



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 27. September 2017
(OR. en)

12442/17

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0237 (COD)**

**TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307**

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	27. September 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 548 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 548 final.

Anl.: COM(2017) 548 final

Brüssel, den 27.9.2017
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1. Gründe und Ziele des Vorschlags

Ziel der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr¹ (im Folgenden die „Verordnung“) ist der Schutz der Bahnreisenden in der EU. Ebenso wie die Reisenden im Luft-, Schiffs- und Busverkehr haben auch Bahnreisende bestimmte Rechte in Bezug auf Informationen, Buchungen und Fahrkarten, Hilfeleistungen, Betreuung und Entschädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen, unentgeltliche Hilfeleistung (für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität), Unfallentschädigungen, eine zügige und zugängliche Beschwerdebearbeitung sowie die uneingeschränkte Anwendung und wirksame Durchsetzung des EU-Rechts durch die von den Mitgliedstaaten benannten nationalen Durchsetzungsstellen (NEB).

Die Verordnung baut auf einem bestehenden internationalen Rechtssystem auf (den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)²) und weitert dessen Geltungsbereich auf inländische Schienenpersonenverkehrsdienste aus.

Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) hat 2013 entschieden, dass Eisenbahnunternehmen nach dem geltenden Artikel 17 der Verordnung nicht von ihrer Pflicht zur Fahrpreischädigung bei Verspätungen befreit werden können, selbst wenn die Verspätung durch höhere Gewalt verursacht wurde³. Darin unterscheidet sich die Bahn von anderen Verkehrsträgern.

Die Mitgliedstaaten können die folgenden inländischen Verkehrsdienste von der Anwendung der Verordnung (mit Ausnahme bestimmter verbindlicher Anforderungen) ausnehmen:

- Fernverkehrsdienste für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren, zweimal verlängerbar, d. h. bis 2024;
- Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste für unbegrenzte Zeit;
- Verkehrsdienste, die zu einem erheblichen Teil außerhalb der EU betrieben werden, für einen verlängerbaren Zeitraum von jeweils fünf Jahren (de facto unbegrenzt).

In ihrem Bericht von 2013 über die Anwendung der Verordnung⁴ stellte die Kommission einige Problembereiche heraus, die sich in einer im Zeitraum 2016/2017 durchgeführten Folgenabschätzung⁵ bestätigt haben. Wie nachstehend dargelegt, sorgt der vorliegende Vorschlag für ein angemessenes Gleichgewicht zwischen der Stärkung der Rechte der

¹ 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 Anhang A des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, geändert durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999).

³ Rechtssache C 509/11, *ÖBB-Personenverkehr*.

⁴ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (COM(2013) 0587).

⁵ (Link zum SWD ergänzen).

Bahnreisenden auf der einen Seite und der Entlastung der Eisenbahnunternehmen auf der anderen.

- In dem Bericht von 2013 über die Anwendung der Verordnung sowie in einem einschlägigen Bericht von 2015⁶ wurde auf die **übermäßige Inanspruchnahme von Ausnahmeregelungen** hingewiesen, die ein ernstes Hemmnis für die einheitliche Anwendung der Verordnung darstellt. Nach dem Vorschlag sollen Ausnahmen für den inländischen Fernverkehr bis 2020 abgeschafft werden. Für Verkehrsdienste, die außerhalb der EU betrieben werden, dürfen die Mitgliedstaaten nur dann Ausnahmen vorsehen, wenn sie nachweisen können, dass die Fahrgäste in ihrem Hoheitsgebiet einen angemessenen Schutz genießen. Um in länderübergreifenden Regionen für Rechtssicherheit zu sorgen, wird die Verordnung uneingeschränkt für grenzüberschreitende Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste gelten.
- Der Vorschlag stärkt die **Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität**. Bezüglich der Erstgenannten steht er mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UNCRPD)⁷ im Einklang. Die Mitgliedstaaten dürfen für die Bereitstellung von Hilfeleistung und die Entschädigung für beschädigte Mobilitätshilfen keine Ausnahmen mehr vorsehen⁸. Informationen müssen gemäß den Anforderungen des vorgeschlagenen europäischen Rechtsakts zur Barrierefreiheit⁹ in barrierefrei zugänglichen Formaten bereitgestellt werden. Das Eisenbahnpersonal muss entsprechend geschult werden.
- Die Reisenden werden nicht immer ausreichend informiert, wenn ihre Fahrt nicht planmäßig verläuft. Der Vorschlag sieht vor, dass sie bei der Buchung grundlegende **Informationen** über ihre Rechte erhalten, z. B. in gedruckter Form auf der Fahrkarte oder elektronisch. Informationen über die Rechte der Reisenden müssen an exponierter Stelle in Bahnhöfen und in den Zügen angebracht werden.
- Im Rahmen der Folgenabschätzung bestätigte sich, dass **Durchgangsfahrkarten** nur in begrenztem Umfang angeboten werden. Wenn Eisenbahnunternehmen lediglich Fahrkarten für einzelne Fahrtabschnitte anbieten, können sie Verpflichtungen in Bezug auf Entschädigungen, anderweitige Beförderung und Hilfeleistungen umgehen. Große Marktteilnehmer wiederum bieten Durchgangsfahrkarten nur für ihre eigenen Verkehrsdienste an und halten damit neue Akteure, die keine durchgehenden Fahrten anbieten können, vom Markt fern.
- Der Vorschlag sieht vor, dass Fahrgäste umfassendere Informationen über Durchgangsfahrkarten erhalten. Gemäß den Leitlinien von 2015¹⁰ und den Bestimmungen des 4. Eisenbahnpakets von 2016¹¹ müssen sich die

⁶ COM(2015) 117.

⁷ <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

⁸ Artikel 19 bis 25 der Verordnung.

⁹ Vorschlag für eine Richtlinie zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (COM(2015) 615 final – 2015/0278 (COD)).

¹⁰ Mitteilung der Kommission über Leitlinien zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (ABl. C 220 vom 4.7.2015, S. 1).

¹¹ Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1).

Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer darum bemühen, Durchgangsfahrkarten anzubieten. Sie müssen nachweisen, dass sie die Fahrgäste entsprechend informiert haben, falls deren Rechte nur für einzelne Abschnitte und nicht für die gesamte Fahrt gelten.

- Die Bearbeitung von Beschwerden durch die nationalen Durchsetzungsstellen ist derzeit nicht eindeutig geklärt, was eine unzureichende **Durchsetzung** der Vorschriften zur Folge hat. Die Rechte der Fahrgäste sind nicht immer gewahrt. In dem Vorschlag werden im Einzelnen ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung und entsprechende Fristen festgelegt. Fahrgäste sollten ihre Beschwerde zunächst an die Eisenbahnunternehmen richten und, falls erforderlich, sich erst anschließend an eine alternative Streitbeilegungsstelle (gemäß Richtlinie 2013/11/EU¹²) oder eine nationale Durchsetzungsstelle wenden. Der Vorschlag bestimmt die Zuständigkeiten der nationalen Durchsetzungsstellen in grenzüberschreitenden Fällen und verpflichtet sie zur wirksamen Zusammenarbeit.
- Der Vorschlag enthält eine allgemeine Klausel, die jegliche Form der **Diskriminierung** untersagt, etwa aufgrund der Staatsangehörigkeit, des Wohn-/Aufenthaltsorts oder der zur Zahlung verwendeten Währung. Damit wird die Eisenbahn mit den anderen Verkehrsträgern in Einklang gebracht. Fahrgäste, die ihre Rechte verletzt sehen, können sich an die nationalen Durchsetzungsstellen wenden, anstatt unter Berufung auf Artikel 18 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gerichtlich vorzugehen.
- Die in Anhang I der aktuellen Verordnung aufgeführten Einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV (ER-CIV) können zu Kohärenzproblemen führen, da Änderungen an den CIV ohne umfassende Überarbeitung der Verordnung nicht berücksichtigt werden können. Durch ihren Beitritt zu dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)¹³ im Jahr 2013 ist die EU nunmehr Mitglied der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und ist an deren Arbeiten zur Änderung der CIV beteiligt. Deren Wortlaut wird allerdings weiterhin in Anhang I geführt, um Rechtssicherheit und Transparenz zu garantieren. Der Vorschlag sieht die Ermächtigung der Kommission zur Aktualisierung des Anhangs I der Verordnung vor, um Änderungen der CIV zu berücksichtigen und so die Kohärenz mit dem COTIF und den CIV sicherzustellen.
- Im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets müssen die Eisenbahnunternehmen **Notfallpläne** aufstellen, um die Fahrgäste bei größeren Verkehrsproblemen zu schützen und zu unterstützen. Für die anderen Akteure bestehen keine solchen Verpflichtungen. Zur Entlastung der Eisenbahnunternehmen werden nun auch die Bahnhofs- und die Infrastrukturbetreiber zur Bereithaltung von Notfallplänen verpflichtet. Die Mitgliedstaaten entscheiden über die Einzelheiten und die Koordinierung der Pläne, z. B. mit den nationalen Behörden.

¹² Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 63).

¹³ Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 8);
[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=DE](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=DE)

- Je nach geltenden nationalen Vorschriften haben die Eisenbahnunternehmen unter Umständen Schwierigkeiten, bei Dritten, die eine Verspätung zu verantworten haben, Regress zu nehmen. Dem Vorschlag nach können Eisenbahnunternehmen im Einklang mit dem geltenden Recht **Regressansprüche** geltend machen, wenn Verspätungen durch einen Dritten schuldhaft oder fahrlässig verursacht wurden. Die Rechte von Bahnreisenden werden so an die Fluggastrechte¹⁴ angeglichen.
- Eisenbahnunternehmen müssen ihren Fahrgästen bei Verspätungen, die durch **höhere Gewalt** verursacht wurden, Entschädigung leisten. Bis zu dem EuGH-Urteil von 2013 gingen die Akteure generell davon aus, dass die Verordnung eine Klausel über höhere Gewalt enthält, die die Verkehrsunternehmen von der Entschädigungspflicht befreit. Nach dem Urteil fühlten sich die Eisenbahnunternehmen gegenüber anderen Verkehrsbetreibern, für die in Fällen höherer Gewalt Ausnahmen gelten, diskriminiert.
- Aus der Folgenabschätzung ergaben sich keine zwingenden Beweise dafür, dass das Fehlen einer solchen Klausel die Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich erheblich belasten würde. Allerdings besteht die Gefahr, dass die Grundsätze der rechtlichen Ausgewogenheit und Verhältnismäßigkeit verletzt werden, wenn die Unternehmen in Situationen, die sie nicht verursacht haben und nicht verhindern konnten, Entschädigung leisten müssen. Um die Fahrgastrechte nur in geringem Maße einzuschränken und für Rechtssicherheit zu sorgen, enthält der Vorschlag eine Klausel über höhere Gewalt, die nur in sehr außergewöhnlichen Situationen aufgrund von schlechten Witterungsbedingungen und Naturkatastrophen zum Tragen kommt¹⁵.

1.2. Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Im Verkehrsweißbuch von 2011¹⁶ wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, hochwertige, barrierefreie und zuverlässige Schienenpersonenverkehrsdienste bereitzustellen und die Mobilität auch bei Verkehrsstörungen aufrechtzuerhalten. Außerdem wurde gefordert, die Fahrgastrechte zu präzisieren und die Qualität der Beförderung von älteren, behinderten oder mobilitätseingeschränkten Menschen zu verbessern.

Der Vorschlag sieht eine Angleichung zwischen allgemeinen Aspekten der Passagierrechte bei der Eisenbahn und bei anderen Verkehrsträgern vor, u. a. Nichtdiskriminierung, Notfallplanung, Schulungen im Umgang mit Menschen mit Behinderungen, Beschwerdebearbeitung und Durchsetzung. Er trägt den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung, indem z. B. die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste von bestimmten Vorschriften auszunehmen.

Durch gestärkte Rechte werden die Fahrgäste in einem liberalisierten Markt, wie ihn das 4. Eisenbahnpaket vorsieht, besser geschützt.

¹⁴ Artikel 13 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).

¹⁵ Siehe Teil 6 der Folgenabschätzung.

¹⁶ *Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem* (KOM(2011) 144 endg.).

Auch durch die Einführung einer Klausel über höhere Gewalt gewährleistet der Vorschlag die Kohärenz mit anderen EU-Rechtsvorschriften, u. a. den Passagierrechten bei anderen Verkehrsträgern und der Richtlinie über Pauschalreisen¹⁷, wonach die Veranstalter bei Verspätungen, die durch außergewöhnliche Umstände verursacht werden, keine Entschädigung zahlen müssen.

1.3. Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen

Die Verordnung wird im Anhang der überarbeiteten Verordnung über die Zusammenarbeit im Verbraucherschutz¹⁸ aufgeführt werden, die Mindestbefugnisse der nationalen Durchsetzungsstellen bei der Ermittlung und Durchsetzung sowie dabei zu verwendende Verfahren für den Fall festlegt, dass zwei oder mehr Mitgliedstaaten betroffen sind. Dadurch soll die grenzübergreifende Durchsetzung gestärkt werden.

Die Stärkung der Rechte von Menschen mit Behinderungen steht mit dem einschlägigen Übereinkommen der Vereinten Nationen (UNCRPD) und der Europäischen Strategie zugunsten von Menschen mit Behinderungen 2010–2020¹⁹ im Einklang. Auch in der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems (Neufassung)²⁰ wird auf die Barrierefreiheit Bezug genommen. Hinsichtlich barrierefrei zugänglicher Informationen gelten die Anforderungen des europäischen Rechtsakts zur Barrierefreiheit. Auch Personen mit eingeschränkter Mobilität werden von dem erleichterten Zugang profitieren.

