harmonisierung hinzufügt. Es wird ein Mindestschwellenwert je Fahrgast und Gepäckstück vorgeschlagen: 220 000 EUR pro Fahrgast im Todesfall oder bei Personenschaden. Bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck 500 EUR bei Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten und 1 200 EUR bei sonstigen Linienverkehrsdiensten. Damit würde die Entschädigungsregelung für Gepäck an die entsprechenden Bestimmungen der „Eisenbahnverordnung“ angeglichen und gleichzeitig den Besonderheiten des Stadt-, des Vorort- und des Regionalverkehrs Rechnung getragen. Was Rollstühle, andere Mobilitätshilfen oder technische Hilfen anbelangt, so ist im Ratstext vorgesehen, dass sie stets vollständig ersetzt und nicht als gewöhnliches Gepäck behandelt werden, selbst wenn die Schäden bei der Hilfeleistung verursacht werden (im Sinne der Abänderung 46 des EP).

Schließlich wurde der Text so angepasst, dass eine Hilfeleistung im Hinblick auf die unmittelbaren praktischen Bedürfnisse der Fahrgäste nach einem Unfall vorgesehen ist. Die Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie enthält keine entsprechende Bestimmung; die Bestimmung bringt den Fahrgästen echte Vorteile, ohne dass der den Busunternehmen entstehende Verwaltungsaufwand in nennenswertem Umfang erhöht würde.

Somit kann der Rat weder den von der Kommission vorgeschlagenen Ansatz noch die Abänderungen des EP in Bezug auf die Haftung (Abänderungen 18-24) akzeptieren.

iv) Rechte von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität

Der Rat befürwortet uneingeschränkt die Zielsetzung der Kommission, dass Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität einen nichtdiskriminierenden Zugang zu Kraftomnibusverkehrsdiensten haben sollen. Daher lehnt er sich eng an den Kommissionsvorschlag an, ändert jedoch einige Bestimmungen im Interesse einer besseren Durchführbarkeit und nimmt einige Vereinfachungen und Klarstellungen vor. Bei diesem Kapitel hat der Rat mehrere Abänderungen des EP ganz, teilweise oder sinngemäß in seinen Text übernommen.

Was die Ausnahmen vom Anspruch auf Beförderung betrifft, so hatte die Kommission vorgeschlagen, dass Personen mit Behinderung die Beförderung unter Verweis auf Sicherheitsanforderungen oder die Größe des Fahrzeugs verweigert werden könnte. Der Rat hat eine Reihe von Verbesserungen vorgesehen, indem er auf die „Bauart“ statt auf die „Größe“ Bezug nimmt und somit die Abänderungen 26 und 27 des EP inhaltlich oder sinngemäß übernimmt. Außerdem akzeptiert der Rat auch die Abänderung 73 betreffend die Wahlmöglichkeit, die einer Person mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität bei Verweigerung der Beförderung geboten werden muss.

Nach dem ursprünglichen Vorschlag könnte ein Beförderer verlangen, dass Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität von einer anderen Person begleitet werden, die in der Lage ist, Hilfe zu leisten. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung sieht vor, dass die Begleitperson kostenlos befördert wird und wenn möglich einen Platz neben der Person mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität erhält, wenn der Beförderer in Bezug auf einen bestimmten Personenverkehrsdienst verlangt, dass die Person begleitet wird. Damit wird die Abänderung 29 des EP inhaltlich übernommen.

Im Text des Rates in erster Lesung ist vorgesehen, dass die Zugangsbedingungen nichtdiskriminierend sind und in einer für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität geeigneter Form öffentlich zugänglich gemacht werden, womit die Abänderungen 31 und 32 des EP teilweise bzw. in Gänze übernommen werden. Außerdem wird die Kommission – wie in der Abänderung 36 des EP vorgesehen – im Internet ein Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten bezeichneten Kraftomnibusbahnhöfe, an denen Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität Hilfe geleistet wird, veröffentlichen.

Was Hilfeleistungen für Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität betrifft, so wird diese Hilfeleistung erbracht, wenn die Person den Beförderer oder Busbahnhofbetreiber spätestens zwei Arbeitstage im Voraus benachrichtigt (die Kommission hatte 48 Stunden vorgeschlagen) und sich spätestens 60 Minuten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit an der ausgewiesenen Anlaufstelle einfindet. Somit kann der Rat die Abänderung 39, die eine kürzere Zeit von 24 Stunden vorsieht, nicht akzeptieren. Darüber hinaus müssen Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität dem Beförderer spezifische Bedürfnisse bezüglich Sitzgelegenheiten bei der Buchung oder beim Vorauskauf des Fahrscheins melden, sofern die Bedürfnisse ihnen zu diesem Zeitpunkt bekannt sind. Mit dieser zusätzlichen Bestimmung, die vom Rat eingefügt wurde, wird es dem Beförderer möglich sein, diesen spezifischen Bedürfnissen entgegenzukommen und die betreffende Person bestmöglich zu betreuen.