In dem Vorschlag wird auf das COTIF (ER-CIV) Bezug genommen und dessen Vorschriften werden auf inländische Schienenverkehrsdienste in der EU ausgeweitet. Als Mitglieder der OTIF wenden die EU und ihre Mitgliedstaaten die CIV an, nehmen an den OTIF-Generalversammlungen teil und stimmen über Änderungen der CIV ab.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

2.1. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf den das Mitentscheidungsverfahren Anwendung findet.

2.2. Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Der Schienenverkehr ist seinem Wesen nach grenzüberschreitend und auch inländische Verkehrsdienste werden von Personen aus unterschiedlichen EU-Ländern in Anspruch genommen. Die uneinheitliche Anwendung und Durchsetzung der Verordnung führt zu

¹⁷ Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates (ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1).

¹⁸ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden (COM(2016) 283).

¹⁹ Europäische Strategie zugunsten von Menschen mit Behinderungen 2010–2020: Erneuerteres Engagement für ein barrierefreies Europa, KOM(2010) 636 endg. vom 15.11.2010.

²⁰ ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44.

Rechtsunsicherheit, schwächt die Rechte der Fahrgäste und beeinträchtigt den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen. Diese Probleme können nur durch ein koordiniertes Vorgehen auf EU-Ebene gelöst werden.

Durch eine Verringerung der nationalen Ausnahmen wird mit dem Vorschlag ein vergleichbares Niveau der Fahrgastrechte in der EU sichergestellt. Durch robustere Vorschriften werden gleiche Ausgangsbedingungen im Eisenbahnsektor geschaffen und zugleich grundlegende Fahrgastrechte EU-weit harmonisiert.

2.3. Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag steht mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang. Zusätzliche Kosten für den Eisenbahnsektor und die nationalen Behörden sind auf das Maß beschränkt, das für eine bessere Anwendung und Durchsetzung der Fahrgastrechte notwendig ist. Höhere Kosten aufgrund der Verringerung von Ausnahmen und infolgedessen einer Zunahme von Betreuungs-, Hilfe- und Entschädigungsleistungen werden u. a. durch die Einführung einer Klausel über höhere Gewalt ausgeglichen.

2.4. Wahl des Instruments

Der vorliegende Vorschlag dient der Überarbeitung einer bestehenden Verordnung, sodass dasselbe Instrument beibehalten wird.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

3.1. Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Eine separate Ex-post-Bewertung zusätzlich zu dem Bericht von 2013 wurde nicht durchgeführt. Die Ergebnisse des Berichts haben sich in der Folgenabschätzung bestätigt und wurden, soweit erforderlich, aktualisiert.

3.2. Konsultation der Interessenträger

Für die Folgenabschätzung wurden Beiträge von Interessenträgern auf verschiedene Weise eingeholt, u. a. durch eine offene öffentliche Konsultation sowie gezielte Konsultationen, die von einem externen Auftragnehmer durchgeführt wurden. Dabei wurde sowohl auf qualitative Beiträge (Stellungnahmen, Meinungen, Vorschläge) wie auch quantitative Informationen (Daten, Statistiken) Wert gelegt.

Zu den Interessenträgern zählten Vertreter der Industrie, Fahrgast-/Verbraucherverbände, Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) sowie öffentliche Verwaltungen, d. h. all jene, die von der Politik betroffen sind, sie umsetzen oder ein besonderes Interesse daran haben.

3.2.1. *Offene öffentliche Konsultation*

Die öffentliche Konsultation wurde zwischen Februar und Mai 2016 auf dem Portal „*Ihre Stimme in Europa*“²¹ durchgeführt, um die Meinungen der Interessenträger zu festgestellten Problemen im Zusammenhang mit der Verordnung einzuholen sowie um mögliche Lösungen und deren wahrscheinliche Auswirkungen zu ermitteln. Von den verschiedenen Gruppen von Befragten (u. a. Bürger und Fahrgast-/Verbraucherverbände, PRM-Organisationen, öffentliche Verwaltungen, Branchenverbände, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und ein Fahrkartenverkäufer) gingen insgesamt 190 Antworten ein.

3.2.2. *Gezielte Konsultationen*

Die gezielten Konsultationen umfassten eine Reihe fragebogengestützter Gespräche mit den verschiedenen Akteuren. Eine Serie von 13 Fallstudien wurde ausgearbeitet, deren Ergebnisse zur Präzisierung und abschließenden Formulierung des Problems verwendet wurden. Hinzu kommen noch 13 sogenannte Non-Case-Studien, die zur Erhebung weiterer Daten erarbeitet wurden.

3.2.3. *Analyse der Ergebnisse vor dem Hintergrund der festgestellten Hauptprobleme*

3.2.3.1. Aufklärung und Information rund um Fahrgastrechte

Die Fahrgast- und Verbraucherverbände beklagten die geringe Kenntnis der Fahrgastrechte. Fünf der befragten PRM-Organisationen (63 %) gaben an, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität nicht ausreichend über ihre Rechte informiert seien, und forderten eine bessere Aufklärung der Fahrgäste. Die meisten Behörden bestätigten den geringen Kenntnisstand und kritisierten den Umfang der während der Reise erteilten Informationen. Die Eisenbahnunternehmen erklärten dagegen, dass die Fahrgäste hinreichend informiert würden.

3.2.3.2. Ausnahmen

Sieben der befragten Fahrgast- und Verbraucherverbände (47 %) waren der Ansicht, dass es weniger Ausnahmen geben sollte. Einige PRM-Organisationen forderten die vollständige Streichung von Ausnahmen, vier jedoch (50 %) hatten dazu „keine Meinung“. Die Branchenverbände und Eisenbahnunternehmen befürworteten die Ausnahmen.

3.2.3.3. Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität

Die PRM-Organisationen beklagten veraltete PRM-Rechte und unzureichende Informationen. Dem schlossen sich auch die Fahrgast- und Verbraucherverbände an. Weitere Probleme betreffen die Barrierefreiheit von Bahnhöfen und Fahrzeugen, aufwendige Voranmeldungsverfahren, die Vorenthaltung von Hilfeleistung sowie deren unzureichende Verfügbarkeit zu bestimmten Tageszeiten. Die Eisenbahnunternehmen zeigten sich vor allem besorgt darüber, dass Hilfeleistungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität als unentgeltliche Trägerdienste missbraucht würden.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations_en

3.2.3.4. Aufgaben der nationalen Durchsetzungsstellen und Durchsetzung

Die Bürgerinnen und Bürger, Fahrgast-/Verbraucherverbände und PRM-Organisationen beklagten unzureichende Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden. Die nationalen Durchsetzungsstellen forderten eine Präzisierung ihrer Rollen und Aufgaben. Nach Auffassung der Infrastrukturbetreiber sollten Beschwerden ausschließlich von den Eisenbahnunternehmen bearbeitet werden. Die Branchenverbände waren mit dem Vorschlag, die Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen zu stärken, nicht einverstanden. Sie und die Infrastrukturbetreiber sprachen sich für eine Frist von drei Monaten für die Einreichung von Beschwerden aus.

3.2.3.5. Fahrkarten

Die Fahrgast- und Verbraucherverbände forderten, in Bezug auf Durchgangsfahrkarten Klarheit zu schaffen. Acht Eisenbahnunternehmen (73 %) waren der Auffassung, dass die Begriffe „Beförderer“ und „verpasster Anschluss“ undeutlich seien, sieben Unternehmen (64 %) halten dagegen den Begriff „Durchgangsfahrkarte“ für unmissverständlich. Eine nationale Durchsetzungsstelle vertrat die Ansicht, dass das Thema Durchgangsfahrkarten durch die Leitlinien komplizierter würde, was aber von den Branchenverbänden nicht geteilt wurde.

3.2.3.6. Höhere Gewalt

Die Mehrheit der befragten Bürger, Fahrgast-/Verbraucherverbände und PRM-Organisationen sowie mehrere nationale Durchsetzungsstellen sprachen sich gegen die Einführung einer Klausel über höhere Gewalt aus. Die Branchenverbände und Eisenbahnunternehmen sind dagegen für eine solche Klausel, um die Bahn anderen Verkehrsträgern anzugleichen und für rechtliche Klarheit und Kohärenz zu sorgen. Eine informelle Konsultation der Mitgliedstaaten ergab, dass die Mehrheit eine Klausel über höhere Gewalt befürwortet.

3.3. Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Die Kommission holte das Fachwissen eines externen Auftragnehmers (Steer Davies Gleeve) ein, erhob Daten, erarbeitete Fallstudien und stellte ein Analyseinstrument für die Folgenabschätzung bereit. Nach seiner Annahme wird der Studienbericht öffentlich zugänglich gemacht.

3.4. Folgenabschätzung

Ein erster Folgenabschätzungsbericht wurde dem Ausschuss für Regulierungskontrolle (RSB) am 18. Januar 2017 übermittelt. Aufgrund von Mängeln, insbesondere hinsichtlich der wirtschaftlichen Rechtfertigung einer Klausel über höhere Gewalt, gab der RSB eine ablehnende Stellungnahme ab. Weitere Mängel betrafen die Struktur und den Inhalt der einzelnen Optionen, die Berücksichtigung der Standpunkte der Interessenträger sowie Analyse und Vergleich der Auswirkungen der verschiedenen Maßnahmen, insbesondere was die Kosten und die Überwachung angeht.

Die Mängel wurden wie folgt behoben: Die einzelnen Optionen wurden wegen ihrer großen Zahl und Uneinheitlichkeit nach einem Stufenkonzept aufgeschlüsselt, wobei die Kosten und Nutzen zunächst analysiert und miteinander verglichen und anschließend themenspezifische bevorzugte Szenarien ausgewählt wurden. Die endgültige bevorzugte Option stellt somit eine Kombination der bevorzugten themenspezifischen Szenarien dar. Im Hinblick auf höhere

Gewalt sind die diesbezüglich kaum vorhandenen Daten ein Indiz für die geringe wirtschaftliche Bedeutung des Problems. Dennoch fand diese Frage angesichts der nachdrücklichen Forderungen des Eisenbahnsektors und der Mitgliedstaaten ihren Eingang in die Folgenabschätzung, insbesondere um den Grundsätzen der rechtlichen Ausgewogenheit und Verhältnismäßigkeit Geltung zu verschaffen.

Am 7. April 2017 wurde dem RSB eine überarbeitete Folgenabschätzung vorgelegt, zu der der Ausschuss am 12. Mai 2017 eine positive Stellungnahme abgab. Der Abschlussbericht, der den Empfehlungen des RSB Rechnung trägt, bestimmte Aspekte näher zu präzisieren, wird zusammen mit diesem Vorschlag vorgelegt.

3.4.1. Fragen im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Analyse

Anhand der verfügbaren Daten wurden die wichtigsten wirtschaftlichen und sozialen Kosten quantitativ ermittelt. Sonstige Kosten und Vorteile wurden einer qualitativen Bewertung unterzogen. Der gesellschaftliche Nettogesamtnutzen wurde auf der Grundlage der gegenläufigen Interessen der beiden Hauptakteure, d. h. der Fahrgäste und der Eisenbahnbranche, beurteilt. In der Folgenabschätzung wurden folgende Kostenfaktoren für die Eisenbahnunternehmen untersucht:

- a) Entschädigung bei Verspätung
- b) Hilfeleistung für Fahrgäste bei Verkehrsstörungen/Verspätungen
- c) Schulung des Personals in PRM-Fragen.

Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen den Kosten und dem Wohlergehen der Fahrgäste, da z. B. höhere Entschädigungen bei Verspätung gleichbedeutend sind mit einem besseren Schutz der Reisenden.

Alle Kosten und Vorteile wurden über einen Zeitraum von 15 Jahren (2020–2035) untersucht.

3.4.2. Themenspezifische Analyse der Optionen, differenziert nach wesentlichen und nachrangigen Fragen

Wesentliche Fragen

Ausnahmen		
Szenario A	Szenario B	Szenario C
<ul style="list-style-type: none"> • Abschaffung der Ausnahmen für den inländischen Fernverkehr bereits ab 2020 • Beschränkung der Ausnahmen auf Verkehrsdienste mit Nicht-EU-Ländern 	<ul style="list-style-type: none"> • Abschaffung der Ausnahmen für den inländischen Fernverkehr bereits ab 2020 • Beschränkung der Ausnahmen auf Verkehrsdienste mit Nicht-EU-Ländern • Abschaffung der Ausnahmen für grenzüberschreitende Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste 	<ul style="list-style-type: none"> • Abschaffung der Ausnahmen für den inländischen Fernverkehr bereits ab 2020 • Beschränkung der Ausnahmen auf Verkehrsdienste mit Nicht-EU-Ländern • Abschaffung der Ausnahmen für grenzüberschreitende Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste • Abschaffung der Ausnahmen für alle Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste

Aus der Folgenabschätzung ging das Szenario B als die bevorzugte Option hervor. Sie stellt einen ausgewogenen Kompromiss zwischen den gegenläufigen Interessen der Fahrgäste und der Eisenbahnunternehmen dar, indem der Schutz der Reisenden verbessert wird, ohne die Eisenbahnbranche finanziell über Gebühr zu belasten (erwartet wird ein allgemeiner Kostenanstieg von 0,13 %). Eine vollständige Abschaffung der Ausnahmen im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr würde eine übermäßige Belastung für die Branche bedeuten und mit dem Risiko einhergehen, dass manche Betreiber bestimmte Dienste einstellen.

Anwendung der PRM-Rechte auf alle Verkehrsdienste	
Szenario A	Szenario B
<ul style="list-style-type: none"> • Leitlinien im Hinblick auf die Anwendung der PRM-Rechte 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorschrift zur Anwendung der PRM-Rechte

Aus der Folgenabschätzung ging das Szenario B als die bevorzugte Option hervor. Sie verbindet größere Vorteile für PRM mit einer geringen Belastung des Eisenbahnsektors.

Informationen für PRM	
Szenario A	Szenario B
<ul style="list-style-type: none"> • Reiseinformationen sind allen PRM zugänglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Reiseinformationen sind allen PRM zugänglich • Informationen über Fahrgastrechte sind allen PRM zugänglich

Aus der Folgenabschätzung ging das Szenario B als die bevorzugte Option hervor. Sie beinhaltet einen umfassenden Ansatz zur Lösung des Problems unzugänglicher Informationen, ohne dem Eisenbahnsektor hohe Kosten zu verursachen.

Hilfeleistungen für PRM	
Szenario A	Szenario B
<ul style="list-style-type: none"> • Austausch bewährter Praktiken zu Schulungen im Umgang mit Menschen mit Behinderungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Obligatorische Schulung des Eisenbahnpersonals im Umgang mit Menschen mit Behinderungen

Schulungen im Umgang mit Menschen mit Behinderungen bedeuten keine hohe Belastung für die Eisenbahnbranche und erhöhen ihre Gesamtkosten um lediglich 0,31 %. Aus der Folgenabschätzung ging deshalb das Szenario B als die bevorzugte Option hervor.

Bearbeitung von Beschwerden	
Szenario A	Szenario B
<ul style="list-style-type: none"> • Leitlinien für den Eisenbahnsektor 	<ul style="list-style-type: none"> • Rechtsvorschriften (neue Pflichten für Bahnhofs- und Infrastrukturbetreiber)

Aus der Folgenabschätzung ging das Szenario B als die bevorzugte Option hervor. Der Eisenbahnsektor muss sich an ein klares, genau festgelegtes Verfahren für die Beschwerdebearbeitung halten. Den Fahrgästen stehen bessere Beschwerde- und Rechtsbehelfsverfahren zur Verfügung.

Durchgangsfahrkarten	
Szenario A	Szenario B
<ul style="list-style-type: none"> • Definition von Durchgangsfahrkarten und zugehörigen Pflichten 	<ul style="list-style-type: none"> • Definition von Durchgangsfahrkarten und zugehörigen Pflichten • Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer werden angehalten, nach Möglichkeit Durchgangsfahrkarten anzubieten; die Beweislast liegt bei den Unternehmen und Verkäufern, wenn keine Durchgangsfahrkarte verkauft wurde.

Aus der Folgenabschätzung ging das Szenario B als die bevorzugte Option hervor. Zum einen werden darin Durchgangsfahrkarten definiert und zum anderen die Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer dazu angehalten, solche Fahrkarten anzubieten und die Fahrgäste über ihre Rechte zu informieren.

Beschwerdebearbeitung und Durchsetzung durch die NEB	
Szenario A	Szenario B
<ul style="list-style-type: none"> • Tätigkeitsberichte der NEB 	<ul style="list-style-type: none"> • Genaue Verfahrensanweisungen für die Bearbeitung von Beschwerden • Pflicht der NEB zur Zusammenarbeit in grenzübergreifenden Angelegenheiten

Aus der Folgenabschätzung ging das Szenario B als die bevorzugte Option hervor. Die Aufgaben und Zuständigkeiten der NEB in Bezug auf die Bearbeitung von Beschwerden und die Zusammenarbeit, auch in grenzübergreifenden Angelegenheiten, werden präzisiert. Verbesserte Arbeitsregelungen für die NEB werden auch zu einer besseren Durchsetzung führen.

Höhere Gewalt	
Szenario A	Szenario B
<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer Klausel zu höherer Gewalt in Artikel 17 (Entschädigung) • <u>Enge Auslegung</u> von höherer Gewalt 	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer Klausel zu höherer Gewalt in Artikel 17 (Entschädigung) • <u>Weiter gefasste Auslegung</u> von höherer Gewalt

Durch die Einführung einer Klausel über höhere Gewalt werden die Eisenbahnunternehmen finanziell entlastet. Gleichzeitig werden die Entschädigungsansprüche von Bahnreisenden eingeschränkt. Im Szenario B, das eine weitere Auslegung von höherer Gewalt vorsieht, werden die Eisenbahnunternehmen stärker entlastet (1,299 Mrd. EUR mehr als im Basisszenario und 737 Mio. EUR mehr als in Szenario A). Durch eine enge Auslegung von höherer Gewalt (Szenario A) werden die Fahrgastrechte in geringerem Maße eingeschränkt und die Eisenbahnunternehmen im Vergleich zum Basisszenario noch immer entlastet.

Die Einschränkungen bei den Fahrgastrechten werden durch größere Vorteile für die Reisenden wieder ausgeglichen, unter anderem durch weniger Ausnahmeregelungen und durch Maßnahmen zugunsten von PRM, die mit einem Wert von 191 Mio. EUR zu Buche schlagen. Da die Ansprüche auf Hilfeleistung, Betreuung und Information von dieser Klausel unberührt bleiben, ist weiterhin ein hohes Verbraucherschutzniveau gewährleistet. Auf die NEB könnte durch das Eingreifen in Streitfällen unter Umständen eine etwas höhere Belastung zukommen. Hingegen lässt die enge Auslegung von höherer Gewalt weniger Auslegungsspielraum zu, sodass die Zahl der Eingriffe zurückgehen würde.

Die Folgenabschätzung ergab somit das Szenario A als bevorzugte Option, da es ein faires Gleichgewicht zwischen den Interessen der Fahrgäste und der Eisenbahnbranche herstellt. Der Nachweis über das Vorliegen von höherer Gewalt muss vom Eisenbahnunternehmen erbracht werden.

Nachrangige Fragen

Für eine Reihe nachrangiger Angelegenheiten (Informationen, Nichtdiskriminierung, CIV, Notfallplanung, Regressansprüche und Beschwerdebearbeitung durch die Eisenbahnunternehmen) wird lediglich ein Szenario vorgeschlagen.

Information aller Reisenden
<ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrgäste werden beim Erwerb der Fahrkarte über ihre Rechte unterrichtet • Informationen über Fahrgastrechte werden in Bahnhöfen und Zügen bereitgestellt

Nichtdiskriminierung
<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von Diskriminierungen aufgrund von Staatsangehörigkeit, Aufenthaltsort oder Währung

CIV
<ul style="list-style-type: none"> • Kohärenz zwischen der Verordnung und den COTIF/CIV-Vorschriften

Durch die besondere Ermächtigung der Kommission zur Aktualisierung des Anhangs I der Verordnung, um Änderungen der CIV Rechnung zu tragen, wird die Kohärenz zwischen den beiden Instrumenten sichergestellt.

Notfallplanung

- Neben den Eisenbahnunternehmen werden auch anderen Akteuren Verpflichtungen hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Dienstleistungsangebots und der Notfallplanung auferlegt

Durch die Lastenteilung mit anderen Akteuren verringern sich die Kosten für die Eisenbahnunternehmen.

Regressansprüche

- Dritten gegenüber können Regressansprüche geltend gemacht werden

Die Eisenbahnunternehmen können gegenüber Dritten, die eine Verspätung zu verantworten haben, leichter Regressansprüche geltend machen.

Beschwerdebearbeitung durch Eisenbahnunternehmen

- Festlegung von Fristen für die Einreichung von Fahrgastbeschwerden

Durch die Einführung von Beschwerdefristen werden Kosten gesenkt, da Daten über Vorfälle nicht über lange Zeiträume aufbewahrt werden müssen.

3.5. Grundrechte

Gemäß Artikel 38 der Charta der Grundrechte muss durch die Politik der Union ein hohes Verbraucherschutzniveau sichergestellt werden. In Artikel 26 der Charta wird die Integration von Menschen mit Behinderung gefordert und die Mitgliedstaaten werden verpflichtet, Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Eigenständigkeit, ihrer sozialen und beruflichen Eingliederung und ihrer Teilnahme am Leben der Gemeinschaft zu ergreifen. Durch die Stärkung der Rechte von Bahnreisenden in der EU wird das insgesamt hohe Verbraucherschutzniveau noch weiter angehoben.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

5.1. Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten

Die Kommission wird die Durchführung und Wirksamkeit dieser Initiative anhand von Fortschrittsindikatoren überwachen. Dazu zählen die Zahl der von den Vorschriften ausgenommenen Verkehrsdienste, der Prozentsatz der Bediensteten, die Schulungen über den Umgang mit Menschen mit Behinderungen absolvieren, die Zahl der angeforderten Hilfeleistungen, die Erfüllung der Informationspflichten, die Zahl der verkauften Durchgangsfahrkarten sowie die Anzahl der Beschwerden und geleisteten Entschädigungen.

Fünf Jahre nach Inkrafttreten der vorgeschlagenen Rechtsvorschriften wird die Kommission bewerten, ob die damit verbundenen Ziele erreicht wurden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag ~~zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft~~ über die Arbeitsweise der Europäischen Union , insbesondere auf Artikel ~~74~~ 91 Absatz 1,

gestützt auf den Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ~~Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 31. Juli 2007 gebilligten gemeinsamen Entwurfs³~~ ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

³ ~~Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 28. September 2005 (ABl. C 227 E vom 21.9.2006, S. 490), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 24. Juli 2006 (ABl. C 289 E vom 28.11.2006, S. 1), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. Januar 2007 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 25. September 2007 und Beschluss des Rates vom 26. September 2007.~~

↓ neu

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ ist in einigen Punkten zu ändern. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, die genannte Verordnung neu zu fassen.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 1

- (2) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es wichtig, die Nutzerrechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu schützen und die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 2 (angepasst)

~~In der Mitteilung der Kommission „Verbraucherpolitische Strategie 2002–2006“⁵ ist das Ziel festgelegt, gemäß Artikel 153 Absatz 2 des Vertrags ein hohes Verbraucherschutzniveau im Bereich des Verkehrs zu erreichen.~~

↓ neu

- (3) Trotz beträchtlicher Fortschritte beim Schutz der Verbraucher in der Union sind noch weitere Verbesserungen zum Schutz der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr nötig.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 3

- (4) Da der Fahrgast die schwächere Partei eines Beförderungsvertrags ist, sollten seine Rechte in dieser Hinsicht geschützt werden.

↓ neu

- (5) Die Gewährung der gleichen Rechte für Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr und im Inlandsverkehr soll das Verbraucherschutzniveau in der Union erhöhen,

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).

⁵ ~~ABl. C 137 vom 8.6.2002, S. 2.~~

gleiche Ausgangsbedingungen für die Eisenbahnunternehmen sicherstellen und ein einheitliches Niveau der Fahrgastrechte garantieren.

- (6) Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs oder Regionalverkehrs unterscheiden sich ihrer Art nach von Fernverkehrsdiensten. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Möglichkeit haben, Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs oder Regionalverkehrs, die keine grenzüberschreitenden Dienste innerhalb der Union sind, von bestimmten Vorschriften über Fahrgastrechte auszunehmen.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 24 (angepasst)
⇒ neu

- (7) Es ist ein Ziel dieser Verordnung, die Schienenpersonenverkehrsdienste in der Union ~~Gemeinschaft~~ zu verbessern. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Möglichkeit haben, Ausnahmen für Dienste in Gebieten zu gewähren, bei denen ein erheblicher Teil des Dienstes außerhalb der Union, ~~Gemeinschaft~~ durchgeführt wird ⇒ , vorausgesetzt, dass dabei ein angemessenes Niveau der Fahrgastrechte für den im Gebiet dieser Mitgliedstaaten durchgeführten Teil solcher Dienste im Einklang mit deren nationalem Recht gewährleistet wird ⇐.

↓ neu

- (8) Die Ausnahmen sollten sich jedoch nicht auf die Bestimmungen dieser Verordnung erstrecken, die Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität die Nutzung von Eisenbahnverkehrsdiensten erleichtern. Ferner sollten keine Ausnahmen gelten für das Recht derjenigen, die Bahnfahrkarten kaufen wollen, dies ohne unangemessene Schwierigkeiten zu tun, die Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahnunternehmen in Bezug auf Reisende und ihr Gepäck, das Erfordernis, dass die Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein müssen, und das Erfordernis, dass die Unternehmen geeignete Maßnahmen treffen, um die persönliche Sicherheit der Reisenden in Bahnhöfen und Zügen zu gewährleisten und Risiken zu steuern.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 4
⇒ neu

- (9) Zu den Rechten der Nutzer von Eisenbahnverkehrsdiensten gehört das Erhalten von Informationen über den Verkehrsdienst sowohl vor als auch während der Fahrt. Wann immer möglich, sollten Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer diese Informationen im Voraus und so schnell wie möglich bereitstellen. ⇒ Die Informationen sollten in für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglichen Formaten bereitgestellt werden. ⇐

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 5 (angepasst)

- (10) Ausführlichere Anforderungen für die Bereitstellung von Reiseinformationen ~~werden~~ ☒ sind ☒ in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) nach der ~~Verordnung (EU) Nr. 454/2011⁶ Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems⁷~~ festgelegt.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 6 (angepasst)

- ~~(11)~~ Bei der Stärkung der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollte das bereits bestehende ~~einschlägige~~ internationale Regelwerk im Anhang A – Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, geändert durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 3. Juni 1999 (Protokoll 1999) – zugrunde gelegt werden. Es ist jedoch wünschenswert, den Anwendungsbereich dieser Verordnung auszuweiten und nicht nur die Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, sondern auch die Fahrgäste im inländischen Eisenbahnverkehr zu schützen. ☒ Am 23. Februar 2013 trat die Union dem COTIF bei. ☒

↓ neu

- (12) Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten für die Personenbeförderung sollten die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Wohn-/Aufenthaltorts zu verbieten, unabhängig davon, ob sich der betreffende Fahrgast dauerhaft oder vorübergehend in einem anderen Mitgliedstaat aufhält. Diese Maßnahmen sollten auch alle verdeckten Formen der Diskriminierung nach anderen Kriterien wie Aufenthaltsort, physischem oder digitalem Standort erfassen, die die gleiche Wirkung haben. Angesichts der Entwicklung von Online-Plattformen, die Fahrkarten zur Personenbeförderung verkaufen, sollten die Mitgliedstaaten besonders darauf achten, dass es im Prozess des Zugriffs auf Online-Schnittstellen oder des Fahrkartenkaufs zu keiner Diskriminierung kommt. Beförderungsregelungen, die Sozialtarife vorsehen, sollten jedoch nicht automatisch ausgeschlossen werden, sofern sie verhältnismäßig sind und unabhängig von der Staatsangehörigkeit der betroffenen Personen gelten.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11).