Hinsichtlich der Hilfeleistung im Fahrzeug hat der Rat den Geltungsbereich des ursprünglichen Kommissionsvorschlags eingeschränkt. Im Text des Rates ist niedergelegt, dass Informationen in zugänglicher Form bereitgestellt werden müssen und während der Fahrpausen Hilfe beim Ein- und Aussteigen geleistet werden muss, letzteres jedoch nur, wenn außer dem Fahrer noch anderes Personal mitfährt. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die meisten Fahrzeuge vom Fahrer allein betrieben werden und die Hilfeleistung während der Fahrt sich daher auf die Arbeitszeit des Fahrers und somit auf die Sicherheitsauflagen auswirkt.

Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität muss an den mit Personal besetzten Busbahnhöfen, die von den Mitgliedstaaten bezeichnet wurden, kostenlos Hilfe geleistet werden, und Mitarbeiter, die diesen Personen direkte Hilfe leisten, sollten hierfür angemessen geschult sein. Mitarbeiter, einschließlich der Fahrer, die direkten Kontakt mit den Fahrgästen haben, sollten eine Schulung zur Sensibilisierung für Behinderungen erhalten.

v) Rechte der Fahrgäste bei Annullierung von Fahrten oder bei Verspätungen

Im Kommissionsvorschlag sind die Pflichten von Busunternehmen bei Fahrtunterbrechungen infolge der Annullierung eines Verkehrsdienstes oder von Verspätungen niedergelegt. Danach sollen die Unternehmen eine Entschädigung von bis zu 100 % des Fahrpreises bezahlen, wenn sie keine alternativen Dienste oder erforderlichen Informationen bereitstellen können.

Der Rat befürwortet zwar voll und ganz den Grundsatz, dass die Beförderer und Busbahnhofbetreiber sich um ihre Fahrgäste kümmern sollten, er hat jedoch den Kommissionsvorschlag geändert und der spezifischen Struktur der Kraftomnibusbranche Rechnung getragen. Es wurde vereinbart, Fahrgäste, die ihre Reise an Busbahnhöfen antreten, und Fahrgäste, die an Bushaltestellen zusteigen, unterschiedlich zu behandeln, da es weder möglich noch zumutbar ist, an einer Bushaltestelle beispielsweise dieselben Informationen über Verspätungen wie an einem mit Personal besetzten Busbahnhof bereitzustellen.

Bei einer Verspätung von mehr als zwei Stunden oder der Annullierung der Reise können die Fahrgäste wählen, ob sie entweder die Reise mit demselben Verkehrsträger fortsetzen, einen Transfer in Anspruch nehmen oder die Erstattung ihres Fahrscheins (innerhalb von 14 Tagen nach dem Vorfall und erforderlichenfalls einen kostenlosen Rückfahrschein) verlangen wollen. Bei einer Verspätung von mehr als zwei Stunden bei Reisen, die über drei Stunden dauern, ist der Beförderer im Sinne der Abänderung 53 des EP gegenüber Fahrgästen, die die Reise an einem Busbahnhof antreten, verpflichtet, ihnen eine Mahlzeit oder Erfrischung anzubieten, nicht jedoch, für eine Unterbringung zu sorgen; allerdings muss er bei der Suche nach einer Unterkunft helfen. Kraftomnibusfahrgästen stehen jedoch im Gegensatz zu Schiffspassagieren und Eisenbahnfahrgästen keine weiteren Entschädigungen (zusätzlich zur Erstattung des Fahrpreises) zu. Somit wurden die Abänderungen des EP in Bezug auf Entschädigung und Unterbringung (Abänderungen 49, 50, 51, 52, 54 und 55) nicht übernommen.

Das Europäische Parlament hat einige Abänderungen im Hinblick auf die Entschädigung und die Hilfeleistung bei verspäteter Ankunft und entsprechende Ausnahmeregelungen im Falle höherer Gewalt (Abänderungen 56 und 57) vorgenommen, mit denen der Beförderer von einer Haftung für Schäden befreit wird, die auf Umstände zurückzuführen sind, die nicht mit dem Betrieb seiner Dienste zusammenhängen und die er nicht vorhersehen konnte. Der Rat hat diese Abänderungen nicht übernommen, da in seinem Text keine Bestimmung über eine Entschädigung bei einer verspäteten Ankunft vorgesehen sind.