⁷ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63).

(13) Die steigende Beliebtheit des Radfahrens in der gesamten Union wirkt sich auch auf die Mobilität und den Fremdenverkehr aus. Dank einer zunehmenden Nutzung sowohl der Eisenbahn als auch des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl werden die Umweltauswirkungen des Verkehrs verringert. Deshalb sollten die Eisenbahnunternehmen die Kombination von Fahrrad- und Eisenbahnfahrten soweit möglich erleichtern, indem sie insbesondere die Beförderung von Fahrrädern in Zügen ermöglichen.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 7 (angepasst)

(14) Die Eisenbahnunternehmen sollten ~~zusammenarbeiten, um~~ den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern dadurch ~~zu~~ erleichtern, dass – wann immer möglich – Durchgangsfahrkarten angeboten werden.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 8

~~Die Bereitstellung von Informationen und Fahrkarten für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollte dadurch erleichtert werden, dass rechnergestützte Systeme an gemeinsamen Spezifikationen ausgerichtet werden.~~

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 9

~~Die Weiterentwicklung der Reiseinformations- und Buchungssysteme sollte nach den TSI erfolgen.~~

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 10 (angepasst)
⇒ neu

(15) ⇒ Im Lichte des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen und um Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Reisemöglichkeiten im Eisenbahnverkehr zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sollten Regeln für die Nichtdiskriminierung dieser Personen und die ihnen zu leistende Hilfe während der Fahrt festgelegt werden. ⇐ ~~Schienerpersonenverkehrsdienste sollten den Bürgern allgemein zugute kommen. Daher sollten~~ Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben unabhängig davon, ob die Ursache dafür eine Behinderung, das Alter oder andere Faktoren sind, Bahnreisemöglichkeiten haben, die denen anderer Bürger vergleichbar sind. ~~Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben~~ das gleiche Recht auf Freizügigkeit, ~~Entscheidungsfreiheit~~ und Nichtdiskriminierung wie alle anderen Bürger. Unter anderem sollte besonders darauf geachtet werden, dass Personen mit Behinderungen

und Personen mit eingeschränkter Mobilität Informationen über die Zugänglichkeit von Eisenbahnverkehrsdiensten, über die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen und über deren Ausstattung erhalten. Damit auch Fahrgäste mit eingeschränkter Sinneswahrnehmung bestmöglich über Verspätungen unterrichtet werden, sollten gegebenenfalls akustische und optische Systeme genutzt werden. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sollten die Möglichkeit haben, Fahrkarten im Zug ohne Aufpreis zu kaufen. ⇒ Das Personal sollte angemessen geschult werden, um – insbesondere bei der Hilfeleistung – auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einzugehen. Um gleiche Reisebedingungen sicherzustellen, sollte die Hilfeleistung für diese Personen an Bahnhöfen und in Zügen zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Züge verkehren, und nicht nur zu bestimmten Tageszeiten. ⇐

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 11 (angepasst)
⇒ neu

- (16) Eisenbahnunternehmen und Bahnhöfbetreiber sollten durch die Beachtung der TSI für Personen mit eingeschränkter Mobilität die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigen, so dass ~~☒~~ Außerdem sollte ~~☒~~ entsprechend den für das öffentliche Auftragswesen geltenden Rechtsvorschriften der ~~Gemeinschaft~~ ~~☒~~ Union ~~☒~~, ⇒ insbesondere der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁸, ⇐ ~~dafür gesorgt wird, dass~~ die Zugänglichkeit zu allen baulichen Strukturen und zu allen Fahrzeugen durch die schrittweise Beseitigung physischer Hindernisse und funktioneller Behinderungen anlässlich der Anschaffung neuen Materials sowie der Durchführung von Bau- oder umfangreichen Renovierungsarbeiten gewährleistet ~~ist~~ ~~☒~~ werden ~~☒~~.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 14 (angepasst)
⇒ neu

- (17) Es ist wünschenswert, dass durch diese Verordnung ein System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen geschaffen wird, das mit der Haftung des Eisenbahnunternehmens verknüpft ist und auf der gleichen Grundlage beruht wie das internationale System, das im Rahmen des COTIF, insbesondere in ~~dessen Anhang~~ ~~☒~~ den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV ~~☒~~ betreffend die Fahrgastrechte ~~(CIV)~~, besteht. ⇒ Bei Verspätungen von Personenverkehrsdiensten sollten die Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen eine Entschädigung in Höhe eines prozentualen Anteils des Fahrpreises leisten. ⇐

⁸ Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 12
⇒ neu

- (18) Eisenbahnunternehmen sollten die Pflicht haben, hinsichtlich ihrer Haftung gegenüber Fahrgästen im Eisenbahnverkehr bei Unfällen versichert zu sein oder gleichwertige Vorkehrungen zu treffen. ~~Die Mindestversicherungssumme für Eisenbahnunternehmen sollte künftig überprüft werden.~~ ⇒ Wenn Mitgliedstaaten einen Höchstbetrag für den Schadensersatz im Falle der Tötung oder Verletzung von Fahrgästen festsetzen, sollte dieser Betrag zumindest dem in den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV vorgesehenen Betrag entsprechen. ⇐
-

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 13

- (19) Die Stärkung der Rechte auf Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen sollte auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste führen.
-

↓ neu

- (20) Bei Verspätungen sollte den Fahrgästen die Fortsetzung der Fahrt ermöglicht oder es sollten ihnen Weiterreisemöglichkeiten mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen angeboten werden. Dabei sollten die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigt werden.
- (21) Ein Eisenbahnunternehmen sollte jedoch nicht zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet sein, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung von schlechten Witterungsbedingungen oder großen Naturkatastrophen verursacht wurde, die den sicheren Betrieb des Verkehrsdienstes gefährdeten. Ein solches Ereignis sollte den Charakter einer außergewöhnlichen Naturkatastrophe haben, die sich von normalen jahreszeitlich bedingten Witterungsbedingungen wie Herbststürmen oder regelmäßig auftretenden städtischen Überflutungen aufgrund der Gezeiten oder der Schneeschmelze unterscheiden. Die Eisenbahnunternehmen sollten nachweisen müssen, dass sie die Verspätung weder vorhersehen und verhindern konnten, selbst wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.
- (22) In Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sollten die Bahnhofsbetreiber Notfallpläne aufstellen, um die Folgen größerer Störungen dadurch so gering wie möglich zu halten, dass sie festsitzende Fahrgäste angemessen informieren und betreuen.
- (23) Diese Verordnung sollte die Rechte der Eisenbahnunternehmen, nach geltendem nationalem Recht Entschädigungsansprüche gegen andere Personen – auch Dritte – geltend zu machen, nicht einschränken.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 15

- (24) Gewährt ein Mitgliedstaat Eisenbahnunternehmen eine Befreiung von dieser Verordnung, sollte er die Eisenbahnunternehmen anhalten, im Benehmen mit den Fahrgastverbänden Maßnahmen zur Entschädigung und Hilfeleistung bei größeren Störungen eines Schienenpersonenverkehrsdienstes zu treffen.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 16

- (25) Es ist auch wünschenswert, für Unfallopfer und ihre Angehörigen kurzfristige finanzielle Härten unmittelbar nach einem Unfall zu mildern.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 17

- (26) Im Interesse der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollten im Einvernehmen mit den staatlichen Stellen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die persönliche Sicherheit der Fahrgäste in den Bahnhöfen und in den Zügen zu gewährleisten.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 18

- (27) Die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollten die Möglichkeit haben, hinsichtlich der durch diese Verordnung begründeten Rechte und Pflichten bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen eine Beschwerde einzureichen, auf die ihnen innerhalb einer angemessenen Frist eine Antwort erteilt werden muss.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 19
⇒ neu

- (28) Die Eisenbahnunternehmen ⇒ und Bahnhofsbetreiber ⇐ sollten Qualitätsnormenstandards für Schienenpersonenverkehrsdienste festlegen, ⇒ veröffentlichen, ⇐ anwenden und überwachen.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 20

~~Der Inhalt dieser Verordnung sollte im Hinblick auf die inflationsbezogene Anpassung der darin genannten Beträge sowie die Anforderungen an die Informationsbereitstellung und die~~

~~Qualität der Verkehrsdienste im Lichte der Marktentwicklungen ebenso überprüft werden wie im Lichte der Auswirkungen der Verordnung auf die Qualität der Verkehrsdienste.~~

↓ neu

- (29) Zur Wahrung eines hohen Verbraucherschutzniveaus im Eisenbahnverkehr sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, nationale Durchsetzungsstellen zu benennen, die die Durchführung dieser Verordnung genau überwachen und für ihre Durchsetzung auf nationaler Ebene sorgen. Diese Stellen sollten in der Lage sein, vielfältige Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Fahrgäste sollten sich bei diesen Stellen über mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung beschweren können. Um eine zufriedenstellende Bearbeitung solcher Beschwerden zu gewährleisten, sollten diese Stellen auch untereinander zusammenarbeiten.
-

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 21 (angepasst)
⇒ neu

- (30) ⇒ Die Verarbeitung personenbezogener Daten sollte im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Union über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere mit ~~der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹, erfolgen~~ 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 Datenverkehr¹⁰ unberührt lassen.
-

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 22

- (31) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen treffen. Die Sanktionen, zu denen auch die Zahlung einer Entschädigung an die betreffende Person gehören könnte, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

⁹ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

¹⁰ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 23 (angepasst)

- (32) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Entwicklung der Eisenbahnen der ~~Union~~ ~~Gemeinschaft~~ und die Einführung von Fahrgastrechten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher besser auf ~~Unionsebene~~ ~~Gemeinschaftsebene~~ zu verwirklichen sind, kann die ~~Union~~ ~~Gemeinschaft~~ im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

↓ neu

- (33) Um ein hohes Schutzniveau für Fahrgäste zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, II und III über die einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern anzugebenden Mindestinformationen bzw. die Mindestnormen für die Qualität der Dienste sowie zur inflationsbezogenen Anpassung der in der Verordnung genannten Beträge zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹¹ niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 25 (angepasst)

~~In einigen Mitgliedstaaten könnte es für die Eisenbahnunternehmen mit Schwierigkeiten verbunden sein, sämtliche Bestimmungen dieser Verordnung ab ihrem Inkrafttreten anzuwenden. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Möglichkeit haben, vorübergehende Ausnahmen von der Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung auf inländische Schienenpersonenverkehrsdienste im Fernverkehr zu gewähren. Die vorübergehende Ausnahme sollte sich jedoch weder auf die Bestimmungen dieser Verordnung erstrecken, die Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität den Zugang zu Bahnreisen gewähren, noch auf das Recht derjenigen, die Bahnfahrkarten kaufen wollen, dies ohne unangemessene Schwierigkeiten zu tun, noch auf die Bestimmungen über die Haftung~~

¹¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

~~der Eisenbahnunternehmen im Zusammenhang mit den Reisenden und ihrem Gepäck, das Erfordernis, dass die Unternehmen ausreichend versichert sein müssen, und das Erfordernis, dass diese Unternehmen geeignete Maßnahmen treffen, um die persönliche Sicherheit der Reisenden in Bahnhöfen und Zügen zu gewährleisten und Risiken zu steuern.~~

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 26

~~Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs oder Regionalverkehrs unterscheiden sich ihrer Art nach von Fernverkehrsdiensten. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Möglichkeit haben, Ausnahmen von der Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung — mit Ausnahme einiger Bestimmungen, die für alle Schienenpersonenverkehrsdienste in der gesamten Gemeinschaft gelten sollten —, für Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs oder Regionalverkehrs zu gewähren.~~

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 27

~~Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden¹².~~

↓ 1371/2007/EG
Erwägungsgrund 28

~~Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, Durchführungsmaßnahmen zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung oder deren Ergänzung durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.~~

↓ neu

(34) Die Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt worden sind, insbesondere in den Artikeln 21, 26, 38 und 47 in Bezug auf das Verbot jeglicher Diskriminierung, die Integration von Menschen mit Behinderungen, die

¹² ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

Gewährleistung eines hohen Maßes an Verbraucherschutz und das Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf und ein faires Verfahren. Bei der Anwendung dieser Verordnung müssen die Gerichte der Mitgliedstaaten diese Rechte und Grundsätze achten –

↓ 1371/2007/EG (angepasst)

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I

Allgemeines

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung enthält Vorschriften für ☒ den Eisenbahnverkehr, die Folgendes betreffen: ☒

~~a) die von den Eisenbahnunternehmen bereitzustellenden Informationen, den Abschluss von Beförderungsverträgen, die Ausgabe von Fahrkarten und die Umsetzung eines rechnergestützten Informations- und Buchungssystems für den Eisenbahnverkehr,~~

↓ neu

a) die Nichtdiskriminierung zwischen Fahrgästen hinsichtlich der Beförderungsbedingungen;

↓ 1371/2007/EG

b) die Haftung von Eisenbahnunternehmen und ihre Versicherungspflicht gegenüber den Fahrgästen und deren Gepäck;

~~e) die Pflichten von Eisenbahnunternehmen gegenüber den Fahrgästen bei Verspätungen,~~

↓ neu

c) die Rechte der Fahrgäste bei einem Unfall im Zusammenhang mit der Nutzung von Eisenbahnverkehrsdiensten, der zum Tod oder zur Verletzung von Fahrgästen oder zu Verlust oder Beschädigung deren Gepäcks führt;

d) die Rechte der Fahrgäste bei Ausfall oder Verspätung;

↓ 1371/2007/EG (angepasst)

⇒ neu

⇒ e) die Mindestinformationen ~~⇐ die Informationen~~ , die den Fahrgästen mindestens verfügbar zu machen sind;

~~ef) den Schutz von~~ ⇒ die Nichtdiskriminierung von ~~⇐~~ und ⇒ obligatorische ~~⇐~~ Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität~~;~~

~~eg) die Festlegung und Überwachung von Dienstqualitätsnormen~~;~~ und das Risikomanagement für die persönliche Sicherheit der Fahrgäste~~;~~ ~~und~~~~

~~h) die Bearbeitung von Beschwerden~~;~~ ~~und~~~~

~~fi) allgemeine Durchsetzungsvorschriften.~~

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt ~~gemeinschaftsw~~ unionsweit für ~~alle~~ inländische und internationale Eisenbahnfahrten und -dienstleistungen, die von einem oder mehreren nach der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ ~~Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen¹⁴~~ genehmigten Eisenbahnunternehmen erbracht werden.

~~(2) Diese Verordnung gilt nicht für Eisenbahnunternehmen und Beförderungsleistungen, die keine Genehmigung gemäß der Richtlinie 95/18/EG besitzen.~~

~~(3) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung gelten die Artikel 9, 11, 12 und 19, Artikel 20 Absatz 1 und Artikel 26 gemeinschaftsw~~ für alle Schienenpersonenverkehrsdienste.

~~(4) Mit Ausnahme der in Absatz 3 genannten Bestimmungen kann ein Mitgliedstaat in transparenter und nicht diskriminierender Weise für einen Zeitraum von höchstens fünf~~

¹³ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

¹⁴ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

~~Jahren, der zweimal um höchstens fünf Jahre verlängert werden kann, eine Ausnahme von der Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung auf inländische Schienenpersonenverkehrsdienste gewähren.~~

~~(5) Mit Ausnahme der in Absatz 3 genannten Bestimmungen kann ein Mitgliedstaat Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen. Um zwischen Schienenpersonenverkehrsdiensten des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs zu unterscheiden, wenden die Mitgliedstaaten die Definitionen an, die in der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft¹⁵ vorgesehen sind. Bei der Anwendung dieser Definitionen stützen sich die Mitgliedstaaten auf folgende Kriterien: Entfernung, Häufigkeit der Verkehrsdienste, Anzahl der planmäßigen Halte, eingesetzte Fahrzeuge, Fahrkartenmodelle, Schwankungen der Anzahl der Fahrgäste bei Verkehrsdiensten innerhalb und außerhalb der Hauptverkehrszeiten, Zug-Codes und Fahrpläne.~~

~~(6) Ein Mitgliedstaat kann in transparenter und nicht diskriminierender Weise eine auf höchstens fünf Jahre befristete, aber verlängerbare Ausnahme von der Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung auf bestimmte Verkehrsdienste oder Fahrten gewähren, weil ein erheblicher Teil des Verkehrsdienstes, der mindestens einen planmäßigen Bahnhofshalt umfasst, außerhalb der Gemeinschaft betrieben wird.~~

~~(7) Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den gemäß den Absätzen 4, 5 und 6 gewährten Ausnahmen in Kenntnis. Die Kommission ergreift die geeigneten Maßnahmen, wenn sie der Auffassung ist, dass eine solche Ausnahme nicht mit diesem Artikel im Einklang steht. Spätestens bis zum 3. Dezember 2014 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die gemäß den Absätzen 4, 5 und 6 gewährten Ausnahmen vor.~~

↓ neu

2. Vorbehaltlich des Absatzes 4 können die Mitgliedstaaten die folgenden Dienste von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen:

- (a) die in der Richtlinie 2012/34/EU genannten Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs mit Ausnahme grenzüberschreitender Dienste innerhalb der Union;
- (b) internationale Schienenpersonenverkehrsdienste, bei denen ein erheblicher Teil, der mindestens einen fahrplanmäßigen Bahnhofshalt umfasst, außerhalb der Union betrieben wird, sofern die Fahrgastrechte auf dem Gebiet des Mitgliedstaats, der die Ausnahme gewährt, nach nationalem Recht angemessen gewährleistet werden.

3. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den gemäß Absatz 2 Buchstaben a und b gewährten Ausnahmen in Kenntnis und unterrichten sie über die

¹⁵ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

Angemessenheit ihrer nationalen Rechtsvorschriften zu den in Absatz 2 Buchstabe b genannten Zwecken in ihrem Gebiet.

4. Die Artikel 5, 10, 11 und 25 und Kapitel V gelten für alle in Absatz 1 genannten Schienenpersonenverkehrsdienste, einschließlich der nach Absatz 2 Buchstaben a und b ausgenommenen Dienste.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

- (1) „Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels ~~23~~ Absatz 1 der Richtlinie ~~2001/14/EG~~¹⁶ 2012/34/EU sowie jedes öffentlich rechtliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;
- ~~2. „Beförderer“ das vertragliche Eisenbahnunternehmen, mit dem der Fahrgast den Beförderungsvertrag geschlossen hat, oder eine Reihe aufeinanderfolgender Eisenbahnunternehmen, die auf der Grundlage dieses Vertrags haften;~~
- ~~3. „ausführender Beförderer“ ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Fahrgast den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber das vertragliche Eisenbahnunternehmen die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat;~~
- ~~42. „Betreiber der Infrastruktur“ ⇒ ein Infrastrukturbetreiber ⇐ jede Einrichtung oder jedes Unternehmen gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/EU, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn oder von Teilen davon zuständig ist; dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur einschließen; mit den bei einem Netz oder einem Teilnetz wahrzunehmenden Aufgaben des Betreibers der Infrastruktur können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden;~~
- ~~53. „Bahnhofsbetreiber“ eine Stelle in einem Mitgliedstaat, der die Verantwortung für die Leitung eines Bahnhofes übertragen wurde und bei der es sich um den Betreiber der Infrastruktur handeln kann;~~

¹⁶ ~~Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG.~~

- ~~64.~~ „Reiseveranstalter“ einen Veranstalter oder Vermittler, der kein Eisenbahnunternehmen ist, im Sinne des Artikels ~~23~~ Nummern ~~28~~ und ~~29~~ der Richtlinie ~~90/314/EWG~~¹⁷ (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸;
- ~~75.~~ „Fahrkartenverkäufer“ jeden Vermittler von Eisenbahnverkehrsdiensten, der für ein Eisenbahnunternehmen oder für eigene Rechnung Beförderungsverträge schließt und Fahrkarten verkauft;
- ~~86.~~ „Beförderungsvertrag“ einen Vertrag über die entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung zwischen einem Eisenbahnunternehmen oder einem Fahrkartenverkäufer und dem Fahrgast über die Durchführung einer oder mehrerer Beförderungsleistungen;
- ~~97.~~ „Buchung“ eine in Papierform oder elektronisch erteilte Beförderungsberechtigung aufgrund einer zuvor bestätigten personenbezogenen Beförderungsvereinbarung;
- ~~108.~~ „Durchgangsfahrkarte“ eine oder mehrere Fahrkarten, die einen einzigen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen;

↓ neu

9. „Dienst“ einen Schienenpersonenverkehrsdienst, der zwischen Bahnhöfen oder Bahnhaltstellen nach einem Fahrplan betrieben wird;
10. „Fahrt“ die Beförderung eines Fahrgasts zwischen einem Abfahrtsbahnhof und einem Ankunftsbahnhof im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags;

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

11. „inländischer Schienenpersonenverkehrsdienst“ einen Schienenpersonenverkehrsdienst, bei dem keine Grenze eines Mitgliedstaats überschritten wird;
- ⇒ 12. „grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrsdienst“ einen grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdienst im Sinne des Artikels 3 Nummer 5 der Richtlinie 2012/34/EU; ⇐

¹⁷ ~~Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen (ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 50).~~

¹⁸ Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates (ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1).

~~1213.~~ „Verspätung“ die Zeitdifferenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit des Fahrgasts gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen oder erwarteten Ankunft ☒ am letzten Zielbahnhof ☒;

~~1314.~~ „Zeitfahrkarte“ eine für eine unbegrenzte Anzahl von Fahrten gültige Fahrkarte, die es dem berechtigten Inhaber erlaubt, auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Netz während eines festgelegten Zeitraums mit der Eisenbahn zu reisen;

↓ neu

15. „verpasster Anschluss“ die Situation, in der ein Fahrgast während einer Fahrt einen oder mehrere Dienste infolge der Verspätung oder des Ausfalls eines oder mehrerer vorheriger Dienste verpasst;

↓ 1371/2007/EG (angepasst)

⇒ neu

~~14. „rechnergestütztes Informations- und Buchungssystem für den Eisenbahnverkehr“ ein rechnergestütztes System, das Informationen über alle von Eisenbahnunternehmen angebotenen Eisenbahnverkehrsdienste enthält; zu den im System gespeicherten Informationen über Personenverkehrsdienste gehören~~

~~a) die Fahrpläne der Personenverkehrsdienste;~~

~~b) die Verfügbarkeit von Plätzen auf Personenverkehrsdiensten;~~

~~e) die Tarife und Sonderbedingungen;~~

~~d) die Zugänglichkeit der Züge für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität;~~

~~e) die Möglichkeiten zur Vornahme von Buchungen oder zur Ausstellung von Fahrkarten oder Durchgangsfahrkarten, soweit einige oder alle dieser Möglichkeiten Benutzern zur Verfügung gestellt werden;~~

~~1516.~~ „Person mit Behinderungen“ ~~oder ☒ und ☒~~ „Person mit eingeschränkter Mobilität“ ~~eine jede~~ Person, ~~deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen (sensorischen oder motorischen, dauerhaften oder zeitweiligen) Behinderung, einer ☒ mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, ☒ geistigen, ☒ intellektuellen, ☒ Behinderung oder ☒ sensorischen ☒ Beeinträchtigung, wegen anderer Behinderungen~~ ⇒ die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen kann, ⇐ oder ☒ eine Person, die bei der Benutzung von Beförderungsmitteln ☒ aufgrund des Alters ☒ nur ☒ eingeschränkt ☒ mobil ☒ ist ~~und deren Zustand angemessene Unterstützung und eine Anpassung der für alle Fahrgäste bereitgestellten Dienstleistungen an die besonderen Bedürfnisse dieser Person erfordert;~~

~~16~~17. „Allgemeine Beförderungsbedingungen“ die in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder Tarifen in jedem Mitgliedstaat rechtsgültigen Bedingungen des Beförderers Eisenbahnunternehmens , die mit Abschluss des Beförderungsvertrages dessen Bestandteil geworden sind;

~~17~~18. „Fahrzeug“ Kraftfahrzeuge oder Anhänger, die aus Anlass einer Personenbeförderung befördert werden;

↓ neu

19. „Einheitliche Rechtsvorschriften der CIV“ die einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) in Anhang A des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF).

↓ 1371/2007/EG

Kapitel II

Beförderungsvertrag, Informationen und Fahrkarten

Artikel 4

Beförderungsvertrag

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Kapitels unterliegen der Abschluss und die Ausführung eines Beförderungsvertrags sowie die Bereitstellung von Informationen und Fahrkarten den Bestimmungen in Anhang I Titel II und III.

↓ neu

Artikel 5

Nichtdiskriminierende Bedingungen des Beförderungsvertrags

Unbeschadet etwaiger Sozialtarife bieten Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer der allgemeinen Öffentlichkeit Vertragsbedingungen und Tarife ohne jegliche direkte oder indirekte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Aufenthaltsorts des Kunden oder des Niederlassungsorts des Eisenbahnunternehmens oder Fahrkartenverkäufers innerhalb der Union an.

Artikel ~~56~~

Fahrräder

~~Die Eisenbahnunternehmen ermöglichen den Fahrgästen die ☒ haben Anspruch auf ☒ Mitnahme von Fahrrädern im Zug, gegebenenfalls gegen ☐ ein zumutbares ☐ Entgelt, wenn sie leicht zu handhaben sind, dies den betreffenden Schienenverkehrsdienst nicht beeinträchtigt und in den Fahrzeugen möglich ist.~~ ☐ Sie müssen ihre Fahrräder während der Fahrt ständig beaufsichtigen und sicherstellen, dass anderen Fahrgäste dadurch keine Unannehmlichkeiten oder Schäden entstehen und dass Mobilitätshilfen, Gepäck oder der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt werden. Die Beförderung von Fahrrädern kann aus Sicherheitsgründen oder aus betrieblichen Gründen abgelehnt oder eingeschränkt werden, sofern die Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter sowie – soweit zutreffend – die Bahnhofsbetreiber die Fahrgäste über die Bedingungen für eine solche Ablehnung oder Einschränkung im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 informieren. ☐

Artikel ~~67~~

Ausschluss des Rechtsverzichts und der Rechtsbeschränkung

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

Artikel ~~78~~

Informationspflicht betreffend die Einstellung von Schienenverkehrsdiensten

Eisenbahnunternehmen oder gegebenenfalls die für einen gemeinwirtschaftlichen Vertrag zuständigen Behörden veröffentlichen Beschlüsse über die ☐ vorübergehende oder dauerhafte ☐ Einstellung von Schienenverkehrsdiensten auf angemessenem Wege ☐ – auch in barrierefreien Formaten für Personen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX¹⁹ – ☐ vor deren Umsetzung.

¹⁹ Richtlinie XXX zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (Europäischer Rechtsakt zur Barrierefreiheit) (ABl. L X vom X.X.XXXX, S. X).