Eine derartige Entschädigung wäre eine zusätzliche Haftung für Kraftomnibusunternehmen und würde diese übermäßig belasten; außerdem würden die Fahrer unter Druck gesetzt, den Fahrplan um jeden Preis einzuhalten, was die Straßenverkehrssicherheit gefährden würde.

Die Abänderung 58 über Informationen in für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität zugänglicher Form wurde vom Rat übernommen.

vi) *Allgemeine Bestimmungen über Information, die Bearbeitung von Beschwerden und nationale Durchsetzungsstellen*

Gemäß dem Standpunkt des Rates in erster Lesung stellen Beförderer und Busbahnhofbetreiber im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit den Fahrgästen während der gesamten Reise Informationen, möglichst in zugänglicher Form, zur Verfügung. Außerdem informieren sie im Sinne der Abänderung 62 des EP die Fahrgäste auf geeignete und verständliche Weise über ihre Rechte.

In Bezug auf Beschwerden enthielt der Kommissionsvorschlag Bestimmungen dazu, wie Beförderer Beschwerden bearbeiten sollten, insbesondere weitreichende rechtliche Folgen einer Nichtbeantwortung von Beschwerden.

Der Rat befürwortet zwar den Kommissionsvorschlag grundsätzlich, hat jedoch die Regelung flexibler gestaltet, um unvorhergesehene Folgen für die Rechtssysteme oder Verwaltungsstrukturen der Mitgliedstaaten zu vermeiden. Dabei hat er die Abänderung 64 des EP, die Kraftomnibusunternehmen dazu verpflichtete, jährlich einen ausführlichen Bericht über die eingegangenen Beschwerden zu veröffentlichen, nicht übernommen, um zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

Das Parlament hatte darüber hinaus vorgeschlagen, dass die nationalen Durchsetzungsstellen unabhängig sein sollen (Abänderung 65). In dem Standpunkt des Rates in erster Lesung wird noch deutlicher hervorgehoben, dass diese Stellen von den Beförderern, Reiseveranstaltern und Busbahnhofbetreibern unabhängig sein müssen.

vii) *Beginn der Anwendung der Verordnung*

Die Kommission hatte vorgeschlagen, dass die Verordnung zwanzig Tage nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft tritt und ab dem entsprechenden Datum des Folgejahres gilt.

Der Standpunkt des Rates in erster Lesung sieht vor, dass die Verordnung nach Ablauf von zwei Jahren nach ihrer Veröffentlichung gilt, womit der Abänderung 69 des EP inhaltlich entsprochen wurde.

3. Sonstige Abänderungen des Europäischen Parlaments

Weitere Abänderungen, die im Standpunkt des Rates in erster Lesung nicht berücksichtigt wurden, betreffen die folgenden Aspekte:

- Änderungen der Definitionen von „Beförderungsvertrag“ (Abänderung 13), „Fahrscheinverkäufer“ (Abänderung 14), „Reiseveranstalter“ (Abänderung 15), „Annullierung“ (Abänderung 16);
- die vorgeschlagene neue Definition der „zugänglichen Form“ (Abänderung 17);
- die Bezugnahme auf „Personen, die aufgrund ihres fortgeschrittenen oder jugendlichen Alters nicht ohne Hilfe reisen können“ (Abänderung 34);
- die Anpassung der Hilfeleistung an die individuellen Bedürfnisse der Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität (Abänderung 35);

- die Notwendigkeit, dafür zu sorgen, dass der Fahrgast eine Bestätigung erhält, aus der hervorgeht, dass der Hilfsbedarf gemeldet wurde (Abänderung 40);
- die nach dieser Verordnung gewährte Entschädigung kann von einer weiteren geleisteten Entschädigung abgezogen werden (Abänderung 59);
- Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung, die die Zahlung einer Entschädigung an den betroffenen Fahrgast einschließen können (Abänderung 68);
- die Abänderungen 70, 71 und 72 zu den Anhängen der Verordnung.

III. FAZIT

Der Rat hat bei der Festlegung seines Standpunkts in erster Lesung dem Vorschlag der Kommission und der in erster Lesung ergangenen Stellungnahme des Europäischen Parlaments umfassend Rechnung getragen. Hinsichtlich der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen stellt der Rat fest, dass eine beträchtliche Zahl von Abänderungen – ganz, teilweise oder sinngemäß – bereits in seinen Standpunkt in erster Lesung aufgenommen wurden.