Artikel 99

Reiseinformationen

1. ~~Unbeschadet des Artikels 10 erteilen die~~ Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer, die für ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen Beförderungsverträge anbieten, erteilen dem Fahrgast auf Anfrage mindestens die in Anhang II Teil I genannten Informationen zu den Fahrten, für die das betreffende Eisenbahnunternehmen einen Beförderungsvertrag anbietet. Fahrkartenverkäufer, die für eigene Rechnung Beförderungsverträge anbieten, und Reiseveranstalter erteilen diese Informationen, soweit sie verfügbar sind.
2. Die Eisenbahnunternehmen \Rightarrow und, soweit möglich, die Fahrkartenverkäufer \Leftarrow erteilen dem Fahrgast während der Fahrt \Rightarrow sowie auf Umsteigebahnhöfen \Leftarrow mindestens die in Anhang II Teil II genannten Informationen.
3. Die Informationen nach den Absätzen 1 und 2 sind in der am besten geeigneten Form \Rightarrow auch unter Einsatz moderner Kommunikationstechnik \Leftarrow zu erteilen. Dabei wird ~~den Bedürfnissen von Menschen mit einer Gehör- und/oder Sehbeeinträchtigung~~ besonders darauf geachtet besondere Aufmerksamkeit gewidmet \Rightarrow , dass diese Information für Personen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX und der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 zugänglich sind \Leftarrow .

↓ neu

4. Die Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber stellen den Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten über Züge – einschließlich der Daten über die von anderen Eisenbahnunternehmen betriebenen Züge – zur Verfügung.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
 \Rightarrow neu

Artikel 100

Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen

- (1) Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer bieten, ~~soweit verfügbar,~~ Fahrkarten, \boxtimes und, soweit verfügbar, \boxtimes Durchgangsfahrkarten und Buchungen an. \Rightarrow Sie bemühen sich nach besten Kräften, Durchgangsfahrkarten auch für grenzüberschreitende Fahrten und für von mehr als einem Eisenbahnunternehmen durchgeführte Fahrten anzubieten. \Leftarrow
- (2) ~~Unbeschadet des Absatzes~~ der Absätze 3 und 4 bieten die Eisenbahnunternehmen \Rightarrow und Fahrkartenverkäufer \Leftarrow dem Fahrgast über mindestens einen der folgenden Vertriebswege Fahrkarten an:

- (a) an Fahrkartenschaltern oder Fahrkartenautomaten,
- (b) über das Telefon, das Internet oder jede andere in weitem Umfang verfügbare Informationstechnik,
- (c) in den Zügen.

~~(3) Unbeschadet der Absätze 4 und 5 bieten~~ ⇒ Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass ~~die Eisenbahnunternehmen für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verträge geleistete Verkehrsdienste über mindestens~~ ⇒ mehr als ~~einen der folgenden~~ Vertriebswege Fahrkarten ~~an~~ ☒ anbieten. ☒

~~a) an Fahrkartenschaltern oder Fahrkartenautomaten,~~

~~b) in den Zügen.~~

- (43) Die Eisenbahnunternehmen bieten die Möglichkeit an, Fahrkarten für den jeweiligen Verkehrsdienst im Zug zu erhalten, sofern dies nicht aus Gründen der Sicherheit, der Betrugsbekämpfung, der Reservierungspflicht oder aus vertretbaren kommerziellen Gründen eingeschränkt oder abgelehnt wird.
- (54) Ist im Abfahrtsbahnhof kein Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat vorhanden, so werden die Fahrgäste im Bahnhof unterrichtet über
 - (a) die Möglichkeit, telefonisch, über das Internet oder im Zug eine Fahrkarte zu erwerben, und über die dafür geltenden Verfahren,
 - (b) den nächsten Bahnhof oder sonstigen Ort, an dem Fahrkartenschalter und/oder Fahrkartenautomaten zur Verfügung stehen.

↓ neu

- (5) Ist am Abfahrtsbahnhof kein Fahrkartenschalter oder barrierefrei zugänglicher Fahrkartenautomat vorhanden, so wird Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gestattet, Fahrkarten im Zug ohne Aufpreis zu kaufen.
- (6) Erhält ein Fahrgast getrennte Fahrkarten für eine einzige Fahrt, die aneinander anschließende, von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen betriebene Schienenverkehrsdienste umfasst, so hat er für die gesamte Fahrt von der Abfahrt bis zum Zielort die gleichen Ansprüche auf Information, Hilfeleistung, Betreuung und Entschädigung wie bei einer Durchgangsfahrkarte, sofern ihm nicht ausdrücklich schriftlich etwas anderes mitgeteilt wird. In einer solchen Mitteilung muss insbesondere darauf hingewiesen werden, dass der Fahrgast bei einem verpassten Anschluss keinen Anspruch auf Hilfeleistung oder Entschädigung für die gesamte Fahrstrecke hat. Die Beweislast dafür, dass die Information mitgeteilt wurde, trägt das Eisenbahnunternehmen, sein Vertreter, der Reiseveranstalter oder der Fahrkartenverkäufer.

Artikel 10

~~Reiseinformations- und Buchungssysteme~~

~~1. Zur Erteilung von Informationen und zur Ausgabe von Fahrkarten gemäß dieser Verordnung nutzen die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer das rechnergestützte Informations- und Buchungssystem für den Eisenbahnverkehr, das nach den in diesem Artikel genannten Verfahren eingerichtet wird.~~

~~2. Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) gemäß der Richtlinie 2001/16/EG werden für die Zwecke dieser Verordnung angewendet.~~

~~3. Die Kommission erlässt bis zum 3. Dezember 2010 auf Vorschlag der Europäischen Eisenbahnagentur die TSI zu den Telematikanwendungen für Fahrgäste. Diese TSI ermöglichen die Erteilung der in Anhang II genannten Informationen und die Ausgabe von Fahrkarten gemäß dieser Verordnung.~~

~~4. Die Eisenbahnunternehmen passen ihr rechnergestütztes Informations- und Buchungssystem für den Eisenbahnverkehr gemäß den in den TSI dargelegten Erfordernissen entsprechend einem in den TSI enthaltenen Einführungsplan an.~~

~~5. Vorbehaltlich der Richtlinie 95/46/EG dürfen die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer keine personenbezogenen Informationen über Einzelbuchungen an andere Eisenbahnunternehmen und/oder Fahrkartenverkäufer weitergeben.~~

KAPITEL III

**HAFTUNG VON EISENBAHNUNTERNEHMEN FÜR
FAHRGÄSTE UND DEREN GEPÄCK**

Artikel 11

Haftung für Fahrgäste und Gepäck

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Kapitels und unbeschadet geltender nationaler Rechtsvorschriften, die Fahrgästen weitergehenden Schadensersatz gewähren, ist die Haftung von Eisenbahnunternehmen in Bezug auf Fahrgäste und deren Gepäck in Anhang I Titel IV Kapitel I, III und IV sowie Titel VI und Titel VII geregelt.

Artikel 12

Versicherung ☒ und Haftungsdeckung bei Tod oder Verletzung von Fahrgästen ☒

~~(1) Die in Artikel 9 der Richtlinie 95/18/EG festgelegte Pflicht bezüglich der Haftung für Fahrgäste ist als Pflicht eines Ein Eisenbahnunternehmens zu verstehen, ☒ muss ☒ ⇒ im Einklang mit Artikel 22 der Richtlinie 2012/34/EU und auf der Grundlage einer Bewertung seiner Risiken ⇐ ausreichend versichert ~~zu~~ sein oder gleichwertige Vorkehrungen getroffen ~~zu~~ haben, um seine Haftung aufgrund dieser Verordnung zu decken.~~

~~(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 3. Dezember 2010 einen Bericht über die Festsetzung einer Mindestversicherungssumme für Eisenbahnunternehmen vor. Diesem Bericht werden gegebenenfalls geeignete Vorschläge oder Empfehlungen beigelegt.~~

Artikel 13

Vorschuss

- (1) Wird ein Fahrgast getötet oder verletzt, so zahlt das gemäß Anhang I Artikel 26 Absatz 5 haftende Eisenbahnunternehmen unverzüglich, spätestens jedoch fünfzehn Tage nach der Feststellung der Identität der entschädigungsberechtigten natürlichen Person einen Vorschuss zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse, und zwar im Verhältnis zur Schwere des erlittenen Schadens.
- (2) Unbeschadet des Absatzes 1 beläuft sich dieser Vorschuss im Todesfall auf einen Betrag von mindestens 21 000 EUR je Fahrgast.
- (3) Der Vorschuss stellt keine Haftungsanerkennung dar und kann mit später auf der Grundlage dieser Verordnung gezahlten Beträgen verrechnet werden; er kann jedoch nur in den Fällen, in denen der Schaden durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Fahrgastes verursacht wurde, oder in denen die Person, die den Vorschuss erhalten hat, keinen Entschädigungsanspruch hatte, zurückgefordert werden.

Artikel 14

Bestreiten der Haftung

Selbst wenn das Eisenbahnunternehmen bestreitet, für Personenschäden, die einem von ihm beförderten Fahrgast entstanden sind, zu haften, unternimmt es alle zumutbaren Bemühungen zur Unterstützung eines Fahrgastes, der gegenüber Dritten Schadensersatzansprüche geltend macht.

KAPITEL IV

VERSPÄTUNGEN, VERPASSTE ANSCHLÜSSE UND ZUGAUSFÄLLE

Artikel 15

Haftung für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Kapitels ist die Haftung der Eisenbahnunternehmen für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle in Anhang I Titel IV Kapitel II geregelt.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 16

Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung

- (1) Muss ⇒ entweder schon bei der Abfahrt oder im Falle eines verpassten Anschlusses auf einer Fahrt mit einer Durchgangsfahrkarte ⇐ vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass bei Ankunft am Zielort gemäß Beförderungsvertrag die Verspätung mehr als 60 Minuten betragen wird, so hat der Fahrgast unverzüglich die Wahl zwischen ☒ den folgenden Möglichkeiten: ☒
- (a) der Erstattung des vollen Fahrpreises unter den Bedingungen, zu denen er entrichtet wurde, für den Teil oder die Teile der Fahrt, die nicht durchgeführt wurden, und für den Teil oder die Teile, die bereits durchgeführt wurden, wenn die Fahrt nach den ursprünglichen Reiseplänen des Fahrgasts sinnlos geworden ist, gegebenenfalls zusammen mit einer Rückfahrt zum ersten Ausgangspunkt bei nächster Gelegenheit. Die Erstattung erfolgt unter denselben Bedingungen wie die Entschädigung nach Artikel 17;
 - (b) ~~der~~ Fortsetzung der Fahrt oder ~~der~~ Weiterreise mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort bei nächster Gelegenheit; ~~oder~~
 - (c) ~~der~~ Fortsetzung der Fahrt oder ~~der~~ Weiterreise mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort zu einem späteren Zeitpunkt nach Wahl des Fahrgasts.

↓ neu

- (2) Für die Zwecke von Absatz 1 Buchstabe b kann eine vergleichbare geänderte Strecke von jedem Eisenbahnunternehmen bedient werden und die Beförderung in einer höheren Klasse sowie die Benutzung alternativer Verkehrsmittel einschließen, ohne dass den Fahrgästen dadurch zusätzliche Kosten entstehen. Es sind angemessene Bemühungen zu unternehmen, um zusätzliches Umsteigen zu vermeiden. Die Gesamtreisezeit bei Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels für den nicht planmäßig durchgeführten Fahrtabschnitt muss mit der geplanten Gesamtreisezeit der ursprünglichen Fahrt vergleichbar sein. Die Fahrgäste dürfen nur dann auf Verkehrsmittel in einer niedrigeren Klasse herabgestuft werden, wenn diese die einzige anderweitige Beförderungsmöglichkeit darstellen.
- (3) Die Erbringer alternativer Verkehrsdienste achten insbesondere darauf, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einen vergleichbaren barrierefreien Zugang zu dem alternativen Verkehrsdienst haben.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 17

Fahrpreisschädigung

- (1) Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, kann ein Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Fahrpreisschädigung verlangen, wenn er zwischen dem ~~auf der Fahrkarte~~ ⇒ im Beförderungsvertrag ⇐ angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 16 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt
- a) 25 % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten;
- b) 50 % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.
- (2) ☒ Absatz 1 gilt auch für ☒ Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen. ☒ Wenn ihnen ☒ ~~und denen~~ während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können ⇒ sie eine ⇐ angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt. ⇒ Treten während der Gültigkeitsdauer der Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen von weniger als 60 Minuten auf, so werden diese Verspätungen zusammengerechnet, und die Fahrgäste werden dafür gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens entschädigt. ⇐
- (3) Die Entschädigung für eine Verspätung wird im Verhältnis zu dem ☒ vollen ☒ Preis berechnet, den der Fahrgast für den verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat. Wurde der Beförderungsvertrag für eine Hin- und Rückfahrt

abgeschlossen, so wird die Entschädigung für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretene Verspätung auf der Grundlage des halben entrichteten Fahrpreises berechnet. In gleicher Weise wird der Preis für einen verspäteten Verkehrsdienst, der im Rahmen eines sonstigen Beförderungsvertrags mit mehreren aufeinanderfolgenden Teilstrecken angeboten wird, anteilig zum vollen Preis berechnet.

- (4) Verspätungen, für die das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass sie außerhalb der Gebiete der Union ~~des räumlichen Geltungsbereichs des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft~~ eingetreten sind, werden bei der Berechnung der Verspätungsdauer nicht berücksichtigt.
- (25) Die Zahlung der Entschädigung erfolgt innerhalb von einem Monat nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung. Die Entschädigung kann in Form von Gutscheinen und/oder anderen Leistungen erfolgen, sofern deren Bedingungen (insbesondere bezüglich des Gültigkeitszeitraums und des Zielorts) flexibel sind. Die Entschädigung erfolgt auf Wunsch des Fahrgasts in Form eines Geldbetrags.
- (36) Der Entschädigungsbetrag darf nicht um Kosten der Finanztransaktion wie Gebühren, Telefonkosten oder Porti gekürzt werden. Die Eisenbahnunternehmen dürfen Mindestbeträge festlegen, unterhalb deren keine Entschädigungszahlungen vorgenommen werden. Dieser Mindestbetrag darf höchstens 4 EUR pro Fahrkarte betragen.
- (47) Der Fahrgast hat keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn er bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.

↓ neu

- (8) Ein Eisenbahnunternehmen ist nicht zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung von schlechten Witterungsbedingungen oder großen Naturkatastrophen verursacht wurde, die den sicheren Betrieb des Verkehrsdienstes gefährdeten und die auch dann nicht hätten vorhergesehen oder verhindert werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

↓ 1371/2007/EG
⇒ neu

Artikel 18

Hilfeleistung

- (1) Bei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft sind die Fahrgäste durch das Eisenbahnunternehmen oder den Fahrkartenverkäufer oder den

Bahnhofsbetreiber über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen.

- (2) Bei einer Verspätung nach Absatz 1 von mehr als 60 Minuten ist den Fahrgästen Folgendes kostenlos anzubieten:
- (a) Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, sofern sie im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder \Leftrightarrow unter Berücksichtigung von Kriterien wie der Entfernung vom Lieferanten, der erforderlichen Lieferzeit und der Kosten \Leftarrow vernünftigerweise lieferbar sind;
 - (b) die Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft und die Beförderung zwischen dem Bahnhof und der Unterkunft in Fällen, in denen ein Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig wird oder ein zusätzlicher Aufenthalt notwendig wird, sofern dies praktisch durchführbar ist;
 - (c) ist der Zug auf der Strecke blockiert, die Beförderung vom Zug zum Bahnhof, zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Verkehrsdienstes, sofern dies praktisch durchführbar ist.
- (3) Besteht keine Möglichkeit zur Fortsetzung eines Verkehrsdienstes mehr, so organisiert das Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich einen alternativen Beförderungsdienst für die Fahrgäste.
- (4) Die Eisenbahnunternehmen haben auf Anfrage des Fahrgasts auf der Fahrkarte \Leftrightarrow oder auf andere Weise \Leftarrow im jeweiligen Fall zu bestätigen, dass der Verkehrsdienst verspätet war, zum Verpassen eines Anschlusses geführt hat oder ausgefallen ist.
- (5) Bei der Anwendung der Absätze 1, 2, ~~und~~ 3 \Leftrightarrow und 4 \Leftarrow richten die Eisenbahnunternehmen besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie etwaigen Begleitpersonen.

↓ neu

- (6) Zusätzlich zu den Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 13a Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU tragen die Betreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt mehr als 10 000 Fahrgästen pro Tag dafür Sorge, dass der Betrieb des Bahnhofs, der Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers mittels eines geeigneten Notfallplans koordiniert wird, damit Vorkehrungen für mögliche schwere Störungen und große Verspätungen, die dazu führen, dass eine beträchtliche Zahl von Fahrgästen im Bahnhof festsitzen, getroffen werden. Der Notfallplan muss sicherstellen, dass festsitzende Fahrgäste angemessene Hilfeleistungen und Informationen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – erhalten. Auf Anfrage stellt der Bahnhofsbetreiber den Plan und dessen Änderungen der nationalen Durchsetzungsstelle oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten Stelle zur Verfügung. Betreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt weniger als 10 000 Fahrgästen pro Tag bemühen sich nach besten Kräften um die Koordinierung

der Bahnhofsnutzer sowie um die Hilfeleistung und Information für in solchen Situationen festsitzende Fahrgäste.

Artikel 19

Regressansprüche

Wenn ein Eisenbahnunternehmen eine Entschädigung leistet oder seine sonstigen Verpflichtungen aus dieser Verordnung erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung oder nationaler Rechtsvorschriften in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Eisenbahnunternehmens beschränkt, für die Kosten nach geltendem Recht Entschädigungsansprüche gegen andere Personen – auch Dritte – geltend zu machen. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des Eisenbahnunternehmens, bei Dritten, mit denen es in einer Vertragsbeziehung steht und die zu dem Ereignis beigetragen haben, das die Entschädigungsleistung oder sonstige Verpflichtungen ausgelöst hat, Regress zu nehmen. Keine Bestimmung dieser Verordnung kann in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Dritten, mit dem das Eisenbahnunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom Eisenbahnunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

KAPITEL V

PERSONEN MIT BEHINDERUNGEN UND PERSONEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

Artikel ~~19~~20

Anspruch auf Beförderung

- (1) Die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhofsbetreiber stellen unter aktiver Beteiligung der Vertretungsorganisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht diskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ⇒ einschließlich ihrer persönlichen Begleiter ⇐ auf. ⇒ Die Regeln müssen erlauben, dass der Fahrgast von einem Begleithund gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften begleitet wird. ⇐
- (2) Buchungen und Fahrkarten werden für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Aufpreis angeboten. Ein Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter darf sich nicht weigern, eine Buchung einer Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität zu akzeptieren oder ihr eine Fahrkarte auszustellen, oder verlangen, dass sie von

einer anderen Person begleitet wird, es sei denn, dies ist unbedingt erforderlich, um den in Absatz 1 genannten Zugangsregeln nachzukommen.

Artikel ~~20~~21

Information von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität

- (1) Auf Anfrage informieren \Rightarrow die Bahnhofsbetreiber, \Leftarrow die Eisenbahnunternehmen, die Fahrkartenverkäufer oder die Reiseveranstalter Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität \Rightarrow – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 und der Richtlinie XXX – \Leftarrow über die Zugänglichkeit \Rightarrow des Bahnhofs und der zugehörigen Einrichtungen und \Leftarrow der Eisenbahnverkehrsdienste und die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen gemäß den in Artikel ~~20~~19 Absatz 1 genannten Zugangsregeln und informieren die Personen mit Behinderungen oder die Personen mit eingeschränkter Mobilität über die Ausstattung der Fahrzeuge.
- (2) Macht ein Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer ~~und~~/oder Reiseveranstalter von der Ausnahmeregelung nach Artikel ~~20~~19 Absatz 2 Gebrauch, so informiert es/er die betroffene Person mit einer Behinderung oder Person mit eingeschränkter Mobilität auf Anfrage innerhalb von fünf Werktagen nach der Ablehnung einer Buchung oder der Ausstellung eines Fahrscheins oder der Auflage, von einer anderen Person begleitet zu werden, schriftlich über die entsprechenden Gründe. \Rightarrow Das Eisenbahnunternehmen, der Fahrkartenverkäufer oder der Reiseveranstalter bemüht sich nach besten Kräften, um der betreffenden Person eine Beförderungsalternative anzubieten, die ihren Barrierefreiheitsbedürfnissen Rechnung trägt. \Leftarrow

Artikel ~~21~~

~~Zugänglichkeit~~

~~(1) Die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sorgen durch Einhaltung der TSI für Personen mit eingeschränkter Mobilität dafür, dass die Bahnhöfe, die Bahnsteige, die Fahrzeuge und andere Einrichtungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind.~~

Artikel 22

Hilfeleistung an Bahnhöfen

- (1) Unbeschadet der Zugangsregeln nach Artikel ~~20~~19 Absatz 1 hat der Bahnhofsbetreiber \Rightarrow oder das Eisenbahnunternehmen oder beide \Leftarrow bei Abfahrt, Umsteigen oder Ankunft einer Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität in einem mit Personal ausgestatteten Bahnhof für kostenlose Hilfeleistung in einer Weise zu sorgen, dass die Person in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und

aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen kann, für den sie eine Fahrkarte erworben hat.

- (2) Ist ~~ein Zug oder~~ ein Bahnhof nicht mit Personal ausgestattet, bemühen sich die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhofsbetreiber nach besten Kräften, Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Fahrt mit dem Zug zu ermöglichen.

~~(2) Die Mitgliedstaaten können für Personen, die einen Verkehrsdienst nutzen, der Gegenstand eines im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Vertrags ist, eine Ausnahme von Absatz 1 vorsehen, sofern die zuständige Behörde alternative Einrichtungen geschaffen oder Regelungen getroffen hat, die eine gleichwertige oder bessere Zugangsmöglichkeit zu den Beförderungsdiensten sicherstellen.~~

- (3) In einem nicht mit Personal ausgestatteten Bahnhof stellen das Eisenbahnunternehmen und der Bahnhofsbetreiber sicher, dass unter Beachtung der in Artikel ~~2019~~ Absatz 1 genannten Zugangsregeln leicht ~~zugängliche~~ verfügbare Informationen ⇔ – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – ⇐ über die nächstgelegenen mit Personal ausgestatteten Bahnhöfe und über direkt verfügbare Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität angezeigt werden.

↓ neu

- (4) Hilfeleistung muss an Bahnhöfen zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Eisenbahnverkehrsdienste betrieben werden.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)

Artikel 23

Hilfeleistung im Zug

- (1) Unbeschadet der Zugangsregeln nach Artikel ~~2019~~ Absatz 1 haben Eisenbahnunternehmen Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Zug und während des Ein- und Aussteigens kostenlos Hilfe zu leisten.
- (2) Ist ein Zug nicht mit Personal ausgestattet, bemühen sich die Eisenbahnunternehmen nach besten Kräften, Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Fahrt mit dem Zug zu ermöglichen.
- (3) Für die Zwecke dieses Artikels gelten als Hilfeleistung im Zug die Bemühungen um Hilfe nach besten Kräften, die einer Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität geleistet wird, damit diese im Zug Zugang zu denselben Dienstleistungen hat wie die anderen Fahrgäste, wenn die Person aufgrund

ihrer Behinderung oder der Einschränkung ihrer Mobilität nicht in der Lage ist, diese Dienstleistung ohne fremde Hilfe und gefahrlos in Anspruch zu nehmen.

↓ neu

- (4) Hilfeleistung muss in Zügen zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Eisenbahnverkehrsdienste betrieben werden.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 24

~~Voraussetzungen~~ ☒ Bedingungen ☒ für das Erbringen von Hilfeleistungen

Die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter arbeiten nach Maßgabe der Artikel ~~2022~~ und ~~2123~~ und der nachstehenden Buchstaben bei der Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nach folgenden Vorgaben zusammen:

- (a) Die Hilfeleistung wird unter der Voraussetzung erbracht, dass der ~~Hilfebedarf~~ Hilfebedarf einer Person dem Eisenbahnunternehmen, dem Bahnhofsbetreiber oder dem Fahrkartenverkäufer oder dem Reiseveranstalter, bei dem die Fahrkarte erworben wurde, spätestens 48 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde. Im Falle einer Mehrfahrtenkarte ☒ oder Zeitfahrkarte ☒ ist eine einzige Meldung ausreichend, sofern geeignete Informationen über den Zeitplan für die nachfolgenden Fahrten vorgelegt werden. ⇒ Solche Meldungen werden an alle anderen an der Beförderung der Person beteiligten Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber weitergeleitet. ⇐
- (b) Die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um Meldungen des ~~Hilfebedarfs~~ Hilfebedarfs entgegennehmen zu können.
- (c) Ist keine Meldung nach Buchstabe a erfolgt, so bemühen sich das Eisenbahnunternehmen und der Bahnhofsbetreiber nach besten Kräften, die Hilfeleistung so zu erbringen, dass die Person mit einer Behinderung oder die Person mit eingeschränkter Mobilität ihre Reise durchführen kann.
- (d) Unbeschadet der Zuständigkeiten anderer Einrichtungen für Bereiche, die außerhalb des Bahnhofsgeländes liegen, legt der Bahnhofsbetreiber oder eine andere befugte Person Punkte innerhalb und außerhalb des Bahnhofs fest, an denen Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ihre Ankunft am Bahnhof ~~melden~~ ☒ bekannt machen ☒ und gegebenenfalls Hilfe anfordern können.

- (e) Eine Hilfeleistung wird dann erbracht, wenn die Person mit einer Behinderung oder die Person mit eingeschränkter Mobilität sich zu dem von dem die Hilfeleistung erbringenden Eisenbahnunternehmen oder Bahnhofsbetreiber festgelegten Zeitpunkt an dem festgelegten Ort einfindet. Der festgelegte Zeitpunkt darf höchstens 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit oder vor dem Zeitpunkt liegen, zu dem alle Fahrgäste ersucht werden, anwesend zu sein. Wenn kein Zeitpunkt festgelegt wurde, zu dem die Person mit einer Behinderung oder die Person mit eingeschränkter Mobilität sich einfinden soll, hat sich diese spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit oder vor dem Zeitpunkt, zu dem alle Fahrgäste ersucht werden, anwesend zu sein, an dem festgelegten Ort einzufinden.

Artikel 25

Entschädigung für Mobilitätshilfen, ~~oder sonstige spezielle Ausrüstungen~~ oder Hilfsmittel

- (1) ~~Haftet das~~ Verursachen Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber ~~für den vollständigen oder teilweisen~~ den Verlust oder die Beschädigung von Rollstühlen, anderen Mobilitätshilfen oder ~~sonstigen speziellen Ausrüstungen~~ Hilfsmitteln und von Begleithunden , die von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden, so ~~gilt keine Haftungsobergrenze~~ haften sie für diese Verluste oder Beschädigungen und leisten dafür Schadensersatz .

↓ neu

- (2) Die Entschädigung gemäß Absatz 1 muss dem Wiederbeschaffungswert oder den Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstungen oder Hilfsmittel entsprechen.
- (3) Soweit notwendig, bemühen sich Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber nach besten Kräften darum, für spezielle Ausrüstungen oder Hilfsmittel schnell vorübergehenden Ersatz zu beschaffen, der soweit möglich die gleichen technischen oder funktionellen Merkmale wie die verloren gegangenen oder beschädigten aufweist. Der Person mit einer Behinderung oder der Person mit eingeschränkter Mobilität wird gestattet, die als vorübergehenden Ersatz überlassenen Ausrüstungen oder Hilfsmittel bis zur Auszahlung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Entschädigung zu behalten.

Artikel 26

Schulung des Personals

Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber

- (a) stellen sicher, dass dem gesamten Personal, einschließlich des bei anderen durchführenden Parteien beschäftigten Personals, das Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität direkte Hilfe leistet, bekannt ist, wie

auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, auch jenen mit geistigen und intellektuellen Beeinträchtigungen, einzugehen ist;

- (b) führen Schulungen zur Sensibilisierung des gesamten Personals, das am Bahnhof beschäftigt ist und direkt mit den Reisenden zu tun hat, für die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen durch;
- (c) stellen sicher, dass alle neuen Beschäftigten bei der Einstellung in Behindertenfragen geschult werden und dass das Personal regelmäßig Auffrischkurse besucht;
- (d) genehmigen auf Antrag die Teilnahme von Beschäftigten mit Behinderungen, von Fahrgästen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität sowie von Verbänden, die diese vertreten, an den Schulungen.

↓ 1371/2007/EG

KAPITEL VI

SICHERHEIT, BESCHWERDEN UND QUALITÄT DER VERKEHRSDIENSTE

Artikel ~~26~~27

Persönliche Sicherheit der Fahrgäste

Im Einvernehmen mit den staatlichen Stellen ergreifen das Eisenbahnunternehmen, der Betreiber der Infrastruktur und der Bahnhofsbetreiber in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich geeignete Maßnahmen, um die persönliche Sicherheit der Fahrgäste in den Bahnhöfen und in den Zügen zu gewährleisten und Risikomanagement zu betreiben, und passen diese Maßnahmen an das von den staatlichen Stellen festgelegte Sicherheitsniveau an. Sie arbeiten zusammen und tauschen Informationen über bewährte Verfahren zur Verhinderung von Handlungen aus, die das Sicherheitsniveau beeinträchtigen können.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~27~~28

Beschwerden

- (1) ☒ Alle ☒ ~~Die~~ Eisenbahnunternehmen ⇒ , Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt mehr als 10 000 Fahrgästen pro Tag ⇐ richten ☒ jeweils ☒ ein Verfahren zur

Beschwerdebearbeitung im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten \Rightarrow in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich \Leftarrow ein. Sie machen den Fahrgästen in weitem Umfang bekannt, wie diese mit ~~der~~ \boxtimes ihrer \boxtimes Beschwerdestelle in Verbindung treten können und welche Sprachen ihre Arbeitssprachen sind.

- (2) Der Fahrgast kann seine Beschwerde bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen \Rightarrow , Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber \Leftarrow einreichen. \Rightarrow Beschwerden müssen innerhalb von sechs Monaten nach dem Vorfall, auf den sich die Beschwerde bezieht, eingereicht werden. \Leftarrow Der Adressat ~~der Beschwerde~~ gibt innerhalb eines Monats \boxtimes nach Eingang der Beschwerde \boxtimes eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt – in begründeten Fällen – dem Fahrgast mit, wann innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten ab dem Tag \Rightarrow des Eingangs der \Leftarrow Beschwerde ~~vorgebracht wurde~~, mit einer Antwort zu rechnen ist. \Rightarrow Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber bewahren die zur Prüfung der Beschwerde erforderlichen Daten über den Vorfall zwei Jahre lang auf und stellen sie den nationalen Durchsetzungsstellen auf Anfrage zur Verfügung. \Leftarrow

\Downarrow neu

- (3) Die Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens müssen Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglich sein.

\Downarrow 1371/2007/EG (angepasst)
 \Rightarrow neu

- (~~34~~) Das Eisenbahnunternehmen veröffentlicht in seinem in Artikel ~~2928~~ genannten jährlichen Geschäftsbericht die Zahl und die Art der eingegangenen und der bearbeiteten Beschwerden, die Beantwortungsdauer und durchgeführte Abhilfemaßnahmen.

Artikel ~~2829~~

Dienstqualitätsnormen

- (1) Die Eisenbahnunternehmen \Rightarrow und Bahnhofsbetreiber \Leftarrow \boxtimes stellen \boxtimes ~~legen~~ Dienstqualitätsnormen \boxtimes auf \boxtimes ~~fest~~ und wenden ein Qualitätsmanagementsystem zur Aufrechterhaltung der Dienstqualität an. Die Dienstqualitätsnormen haben mindestens die in Anhang III aufgeführten Bereiche abzudecken.
- (2) Die Eisenbahnunternehmen \Rightarrow und Bahnhofsbetreiber \Leftarrow überwachen die eigene Leistung anhand der Dienstqualitätsnormen. Die Eisenbahnunternehmen veröffentlichen jährlich zusammen mit ihrem Geschäftsbericht einen Bericht über die erreichte Dienstqualität. \boxtimes Die Eisenbahnunternehmen veröffentlichen \boxtimes ~~Die~~ Berichte über die Dienstqualität ~~sind~~ auf \boxtimes ihrer Website \boxtimes ~~den Internetseiten der Eisenbahnunternehmen zu veröffentlichen~~. Sie ~~Diese Berichte~~ werden ferner über die

Website/Internetseite der Europäischen Eisenbahnagentur ☒ der Europäischen Union ☒ zugänglich gemacht.

KAPITEL VII

INFORMATION UND DURCHSETZUNG

Artikel ~~29~~30

Information der Fahrgäste über ihre Rechte

- (1) Beim Verkauf von Eisenbahnfahrkarten informieren Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber ⇒, Fahrkartenverkäufer ⇐ und Reiseveranstalter die Fahrgäste über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten. Um dieser Informationspflicht nachzukommen, können ~~die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Reiseveranstalter~~ ☒ sie ☒ eine Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung verwenden, die die Kommission in allen Amtssprachen der ~~Organe der Europäischen~~ Union erstellt und ihnen zur Verfügung stellt. ⇒ Zusätzlich weisen sie auf der Fahrkarte, entweder auf Papier oder in elektronischem Format, oder in anderer Form – auch in für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Formaten gemäß den Anforderungen der Richtlinie XXX – darauf hin. Der Hinweis enthält Angaben, wo im Fall von Ausfällen, verpassten Anschlüssen oder großen Verspätungen Informationen erhältlich sind. ⇐
- (2) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber unterrichten die Fahrgäste im Bahnhof und im Zug angemessen ⇒ – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – ⇐ ⇒ über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten und ⇐ über die Kontaktdaten der gemäß Artikel ~~30~~31 von den Mitgliedstaaten benannten Stelle oder Stellen.

Artikel ~~30~~31

☒ Benennung nationaler ☒ ~~Durchsetzung~~ ☒ Durchsetzungsstellen ☒

~~(1)~~ Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige Stellen. Jede dieser Stellen ergreift die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Jede Stelle ist in Aufbau, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von den Betreibern der Infrastruktur, den Entgelt erhebenden Stellen, den Zuweisungsstellen und den Eisenbahnunternehmen unabhängig.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die gemäß diesem ~~Absatz~~ Artikel benannte Stelle oder benannten Stellen und ihre jeweiligen Zuständigkeiten mit.

~~(2) Jeder Fahrgast kann bei der geeigneten nach Absatz 1 benannten Stelle oder jeder anderen geeigneten von einem Mitgliedstaat benannten Stelle Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.~~

↓ neu

Artikel 32

Durchsetzungsaufgaben

- (1) Die nationalen Durchsetzungsstellen überwachen die Einhaltung dieser Verordnung und ergreifen die zur Wahrung der Fahrgastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber diesen Stellen auf Anfrage alle einschlägigen Unterlagen und Informationen zur Verfügung. Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben berücksichtigen diese Stellen auch die Informationen, die ihnen von der nach Artikel 33 zur Beschwerdebearbeitung benannten Stelle übermittelt werden, sofern es sich um eine andere Stelle handelt. Sie können auch über Durchsetzungsmaßnahmen aufgrund von Einzelbeschwerden, die von einer solchen Stelle übermittelt werden, entscheiden.
- (2) Jedes Jahr, bis spätestens Ende April des folgenden Kalenderjahres, veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen Statistiken über ihre Tätigkeit, auch mit Angaben über verhängte Sanktionen.
- (3) Die Eisenbahnunternehmen teilen der bzw. den nationalen Durchsetzungsstellen der Mitgliedstaaten, in denen Sie tätig sind, ihre Kontaktdaten mit.

Artikel 33

Beschwerdebearbeitung durch die nationalen Durchsetzungsstellen

- (1) Unbeschadet der Rechte der Verbraucher, alternative Rechtsmittel gemäß der Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ in Anspruch zu nehmen, muss der Fahrgast Beschwerde bei einer Durchsetzungsstelle einlegen, nachdem er seine Beschwerde nach Artikel 28 beim Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber eingereicht hat. Die Durchsetzungsstellen klären die Beschwerdeführer über ihr Recht auf Beschwerde bei einer alternativen Streitbeilegungsstelle einzulegen, um individuellen Rechtsschutz zu suchen.
- (2) Jeder Fahrgast kann bei der nationalen Durchsetzungsstelle oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat zu diesem Zweck benannten Stelle Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.

²⁰ Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 14).

(3) Die Stelle bestätigt den Erhalt der Beschwerde innerhalb von zwei Wochen nach deren Eingang. Das Beschwerdeverfahren darf höchstens drei Monate dauern. In komplizierten Fällen kann die Stelle nach eigenem Ermessen diese Dauer auf sechs Monate verlängern. In diesem Fall unterrichtet sie die Fahrgäste über die Gründe der Verlängerung und die voraussichtlich benötigte Zeit bis zum Abschluss des Verfahrens. Nur Verfahren, die ein Gerichtsverfahren umfassen, dürfen länger als sechs Monate dauern. Ist die Stelle gleichzeitig auch eine alternative Streitbeilegungsstelle gemäß der Richtlinie 2013/11/EU, so geht die in der Richtlinie festgelegte Frist vor.

Das Beschwerdeverfahren muss für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglich sein.

(4) Beschwerden von Fahrgästen über einen Vorfall, an dem ein Eisenbahnunternehmen beteiligt ist, werden von der nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats bearbeitet, der dem betreffenden Eisenbahnunternehmen die Genehmigung erteilt hat.

(5) Bezieht sich eine Beschwerde auf mutmaßliche Verstöße durch einen Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber, so ist die nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats zuständig, in dessen Hoheitsgebiet sich der Vorfall ereignet hat.

(6) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Artikel 34 können die nationalen Durchsetzungsstellen von den Absätzen 4 oder 5 abweichen, wenn dies aus gerechtfertigten Gründen, insbesondere aufgrund der Sprache oder des Wohnsitzes, im Interesse des Fahrgastes liegt.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~31~~34

☒ Informationsaustausch und grenzüberschreitende ☒ Zusammenarbeit ~~der~~ zwischen
den ☒ nationalen ☒ Durchsetzungsstellen

↓ neu

(1) Werden unterschiedliche Stellen gemäß den Artikeln 31 und 33 benannt, so wird ein Berichterstattungsmechanismus für den Informationsaustausch zwischen diesen Stellen gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 eingerichtet, um den nationalen Durchsetzungsstellen die Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben zu erleichtern und damit die nach Artikel 33 benannte Beschwerdestelle die Informationen einholen kann, die sie für die Prüfung von Einzelbeschwerden benötigt.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

(2) Die ~~in Artikel 30 genannten~~ ☒ nationalen ☒ Durchsetzungsstellen tauschen ☒ zu Koordinierungszwecken ☒ Informationen über ihre Arbeit und Entscheidungsgrundsätze und -praktiken aus, ~~um die Entscheidungsgrundsätze gemeinschaftsweit zu koordinieren~~. Die Kommission unterstützt sie bei dieser Aufgabe.

⇒ (3) Die nationalen Durchsetzungsstellen wenden das in Anhang IV festgelegte Verfahren an. ⇐

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

KAPITEL VIII

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel ~~32~~35

Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen ~~bis zum 3. Juni 2010~~ mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

⇒ (2) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Artikel 34 untersucht die für die Zwecke des Artikels 33 Absätze 4 oder 5 zuständige nationale Durchsetzungsstelle auf Ersuchen der nationalen Durchsetzungsstelle, die die Beschwerde bearbeitet, den von dieser Stelle festgestellten Verstoß gegen diese Verordnung und verhängt erforderlichenfalls Sanktionen. ⇐

Artikel 33

Anhänge

~~Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Änderung der Anhänge dieser Verordnung, mit Ausnahme des Anhangs I, werden nach dem in Artikel 35 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

~~Änderungsbestimmungen~~ ☒ Befugnisübertragung ☒

~~(1) Die zur Durchführung der Artikel 2, 10 und 12 erforderlichen Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 35 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

~~(2) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch inflationsbezogene Anpassung der in ihr genannten Beträge, mit Ausnahme der Beträge in Anhang I, werden nach dem in Artikel 35 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

⇒ Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 37 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um ⇐

⇒ i) inflationsbedingte Anpassungen der in Artikel 13 genannten Beträge vorzunehmen; ⇐

⇒ ii) zur Berücksichtigung von Änderungen der einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV und der technischen Entwicklungen auf diesem Gebiet die Anhänge I, II und III zu ändern. ⇐

↓ neu

Artikel 37

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 36 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten

Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung²¹ niedergelegten Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß diesem Artikel erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)
⇒ neu

~~Artikel 35~~

~~Ausschussverfahren~~

- ~~(1) Die Kommission wird von dem in Artikel 11a der Richtlinie 91/440/EWG eingesetzten Ausschuss unterstützt.~~
- ~~(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

~~Artikel 36~~ 38

~~Berichterstattung~~

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat ⇒ [fünf Jahre nach dem Erlass dieser Verordnung] ⇐ ~~bis zum 3. Dezember 2012~~ über die Durchführung der Verordnung und deren Ergebnisse, insbesondere bezüglich der Dienstqualitätsnormen, Bericht.

Dem Bericht werden die gemäß dieser Verordnung ~~sowie gemäß Artikel 10b der Richtlinie 91/440/EWG~~ erteilten Informationen zugrunde gelegt. Erforderlichenfalls werden dem Bericht geeignete Vorschläge beigelegt.

²¹ Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über bessere Rechtsetzung (ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1).

↓ neu

Artikel 39

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

↓ 1371/2007/EG (angepasst)

Artikel ~~37~~40

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt ☒ am zwanzigsten Tag ☒ ~~24 Monate~~ nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident