

Amtsblatt der Europäischen Union

C 122 E



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

53. Jahrgang
11. Mai 2010

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
III <i>Vorbereitende Rechtsakte</i>		
Rat		
2010/C 122 E/01	Standpunkt (EU) Nr. 4/2010 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 Vom Rat am 11. März 2010 angenommen ⁽¹⁾	1
2010/C 122 E/02	Standpunkt (EU) Nr. 5/2010 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 Vom Rat am 11. März 2010 angenommen ⁽¹⁾	19
2010/C 122 E/03	Standpunkt (EU) Nr. 6/2010 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über neuartige Lebensmittel, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 258/97 und der Verordnung (EG) Nr. 1852/2001 der Kommission Vom Rat am 15. März 2010 angenommen ⁽¹⁾	38

DE

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

III

(Vorbereitende Rechtsakte)

RAT

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

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

Vom Rat am 11. März 2010 angenommen

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/C 122 E/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11.

⁽²⁾ ABl. L 199 vom 31.7.2007, S. 40.

⁽³⁾ ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6.

⁽⁴⁾ ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4.

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

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

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

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

⁽²⁾ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

⁽³⁾ ABl. L 364 vom 9.12.2004, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 180 vom 19.7.2000, S. 22.

⁽⁵⁾ ABl. L 373 vom 21.12.2004, S. 37.

⁽¹⁾ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

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

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Fahrgäste von Linienverkehrsdiensten,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

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

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

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

Artikel 4

Fahrscheine und nichtdiskriminierende Beförderungsbedingungen

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

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

Artikel 5

Andere ausführende Parteien

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

Artikel 6

Ausschluss des Rechtsverzichts und der Rechtsbeschränkung

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

KAPITEL II

ENTSCHÄDIGUNG UND HILFELEISTUNG BEI UNFÄLLEN

Artikel 7

Tod oder Körperverletzung von Fahrgästen und Verlust oder Beschädigung von Gepäck

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

- a) 220 000 EUR je Fahrgast;

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

Artikel 8

Unmittelbare praktische Bedürfnisse von Fahrgästen

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

KAPITEL III

RECHTE VON BEHINDERTEN MENSCHEN UND PERSONEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

Artikel 9

Anspruch auf Beförderung

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

Artikel 10

Ausnahmen und besondere Bedingungen

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 11

Zugänglichkeit und Information

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

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

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

Artikel 12

Benennung von Busbahnhöfen

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

Artikel 13

Anspruch auf Hilfeleistung an benannten Busbahnhöfen und in den Kraftomnibussen

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

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

Artikel 14

Voraussetzungen für das Erbringen von Hilfeleistungen

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 15

Mitteilungen an Dritte

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

Artikel 16

Schulung

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

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

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

(*) Datum des Anwendungsbeginns dieser Verordnung einfügen.

Artikel 17

Entschädigung für Rollstühle und andere Mobilitätshilfen

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

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

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

Artikel 18

Ausnahmen

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

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

KAPITEL IV

FAHRGASTRECHTE BEI ANNULLIERUNG ODER VERSPÄTUNG

Artikel 19

Fortsetzung der Fahrt, Weiterreise mit geänderter Streckenführung und Fahrpreiserstattung

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

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

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

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

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

Artikel 20

Informationen

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

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

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

Artikel 21

Hilfeleistung bei Annullierung oder Verzögerung der Abfahrt

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

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

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

Artikel 22

Weitergehende Ansprüche

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

KAPITEL V

ALLGEMEINE REGELN ZU INFORMATIONEN UND BESCHWERDEN

Artikel 23

Recht auf Reiseinformationen

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

Artikel 24

Unterrichtung über Fahrgastrechte

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

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

Artikel 25

Beschwerden

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

Artikel 26

Einreichung von Beschwerden

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

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

KAPITEL VI

DURCHSETZUNG UND NATIONALE DURCHSETZUNGSSTELLEN

Artikel 27

Nationale Durchsetzungsstellen

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

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

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

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

Ein Mitgliedstaat kann beschließen,

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

Artikel 28

Berichterstattung über die Durchsetzung

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

Artikel 29

Zusammenarbeit der Durchsetzungsstellen

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

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

*Artikel 30***Sanktionen**

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

KAPITEL VII

SCHLUSSBESTIMMUNGEN*Artikel 31***Bericht**

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

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

Geschehen zu ... am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

...

*Artikel 32***Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004**

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

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

(*) ABl. ...“

*Artikel 33***Inkrafttreten**

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

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

*Artikel 34***Veröffentlichung**

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

Im Namen des Rates

Der Präsident

...

(*) Datum der Anwendung dieser Verordnung einfügen.

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

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

ANHANG I

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

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

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

b) Hilfeleistung im Fahrzeug

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

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

ANHANG II

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

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

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

b) Schulung im Hinblick auf die Hilfeleistung für behinderte Menschen

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

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

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

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

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

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

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

II. ANALYSE DES STANDPUNKTS IN ERSTER LESUNG

1. Allgemeines

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

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

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

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

⁽¹⁾ Dok. 16933/08.

⁽²⁾ A6-0250/2009.

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

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

2. Zentrale politische Fragen

i) Anwendungsbereich

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

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

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

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

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

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

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

ii) Änderungen der Infrastruktur

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

iii) Entschädigung und Hilfeleistung bei Unfällen

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

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

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

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

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

iv) Rechte von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

vii) *Beginn der Anwendung der Verordnung*

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

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

3. Sonstige Abänderungen des Europäischen Parlaments

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

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

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

III. FAZIT

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

STANDPUNKT (EU) Nr. 5/2010 DES RATES IN ERSTER LESUNG

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

Vom Rat am 11. März 2010 angenommen

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/C 122 E/02)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 und Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Maßnahmen der Union im Bereich des See- und Binnenschiffsverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, ein hohes, dem Standard anderer Verkehrsträger vergleichbares Schutzniveau für die Fahrgäste sicherzustellen. Ferner sollte den allgemeinen Erfordernissen des Verbraucherschutzes in vollem Umfang Rechnung getragen werden.
- (2) Da die Fahrgäste im See- und Binnenschiffsverkehr im Beförderungsvertrag die schwächere Partei sind, sollte allen Fahrgästen ein Mindestmaß an Schutz gewährt werden. Die Beförderer sollten in keiner Weise davon abgehalten werden, Vertragsbedingungen anzubieten, die für den Fahrgast günstiger sind als die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen.
- (3) Der Schutz der Fahrgäste sollte sich nicht nur auf Personenverkehrsdienste zwischen Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten erstrecken, sondern – unter Berücksichtigung des Risikos der Wettbewerbsverzerrung auf dem Personenbeförderungsmarkt – auch auf Personenverkehrsdienste zwischen solchen Häfen und Häfen außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten. Der Begriff „Beförderer aus der Union“ sollte daher für die Zwecke dieser Verordnung so weit wie möglich ausgelegt werden, ohne dass dadurch jedoch andere Rechtsakte der Union berührt werden, etwa der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr ⁽³⁾ und der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleis-

tungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) ⁽⁴⁾.

- (4) Der Binnenmarkt für Personenverkehrsdienste im See- und Binnenschiffsverkehr sollte allen Bürgern zugute kommen. Daher sollten behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität – sei es aufgrund einer Behinderung, des Alters oder anderer Faktoren – ähnliche Möglichkeiten zur Nutzung von Personenverkehrsdiensten und Kreuzfahrten haben wie andere Bürger. Behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben die gleichen Rechte in Bezug auf Freizügigkeit, Entscheidungsfreiheit und Nichtdiskriminierung wie alle anderen Bürger.
- (5) Um behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Reisemöglichkeiten im See- und Binnenschiffsverkehr zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sollten im Lichte des Artikels 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen Regeln für die Nichtdiskriminierung der Betroffenen und deren Unterstützung bei Reisen erstellt werden. Die Beförderung dieser Personen sollte daher zugelassen und nicht wegen der Behinderung oder mangelnden Mobilität verweigert werden, außer dies ist aus Gründen des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit, die durch die zuständigen Behörden festgelegt sind, gerechtfertigt. Sie sollten in Häfen und an Bord von Fahrgastschiffen Anspruch auf Hilfeleistungen haben. Im Interesse der sozialen Integration sollten die Betroffenen diese Hilfe kostenlos erhalten. Die Beförderer sollten Zugangsbedingungen festlegen, vorzugsweise unter Verwendung des europäischen Normungssystems.
- (6) Bei der Entscheidung über die Gestaltung neuer Häfen und Abfertigungsgebäude und bei umfassenden Renovierungsarbeiten sollten die für diese Anlagen zuständigen Organe erforderlichenfalls die Bedürfnisse von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigen. Entsprechend sollten Beförderer bei der Entscheidung über die Gestaltung neuer und neu überholter Fahrgastschiffe diese Bedürfnisse gemäß der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe ⁽⁵⁾ und der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe ⁽⁶⁾ erforderlichenfalls berücksichtigen.

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 16. Juli 2009 (ABl. C 317 vom 23.12.2009, S. 89).

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom ...

⁽³⁾ ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 4.

⁽⁴⁾ ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.

⁽⁵⁾ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1.

- (7) Die Hilfeleistung in den Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats sollte behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität u.a. in die Lage versetzen, von einem als solchen gekennzeichneten Ankunftsorort im Hafen zu einem Fahrgastschiff und von einem Fahrgastschiff zu einem als solchen gekennzeichneten Abfahrtsort im Hafen zu gelangen sowie an und von Bord zu gehen.
- (8) Bei der Organisation der Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie der Schulung ihrer Mitarbeiter sollten die Beförderer mit Interessenverbänden von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zusammenarbeiten. Zu berücksichtigen sind dabei auch die einschlägigen Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens und Kodex über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten sowie der Empfehlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) für die Gestaltung und den Betrieb von Fahrgastschiffen entsprechend den Bedürfnissen älterer und behinderter Personen.
- (9) Die Fahrgäste sollten bei Annullierung und bei Verspätung eines Personenverkehrsdienstes oder einer Kreuzfahrt angemessen unterrichtet werden. Diese Unterrichtung sollte es den Fahrgästen erleichtern, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen und erforderlichenfalls Informationen über alternative Verbindungen zu erhalten.
- (10) Die Unannehmlichkeiten, die den Fahrgästen durch Annullierung oder große Verspätung von Verkehrsdiensten entstehen, sollten verringert werden. Zu diesem Zweck sollten die Fahrgäste angemessen betreut werden und die Möglichkeit haben, ihre Reise zu stornieren und sich den Fahrpreis erstatten zu lassen oder eine anderweitige Beförderung zu annehmbaren Bedingungen zu erhalten.
- (11) Die Beförderer sollten bei Annullierung oder Verspätung eines Personenverkehrsdienstes Ausgleichszahlungen an die Fahrgäste in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes des Fahrpreises gewährleisten, ausgenommen eine Annullierung oder Verspätung aufgrund von Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, oder von außergewöhnlichen Umständen, die auch dann nicht hätten vermieden werden können, wenn alle zumutbare Maßnahmen getroffen worden wären.
- (12) Zu den Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, sollten unter anderem, aber nicht nur, starker Wind, starker Seegang, starke Strömungen, schwieriger Eisgang und extrem hohe oder niedrige Wasserstände zählen.
- (13) Zu den außergewöhnlichen Umständen sollten unter anderem Terroranschläge, Arbeitskämpfe, die Verbringung von Kranken, Verletzten oder Toten an Land, Such- und Rettungseinsätze auf See oder Binnenwasserstraßen, für den Schutz der Umwelt erforderliche Maßnahmen, Entscheidungen von Verkehrsleitungsorganen oder Hafenbehörden und Entscheidungen der zuständigen Behörden bezüglich der öffentlichen Ordnung und Sicherheit sowie bei dringenden Verkehrsbedürfnissen zählen.
- (14) Die Beförderer sollten unter Beteiligung der betreffenden Kreise, der Berufsverbände und der Verbände von Verbrauchern, Fahrgästen, behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zusammenarbeiten, um auf nationaler oder europäischer Ebene Vorkehrungen zur Verbesserung der Betreuung und Unterstützung der Fahrgäste bei Fahrtunterbrechung, insbesondere bei großen Verspätungen oder Annullierung der Fahrt, zu treffen.
- (15) Diese Verordnung sollte die Rechte der Fahrgäste, die in der Richtlinie 90/314/EWG vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen⁽¹⁾ verankert sind, nicht berühren. Diese Verordnung sollte für Fälle, in denen eine Pauschalreise aus anderen Gründen als der Annullierung des Personenverkehrsdienstes oder der Kreuzfahrt annulliert wird, nicht gelten.
- (16) Die Fahrgäste sollten umfassend über ihre Rechte nach dieser Verordnung informiert werden, damit sie diese Rechte wirksam wahrnehmen können. Zu den Rechten der Fahrgäste sollte ein Anspruch auf Informationen über den Personenverkehrsdienst oder die Kreuzfahrt sowohl vor als auch während der Fahrt gehören. Alle wesentlichen Informationen für die Fahrgäste sollten auch in für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Formen bereitgestellt werden.
- (17) Die Fahrgäste sollten ihre Rechte einerseits mittels geeigneter Beschwerdeverfahren bei den Beförderern wahrnehmen können und andererseits, indem sie gegebenenfalls Beschwerde bei der/den vom betreffenden Mitgliedstaat zu diesem Zweck benannten Stelle bzw. Stellen erheben. Die Beförderer sollten innerhalb einer bestimmten Frist auf Beschwerden der Fahrgäste reagieren, wobei das Ausbleiben einer Reaktion gegen sie verwendet werden kann.
- (18) Unter Berücksichtigung der von den Mitgliedstaaten festgelegten Beschwerdeverfahren sollte eine Beschwerde über Hilfeleistung in einem Hafen oder an Bord eines Schiffes vorzugsweise an die Stelle bzw. Stellen gerichtet werden, die zur Durchsetzung dieser Verordnung in dem Mitgliedstaat benannt wurden, in dem der Einschiffungshafen liegt bzw. – bei Personenverkehrsdiensten aus einem Drittland – in dem der Ausschiffungshafen liegt.
- (19) Die Mitgliedstaaten sollten die Einhaltung dieser Verordnung sicherstellen sowie eine bzw. mehrere zuständige Stellen zur Wahrnehmung der entsprechenden Überwachungs- und Durchsetzungsaufgaben benennen. Dies sollte das Recht von Fahrgästen unberührt lassen, Regressforderungen nach nationalem Recht gerichtlich geltend zu machen.
- (20) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und deren Anwendung sicherstellen. Die Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

⁽¹⁾ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

(21) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich ein hohes Maß an Schutz und Hilfe für Fahrgäste in allen Mitgliedstaaten sowie einheitliche Bedingungen für die Wirtschaftsteilnehmer im Binnenmarkt sicherzustellen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs oder der Wirkung der Maßnahme besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(22) Die Durchsetzung dieser Verordnung sollte sich auf die Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Oktober 2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden („Verordnung über die Zusammenarbeit im Verbraucherschutz“) ⁽¹⁾ stützen. Daher sollte jene Verordnung entsprechend geändert werden.

(23) Die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr ⁽²⁾ sollte strikt eingehalten und angewandt werden, um sicherzustellen, dass die Privatsphäre von natürlichen und juristischen Personen geschützt wird, dass die geforderten Angaben und Berichte sich auf die Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen beschränken und dass sie nicht zum Nachteil dieser Personen verwendet werden.

(24) Die Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der in Artikel 6 des Vertrags über die Europäische Union genannten Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung enthält Vorschriften

- a) zum Verbot der Diskriminierung von Fahrgästen hinsichtlich der von Beförderern angebotenen Beförderungsbedingungen;
- b) zum Verbot der Diskriminierung und zur Unterstützung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität;

- c) zu den Rechten der Fahrgäste bei Annullierungen und bei Verspätungen;
- d) zu den Informationen, die den Fahrgästen mindestens verfügbar zu machen sind;
- e) zum Umgang mit Beschwerden;
- f) mit allgemeinen Durchsetzungsbestimmungen.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Fahrgäste, die

- a) mit Personenverkehrsdiensten reisen, bei denen der Einschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt;
- b) mit Personenverkehrsdiensten reisen, bei denen der Einschiffungshafen nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt und der Ausschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt, sofern der Verkehrsdienst von einem Beförderer aus der Union erbracht wird;
- c) an einer Kreuzfahrt teilnehmen, bei der der Einschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt. Für diese Fahrgäste gelten jedoch nicht Artikel 16 Absatz 2, die Artikel 18 und 19 sowie Artikel 20 Absätze 1 und 4.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Fahrgäste, die

- a) mit Schiffen reisen, die für die Beförderung von maximal 36 Fahrgästen zugelassen sind,
- b) mit Schiffen reisen, deren für den Schiffsbetrieb verantwortliche Besatzung aus höchstens drei Personen besteht oder die im Personenverkehr eine Gesamtstrecke von weniger als 500 m (einfache Fahrt) zurücklegen oder

c) an Ausflugs- und Besichtigungsfahrten teilnehmen, bei denen es sich nicht um Kreuzfahrten handelt.

(3) Die Mitgliedstaaten können während der ersten beiden Jahre ab ... (*) im Inlandsverkehr betriebene Seeschiffe mit einer Bruttoreizzahl von weniger als 300 von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen, sofern die Fahrgastrechte gemäß dieser Verordnung nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften angemessen gewährleistet sind.

(4) Die Mitgliedstaaten können Personenverkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, öffentlicher Dienstleistungsverträge oder integrierter Verkehrsdienste erbracht werden, von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen, sofern die Fahrgastrechte nach dieser Verordnung durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften angemessen gewährleistet sind.

⁽¹⁾ ABL L 364 vom 9.12.2004, S. 1.

⁽²⁾ ABL L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

(*) Datum der Anwendung dieser Verordnung.

(5) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind nicht als technische Anforderungen auszulegen, die die Beförderer, Betreiber von Terminals oder andere Stellen dazu verpflichten, Schiffe, Infrastruktur, Einrichtungen in Häfen und Hafenterminals zu ändern oder zu ersetzen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

- a) „behinderter Mensch“ oder „Person mit eingeschränkter Mobilität“ eine Person, deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen (sensorischen oder motorischen, dauerhaften oder zeitweiligen) Behinderung, einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung, wegen einer anderen Behinderung oder aufgrund des Alters eingeschränkt ist und deren Zustand angemessene Aufmerksamkeit und eine Anpassung der für alle Fahrgäste bereitgestellten Dienstleistungen an ihre besonderen Bedürfnisse erfordert;
- b) „Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats“ ein Gebiet, auf das der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union – wie in Artikel 355 dieses Vertrags niedergelegt und unter den darin genannten Bedingungen – Anwendung findet;
- c) „Zugangsbedingungen“ die einschlägigen Normen, Leitlinien und Informationen betreffend die Zugänglichkeit von Hafenterminals und Schiffen, einschließlich ihrer Einrichtungen für behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität;
- d) „Beförderer“ eine natürliche oder juristische Person, die Beförderung im Rahmen von Personenverkehrsdiensten oder Kreuzfahrten für die allgemeine Öffentlichkeit anbietet;
- e) „Beförderer aus der Union“ einen Beförderer, der im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats niedergelassen ist oder Beförderungen im Rahmen von Personenverkehrsdiensten in das oder aus dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anbietet;
- f) „Personenverkehrsdienst“ einen gewerblichen Verkehrsdienst zur Personenbeförderung auf See oder Binnenwasserstraßen nach einem veröffentlichten Fahrplan;
- g) „integrierte Verkehrsdienste“ Beförderungsleistungen, die innerhalb eines festgelegten geografischen Gebiets im Verbund erbracht werden und für die ein einziger Informationsdienst, eine einzige Fahrausweisregelung und ein einziger Fahrplan besteht;
- h) „ausführender Beförderer“ eine andere Person als der Beförderer, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;
- i) „Binnenwasserstraße“ ein natürliches oder künstliches schiffbares Binnengewässer oder System von miteinander verbundenen Binnengewässern, das für Beförderungszwecke ge-

nutzt wird, wie z.B. Seen, Flüsse oder Kanäle oder eine beliebige Kombination davon;

- j) „Hafen“ einen Ort oder ein geografisches Gebiet, der/das so angelegt und eingerichtet ist, dass er/es Schiffe aufnehmen kann, die für das regelmäßige Ein- oder Ausschiffen von Fahrgästen genutzt werden können;
- k) „Hafenterminal“ einen durch einen Beförderer oder Terminalbetreiber besetzten Terminal innerhalb eines Hafens mit Einrichtungen, wie z.B. Abfertigungs- und Ticketschaltern oder Wartebereichen, und Personal für das Ein- oder Ausschiffen von Fahrgästen, die mit einem Personenverkehrsdienst reisen oder eine Kreuzfahrt unternehmen;
- l) „Schiff“ ein Schiff für den Verkehr auf See oder auf Binnenwasserstraßen;
- m) „Beförderungsvertrag“ einen Vertrag zwischen einem Beförderer und einem Fahrgast über die Erbringung eines oder mehrerer Personenverkehrsdienste(s) oder von Kreuzfahrten;
- n) „Fahrschein“ ein gültiges Dokument oder einen anderen Nachweis für einen Beförderungsvertrag;
- o) „Fahrscheinverkäufer“ jeden Vermittler, der für einen Beförderer Beförderungsverträge schließt;
- p) „Reisevermittler“ jeden Vermittler, der im Namen eines Fahrgasts Beförderungsverträge schließt;
- q) „Reiseveranstalter“ einen Veranstalter im Sinne von Artikel 2 Nummern 2 und 3 der Richtlinie 90/314/EWG, der kein Beförderer ist;
- r) „Buchung“ die Reservierung einer bestimmten Abfahrt eines Personenverkehrsdienstes oder einer Kreuzfahrt;
- s) „Terminalbetreiber“ eine private oder öffentliche Einrichtung im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, die für die Verwaltung und Leitung eines Hafenterminals zuständig ist;
- t) „Kreuzfahrt“ einen Verkehrsdienst auf See oder Binnenwasserstraßen, der ausschließlich Vergnügungs- oder Freizeitzwecken dient, Unterbringung und andere Zusatzleistungen umfasst und einen Aufenthalt von mehr als zwei Übernachtungen an Bord beinhaltet;
- u) „Schifffahrtsereignis“ Schiffbruch, Kentern, Zusammenstoß oder Strandung des Schiffes, Explosion oder Feuer im Schiff oder einen Mangel des Schiffes.

Artikel 4

Fahrscheine und nichtdiskriminierende Beförderungsbedingungen

- (1) Die Beförderer stellen dem Fahrgast einen Fahrschein aus, sofern nicht andere Dokumente nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften den Anspruch auf eine Beförderungsleistung begründen. Ein Fahrschein kann in elektronischer Form ausgestellt werden.

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

Artikel 5

Andere ausführende Parteien

(1) Wenn die Erfüllung der Verpflichtungen nach dieser Verordnung einem ausführenden Beförderer, einem Fahrscheinverkäufer oder einer anderen Person übertragen wurde, haftet der Beförderer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Terminalbetreiber, der diese Verpflichtungen übertragen hat, dennoch für Handlungen und Unterlassungen dieser in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden ausführenden Partei.

(2) Zusätzlich zu den Bestimmungen des Absatzes 1 unterliegt die Partei, der der Beförderer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Terminalbetreiber die Erfüllung einer Verpflichtung übertragen hat, in Bezug auf die ihr übertragene Verpflichtung den Bestimmungen dieser Verordnung einschließlich der Bestimmungen zur Haftung und zu Einreden.

Artikel 6

Ausschluss des Rechtsverzichts und der Rechtsbeschränkung

Die Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung dürfen nicht eingeschränkt oder aufgehoben werden, insbesondere nicht durch abweichende oder einschränkende Bestimmungen im Beförderungsvertrag.

KAPITEL II

RECHTE VON BEHINDERTEN MENSCHEN UND PERSONEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

Artikel 7

Anspruch auf Beförderung

(1) Beförderer, Reisevermittler sowie Reiseveranstalter dürfen sich nicht aufgrund der Behinderung oder der eingeschränkten Mobilität von Personen weigern, eine Buchung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen oder die Personen an Bord des Schiffes zu nehmen.

(2) Buchungen und Fahrscheine werden für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Aufpreis angeboten.

Artikel 8

Ausnahmen und besondere Bedingungen

(1) Unbeschadet des Artikels 7 Absatz 1 können Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter sich aufgrund der Behinderung oder eingeschränkten Mobilität einer Person weigern, eine Buchung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen oder die Person an Bord des Schiffes zu nehmen,

a) um geltenden Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die durch internationale oder nationale Rechtsvorschriften oder solche der Union festgelegt sind oder von den zuständigen Behörden erlassen wurden;

b) wenn es wegen der Bauart des Fahrgastschiffes oder der Infrastruktur und Einrichtung des Hafens, einschließlich der Hafenterminals, nicht möglich ist, das Einschiffen, das Ausschiffen oder die Beförderung des behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität auf sichere oder operationell durchführbare Weise vorzunehmen.

(2) Weigert sich ein Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter aus den in Absatz 1 angeführten Gründen, eine Buchung vorzunehmen oder einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen, so unternimmt er alle zumutbaren Anstrengungen, um der betreffenden Person eine annehmbare Beförderungsalternative mit einem Personenverkehrsdienst oder auf einer Kreuzfahrt des Beförderers anzubieten.

(3) Wird einem behinderten Menschen oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität, die eine Buchung oder einen Fahrschein besitzt und die Anforderungen nach Artikel 11 Absatz 2 erfüllt hat, die Einschiffung aufgrund ihrer Behinderung oder eingeschränkten Mobilität dennoch verweigert, so wird dieser Person und allen Begleitpersonen im Sinne des Absatzes 4 dieses Artikels gemäß Anhang I der Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises und auf eine anderweitige Beförderung zur Auswahl angeboten. Das Recht auf eine Rückfahrt oder anderweitige Beförderung ist davon abhängig, dass alle Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen erfüllt sind.

(4) Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter dürfen unter den in Absatz 1 festgelegten Bedingungen verlangen, dass ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität von einer anderen Person begleitet wird, die in der Lage ist, die von dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität benötigte Hilfe zu leisten. Bei Personenverkehrsdiensten wird eine solche Begleitperson kostenlos befördert.

(5) Macht ein Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter von den Bestimmungen der Absätze 1 oder 4 Gebrauch, so unterrichtet er den behinderten Menschen oder die Person mit eingeschränkter Mobilität unverzüglich über die spezifischen Gründe hierfür. Diese Gründe müssen dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität spätestens fünf Arbeitstage nach der Unterrichtung mitgeteilt werden. Im Falle einer Weigerung nach Absatz 1 Buchstabe a ist auf die geltenden Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen zu verweisen.

Artikel 9

Zugänglichkeit und Information

(1) Die Beförderer und Terminalbetreiber stellen – gegebenenfalls über ihre Organisationen – in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität nichtdiskriminierende Zugangsbedingungen für die Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität auf bzw. halten diese vor.

(2) Die Beförderer und Terminalbetreiber bringen der Öffentlichkeit die in Absatz 1 vorgesehenen Zugangsbedingungen physisch oder im Internet in denselben Sprachen zur Kenntnis, in denen Informationen in der Regel allen Fahrgästen zugänglich gemacht werden.

(3) Reiseveranstalter geben die in Absatz 1 vorgesehenen Zugangsbedingungen bekannt, die für die Fahrten im Rahmen der von ihnen veranstalteten, verkauften oder zum Verkauf angebotenen Pauschalreisen gelten.

(4) Beförderer, Reisevermittler und Reiseveranstalter gewährleisten, dass alle wesentlichen Informationen – einschließlich Online-Buchung und -Information – in Bezug auf die Beförderungsbedingungen, die Fahrt und die Zugangsbedingungen in einer für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität geeigneten und zugänglichen Form verfügbar sind.

Artikel 10

Anspruch auf Hilfeleistung in Häfen und an Bord von Schiffen

Vorbehaltlich der Zugangsbedingungen nach Artikel 9 Absatz 1 bieten die Beförderer und Terminalbetreiber innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität in Häfen, einschließlich beim Ein- und Ausschiffen, und an Bord von Schiffen kostenlos die in den Anhängen II und III genannten Hilfeleistungen an.

Artikel 11

Voraussetzungen für das Erbringen von Hilfeleistungen

(1) Die Beförderer und Terminalbetreiber erbringen innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Hilfeleistungen gemäß Artikel 10 unter folgenden Bedingungen:

- a) Der Hilfsbedarf einer Person wird dem Beförderer oder Terminalbetreiber spätestens zwei Arbeitstage vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet, und
- b) der behinderte Mensch oder die Person mit eingeschränkter Mobilität findet sich wie folgt in dem/der in Artikel 12 Absatz 3 genannten Hafen oder ausgewiesenen Anlaufstelle ein:

- i) zu einem vom Beförderer schriftlich angegebenen Zeitpunkt, der höchstens 60 Minuten vor der veröffentlichten Einschiffszeit liegt, oder

- ii) falls keine Einschiffszeit angegeben wurde, spätestens 60 Minuten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit.

(2) Zusätzlich zu den Bestimmungen des Absatzes 1 müssen behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität dem Beförderer bei der Buchung oder beim Vorauskauf des Fahrscheins spezifische Bedürfnisse bezüglich Unterbringung oder Sitzgelegenheiten oder die Tatsache, dass sie medizinisches Gerät mitführen müssen, melden, sofern die Bedürfnisse ihnen zu diesem Zeitpunkt bekannt sind.

(3) Die Meldung gemäß Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 kann in jedem Fall bei dem Reisevermittler oder Reiseveranstalter, bei dem der Fahrschein erworben wurde, erfolgen. Im Falle einer Mehrfahrtenkarte ist eine einzige Meldung ausreichend, sofern geeignete Angaben zum Zeitplan für die nachfolgenden Fahrten gemacht werden.

(4) Ist keine Meldung gemäß Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 erfolgt, so unternehmen die Beförderer und Terminalbetreiber alle zumutbaren Anstrengungen, um zu gewährleisten, dass die Hilfeleistung derart erfolgt, dass behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität einschiffen, ausschiffen und mit dem Schiff reisen können.

(5) Falls ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität von einem anerkannten Begleithund begleitet wird, so ist der Hund zusammen mit dieser Person unterzubringen, sofern der Beförderer, Reisevermittler oder Reiseveranstalter eine Meldung gemäß den geltenden nationalen Bestimmungen über die Beförderung anerkannter Begleithunde an Bord von Fahrgastschiffen – sofern vorhanden – erhalten hat.

Artikel 12

Entgegennahme von Meldungen und Festlegung von Anlaufstellen

(1) Beförderer, Terminalbetreiber, Reisevermittler und Reiseveranstalter treffen alle erforderlichen Maßnahmen für die Entgegennahme von Meldungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 11 Absatz 2. Diese Verpflichtung gilt an allen Verkaufsstellen, auch beim Vertrieb per Telefon und über das Internet.

(2) Erhalten Reisevermittler oder Reiseveranstalter die in Absatz 1 genannte Meldung, so leiten sie diese innerhalb ihrer normalen Bürozeiten unverzüglich an den Beförderer oder den Terminalbetreiber weiter.

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

Artikel 13

Qualitätsstandards für Hilfeleistungen

(1) In Zusammenarbeit mit Interessenverbänden von behinderten Menschen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität legen Terminalbetreiber und Beförderer, die Hafenterminals oder Personenverkehrsdienste mit insgesamt mehr als 100 000 gewerblichen Fahrgastbewegungen im vorangegangenen Kalenderjahr betreiben, innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs Qualitätsstandards für die Hilfeleistung gemäß den Anhängen II und III fest und ermitteln – gegebenenfalls über ihre Organisationen – den zur Einhaltung dieser Standards notwendigen Ressourcenaufwand.

(2) Die Beförderer und Terminalbetreiber bringen der Öffentlichkeit die in Absatz 1 vorgesehenen Qualitätsstandards physisch oder im Internet in zugänglicher Form in denselben Sprachen zur Kenntnis, in denen Informationen in der Regel allen Fahrgästen zugänglich gemacht werden.

Artikel 14

Unterweisung und Instruktionen

Unbeschadet des Internationalen Übereinkommens und Kodex über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten und der im Rahmen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erlassenen Ausführungsverordnungen und des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau entwickeln die Beförderer und gegebenenfalls die Terminalbetreiber Verfahren für die Unterweisung, einschließlich Instruktionen, für den Umgang mit behinderten Menschen, und stellen sicher, dass

- a) ihre Mitarbeiter, einschließlich der Mitarbeiter aller anderen ausführenden Parteien, die behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität unmittelbar Hilfe leisten, eine Unterweisung oder Instruktionen gemäß Anhang IV Teile A und B erhalten haben und
- b) ihre Mitarbeiter, die sonst für die Buchung oder den Verkauf von Fahrscheinen oder für das Ein- und Ausschiffen zuständig sind, einschließlich der Mitarbeiter aller anderen ausführenden Parteien, eine Unterweisung oder Instruktionen gemäß Anhang IV Teil A erhalten haben.

Artikel 15

Entschädigung für Mobilitätshilfen oder sonstige spezielle Ausrüstungen

(1) Die Beförderer und Terminalbetreiber haften für Schäden infolge des Verlusts oder der Beschädigung von Mobilitätshilfen oder sonstigen speziellen Ausrüstungen, die von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität benutzt werden, wenn das Schadenereignis auf ein Verschulden oder Versäumnis des Beförderers oder des Terminalbetreibers zurückzuführen ist. Ein Verschulden oder Versäumnis des Beförderers wird bei einem durch ein Schifffahrtsereignis verursachten Schaden vermutet.

(2) Die Entschädigung gemäß Absatz 1 muss dem Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls den Reparaturkosten entsprechen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht, falls Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See ⁽¹⁾ Anwendung findet.

(4) Es ist ferner jede Anstrengung zu unternehmen, um rasch vorübergehenden Ersatz zu beschaffen.

KAPITEL III

PFLICHTEN DER BEFÖRDERER UND TERMINALBETREIBER BEI REISEUNTERBRECHUNG

Artikel 16

Informationen bei annullierten oder verspäteten Abfahrten

(1) Bei Annullierung oder Verspätung einer Abfahrt eines Personenverkehrsdienstes oder einer Kreuzfahrt informiert der Beförderer oder gegebenenfalls der Terminalbetreiber die Fahrgäste, die von Hafenterminals abfahren, so rasch wie möglich, jedoch spätestens 30 Minuten nach der fahrplanmäßigen Ab-

fahrtszeit, über die Lage und, sobald diese Informationen vorliegen, über die voraussichtliche Abfahrtszeit und die voraussichtliche Ankunftszeit.

(2) Versäumen Fahrgäste aufgrund einer Annullierung oder Verspätung einen Anschluss an einen Verkehrsdienst, so übernimmt der Beförderer und gegebenenfalls der Terminalbetreiber alle zumutbaren Anstrengungen, um die betreffenden Fahrgäste über alternative Anschlüsse zu unterrichten.

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

Artikel 17

Hilfe bei annullierten oder verspäteten Abfahrten

(1) Muss ein Beförderer vernünftigerweise davon ausgehen, dass die Abfahrt eines Personenverkehrsdienstes oder einer Kreuzfahrt annulliert wird oder sich um mehr als 120 Minuten über die fahrplanmäßige Abfahrtszeit hinaus verzögert, so sind den Fahrgästen in Hafenterminals kostenlos Imbisse, Mahlzeiten oder Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit anzubieten, sofern diese verfügbar oder in zumutbarer Weise zu beschaffen sind.

(2) Bei Annullierung oder Verspätung einer Abfahrt, die einen Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten oder eine Verlängerung des von den Fahrgästen geplanten Aufenthalts notwendig machen, bietet der Beförderer, sofern dies praktisch durchführbar ist, den Fahrgästen in Hafenterminals zusätzlich zu den Imbissen, Mahlzeiten oder Erfrischungen gemäß Absatz 1 kostenlos eine angemessene Unterbringung an Bord oder an Land sowie die Beförderung zwischen dem Hafenterminal und der Unterkunft an. Der Beförderer kann die Gesamtkosten der Unterbringung an Land – ohne die Kosten der Beförderung zwischen dem Hafenterminal und der Unterkunft – auf 120 EUR je Fahrgast beschränken.

(3) Bei der Anwendung der Absätze 1 und 2 richtet der Beförderer besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität und etwaigen Begleitpersonen.

Artikel 18

Anderweitige Beförderung und Fahrpreiserstattung bei annullierten oder verspäteten Abfahrten

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

- a) zum frühestmöglichen Zeitpunkt anderweitige Beförderung zum im Beförderungsvertrag festgelegten Endziel unter vergleichbaren Bedingungen;
- b) Erstattung des Fahrpreises und gegebenenfalls zum frühestmöglichen Zeitpunkt kostenlose Rückfahrt zum im Beförderungsvertrag festgelegten Abfahrtsort.

⁽¹⁾ ABL L 131 vom 28.5.2009, S. 24.

(2) Wird die Abfahrt eines Personenverkehrsdienstes von einem Hafen annulliert oder verzögert sich um mehr als 120 Minuten, so haben die Fahrgäste Anspruch auf eine solche anderweitige Beförderung oder Erstattung des Fahrpreises durch den Beförderer.

(3) Die in Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 genannte Erstattung des vollen Fahrpreises in der entrichteten Höhe für den Teil oder die Teile der Fahrt, die nicht durchgeführt wurden, sowie für bereits durchgeführte Teile, falls die Fahrt im Hinblick auf die ursprünglichen Reisepläne des Fahrgastes zwecklos geworden ist, erfolgt binnen sieben Tagen durch Barzahlung, elektronische Überweisung, Gutschrift oder Scheck.

Artikel 19

Entschädigung durch Fahrpreisnachlass bei verspäteter Ankunft

(1) Fahrgäste haben bei einer verspäteten Ankunft am Endziel gemäß dem Beförderungsvertrag Anspruch auf Entschädigung durch den Beförderer, ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren. Die Entschädigung beträgt mindestens 25 % des Fahrpreises bei einer Verspätung von mindestens

- a) einer Stunde bei einer planmäßigen Fahrtdauer von bis zu vier Stunden,
- b) zwei Stunden bei einer planmäßigen Fahrtdauer von mehr als vier bis zu acht Stunden,
- c) drei Stunden bei einer planmäßigen Fahrtdauer von mehr als acht bis zu 24 Stunden oder
- d) sechs Stunden bei einer planmäßigen Fahrtdauer von mehr als 24 Stunden.

Beträgt die Verspätung mehr als das Doppelte der in den Buchstaben a bis d angegebenen Zeiten, so beträgt die Entschädigung 50 % des Fahrpreises.

(2) Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen bei der Ankunft widerfahren, können eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Beförderers verlangen. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung bei der Ankunft und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt.

(3) Die Entschädigung wird im Verhältnis zu dem Preis berechnet, den der Fahrgast für den verspäteten Personenverkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat.

(4) Handelt es sich bei der Beförderung um eine Hin- und Rückfahrt, so wird die Entschädigung für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretene Verspätung bei der Ankunft auf der Grundlage des halben Fahrpreises für diesen Personenverkehrsdienst berechnet.

(5) Die Zahlung der Entschädigung muss innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung erfolgen. Die Entschädigung kann in Form von Gutscheinen und/oder anderen Leistungen erfolgen, sofern deren Bedingungen, insbesondere bezüglich des Gültigkeitszeitraums und des Ziel-

orts, flexibel sind. Auf Verlangen des Fahrgastes erfolgt die Entschädigung in Form eines Geldbetrags.

(6) Der Entschädigungsbetrag darf nicht um Kosten der Finanztransaktion wie Gebühren, Telefonkosten oder Porti gekürzt werden. Die Beförderer dürfen Mindestbeträge festlegen, unterhalb deren keine Entschädigungszahlungen vorgenommen werden. Dieser Mindestbetrag darf höchstens 10 EUR betragen.

Artikel 20

Ausnahmen

(1) Die Artikel 17, 18 und 19 gelten nicht für Fahrgäste mit Fahrscheinen mit offenen Reisedaten, solange keine Abfahrtszeit festgelegt ist, mit Ausnahme von Fahrgästen, die eine Zeitfahrkarte besitzen.

(2) Die Artikel 17 und 19 kommen nicht zur Anwendung, wenn der Fahrgast vor dem Kauf des Fahrscheins über die Annullierung oder Verspätung informiert wird oder wenn die Annullierung oder Verspätung auf das Verschulden des Fahrgasts zurückgeht.

(3) Artikel 17 Absatz 2 kommt nicht zur Anwendung, wenn die Annullierung oder Verspätung durch Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, verursacht wurde.

(4) Artikel 19 kommt nicht zur Anwendung, wenn die Annullierung oder Verspätung durch Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, oder durch außergewöhnliche Umstände verursacht wurde, die die Erbringung des Personenverkehrsdienstes behindern und die auch dann nicht hätten vermieden werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen getroffen worden wären.

Artikel 21

Weitergehende Ansprüche

Diese Verordnung hindert Fahrgäste nicht daran, vor nationalen Gerichten weitergehende Ansprüche gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften aufgrund von Nachteilen zu verfolgen, die sie wegen Annullierung oder Verspätung von Verkehrsdiensten erlitten haben; dies gilt auch für Ansprüche nach der Richtlinie 90/314/EWG.

KAPITEL IV

ALLGEMEINE REGELN FÜR INFORMATIONEN UND BESCHWERDEN

Artikel 22

Recht auf Reiseinformationen

Die Beförderer und Terminalbetreiber sorgen innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs während der gesamten Fahrt für eine angemessene Information der Fahrgäste in zugänglicher Form und in denselben Sprachen, in denen Informationen in der Regel allen Fahrgästen zugänglich gemacht werden. Dabei wird den Bedürfnissen von behinderten Menschen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität besonders Rechnung getragen.

Artikel 23

Unterrichtung über Fahrgastrechte

(1) Die Beförderer und Terminalbetreiber stellen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich sicher, dass Informationen über die Fahrgastrechte nach dieser Verordnung sowohl an Bord der Schiffe als auch in den Hafenterminals öffentlich zugänglich sind. Die Informationen müssen in zugänglicher Form und in denselben Sprachen bereitgestellt werden, in denen Informationen in der Regel allen Fahrgästen zugänglich gemacht werden. Bei der Bereitstellung dieser Informationen wird den Bedürfnissen von behinderten Menschen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität besonders Rechnung getragen.

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

(3) Die Beförderer und Terminalbetreiber erteilen den Fahrgästen auf den Schiffen und in den Hafenterminals in angemessener Weise die notwendigen Angaben zur Kontaktaufnahme mit den Durchsetzungsstellen, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 25 Absatz 1 benannt wurden.

Artikel 24

Beschwerden

(1) Die Beförderer errichten oder unterhalten ein System zur Bearbeitung von Beschwerden im Zusammenhang mit den unter diese Verordnung fallenden Rechten und Pflichten.

(2) Will ein Fahrgast im Rahmen dieser Verordnung eine Beschwerde an den Beförderer richten, so muss er diese innerhalb von zwei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Verkehrsdienstes einreichen. Der Beförderer muss dem Fahrgast innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerde mitteilen, ob seiner Beschwerde stattgegeben wurde, ob sie abgelehnt wurde oder ob sie noch bearbeitet wird. Die Frist für die endgültige Beantwortung darf drei Monate ab Eingang der Beschwerde nicht überschreiten.

KAPITEL V

DURCHSETZUNG UND NATIONALE DURCHSETZUNGSSTELLEN

Artikel 25

Nationale Durchsetzungsstellen

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

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

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

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

Ein Mitgliedstaat kann beschließen,

a) dass der Fahrgast seine Beschwerde gemäß dieser Verordnung in einem ersten Schritt an den Beförderer zu richten hat und/oder

b) dass die nationale Durchsetzungsstelle oder eine andere von dem Mitgliedstaat benannte zuständige Stelle als Beschwerdeinstanz für Beschwerden dient, für die keine Lösung gemäß Artikel 24 gefunden wurde.

(4) Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 2 Absatz 4 Ausnahmen für bestimmte Verkehrsdienste vorgesehen haben, gewährleisten das Bestehen eines vergleichbaren Mechanismus zur Durchsetzung der Fahrgastrechte.

Artikel 26

Berichterstattung über die Durchsetzung

Die gemäß Artikel 25 benannten Durchsetzungsstellen veröffentlichen am 1. Juni ... (*) und danach alle zwei Jahre einen Bericht über ihre Tätigkeiten in den zwei vorangegangenen Kalenderjahren, der insbesondere eine Beschreibung der Maßnahmen, die zur Durchführung der Bestimmungen dieser Verordnung getroffen wurden, Einzelheiten zu verhängten Sanktionen und Statistiken über Beschwerden und verhängte Sanktionen enthält.

Artikel 27

Zusammenarbeit der Durchsetzungsstellen

Die in Artikel 25 Absatz 1 genannten nationalen Durchsetzungsstellen tauschen, wann immer dies zweckmäßig ist, Informationen über ihre Arbeit, ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis aus. Die Kommission unterstützt sie bei dieser Aufgabe.

Artikel 28

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission diese Regeln und Maßnahmen spätestens bis zum ... (**); sie melden ihr auch unverzüglich jede spätere sie betreffende Änderung.

(*) Zwei Jahre nach dem Datum des Beginns der Anwendung dieser Verordnung.

(**) Datum des Beginns der Anwendung dieser Verordnung.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN*Artikel 29***Bericht**

Spätestens bis zum ... (*) erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung und Wirkung der Verordnung. Dem Bericht sind erforderlichenfalls Legislativvorschläge beizufügen, mit denen die Bestimmungen der Verordnung weiter ausgestaltet oder geändert werden sollen.

*Artikel 30***Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004**

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

„19. Verordnung (EU) Nr. .../2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr (*).“

(*) ABL. ...“

*Artikel 31***Inkrafttreten**

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

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

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

...

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

(**) 36 Monate nach der Veröffentlichung dieser Verordnung.

ANHANG I

Recht von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität auf Erstattung oder anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8

1. Wird auf diesen Anhang Bezug genommen, so wird behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Folgendes zur Auswahl angeboten:
 - a) — Erstattung des vollen Fahrpreises in der entrichteten Höhe für den Teil oder die Teile der Fahrt, die nicht durchgeführt wurden, sowie für bereits durchgeführte Teile, falls die Fahrt im Hinblick auf die ursprünglichen Reisepläne des Fahrgastes zwecklos geworden ist, binnen sieben Tagen durch Barzahlung, elektronische Überweisung, Gutschrift oder Scheck sowie gegebenenfalls
 - eine Rückfahrt zum ersten Abfahrtsort zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder
 - b) anderweitige Beförderung zum Endziel gemäß dem Beförderungsvertrag, unter vergleichbaren Bedingungen, zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder
 - c) anderweitige Beförderung zum Endziel gemäß dem Beförderungsvertrag, unter vergleichbaren Bedingungen, zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fahrgastes, vorbehaltlich verfügbarer Fahrscheine.
 2. Nummer 1 Buchstabe a gilt auch für Fahrgäste, deren Fahrten Bestandteil einer Pauschalreise sind, mit Ausnahme des Anspruchs auf Erstattung, sofern dieser sich aus der Richtlinie 90/314/EWG ergibt.
 3. Befinden sich an einem Ort, in einer Stadt oder Region mehrere Häfen und bietet ein Beförderer einem Fahrgast eine Fahrt zu einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielhafen an, so trägt der Beförderer die Kosten für die Beförderung des Fahrgastes von dem anderen Hafen entweder zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielhafen oder zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fahrgast vereinbarten Zielort.
-

ANHANG II

Hilfeleistung in Häfen, einschließlich beim Ein- und Ausschiffen, gemäß den Artikeln 10 und 13

1. Hilfeleistungen und Vorkehrungen, um behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in die Lage zu versetzen,
 - ihre Ankunft an einem Hafenterminal und ihren Bedarf an Hilfeleistungen anzumelden;
 - von einem Eingang zu einem Abfertigungsschalter (sofern vorhanden) oder zum Schiff zu gelangen;
 - erforderlichenfalls die Abfertigung zu erledigen und das Gepäck aufzugeben;
 - vom Abfertigungsschalter, sofern vorhanden, durch die Ausreise- und Sicherheitskontrollstellen zum Schiff zu gelangen;
 - mithilfe von geeigneten Lifts, Rollstühlen oder sonstigen benötigten Hilfen an Bord des Schiffes zu gelangen;
 - von der Schiffstür an ihren Platz zu gelangen;
 - Gepäck im Schiff zu verstauen und wieder in Besitz zu nehmen;
 - von ihrem Sitz zur Schiffstür zu gelangen;
 - mithilfe von geeigneten Lifts, Rollstühlen oder sonstigen benötigten Hilfen das Schiff zu verlassen;
 - das Gepäck erforderlichenfalls wieder in Besitz zu nehmen und die Einreise- und Zollkontrollstellen zu passieren;
 - von der Gepäckhalle oder der Ausschiffungsstelle zu einem gekennzeichneten Ausgang zu gelangen;
 - erforderlichenfalls zu den Toiletten (falls vorhanden) zu gelangen.
 2. Wird ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität von einer Begleitperson unterstützt, so ist dieser Person auf Verlangen zu gestatten, im Hafen sowie beim Ein- und Ausschiffen die notwendige Hilfe zu leisten.
 3. Abfertigung aller notwendigen Mobilitätshilfen wie elektrische Rollstühle.
 4. Vorübergehender Ersatz beschädigter oder verloren gegangener Mobilitätshilfen ohne Verpflichtung zur Bereitstellung identischer Ausrüstungen.
 5. Gegebenenfalls Abfertigung anerkannter Begleithunde an Land.
 6. Mitteilung der für das Ein- und Ausschiffen benötigten Informationen in zugänglicher Form.
-

ANHANG III

Hilfeleistung an Bord von Schiffen gemäß den Artikeln 10 und 13

1. Beförderung anerkannter Begleithunde an Bord des Schiffes entsprechend den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften.
 2. Beförderung von medizinischem Gerät und der erforderlichen Mobilitätsausrüstung für den behinderten Menschen oder die Person mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich elektrischer Rollstühle.
 3. Mitteilung von wesentlichen Informationen über eine Strecke in zugänglicher Form.
 4. Nach besten Kräften Bemühen um Sitzvergabe entsprechend den Bedürfnissen von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität nach Maßgabe der Sicherheitsanforderungen und der Verfügbarkeit.
 5. Erforderlichenfalls Hilfe beim Aufsuchen der Toiletten (falls vorhanden).
 6. Wird ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität von einer Begleitperson unterstützt, bemüht sich der Beförderer nach besten Kräften, dieser einen Sitzplatz bzw. eine Kabine neben dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität zuzuweisen.
-

ANHANG IV

Unterweisung, einschließlich Instruktionen, für den Umgang mit behinderten Menschen gemäß Artikel 14**A. Unterweisung, einschließlich Instruktionen, zur Sensibilisierung für den Umgang mit behinderten Menschen**

Die Unterweisung, einschließlich Instruktionen, zur Sensibilisierung für den Umgang mit behinderten Menschen betrifft folgende Aspekte:

- Sensibilisierung und angemessenes Verhalten gegenüber Fahrgästen mit körperlichen Behinderungen, sensorischen Behinderungen (Hör- und Sehbehinderungen), versteckten Behinderungen oder Lernbehinderungen, einschließlich der Unterscheidung der verschiedenen Fähigkeiten von Personen, deren Mobilität, Orientierungs- oder Kommunikationsvermögen eventuell eingeschränkt ist;
- Hindernisse, denen behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gegenüberstehen, darunter die Haltung von Mitmenschen, konkrete/physische und organisatorische Barrieren;
- anerkannte Begleithunde, unter Berücksichtigung der Rolle und der Bedürfnisse eines Begleithunds;
- Umgang mit unerwarteten Situationen;
- soziale Kompetenz und Methoden der Kommunikation mit Schwerhörigen sowie Personen mit Seh-, Sprech- und Lernbehinderungen;
- allgemeine Kenntnis der IMO-Empfehlung für die Gestaltung und den Betrieb von Fahrgastschiffen entsprechend den Bedürfnissen älterer und behinderter Personen.

B. Unterweisung, einschließlich Instruktionen, für Hilfeleistungen für behinderte Menschen

Die Unterweisung, einschließlich Instruktionen, für Hilfeleistungen für behinderte Menschen betrifft folgende Aspekte:

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

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

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

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

Der Rat hat am 9. Oktober 2009 eine politische Einigung über den Entwurf der Verordnung erzielt. Nach der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gemäß Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union am 11. März 2010 festgelegt.

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

II. ANALYSE DES STANDPUNKTS IN ERSTER LESUNG

1. Allgemeines

Der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr ist Teil der allgemeinen Zielsetzung der EU, die Rechte von Fahrgästen zu stärken, insbesondere die Rechte von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität. Ähnliche Rechtsvorschriften sind bereits für Fluggäste ⁽³⁾ und Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ⁽⁴⁾ angenommen worden. Der Vorschlag enthält zum einen Vorschriften für den nichtdiskriminierenden Zugang von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität und für Hilfeleistungen für diese Personengruppe und zum anderen Vorschriften über das Recht auf Hilfeleistung, Information und möglicherweise Entschädigung bei Verspätung oder Annullierung von Verkehrsdiensten für alle Kategorien von Fahrgästen.

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

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

2. Zentrale politische Fragen

i) Anwendungsbereich

Geografischer Anwendungsbereich

Die Kommission hatte vorgeschlagen, dass die Verordnung für Verkehrsdienste und Kreuzfahrten zwischen Häfen in den Mitgliedstaaten oder an Häfen in Mitgliedstaaten gelten soll.

⁽¹⁾ Dok. 11990/08.

⁽²⁾ A6-0209/2009.

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

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

Der Rat ist der Auffassung, dass der Kommissionsvorschlag in dieser Hinsicht zu präzisieren ist, damit Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsdiensten innerhalb der EU und außerhalb der EU vermieden werden. Im Standpunkt des Rates in erster Lesung werden die genannten Bestimmungen daher klarer festgelegt. Es wird unterschieden zwischen Personenverkehrsdiensten, bei denen der Einschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt, und Personenverkehrsdiensten, bei denen der Einschiffungshafen nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und der Ausschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt. Im letztgenannten Fall wird die Verordnung nur Anwendung finden, wenn der Verkehrsdienst von einem Beförderer der Union erbracht wird. Die Definition eines Beförderers der Union sollte jedoch so weit wie möglich ausgelegt werden, damit die meisten Personenverkehrsdienste zwischen Häfen der EU und Häfen außerhalb der EU erfasst sind. Was Kreuzfahrten anbelangt, so wird die Verordnung nur auf Kreuzfahrten Anwendung finden, bei denen der Einschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt.

Darüber hinaus hat der Rat eine Bestimmung des Begriffs „Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats“ aufgenommen.

Ausnahmen vom Anwendungsbereich

Im ursprünglichen Kommissionsvorschlag waren grundsätzlich alle Personenverkehrsdienste erfasst, und zwar ungeachtet der Zahl der beförderten Fahrgäste, der Entfernung, des Zwecks der Reise usw. Die Kommission hatte für die Mitgliedstaaten lediglich eine Möglichkeit vorgesehen, Personenverkehrsdienste, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsverträge erbracht werden, auszunehmen.

Der Rat hielt es für wichtig, diese Bestimmungen an das praktisch Mögliche und Notwendige anzupassen. Er führte daher eine Reihe von Ausnahmen ein, bei denen die Bestimmungen der Verordnung keine Anwendung finden. So sind vom Anwendungsbereich Passagiere von Schiffen ausgenommen, die für die Beförderung von maximal 36 Fahrgästen zugelassen sind, deren Besatzung aus höchstens drei Personen besteht oder die im Personenverkehr eine Gesamtstrecke von weniger als 500 m (einfache Fahrt) zurücklegen. Darüber hinaus sind Ausflugs- und Besichtigungsfahrten, bei denen es sich nicht um Kreuzfahrten handelt, ebenfalls ausgenommen.

Die Mitgliedstaaten können außerdem während der ersten beiden Jahre ab dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung im Inlandsverkehr betriebene Seeschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300 ausnehmen. Wenn sich ein Mitgliedstaat dafür entscheidet, muss er jedoch die Passagierrechte nach nationalem Recht angemessen gewährleisten. Die Mitgliedstaaten können ebenfalls Personenverkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, öffentlicher Dienstleistungsverträge oder integrierter Verkehrsdienste erbracht werden, ausnehmen, sofern die Fahrgastrechte durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften angemessen gewährleistet sind.

Das Europäische Parlament ist dem Ansatz der Kommission grundsätzlich gefolgt, hat jedoch zusätzlich vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten den Stadt- und Vorortverkehr ausnehmen können (Abänderung 10). Der Rat hat diese Abänderung nicht berücksichtigt, aber die vom Rat vorgeschlagenen Ausnahmen vom Anwendungsbereich werden in der Praxis bedeuten, dass zahlreiche Verkehrsdienste dieser Art ausgenommen sind.

ii) Rechte von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität

Der Rat befürwortet uneingeschränkt die Zielsetzung der Kommission, dass Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität einen nichtdiskriminierenden Zugang zu See- und Binnenschiffsverkehrsdiensten haben sollen. Der Rat folgt daher eng dem Kommissionsvorschlag, abgesehen von verschiedenen Vereinfachungen und Verdeutlichungen.

Was die Ausnahmen vom Recht auf Beförderung betrifft, so hatte die Kommission vorgeschlagen, dass einer Person mit Behinderung die Beförderung unter Verweis auf Sicherheitsanforderungen oder die baulichen Gegebenheiten des Fahrgastschiffes verweigert werden könnte. Der Rat hat dies um gesundheitliche Anforderungen ergänzt, damit Fälle erfasst werden, in denen die sichere Beförderung eines Fahrgastes aufgrund seines Gesundheitszustands nicht gewährleistet werden kann.

Das Europäische Parlament hatte in dieser Hinsicht vorgeschlagen, jede Bezugnahme auf Sicherheitsanforderungen zu streichen (Abänderungen 1, 26 und 29) und eine Bezugnahme auf eine sichere, würdige und operationell durchführbare Beförderung aufzunehmen (Abänderung 27). Der Rat hat diese Abänderung mit Ausnahme des Wortes „würdige“ in seinen Standpunkt in erster Lesung einbezogen. Der Rat ist der Auffassung, dass niemand — mit Ausnahme der Person mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität — entscheiden kann, was eine würdige Beförderung ist, und dass diese Entscheidung nicht vom Beförderer getroffen werden sollte.

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

Was Hilfeleistungen für Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität betrifft, so wird diese Hilfeleistung erbracht, wenn die Person den Beförderer oder Terminalbetreiber spätestens zwei Arbeitstage im Voraus benachrichtigt (die Kommission hatte 48 Stunden vorgeschlagen) und sich spätestens 60 Minuten vor der Einschiffungs- oder Abfahrtszeit am Hafen oder an der ausgewiesenen Anlaufstelle einfindet. Darüber hinaus müssen Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität dem Beförderer spezifische Bedürfnisse bezüglich Unterbringung oder Sitzgelegenheiten oder die Tatsache, dass sie medizinisches Gerät mitführen müssen, bei der Buchung oder beim Vorauskauf des Fahrscheins melden, sofern die Bedürfnisse ihnen zu diesem Zeitpunkt bekannt sind. Mit dieser zusätzlichen Bestimmung, die vom Rat eingefügt wurde, wird es dem Beförderer möglich sein, diesen spezifischen Bedürfnissen entgegenzukommen und die betreffende Person bestmöglich zu betreuen.

Mehrere Abänderungen des Europäischen Parlaments betrafen Informationen, die in einer für Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität zugänglichen Form bereitgestellt werden müssen. Diese Abänderungen wurden vom Rat übernommen. Gleiches gilt für die Abänderungen des Parlaments, was die Änderung von „Begleittier“ in „Assistenzhund“ betrifft.

iii) *Pflichten von Beförderern und Terminalbetreibern bei Reiseunterbrechung*

Im Kommissionsvorschlag war das Recht auf Information, Hilfeleistung (einschließlich Mahlzeiten, Erfrischungen und gegebenenfalls Hotelunterbringung), anderweitige Beförderung und Fahrpreiserstattung für alle Fahrgäste bei Verspätungen und in bestimmten Fällen bei Annullierung eines Personenverkehrsdienstes oder einer Kreuzfahrt vorgesehen. Der Fahrpreis würde jedoch nicht erstattet, wenn die Verspätung oder Annullierung durch außergewöhnliche Umstände verursacht wurde, die die Erbringung des Verkehrsdienstes vereiteln.

Der Rat stimmt dem Grundsatz zu, dass sich Beförderer und Terminalbetreiber um ihre Fahrgäste kümmern sollen, und hat diesen Grundsatz noch ausgeweitet, so dass alle Fälle von Annullierungen eingeschlossen sind. In bestimmten Fällen ist es jedoch nicht möglich oder zumutbar, Informationen über Verspätungen beispielsweise in einem unbemannten Hafen zur Verfügung zu stellen. Mit dem Standpunkt des Rates in erster Lesung wird daher der Begriff des Hafenterminals eingeführt, d. h. besetzte Terminals innerhalb eines Hafens mit bestimmten Einrichtungen und Personal (wie z.B. Abfertigungs- und Ticketschalter oder Wartebereiche). Einige Verpflichtungen von Beförderern und Terminalbetreibern gelten nur für Fahrgäste, die von solchen Hafenterminals abfahren. Dies gilt für Informationen und Hilfeleistungen und in einem bestimmten Ausmaß für eine anderweitige Beförderung und Fahrpreiserstattung.

Eine weitere Erwägung, die dem Standpunkt des Rates in erster Lesung zugrunde liegt, ist die Sicherheit auf See. Um zu verhindern, dass Beförderer aus wirtschaftlichen Gründen ein Schiff bei Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, in See stechen oder mit erhöhter Geschwindigkeit fahren lassen, ist eine Ausnahme für die Verpflichtung aufgenommen worden, in solchen Fällen für Unterbringung zu sorgen oder den Fahrpreis zu erstatten. Darüber hinaus werden die Begriffe „schlechte Wetterbedingungen“ und „außergewöhnliche Umstände“ in zwei Erwägungsgründen anhand von Beispielen erläutert. Weitere Ausnahmen von dem Recht auf Hilfeleistung und Ausgleichszahlung sind für den Fall eingeführt worden, dass der Fahrgast vor dem Kauf des Fahrscheins über die Annullierung oder Verspätung informiert wird oder wenn die Annullierung oder Verspätung auf das Verschulden des Fahrgasts zurückgeht. Schließlich hat der Beförderer die Möglichkeit erhalten, die Kosten der Unterbringung auf 120 EUR zu beschränken und Mindestbeträge festzulegen, unterhalb deren keine Entschädigungszahlungen vorgenommen werden (Fahrscheine für höchstens 10 EUR).

Das Europäische Parlament hatte Ausnahmen im Falle höherer Gewalt (Abänderungen 23 und 60) oder bei vorheriger Ankündigung der Annullierung oder Verspätung vorgeschlagen (Abänderung 59). Der Rat hat diese Abänderungen sinngemäß übernommen. Das Parlament hatte darüber hinaus eine Grenze für die Kosten der Unterbringung in Höhe des zweifachen Fahrpreises vorgeschlagen (Abänderung 53). Der Rat ist der Auffassung, dass dies für Fahrgäste und Beförderer in bestimmten Fällen zu unvorteilhaft ist und dass die Begrenzung auf 120 EUR sowohl für Fahrgäste als auch für Beförderer vernünftiger ist.

iv) *Bearbeitung von Beschwerden und nationale Durchsetzungsstellen*

Der Kommissionsvorschlag enthielt detaillierte Bestimmungen dazu, wie Beförderer Beschwerden bearbeiten sollten, insbesondere weitreichende rechtliche Folgen einer Nichtbeantwortung von Beschwerden, und über die Benennung und die Zuständigkeiten nationaler Durchsetzungsstellen.

Der Rat, der den Vorschlag grundsätzlich befürwortet (insbesondere dass Beförderer Beschwerden ihrer Kunden beantworten müssen) hat das System flexibler gestaltet, damit unvorhergesehene Folgen für die Rechtssysteme oder Verwaltungsstrukturen der Mitgliedstaaten vermieden werden.

Das Europäische Parlament hatte vorgeschlagen, dass jeder Mitgliedstaat nur eine nationale Durchsetzungsstelle benennt (Abänderungen 5, 6, 66, 67 und 68) und dass die Mitgliedstaaten und nicht die Beförderer ein unabhängiges Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden einrichten (Abänderung 65). Der Rat hielt es jedoch, wie oben erläutert, der Flexibilität halber nicht für angemessen, den Handlungsspielraum der Mitgliedstaaten in dieser Weise einzuschränken. Das Parlament hatte darüber hinaus vorgeschlagen, dass die nationalen Durchsetzungsstellen von jeglichen gewerblichen Interessen unabhängig sein sollen (Abänderung 66). Nach dem Standpunkt des Rates in erster Lesung müssen diese Stellen von den Beförderern, Reiseveranstaltern und Terminalbetreibern unabhängig sein.

v) *Beginn der Anwendung der Verordnung*

Die Kommission hatte vorgeschlagen, dass die Verordnung als Ganzes nach Ablauf von zwei Jahren nach ihrer Veröffentlichung gelten sollte, wobei einige Bestimmungen bereits nach einem Jahr gelten sollten.

Der Standpunkt des Rates in erster Lesung sieht vor, dass die gesamte Verordnung nach Ablauf von drei Jahren nach ihrer Veröffentlichung gilt.

3. Sonstige politische Fragen

Der Rat hat beschlossen, den Titel der Verordnung zu vereinfachen.

Er hat beschlossen, die Bestimmungen über die Vergabe bestimmter Verpflichtungen aus der Verordnung an Unterauftragnehmer klarer zu fassen, und hierzu einen allgemeinen Artikel über andere ausführende Parteien aufgenommen.

Der Rat hat beschlossen, die Anforderung zu streichen, dass Beförderer über die Kosten der Hilfeleistung für Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität getrennt Buch führen müssen, um insbesondere für kleinere Beförderer unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Aus dem gleichen Grund hat der Rat beschlossen, die Verpflichtung für größere Terminalbetreiber und Beförderer, Qualitätsstandards für diese Hilfeleistung festzulegen, einzuschränken und die obligatorische Schulung und Unterweisung für den Umgang mit Personen mit Behinderung auf die Kategorien des Personals zu beschränken, die dies wirklich benötigen.

4. Sonstige Abänderungen des Europäischen Parlaments

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

- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität immer dann, wenn Häfen, Abfertigungsgebäude und Fahrgastschiffe gestaltet oder renoviert werden, ohne die Einschränkung „erforderlichenfalls“ (Abänderung 2);
- die Bestimmungen über das Einschiffen von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität unbeschadet der für das Einschiffen der Fahrgäste geltenden allgemeinen Regeln (Abänderung 3);
- die Aufforderung an die Kommission, klare Regelungen für die Fahrgastrechte an den Übergangspunkten zwischen Land- und See- oder Binnenschiffsverkehr vorzuschlagen (Abänderung 7);
- ein horizontaler legislativer Ansatz, der alle Verkehrsmittel umfasst, bei einer künftigen Rechtssetzungsinitiative betreffend Fahrgastrechte (Abänderung 8);

- die Aufnahme psychosozialer Behinderungen in die Begriffsbestimmung für „Person mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität“ (Abänderung 11);
- Änderungen an den Begriffsbestimmungen für „Beförderungsvertrag“ (Abänderung 14) und „Fahrscheinverkäufer“ (Abänderung 15);
- die vorgeschlagenen Begriffsbestimmungen für „zugängliche Form“ (Abänderung 18), „Fahrgast“ (Abänderung 19), „Ankunft“ (Abänderung 20), „Abfahrt“ (Abänderung 21), „Fahrpreis“ (Abänderung 22) und „höhere Gewalt“ (Abänderung 23);
- die Zugangsregeln für die Beförderung von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität, die unter der Aufsicht der nationalen Durchsetzungsstellen aufgestellt werden sollten, und die Bestimmung, dass diese Regeln die Begleitpersonen und die Zugänglichkeit von eingebauten Hilfsmitteln einschließen sollten (Abänderung 31);
- die schriftliche Bestätigung bei Hilfeleistungen für Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität (Abänderung 34);
- die Anpassung der Hilfeleistung an die individuellen Bedürfnisse der Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität (Abänderung 35);
- die Verantwortung des Leitungsorgans eines Hafens dafür, dass der Hafen für Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität zugänglich ist (Abänderung 37);
- die Möglichkeit, eine kürzere Meldefrist zwischen demjenigen, der die Hilfe zu leisten hat, und dem Fahrgast zu vereinbaren (Abänderung 38);
- die Notwendigkeit, dafür zu sorgen, dass der Fahrgast eine Bestätigung erhält, aus der hervorgeht, dass der Hilfsbedarf gemeldet wurde (Abänderung 39);
- die Verpflichtung für den Beförderer, Ersatzausrüstung zu beschaffen, die für die Bedürfnisse des betroffenen Fahrgastes geeignet ist, wenn Mobilitätshilfen während der Fahrt beschädigt werden (Abänderung 50);
- im Falle einer Verspätung sollte die Erstattung des Fahrpreises nur angeboten werden, falls der Fahrgast entscheidet, nicht mit dem Beförderer zu reisen (Abänderung 54);
- die nach dieser Verordnung gewährte Entschädigung kann von einer weiteren geleisteten Entschädigung abgezogen werden (Abänderung 61);
- Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung, die die Zahlung einer Entschädigung an den betroffenen Fahrgast einschließen können (Abänderung 70);
- die Abänderungen 71, 72 und 75 zu den Anhängen der Verordnung.

III. FAZIT

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

STANDPUNKT (EU) Nr. 6/2010 DES RATES IN ERSTER LESUNG

im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über neuartige Lebensmittel, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 258/97 und der Verordnung (EG) Nr. 1852/2001 der Kommission

Vom Rat am 15. März 2010 angenommen

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/C 122 E/03)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der freie Verkehr mit sicheren und gesunden Lebensmitteln ist ein wichtiger Aspekt des Binnenmarktes und trägt wesentlich zur Gesundheit und zum Wohlergehen der Bürger sowie zu ihren sozialen und wirtschaftlichen Interessen bei. Unterschiede zwischen nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften über die Sicherheitsbewertung und Zulassung neuartiger Lebensmittel können den freien Verkehr behindern und dadurch unfaire Wettbewerbsbedingungen schaffen.
- (2) Bei der Durchführung der Unionspolitiken sollte ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit gewährleistet sein. Gegebenenfalls sollte dem Umwelt- und dem Tierschutz gebührend Rechnung getragen werden.
- (3) Die Unionsvorschriften in Bezug auf neuartige Lebensmittel wurden erlassen mit der Verordnung (EG) Nr. 258/97 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Januar 1997 über neuartige Lebensmittel und neuartige Lebensmittelzutaten ⁽³⁾ sowie mit der Verordnung (EG) Nr. 1852/2001 der Kommission vom 20. September 2001 mit Durchführungsbestimmungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 258/97 des Europäischen Parlaments und des Rates für die Information der Öffentlichkeit und zum Schutz der übermittelten Informationen ⁽⁴⁾. Im Interesse der Klarheit sollten die Verordnung (EG) Nr. 258/97 und die Verordnung (EG) Nr.

1852/2001 aufgehoben werden und die Verordnung (EG) Nr. 258/97 sollte durch die vorliegende Verordnung ersetzt werden. Die Empfehlung 97/618/EG der Kommission vom 29. Juli 1997 zu den wissenschaftlichen Aspekten und zur Darbietung der für Anträge auf Genehmigung des Inverkehrbringens neuartiger Lebensmittel und neuartiger Lebensmittelzutaten erforderlichen Informationen sowie zur Erstellung der Berichte über die Erstprüfung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 258/97 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ sollte daher in Bezug auf neuartige Lebensmittel hinfällig sein.

- (4) Damit die Kontinuität mit der Verordnung (EG) Nr. 258/97 gewährleistet ist, sollte für die Einstufung eines Lebensmittels als neuartig weiterhin das Kriterium gelten, dass dieses vor dem Geltungsbeginn der Verordnung (EG) Nr. 258/97, d.h. dem 15. Mai 1997, in der Union nicht in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurde. Eine Verwendung in der Union bezieht sich auf eine Verwendung in den Mitgliedstaaten ungeachtet des Zeitpunkts ihres Beitritts zur Europäischen Union.
- (5) Die Verordnung (EG) Nr. 178/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2002 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze und Anforderungen des Lebensmittelrechts, zur Errichtung der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit und zur Festlegung von Verfahren zur Lebensmittelsicherheit ⁽⁶⁾ findet Anwendung. Die geltende Definition für neuartige Lebensmittel sollte klarer gefasst und aktualisiert werden, indem die vorhandenen Kategorien durch einen Verweis auf die allgemeine Lebensmitteldefinition in jener Verordnung ersetzt werden.
- (6) Weiter sollte klargestellt werden, dass ein Lebensmittel als neuartig einzustufen ist, wenn es mit einer in der Lebensmittelherstellung in der Union zuvor nicht genutzten Produktionstechnologie hergestellt wurde. Insbesondere sollten die neuen Technologien bei Zucht- und Lebensmittelherstellungsverfahren, die sich auf die Lebensmittelsicherheit auswirken und somit auch Auswirkungen auf die Lebensmittelsicherheit haben könnten, von dieser Verordnung erfasst werden. Zu den neuartigen Lebensmitteln sollten daher auch Lebensmittel zählen, die aus Tieren, die durch nicht herkömmliche Zuchtmethoden erzeugt wurden, und deren Nachkommen gewonnen werden, Lebensmittel, die aus Pflanzen gewonnen werden, die mittels nicht herkömmlicher Zuchtmethoden erzeugt wurden, Lebensmittel, die durch neue Produktionsprozesse gewonnen

⁽¹⁾ ABL C 224 vom 30.8.2008, S. 81.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 25. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽³⁾ ABL L 43 vom 14.2.1997, S. 1.

⁽⁴⁾ ABL L 253 vom 21.9.2001, S. 17.

⁽⁵⁾ ABL L 253 vom 16.9.1997, S. 1.

⁽⁶⁾ ABL L 31 vom 1.2.2002, S. 1.

werden, die Auswirkungen auf die Lebensmittel haben könnten, sowie Lebensmittel, die technisch hergestellte Nanomaterialien enthalten oder aus solchen bestehen. Aus neuen Pflanzensorten gewonnene Lebensmittel und Lebensmittel aus mit Hilfe herkömmlicher Zuchtmethoden erzeugten Tierrassen sollten nicht als neuartige Lebensmittel angesehen werden. Ferner sollte klargestellt werden, dass Lebensmittel aus Drittländern, die in der Union neuartig sind, nur dann als traditionelle Lebensmittel einzustufen sind, wenn sie aus der Primärproduktion im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 stammen, unabhängig davon, ob sie verarbeitet sind oder nicht (z.B. Obst, Konfitüre, Fruchtsäfte). Zu diesen Lebensmitteln sollten jedoch weder Lebensmittel zählen, die aus Tieren oder Pflanzen gewonnen werden, die mit nicht herkömmlichen Zuchtmethoden erzeugt wurden, oder Lebensmittel von Nachkommen dieser Tiere, noch Lebensmittel, die durch neue Produktionsprozesse gewonnen werden.

- (7) Aus der Stellungnahme der durch den Beschluss der Kommission vom 16. Dezember 1997 eingesetzten Europäischen Gruppe für Ethik der Naturwissenschaften und der Neuen Technologien vom 16. Januar 2008 und dem Gutachten der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit vom 15. Juli 2008 geht jedoch hervor, dass Techniken zum Klonen von Tieren, wie der somatische Zellkerntransfer, spezifische Besonderheiten aufweisen, weshalb in der vorliegenden Verordnung nicht alle Aspekte des Klonens geregelt werden können. Deshalb sollten Lebensmittel von Tieren, die durch den Einsatz von Klonierungstechniken erzeugt werden, sowie von ihren Nachkommen Gegenstand eines Berichts sein, den die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls in Verbindung mit einem Legislativvorschlag vorlegt. Werden spezifische Rechtsvorschriften dafür erlassen, so sollte der Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung entsprechend angepasst werden.
- (8) Es sollten Durchführungsbestimmungen zur Festlegung von Kriterien erlassen werden, die eine Beurteilung ermöglichen, ob ein Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurde. Wurde ein Lebensmittel vor diesem Datum ausschließlich als Nahrungsergänzungsmittel oder in Nahrungsergänzungsmitteln gemäß der Definition in der Richtlinie 2002/46/EG ⁽¹⁾ verwendet, so sollte es auch nach diesem Datum mit demselben Verwendungszweck in der Union in Verkehr gebracht werden können und dabei nicht als neuartiges Lebensmittel einzustufen sein. Eine solche Verwendung als Nahrungsergänzungsmittel oder in Nahrungsergänzungsmitteln sollte jedoch bei der Beurteilung, ob das Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurde, keine Berücksichtigung finden.

Deshalb müssen andere Lebensmittelverwendungen als Verwendungen als Nahrungsergänzungsmittel oder in Nahrungsergänzungsmitteln gemäß dieser Verordnung zugelassen werden.

- (9) Die Verwendung von technisch hergestellten Nanomaterialien in Lebensmitteln könnte im Zuge der weiteren Entwicklung der Technologie zunehmen. Um das hohe Niveau des Schutzes der menschlichen Gesundheit, den freien Warenverkehr und Rechtssicherheit für die Hersteller zu gewährleisten, muss eine einheitliche Definition von technisch hergestellten Nanomaterialien auf internationaler Ebene festgelegt werden. Die Union sollte sich darum bemühen, eine Einigung über eine Definition in den einschlägigen internationalen Gremien zu erzielen. Sollte eine solche Einigung erreicht werden, so sollte die Definition von technisch hergestellten Nanomaterialien in der vorliegenden Verordnung entsprechend angepasst werden.
- (10) Lebensmittel, die aus Lebensmittelzutaten hergestellt werden, die nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallen, sollten nicht als neuartig eingestuft werden, vor allem wenn die verwendeten Lebensmittelzutaten, die Zusammensetzung der Lebensmittel oder Anteile geändert werden. Veränderungen einer Lebensmittelzutat jedoch, beispielsweise durch selektive Extraktion oder die Verwendung anderer Teile einer Pflanze, die in der Union bisher nicht für den menschlichen Verzehr verwendet wurden, sollten dennoch in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.
- (11) Die Bestimmungen der Richtlinie 2001/83/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. November 2001 zur Schaffung eines Gemeinschaftskodexes für Humanarzneimittel ⁽²⁾ sollten Anwendung finden, wenn ein Erzeugnis unter Berücksichtigung aller seiner Merkmale sowohl unter die Definition des „Arzneimittels“ als auch unter die Definition eines Erzeugnisses gemäß anderen Unionsvorschriften fallen könnte. In diesem Fall sollte ein Mitgliedstaat, wenn er gemäß der Richtlinie 2001/83/EG festgestellt hat, dass ein Erzeugnis ein Arzneimittel ist, das Inverkehrbringen eines solchen Erzeugnisses im Einklang mit dem Unionsrecht einschränken können. Darüber hinaus fallen Arzneimittel nicht unter die Definition des „Lebensmittels“ gemäß der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 und sind daher nicht Gegenstand dieser Verordnung.
- (12) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 258/97 zugelassene neuartige Lebensmittel sollten ihren Status als neuartige Lebensmittel behalten, doch sollte für jede neue Verwendung solcher Lebensmittel eine Zulassung erforderlich sein.

⁽¹⁾ Richtlinie 2002/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Juni 2002 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Nahrungsergänzungsmittel (ABl. L 183 vom 12.7.2002, S. 51).

⁽²⁾ ABl. L 311 vom 28.11.2001, S. 67.

- (13) Lebensmittel, die zu technologischen Zwecken verwendet werden oder genetisch veränderte Lebensmittel sollten nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen. Deshalb sollten die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1829/2003 ⁽¹⁾ fallenden genetisch veränderten Lebensmittel, ausschließlich als Zusatzstoffe verwendete Lebensmittel im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 ⁽²⁾, Aromen gemäß Verordnung (EG) Nr. 1334/2008 ⁽³⁾, Enzyme gemäß Verordnung (EG) Nr. 1332/2008 ⁽⁴⁾, sowie Extraktionslösungsmittel im Sinne der Richtlinie (EG) Nr. 2009/32/EG ⁽⁵⁾, nicht unter diese Verordnung fallen.
- (14) Die Verwendung von Vitaminen und Mineralstoffen wird durch spezifische sektorale lebensmittelrechtliche Vorschriften geregelt. Vitamine und Mineralstoffe, die unter die Richtlinie 2002/46/EG, unter die Verordnung (EG) Nr. 1925/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Zusatz von Vitaminen und Mineralstoffen sowie bestimmten anderen Stoffen zu Lebensmitteln ⁽⁶⁾ und unter die Richtlinie 2009/39/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Lebensmittel, die für eine besondere Ernährung bestimmt sind (Neufassung) ⁽⁷⁾ fallen, sollten daher vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen sein. Diese spezifischen Rechtsakte erfassen jedoch den Fall nicht, dass zugelassene Vitamine und Mineralstoffe mit Produktionsverfahren hergestellt oder aus neuen Quellen gewonnen werden, die bei ihrer Zulassung nicht berücksichtigt wurden. Vorbehaltlich einer entsprechenden Änderung der spezifischen Rechtsakte sollten die betreffenden Vitamine und Mineralstoffe dann nicht vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden, wenn die eingesetzten Produktionsverfahren oder neuen Quellen wesentliche Veränderungen der Zusammensetzung oder Struktur der Vitamine und Mineralstoffe bewirken, was ihren Nährwert, ihre Art der Verstoffwechselung oder ihren Gehalt an unerwünschten Stoffen beeinflusst.
- (15) Andere neuartige Lebensmittel als Vitamine und Mineralstoffe, die für eine besondere Ernährung bestimmt sind, zur Anreicherung von Lebensmitteln oder als Nahrungsergänzungsmittel verwendet werden, sollten gemäß der vorliegenden Verordnung bewertet werden. Zugleich sollten sie weiterhin den Bestimmungen der Richtlinie 2002/46/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1925/2006, der Richtlinie 2009/39/EG sowie der in der Richtlinie 2009/39/EG genannten Einzelrichtlinien und ihres Anhangs I unterliegen.
- (16) Die Feststellung, ob ein Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurde, sollte sich auf Informationen stützen, die von den Lebensmittelunternehmen vorgelegt werden und gegebenenfalls durch andere in den Mitgliedstaaten verfügbare Informationen ergänzt werden. Für die Fälle, in denen keine oder nur unzureichende Informationen über die Verwendung für den menschlichen Verzehr vor dem 15. Mai 1997 vorliegen, sollte ein einfaches, transparentes Verfahren zur Erfassung dieser Informationen eingeführt werden, in das die Kommission, die Mitgliedstaaten und alle betroffenen Akteure eingebunden sind.
- (17) Neuartige Lebensmittel sollten in der Union nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie sicher sind und den Verbraucher nicht irreführen. Außerdem sollte sich das neuartige Lebensmittel wenn es ein anderes Lebensmittel ersetzen soll, nicht auf eine Weise von diesem Lebensmittel unterscheiden, dass sein Verzehr Ernährungsmängel für den Verbraucher mit sich bringt.
- (18) Es ist erforderlich, ein harmonisiertes, zentralisiertes Verfahren für die Sicherheitsbewertung und die Zulassung anzuwenden, das effizient, zeitlich begrenzt und transparent ist. Zur weiteren Harmonisierung der Zulassungsverfahren für Lebensmittel sollten die Sicherheitsbewertung neuartiger Lebensmittel und deren Aufnahme in die Unionsliste nach dem Verfahren erfolgen, das in der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über ein einheitliches Zulassungsverfahren für Lebensmittelzusatzstoffe, -enzyme und -aromen ⁽⁸⁾ vorgesehen ist; dieses Verfahren sollte immer dann gelten, wenn in der vorliegenden Verordnung keine spezifische Ausnahmeregelung vorgesehen ist. Bei Eingang eines Antrags auf Zulassung eines Erzeugnisses als neuartiges Lebensmittel sollte die Kommission die Zulässigkeit und Begründetheit des Antrags prüfen. Bei der Zulassung eines neuartigen Lebensmittels sollten auch andere für den jeweils zu prüfenden Sachverhalt relevante Faktoren wie beispielsweise ethische Gesichtspunkte, Umwelterwägungen, den Tierschutz betreffende Faktoren und das Vorsorgeprinzip berücksichtigt werden.
- (19) Des Weiteren sollten Kriterien für die Bewertung der möglichen Risiken im Zusammenhang mit neuartigen Lebensmitteln festgelegt werden. Um eine einheitliche wissenschaftliche Bewertung neuartiger Lebensmittel zu gewährleisten, sollten solche Bewertungen von der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (nachstehend „Behörde“ genannt) vorgenommen werden.
- (20) Derzeit liegen noch keine ausreichenden Informationen über die Gefahren im Zusammenhang mit technisch hergestellten Nanomaterialien vor. Damit deren Sicherheit besser bewertet werden kann, sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit der Behörde Testmethoden entwickeln, die den besonderen Merkmalen von technisch hergestellten Nanomaterialien Rechnung tragen.
- ⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1829/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2003 über genetisch veränderte Lebensmittel und Futtermittel (ABl. L 268 vom 18.10.2003, S. 1).
- ⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über Lebensmittelzusatzstoffe (ABl. L 354 vom 31.12.2008, S. 16).
- ⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1334/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über Aromen und bestimmte Lebensmittelzutaten mit Aromaeigenschaften zur Verwendung in und auf Lebensmitteln (ABl. L 354 vom 31.12.2008, S. 34).
- ⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 1332/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über Lebensmittelenzyme (ABl. L 354 vom 31.12.2008, S. 7).
- ⁽⁵⁾ Richtlinie 2009/32/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Extraktionslösungsmittel, die bei der Herstellung von Lebensmitteln und Lebensmittelzutaten verwendet werden (Neufassung) (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 3).
- ⁽⁶⁾ ABl. L 404 vom 30.12.2006, S. 26.
- ⁽⁷⁾ ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 21.
- ⁽⁸⁾ ABl. L 354 vom 31.12.2008, S. 1.

- (21) Zur Vereinfachung der Verfahren sollte es den Antragstellern gestattet werden, für Lebensmittel, die verschiedenen sektoralen lebensmittelrechtlichen Vorschriften unterliegen, einen einzigen Antrag zu stellen. Die Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 sollte daher entsprechend geändert werden. Infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon am 1. Dezember 2009 ist die Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten, deren Rechtsnachfolgerin sie ist, und das Wort „Gemeinschaft“ sollte in der gesamten Verordnung durch „Union“ ersetzt werden.
- (22) Werden traditionelle Lebensmittel aus Drittländern in die Liste traditioneller Lebensmittel aus Drittländern aufgenommen, so sollten sie in der Union unter Bedingungen in Verkehr gebracht werden können, die denen entsprechen, für die die sichere Verwendung über längere Zeit nachgewiesen wurde. Bei der Sicherheitsbewertung und dem Management von traditionellen Lebensmitteln aus Drittländern sollte die sichere Verwendungsgeschichte als Lebensmittel in ihrem Herkunftsland berücksichtigt werden. Eine andere Verwendung als die eines Lebensmittels oder im Rahmen einer normalen Ernährung sollte dabei keine Berücksichtigung finden.
- (23) Gegebenenfalls sollten auf der Grundlage des Ergebnisses der Sicherheitsbewertung Bestimmungen für die Überwachung neuartiger, zum menschlichen Verzehr bestimmter Lebensmittel nach dem Inverkehrbringen festgelegt werden.
- (24) Die Aufnahme eines neuartigen Lebensmittels in die Unionsliste neuartiger Lebensmittel oder in die Liste traditioneller Lebensmittel aus Drittländern sollte unbeschadet der Möglichkeit erfolgen, die Auswirkungen der Gesamtaufnahme eines Stoffes zu bewerten, der diesem Lebensmittel zugesetzt oder zu seiner Herstellung oder der Herstellung eines vergleichbaren Erzeugnisses gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1925/2006 verwendet wird.
- (25) Um die Forschung und Entwicklung in der Agrar- und Ernährungsindustrie und somit die Innovation zu fördern, sollten in bestimmten Fällen die neu gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnisse und Daten, die zur Stützung eines Antrags auf Aufnahme eines neuartigen Lebensmittels in die Unionsliste vorgelegt werden, geschützt werden. Die Erkenntnisse und Daten sollten während eines bestimmten Zeitraums nicht ohne die Zustimmung des ersten Antragstellers zum Vorteil eines späteren Antragstellers verwendet werden. Der Schutz der von einem Antragsteller vorgelegten wissenschaftlichen Daten sollte andere Antragsteller nicht daran hindern, aufgrund ihrer eigenen wissenschaftlichen Daten die Aufnahme in die Unionsliste neuartiger Lebensmittel zu ersuchen.
- (26) Für neuartige Lebensmittel gelten die allgemeinen Kennzeichnungsbestimmungen der Richtlinie 2000/13/EG⁽¹⁾
- sowie erforderlichenfalls die Bestimmungen über die Nährwertkennzeichnung der Richtlinie 90/496/EWG⁽²⁾. In bestimmten Fällen könnte es notwendig sein, zusätzliche Kennzeichnungsangaben vorzusehen, vor allem hinsichtlich der Beschreibung, Herkunft oder den Verwendungsbedingungen des Lebensmittels. Wenn ein neuartiges Lebensmittel in die Unionsliste oder in die Liste der traditionellen Lebensmittel aus Drittländern aufgenommen wird, kann dies deshalb an spezifische Verwendungsbedingungen oder Kennzeichnungsvorschriften geknüpft werden, die sich unter anderem auf spezifische Merkmale oder Eigenschaften wie Zusammensetzung, Nährwert oder nutritive Wirkungen und Verwendungszweck oder auf ethische Erwägungen oder gesundheitliche Auswirkungen auf bestimmte Bevölkerungsgruppen beziehen könnten.
- (27) Die Verordnung (EG) Nr. 1924/2006⁽³⁾ harmonisiert die einschlägigen Bestimmungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf nährwert- und gesundheitsbezogene Angaben. Deshalb sollten Angaben zu neuartigen Lebensmitteln stets nur gemäß der genannten Verordnung erfolgen.
- (28) Die Europäische Gruppe für Ethik der Naturwissenschaften und der Neuen Technologien kann gegebenenfalls gehört werden, um Rat in Bezug auf ethische Fragen im Zusammenhang mit dem Inverkehrbringen neuartiger Lebensmittel in der Union einzuholen.
- (29) Neuartige Lebensmittel, die nach der Verordnung (EG) Nr. 258/97 in der Union in Verkehr gebracht wurden, sollten auch weiterhin vermarktet werden können. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 258/97 zugelassene neuartige Lebensmittel sollten in die mit der vorliegenden Verordnung festgelegte Unionsliste neuartiger Lebensmittel aufgenommen werden. Außerdem sollten Anträge, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 258/97 vor dem Geltungsbeginn der vorliegenden Verordnung gestellt wurden, in Anträge gemäß der vorliegenden Verordnung umgewandelt werden, sofern der Bericht über die Erstprüfung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 258/97 noch nicht an die Kommission weitergeleitet wurde sowie in all den Fällen, in denen eine ergänzende Prüfung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 258/97 erforderlich ist. Andere anhängige Anträge, die vor dem Geltungsbeginn der vorliegenden Verordnung gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 258/97 gestellt wurden, sollten nach der Verordnung (EG) Nr. 258/97 bearbeitet werden.
- (30) Die Verordnung (EG) Nr. 882/2004⁽⁴⁾ enthält allgemeine Vorschriften über die Durchführung amtlicher Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung des Lebensmittelrechts. Die Mitgliedstaaten sollten aufgefordert werden, amtliche Kontrollen gemäß der genannten Verordnung durchzuführen, um ihre Einhaltung durchzusetzen.

⁽¹⁾ Richtlinie 2000/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Etikettierung und Aufmachung von Lebensmitteln sowie die Werbung hierfür (ABL. L 109 vom 6.5.2000, S. 29).

⁽²⁾ Richtlinie 90/496/EWG des Rates vom 24. September 1990 über die Nährwertkennzeichnung von Lebensmitteln (ABL. L 276 vom 6.10.1990, S. 40).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1924/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über nährwert- und gesundheitsbezogene Angaben über Lebensmittel (ABL. L 404 vom 30.12.2006, S. 9).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 882/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über amtliche Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung des Lebensmittel- und Futtermittelrechts sowie der Bestimmungen über Tiergesundheit und Tierschutz (ABL. L 165 vom 30.4.2004, S. 1).

- (31) Es gelten die Anforderungen an die Lebensmittelhygiene gemäß der Verordnung (EG) Nr. 852/2004 ⁽¹⁾.
- (32) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung harmonisierter Vorschriften für das Inverkehrbringen von neuartigen Lebensmitteln in der Union, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (33) Die Mitgliedstaaten sollten Vorschriften über Sanktionen erlassen, die bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung verhängt werden, und alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um deren Anwendung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (34) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß den Artikeln 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden ⁽²⁾.
- (35) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis zur Präzisierung bestimmter Definitionen erhalten, um eine harmonisierte Durchführung dieser Bestimmungen durch die Mitgliedstaaten auf der Grundlage einschlägiger Kriterien zu gewährleisten, einschließlich der Definition der technisch hergestellten Nanomaterialien, wobei den technischen und wissenschaftlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen ist, sowie der nicht herkömmlichen Tierzucht-methode, zu der Methoden für die geschlechtslose Reproduktion von genetisch identischen Tieren gehören, die vor dem 15. Mai 1997 nicht für die Herstellung von Lebensmitteln in der Union angewandt wurden. Ferner sollte die Kommission die Befugnis erhalten, geeignete Übergangsmaßnahmen zu erlassen und die Liste traditioneller Lebensmittel aus Drittländern und die Unionsliste zu aktualisieren.
- (36) Darüber hinaus sollte die Kommission die Befugnis erhalten, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags

über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu den Kriterien zu erlassen, die als Grundlage für die Entscheidung darüber dienen, ob ein Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurde. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission gemäß ihrer in der Mitteilung vom 9. Dezember 2009 über die Umsetzung von Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union eingegangenen Verpflichtung in der Vorbereitungsphase Sachverständige konsultiert —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

EINLEITENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Verordnung werden einheitliche Vorschriften über das Inverkehrbringen neuartiger Lebensmittel in der Union festgelegt, um ein hohes Niveau des Schutzes der menschlichen Gesundheit und der Verbraucherinteressen zu gewährleisten und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung des Umwelt- und Tierschutzes.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für das Inverkehrbringen neuartiger Lebensmittel in der Union.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für

a) Lebensmittel, die verwendet werden als

i) Lebensmittelzusatzstoffe gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008;

ii) Lebensmittelaromen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1334/2008;

iii) bei der Lebensmittelherstellung verwendete Extraktionslösungsmittel gemäß der Richtlinie 2009/32/EG;

iv) Lebensmittelenzyme gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1332/2008;

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 852/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Lebensmittelhygiene (ABl. L 139 vom 30.4.2004, S. 1).

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

v) Vitamine und Mineralstoffe gemäß der Richtlinie 2002/46/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1925/2006 oder der Richtlinie 2009/39/EG, mit Ausnahme von bereits zugelassenen Vitaminen und Mineralstoffen, die mit Produktionsverfahren hergestellt oder aus neuen Quellen gewonnen werden, die bei der nach den spezifischen Rechtsvorschriften erfolgten Zulassung nicht berücksichtigt wurden, und bei denen diese Produktionsverfahren oder neuen Quellen wesentliche Veränderungen im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii der vorliegenden Verordnung bewirken;

b) Lebensmittel gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1829/2003.

Artikel 3

Definitionen

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 178/2002.

(2) Ferner gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

a) Der Begriff „neuartige Lebensmittel“ bezeichnet Lebensmittel, die vor dem 15. Mai 1997 in der Union nicht in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurden, einschließlich

i) Lebensmittel tierischen Ursprungs, bei denen die betreffenden Tiere mit einer nicht herkömmlichen Zuchtmethodem erzeugt wurden, die vor dem 15. Mai 1997 nicht für die Herstellung von Lebensmitteln in der Union angewandt wurde, sowie Lebensmittel, die aus Nachkommen dieser Tiere gewonnen wurden;

ii) Lebensmittel pflanzlichen Ursprungs, bei denen die betreffenden Pflanzen mit einer nicht herkömmlichen Zuchtmethodem erzeugt wurden, die vor dem 15. Mai 1997 nicht für die Herstellung von Lebensmitteln in der Gemeinschaft angewandt wurde, und bei denen die Anwendung dieser nicht herkömmlichen Zuchtmethodem auf die betreffenden Pflanzen wesentliche Veränderungen ihrer Zusammensetzung oder Struktur bewirkt, was ihren Nährwert, ihre Art der Verstoffwechselung oder ihren Gehalt an unerwünschten Stoffen beeinflusst;

iii) Lebensmittel, bei deren Herstellung ein neues, vor dem 15. Mai 1997 in der Union für die Herstellung von Lebensmitteln nicht verwendetes Produktionsverfahren angewandt wird und bei denen dieses Produktionsverfahren wesentliche Veränderungen ihrer Zusammensetzung oder Struktur bewirkt, was ihren Nährwert, ihre Art der Verstoffwechselung oder ihren Gehalt an unerwünschten Stoffen beeinflusst;

iv) Lebensmittel, die technisch hergestellte Nanomaterialien enthalten oder aus solchen bestehen;

v) traditionelle Lebensmittel aus einem Drittland, und

vi) Lebensmittelzutaten, die vor dem 15. Mai 1997 in der Union ausschließlich in Nahrungsergänzungsmitteln verwendet wurden, wenn sie in anderen Lebensmitteln als Nahrungsergänzungsmitteln verwendet werden sollen. Wurde jedoch ein Lebensmittel vor diesem Datum ausschließlich als Nahrungsergänzungsmittel oder in Nahrungsergänzungsmitteln verwendet, so darf es auch nach diesem Datum mit demselben Verwendungszweck in der Union in Verkehr gebracht werden und ist nicht als neuartiges Lebensmittel einzustufen.

b) Der Begriff „Nachkommen“ bezeichnet Tiere, die mit herkömmlichen Zuchtmethoden erzeugt wurden und bei denen mindestens ein Elterntier mit einer nicht herkömmlichen Zuchtmethodem erzeugt wurde.

c) Der Begriff „technisch hergestelltes Nanomaterial“ bezeichnet jedes absichtlich hergestellte Material, das in einer oder mehreren Dimensionen eine Abmessung in der Größenordnung von 100 nm oder weniger aufweist oder deren innere Struktur oder Oberfläche aus funktionellen Kompartimenten besteht, von denen viele in einer oder mehreren Dimensionen eine Abmessung in der Größenordnung von 100 nm oder weniger haben, einschließlich Strukturen, Agglomerate und Aggregate, die zwar größer als 100 nm sein können, deren durch die Nanoskaligkeit bedingte Eigenschaften jedoch erhalten bleiben.

Zu den durch die Nanoskaligkeit bedingten Eigenschaften gehören

i) diejenigen Eigenschaften, die im Zusammenhang mit der großen spezifischen Oberfläche des betreffenden Materials stehen; und/oder

ii) spezifische physikalisch-chemische Eigenschaften, die sich von den Eigenschaften desselben Materials in nicht nanoskaliger Form unterscheiden.

d) Der Begriff „traditionelle Lebensmittel aus einem Drittland“ bezeichnet neuartige Lebensmittel die nicht neuartige Lebensmittel im Sinne von Buchstabe a Ziffern i bis iv sind, die aus der Primärproduktion stammen und für die ein Nachweis über ihre Verwendungsgeschichte als Lebensmittel in einem Drittland vorliegt, d.h. darüber, dass das fragliche Lebensmittel in weiten Teilen der Landesbevölkerung seit mindestens 25 Jahren Bestandteil der üblichen Ernährung war und auch weiterhin ist.

e) Der Begriff „sichere Verwendungsgeschichte als Lebensmittel in einem Drittland“ bedeutet, dass die Sicherheit des fraglichen Lebensmittels durch die Angaben über die Zusammensetzung sowie über die Erfahrungen mit der bereits erfolgten und andauernden Verwendung während mindestens 25 Jahren als Bestandteil der üblichen Ernährung in weiten Teilen der Bevölkerung eines Landes belegt wurde.

(3) Die Kommission kann nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren weitere Kriterien erlassen, um die Definitionen gemäß Buchstabe a Ziffern i bis iv sowie den Buchstaben c, d und e des Absatzes 2 des vorliegenden Artikels zu präzisieren.

Artikel 4

Verfahren zur Bestimmung des Status als neuartiges Lebensmittel

(1) Lebensmittelunternehmer überprüfen die Einstufung der Lebensmittel, die sie in der Union in Verkehr bringen wollen, im Hinblick auf den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung.

(2) In Zweifelsfällen konsultiert der Lebensmittelunternehmer die betreffende für neuartige Lebensmittel zuständige Behörde im Sinne von Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 zum Status des betreffenden Lebensmittels. Auf Aufforderung der betreffenden zuständigen Behörde legt der Lebensmittelunternehmer die Informationen darüber vor, in welchem Umfang, das betreffende Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union für den menschlichen Verzehr verwendet wurde.

(3) Erforderlichenfalls kann die zuständige Behörde andere zuständige Behörden und die Kommission zu der Frage konsultieren, in welchem Umfang ein Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union für den menschlichen Verzehr verwendet wurde. Die Antworten auf eine solche Konsultation werden auch der Kommission übermittelt. Die Kommission fasst die bei ihr eingegangenen Antworten zusammen und teilt allen zuständigen Behörden das Ergebnis der Konsultation mit.

(4) Die Kommission kann Durchführungsbestimmungen zu Absatz 3 dieses Artikels nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren erlassen.

Artikel 5

Auslegungsentscheidungen

Gegebenenfalls kann nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren festgelegt werden, ob ein Lebensmittel in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt.

KAPITEL II

ANFORDERUNGEN AN DAS INVERKEHRBRINGEN VON NEUARTIGEN LEBENSMITTELN IN DER UNION

Artikel 6

Verbot von nicht mit dieser Verordnung in Einklang stehenden neuartigen Lebensmitteln

Niemand darf ein neuartiges Lebensmittel auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringen, das nicht mit dieser Verordnung in Einklang steht.

Artikel 7

Listen neuartiger Lebensmittel

(1) Die Kommission führt eine Unionsliste zugelassener neuartiger Lebensmittel, die keine traditionellen Lebensmittel aus Drittländern sind (nachstehend „Unionsliste“ genannt); diese Unionsliste wird gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 veröffentlicht.

(2) Die Kommission erstellt und führt eine Liste der gemäß Artikel 11 Absatz 5 der vorliegenden Verordnung zugelassenen traditionellen Lebensmittel aus Drittländern, die im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wird.

(3) Ausschließlich die in der Unionsliste oder in der Liste der traditionellen Lebensmittel aus Drittländern aufgeführten neuartigen Lebensmittel dürfen in der Union in Verkehr gebracht werden.

Artikel 8

Allgemeine Voraussetzungen für die Aufnahme neuartiger Lebensmittel in die Listen

Ein neuartiges Lebensmittel darf nur dann in die entsprechende Liste aufgenommen werden, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Es ist auf Grundlage der verfügbaren wissenschaftlichen Daten für den Verbraucher gesundheitlich unbedenklich;
- b) es bewirkt keine Irreführung der Verbraucher;
- c) soll es ein anderes Lebensmittel ersetzen, so unterscheidet es sich nicht auf eine Weise von dem Lebensmittel, dass sein normaler Verzehr Ernährungsmängel für den Verbraucher mit sich brächte.

Artikel 9

Inhalt der Unionsliste

(1) Die Unionsliste wird nach dem in der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 festgelegten Verfahren und gegebenenfalls im Einklang mit Artikel 16 der vorliegenden Verordnung aktualisiert.

(2) Der Eintrag eines neuartigen Lebensmittels in die Unionsliste umfasst eine Spezifikation des Lebensmittels, gegebenenfalls besondere Verwendungsbedingungen, spezifische zusätzliche Kennzeichnungsvorschriften zur Information des Endverbrauchers und/oder die Anforderung einer Überwachung nach dem Inverkehrbringen sowie gegebenenfalls die Informationen gemäß Artikel 16 Absatz 4.

Artikel 10

Inhalt der Liste der traditionellen Lebensmittel aus Drittländern

(1) Die Liste der traditionellen Lebensmittel aus Drittländern wird nach dem Verfahren gemäß Artikel 11 aktualisiert.

(2) Der Eintrag für ein traditionelles Lebensmittel aus einem Drittland in die Liste der traditionellen Lebensmittel aus Drittländern umfasst eine Spezifikation des Lebensmittels und gegebenenfalls besondere Verwendungsbedingungen und/oder spezifische zusätzliche Kennzeichnungsvorschriften zur Information des Endverbrauchers.

*Artikel 11***Verfahren zur Aufnahme eines traditionellen Lebensmittels aus einem Drittland in die Liste**

(1) Abweichend von dem Verfahren gemäß Artikel 9 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung stellt eine betroffene Person im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008, die beabsichtigt, ein traditionelles Lebensmittel aus einem Drittland in der Union in Verkehr zu bringen, einen entsprechenden Antrag bei der Kommission.

Der Antrag enthält Folgendes:

- a) die Bezeichnung und Beschreibung des Lebensmittels;
- b) seine Zusammensetzung;
- c) das Ursprungsland des Lebensmittels;
- d) den Nachweis über die sichere Verwendungsgeschichte als Lebensmittel in einem Drittland;
- e) gegebenenfalls die Verwendungsbedingungen und spezifische Kennzeichnungsvorschriften;
- f) eine Zusammenfassung des Inhalts des Antrags.

Der Antrag wird gemäß den Durchführungsbestimmungen nach Absatz 7 gestellt.

(2) Die Kommission leitet den gültigen Antrag im Sinne von Absatz 1 unverzüglich an die Mitgliedstaaten und an die Behörde weiter.

(3) Die Behörde gibt innerhalb von sechs Monaten nach Eingang eines Antrags ihre Stellungnahme ab. Fordert die Behörde bei der betroffenen Person zusätzliche Informationen an, so legt sie nach Rücksprache mit dieser Person eine Frist für die Vorlage dieser Informationen fest. Die Frist von sechs Monaten wird automatisch um diese zusätzliche Frist verlängert. Die Behörde macht die zusätzlichen Informationen den Mitgliedstaaten und der Kommission zugänglich.

(4) Bei der Anfertigung ihrer Stellungnahme prüft die Behörde nach, ob

- a) die sichere Verwendungsgeschichte als Lebensmittel in einem Drittland durch die Qualität der von der betroffenen Person vorgelegten Daten belegt wird, und

- b) die Zusammensetzung des Lebensmittels und gegebenenfalls seine Verwendungsbedingungen kein Gesundheitsrisiko für die Verbraucher in der Union bergen.

Die Behörde übermittelt ihre Stellungnahme der Kommission und den Mitgliedstaaten sowie der betroffenen Person.

(5) Innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Vorlage der Stellungnahme der Behörde aktualisiert die Kommission nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 19 Absatz 2 die Liste der traditionellen Lebensmittel aus Drittländern; dabei berücksichtigt sie die Stellungnahme der Behörde, alle einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts sowie andere legitime Faktoren, die für den vorliegenden Sachverhalt von Bedeutung sind. Die Kommission setzt die betroffene Person davon in Kenntnis. Beschließt die Kommission, die Liste der traditionellen Lebensmittel aus Drittländern nicht zu aktualisieren, so informiert sie die betroffene Person und die Mitgliedstaaten darüber, wobei sie die Gründe nennt, warum sie eine Aktualisierung für nicht gerechtfertigt erachtet.

(6) Die betroffene Person kann zu jedem Zeitpunkt des Verfahrens ihren Antrag zurückziehen.

(7) Die Kommission legt bis zum ... (*) genaue Vorschriften zur Durchführung dieses Artikels nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 19 Absatz 2 fest.

*Artikel 12***Fachliche Anleitung**

Unbeschadet der nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 erlassenen Durchführungsbestimmungen stellt die Kommission bis zum ... (*) gegebenenfalls in enger Zusammenarbeit mit der Behörde und nach Anhörung der Interessenträger fachliche Anleitung und Hilfsmittel zur Verfügung, um interessierte Kreise, insbesondere Lebensmittelunternehmer und vor allem kleinere und mittlere Unternehmen bei der Abfassung und Vorlage von Anträgen gemäß dieser Verordnung zu unterstützen.

*Artikel 13***Stellungnahme der Behörde**

Die Sicherheitsbewertung neuartiger Lebensmittel durch die Behörde umfasst gegebenenfalls insbesondere

- a) die Beurteilung, ob das Lebensmittel genauso sicher ist wie bereits auf dem Unionsmarkt in Verkehr befindliche Lebensmittel einer vergleichbaren Lebensmittelkategorie oder genauso sicher ist wie das Lebensmittel, das das neuartige Lebensmittel ersetzen soll;
- b) die Berücksichtigung der sicheren Verwendungsgeschichte als Lebensmittel.

(*) ABL: Bitte das Datum zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.

Artikel 14

Besondere Verpflichtungen der Lebensmittelunternehmer

(1) Die Kommission kann aus Gründen der Lebensmittelsicherheit und in Folge einer Stellungnahme der Behörde eine Überwachung nach dem Inverkehrbringen vorschreiben. Der Lebensmittelunternehmer, der das Lebensmittel in der Union in Verkehr bringt, ist verantwortlich für die Einhaltung der in der Unionsliste festgelegten Bestimmungen für die Überwachung nach dem Inverkehrbringen.

(2) Der Hersteller setzt die Kommission unverzüglich in Kenntnis über

- a) alle neuen wissenschaftlichen oder technischen Informationen, die die Bewertung der Sicherheit in Bezug auf die Verwendung des neuartigen Lebensmittels beeinflussen könnten;
- b) alle Verbote oder Einschränkungen, die von der zuständigen Behörde eines Drittlandes ausgesprochen wurden, in dem das neuartige Lebensmittel in Verkehr gebracht wird.

Artikel 15

Europäische Gruppe für Ethik der Naturwissenschaften und der neuen Technologien

Die Kommission kann aus eigener Initiative oder auf Ersuchen eines Mitgliedstaats die Europäische Gruppe für Ethik der Naturwissenschaften und der neuen Technologien konsultieren, um seine Stellungnahme zu ethischen Fragen im Zusammenhang mit Naturwissenschaften und neuen Technologien von besonderer ethischer Bedeutung einzuholen.

Die Kommission macht diese Stellungnahme der Öffentlichkeit zugänglich.

Artikel 16

Zulassungsverfahren bei Vorliegen geschützter Daten

(1) Auf Ersuchen des Antragstellers dürfen, sofern der Antrag entsprechende und nachweisbare Informationen enthält, neu gewonnene wissenschaftliche Erkenntnisse und/oder wissenschaftliche Daten zur Stützung des Antrags für eine Dauer von fünf Jahren ab dem Datum der Aufnahme des neuartigen Lebensmittels in die Unionsliste nicht ohne die Zustimmung des ersten Antragstellers zum Vorteil eines anderen Antragstellers verwendet werden. Dieser Schutz wird gewährt, wenn

- a) die neu gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnisse und/oder wissenschaftlichen Daten vom Antragsteller zum Zeitpunkt des ersten Antrags als geschützt bezeichnet wurden (geschützte wissenschaftliche Daten);
- b) der ursprüngliche Antragsteller zum Zeitpunkt des ersten Antrags ausschließlichen Anspruch auf die Nutzung der geschützten wissenschaftlichen Daten hatte, und

- c) das neuartige Lebensmittel ohne die Vorlage der geschützten wissenschaftlichen Daten durch den ursprünglichen Antragsteller nicht hätte zugelassen werden können.

Ein ursprünglicher Antragsteller kann jedoch mit einem nachfolgenden Antragsteller vereinbaren, dass solche Daten und Informationen verwendet werden können.

(2) Die Kommission entscheidet in Absprache mit dem Antragsteller, welche Informationen als geschützt gemäß Absatz 1 gelten, und teilt dem Antragsteller, der Behörde und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit.

(3) Abweichend von Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 wird die Aktualisierung der Unionsliste durch die Aufnahme eines neuartigen Lebensmittels, bei dem es sich nicht um ein traditionelles Lebensmittel aus einem Drittland handelt, nach dem Regelungsverfahren des Artikels 19 Absatz 2 dieser Verordnung beschlossen, wenn geschützte wissenschaftliche Daten dem Schutz gemäß dem vorliegenden Artikel unterliegen. In diesem Fall wird die Zulassung für den Zeitraum gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels gewährt.

(4) In den in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Fällen enthält der Eintrag eines neuartigen Lebensmittels in die Unionsliste zusätzlich zu den Informationen gemäß Artikel 9 Absatz 2 Folgendes:

- a) das Datum der Aufnahme des neuartigen Lebensmittels in die Unionsliste;
- b) den Hinweis, dass der Eintrag auf Grundlage geschützter neu gewonnener wissenschaftlicher Erkenntnisse und/oder geschützter wissenschaftlicher Daten erfolgt, die dem Schutz gemäß dem vorliegenden Artikel unterliegen;
- c) den Namen und die Anschrift des Antragstellers;
- d) den Hinweis, dass das neuartige Lebensmittel nur vom Antragsteller gemäß Buchstabe c in der Union in Verkehr gebracht werden darf, es sei denn, ein späterer Antragsteller erhält die Zulassung für das betreffende Lebensmittel ohne Bezugnahme auf die von dem ersten Antragsteller als solche bezeichneten geschützten wissenschaftlichen Daten.

(5) Vor Ablauf des in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zeitraums aktualisiert die Kommission die Unionsliste nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren dahingehend, dass, vorausgesetzt, das zugelassene Lebensmittel erfüllt nach wie vor die in der vorliegenden Verordnung festgelegten Anforderungen, die in Absatz 4 dieses Artikels genannten Angaben zu dem betreffenden Lebensmittel nicht weiter geführt werden.

Artikel 17

Information der Öffentlichkeit

Die Kommission macht der Öffentlichkeit Folgendes zugänglich:

- a) die Unionsliste gemäß Artikel 7 Absatz 1 und die Liste der traditionellen Lebensmittel aus Drittländern gemäß Artikel 7 Absatz 2 auf einer eigens dafür eingerichteten Seite der Website der Kommission;
- b) die Zusammenfassungen der gemäß der vorliegenden Verordnung gestellten Anträge;
- c) die Ergebnisse der Konsultationen gemäß Artikel 4 Absatz 3.

Die Kommission kann Durchführungsvorschriften zu diesem Artikel, einschließlich der Regelungen für die Veröffentlichung der Ergebnisse der Konsultationen gemäß Absatz 1 Buchstabe c des vorliegenden Artikels nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 19 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL III

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 18

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung verhängt werden, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Anwendung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten melden diese Bestimmungen der Kommission bis ... (*) und teilen ihr unverzüglich jede spätere Änderung mit.

Artikel 19

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 58 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 eingesetzten Ständigen Ausschuss für die Lebensmittelkette und Tiergesundheit unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(*) ABL: Bitte das Datum 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.

Artikel 20

Delegierte Rechtsakte

Im Hinblick auf die Erreichung der in Artikel 1 genannten Ziele dieser Verordnung erlässt die Kommission im Einklang mit Artikel 21 und unter den in den Artikel 22 und 23 festgelegten Bedingungen bis spätestens ... (*) mittels delegierter Rechtsakte weitere Kriterien zur Prüfung der Frage, ob ein Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a verwendet wurde.

Artikel 21

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 20 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung übertragen. Die Kommission legt spätestens sechs Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die übertragenen Befugnisse vor. Die Befugnisübertragung verlängert sich automatisch um den gleichen Zeitraum, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerrufen die Übertragung gemäß Artikel 22.

(2) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, teilt sie dies dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig mit.

(3) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in den Artikeln 22 und 23 festgelegten Bedingungen.

Artikel 22

Widerruf der Befugnisübertragung

- (1) Die in Artikel 20 vorgesehene Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.
- (2) Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um zu entscheiden, ob die Befugnisübertragung widerrufen werden soll, unterrichtet das andere Organ und die Kommission spätestens einen Monat vor der endgültigen Beschlussfassung darüber, welche übertragenen Befugnisse widerrufen werden könnten, und legt die Gründe hierfür dar.
- (3) Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in ihm angegebenen Befugnisse. Der Beschluss wird sofort oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Der Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 23

Einwände gegen delegierte Rechtsakte

(1) Das Europäische Parlament oder der Rat können gegen den delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von drei Monaten nach dem Datum der Mitteilung Einwände erheben.

(2) Haben bis zum Ablauf dieser Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben oder haben sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat vor diesem Zeitpunkt der Kommission mitgeteilt, dass sie beschlossen haben, keine Einwände zu erheben, so tritt der delegierte Rechtsakt zu dem darin vorgesehenen Datum in Kraft.

(3) Erheben das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände gegen den delegierten Rechtsakt vorbringt, erläutert die Gründe für seine Einwände.

Artikel 24

Überprüfung

(1) Spätestens bis ... (*) unterbreitet die Kommission anhand der bis dahin gesammelten Erfahrungen dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und insbesondere der Artikel 3, 11 und 16, gegebenenfalls in Verbindung mit entsprechenden Legislativvorschlägen.

(2) Spätestens bis ... (**) unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über alle Aspekte betreffend Lebensmittel von Tieren, die durch den Einsatz von Klonierungstechniken erzeugt werden, sowie von ihren Nachkommen, gegebenenfalls gefolgt von Legislativvorschlägen.

(3) Die Berichte und etwaige Vorschläge werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

KAPITEL IV

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 25

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 258/97 und die Verordnung (EG) Nr. 1852/2001 werden mit Wirkung vom ... (***) aufgehoben; dies gilt nicht in Bezug auf diejenigen anhängige Anträge, die unter Artikel 27 der vorliegenden Verordnung fallen.

(*) ABl.: Bitte das Datum 5 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.

(**) ABl.: Bitte das Datum 1 Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.

(***) ABl.: Bitte das Datum 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.

Artikel 26

Erstellung der Unionsliste

Spätestens bis ... (***) erstellt die Kommission die Unionsliste, in die alle neuartigen Lebensmittel, einschließlich gegebenenfalls geltender Zulassungsbedingungen, aufgenommen werden, die gemäß den Artikeln 4, 5 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 258/97 zugelassen und/oder notifiziert wurden.

Artikel 27

Übergangsmaßnahmen

(1) Anträge auf Inverkehrbringen eines neuartigen Lebensmittels in der Union, die gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 258/97 vor dem ... (***) bei einem Mitgliedstaat gestellt wurden, werden in Anträge gemäß der vorliegenden Verordnung umgewandelt, sofern ein Bericht über die Erstprüfung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 258/97 noch nicht an die Kommission weitergeleitet wurde, sowie in allen Fällen, in denen die ergänzende Prüfung gemäß Artikel 6 Absätze 3 oder 4 der Verordnung (EG) Nr. 258/97 erforderlich ist.

Andere anhängige Anträge, die gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 258/97 vor dem ... (***) gestellt wurden, werden nach der Verordnung (EG) Nr. 258/97 bearbeitet.

(2) Die Kommission kann nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren geeignete Übergangsmaßnahmen für die Anwendung von Absatz 1 dieses Artikels erlassen.

Artikel 28

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008

Die Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über ein einheitliches Zulassungsverfahren für Lebensmittelzusatzstoffe, Lebensmittelenzyme, Lebensmittelaromen und neuartige Lebensmittel“.

2. Artikel 1 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Mit der vorliegenden Verordnung wird ein einheitliches Bewertungs- und Zulassungsverfahren (nachstehend „einheitliches Verfahren“ genannt) für Lebensmittelzusatzstoffe, enzyme und -aromen, Ausgangsstoffe von Lebensmittelaromen sowie Lebensmittelzutaten mit aromatisierenden Eigenschaften zur Verwendung in und auf Lebensmitteln und neuartigen Lebensmitteln (nachstehend „Stoffe oder Erzeugnisse“ genannt) eingeführt, das zum freien Verkehr von Lebensmitteln in der Union und zu einem hohen Schutzniveau für die Gesundheit der Menschen und einem hohen Niveau des Schutzes der Verbraucher einschließlich des Schutzes der Verbraucherinteressen beiträgt. Diese Verordnung gilt nicht für Raucharomen, die unter die Verordnung

(EG) Nr. 2065/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. November 2003 über Raucharomen zur tatsächlichen oder beabsichtigten Verwendung in oder auf Lebensmitteln (*) fallen.

(2) Das einheitliche Verfahren legt die Modalitäten für die Aktualisierung der Liste von Stoffen und Erzeugnissen fest, deren Inverkehrbringen in der Union nach den Verordnungen (EG) Nr. 1333/2008, (EG) Nr. 1332/2008, (EG) Nr. 1334/2008 und (EU) Nr. .../2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über neuartige Lebensmittel (**) (nachstehend „sektorale lebensmittelrechtliche Vorschriften“ genannt) zugelassen ist.

(*) ABL L 309 vom 26.11.2003, S. 1.

(**) ABL L ... “.

3. In Artikel 1 Absatz 3, Artikel 2 Absätze 1 und 2, Artikel 9 Absatz 2, Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 13 werden die Begriffe „Stoff“ und „Stoffe“ durch den Begriff „Stoff oder Erzeugnis“ bzw. „Stoffe oder Erzeugnisse“ ersetzt.

4. Die Überschrift des Artikels 2 erhält folgende Fassung:

„Unionsliste zugelassener Stoffe oder Erzeugnisse“.

5. Dem Artikel 4 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Ein einziger Antrag in Bezug auf einen Stoff oder ein Erzeugnis reicht zur Aktualisierung der verschiedenen, durch die jeweiligen sektoralen lebensmittelrechtlichen Vorschriften geregelten Unionslisten aus, sofern dieser Antrag die Anforderungen aller einschlägigen sektoralen lebensmittelrechtlichen Vorschriften erfüllt.“.

6. Am Anfang von Artikel 6 Absatz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Bestehen wissenschaftlich begründete Sicherheitsbedenken, so werden die notwendigen zusätzlichen Informationen zur Risikobewertung ermittelt und beim Antragsteller angefordert.“.

7. Artikel 7 Absätze 4, 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„(4) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Rechtsvorschriften für die einzelnen Lebensmittelsektoren mit Ausnahme neuartiger Lebensmittel, die die Streichung eines Stoffes aus der Unionsliste betreffen,

werden nach dem in Artikel 14 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(5) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Rechtsvorschriften für die einzelnen Lebensmittelsektoren mit Ausnahme neuartiger Lebensmittel, auch durch Ergänzung, die die Aufnahme eines Stoffes in die Unionsliste oder die Hinzufügung, Streichung oder Änderung von Bedingungen, Spezifikationen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit einem Stoff auf der Unionsliste betreffen, werden aus Gründen der Effizienz nach dem in Artikel 14 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(6) Aus Gründen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission zur Streichung eines Stoffes aus der Unionsliste und zur Hinzufügung, Streichung oder Änderung von Bedingungen, Spezifikationen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit einem Stoff auf der Unionsliste auf das in Artikel 14 Absatz 5 genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen; dies gilt nicht für neuartige Lebensmittel.

(7) Die Maßnahmen zur Streichung, zur Hinzufügung eines unter die Verordnung über neuartige Lebensmittel fallenden Erzeugnisses auf die Unionsliste und/oder zur Hinzufügung, Streichung oder Änderung von Bedingungen, Spezifikationen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit diesem Erzeugnis auf der Unionsliste werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren erlassen.“

8. Der Begriff „Gemeinschaft“ wird durch „Union“ ersetzt.

Artikel 29

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab ... (*).

Die Artikel 26, 27 und 28 gelten jedoch ab ... (**). Abweichend von Absatz 2 des vorliegenden Artikels und abweichend von Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 können Anträge gemäß der vorliegenden Verordnung auf Zulassung von Lebensmitteln gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iv der vorliegenden Verordnung ab ... (**) gestellt werden, wenn die entsprechenden Lebensmittel zu dem genannten Zeitpunkt bereits auf dem Unionsmarkt in Verkehr sind.

(*) ABL: Bitte das Datum 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.

(**) ABL: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.

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

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

...

Im Namen des Rates

Der Präsident

...

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat am 15. Januar 2008 einen Vorschlag⁽¹⁾ für eine Verordnung über neuartige Lebensmittel und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 vom 16. Dezember 2008 über ein einheitliches Zulassungsverfahren für Lebensmittelzusatzstoffe, –enzyme und aromen vorgelegt. Der Vorschlag war auf Artikel 95 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft gestützt.

Gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft hat das Europäische Parlament am 25. März 2009 in erster Lesung Stellung genommen⁽²⁾.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 29. Mai 2008 Stellung genommen⁽³⁾.

Der Rat hat seinen Standpunkt in erster Lesung gemäß Artikel 294 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) am ... einstimmig festgelegt.

II. ZIELSETZUNG DER VORGESCHLAGENEN VERORDNUNG

Die Kommission bekundete bereits in dem am 12. Januar 2000 verabschiedeten Weißbuch über Lebensmittelsicherheit⁽⁴⁾ die Absicht, die Anwendung der Rechtsvorschriften über neuartige Lebensmittel zu prüfen und die erforderlichen Anpassungen an der geltenden Verordnung (EG) Nr. 258/97 über neuartige Lebensmittel und neuartige Lebensmittelzutaten vorzunehmen.

Ziel des Vorschlags ist es, den Regelungsrahmen für Zulassung und Inverkehrbringen neuartiger Lebensmittel zu aktualisieren und zu präzisieren und zugleich die Lebensmittelsicherheit, den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Interessen der Verbraucher sowie das effiziente Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten. Mit dem Vorschlag sollen ferner die derzeit geltende Verordnung (EG) Nr. 258/97 und die Verordnung (EG) Nr. 1852/2001 der Kommission aufgehoben werden.

Nach dem Vorschlag soll der Termin 15. Mai 1997 als Stichtag für die Bestimmung der Neuartigkeit von Lebensmitteln beibehalten werden; ferner wird präzisiert, dass die Definition der neuartigen Lebensmittel, bei deren Herstellung neue Technologien verwendet werden, und Lebensmittel tierischen oder pflanzlichen Ursprungs, bei denen die betreffenden Pflanzen oder Tiere mittels einer nicht herkömmlichen Zuchtmethodik gezüchtet wurden, einschließt.

Die Kommission hat vorgeschlagen, dass das Inverkehrbringen neuartiger Lebensmittel einem zentralisierten Verfahren auf Gemeinschaftsebene gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 über ein einheitliches Zulassungsverfahren unterliegen soll; dieses Verfahren soll das derzeitige System der Risikobewertung durch die nationalen Behörden ersetzen. Die Risikobewertung soll von der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) durchgeführt werden. Auf der Grundlage des Gutachtens der EFSA entscheidet die Kommission, ob ein neuartiges Lebensmittel in die Gemeinschaftsliste neuartiger Lebensmittel aufgenommen werden soll. Die Kommission soll durch den Ständigen Ausschuss für die Lebensmittelkette und Tiergesundheit unterstützt werden. Die endgültige Entscheidung über die Aktualisierung der Liste neuartiger Lebensmittel soll von der Kommission im Wege des Ausschussverfahrens mit Kontrolle getroffen werden.

Die an den Antragsteller gebundene Zulassung und das vereinfachte Verfahren sollen grundsätzlich durch Zulassungsentscheidungen ersetzt werden, die an die Gemeinschaft gerichtet sind. In begründeten Fällen könnte für neu gewonnene wissenschaftliche Erkenntnisse und geschützte Daten Datenschutz gewährt werden, um Innovationen in der Agrar- und Ernährungsindustrie zu fördern.

In dem Vorschlag wurde die Definition des Begriffs „herkömmliche Lebensmittel aus einem Drittland“ als eine Kategorie von neuartigen Lebensmitteln aufgenommen, für die nur eine Mitteilungspflicht gilt, falls nicht von der EFSA oder den Mitgliedstaaten begründete Sicherheitsbedenken vorgebracht werden.

Bereits zugelassene neuartige Lebensmittel sollen weiterhin vermarktet werden dürfen und in der Gemeinschaftsliste neuartiger Lebensmittel aufgeführt sein.

⁽¹⁾ Dok. 5431/08.

⁽²⁾ Dok. 7990/09.

⁽³⁾ ABl. C 224 vom 30.8.2008, S. 81.

⁽⁴⁾ Dok. 5761/00 (KOM (1999) 719 endg.).

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES

1. *Einleitende Bemerkungen*

Dieser Standpunkt des Rates spiegelt das Ergebnis der Prüfung des Kommissionsvorschlags durch den Rat wider. Der Rat hat mehrere Änderungen an dem Text vorgenommen, von denen einige sich an die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen anlehnen.

Die Kommission hat alle Änderungen des Rates an ihrem Vorschlag akzeptiert, mit Ausnahme der Aufnahme der Definition der Nachkommen von geklonten Tieren in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b und der Aufnahme der Nachkommen in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i.

2. *Abänderungen des Europäischen Parlaments*

Bei der Plenarabstimmung am 25. März 2009 hat das Europäische Parlament 76 Abänderungen zu dem Vorschlag angenommen ⁽¹⁾. Der Rat hat in seinen Gemeinsamen Standpunkt 30 Abänderungen übernommen, davon 20 vollständig (Abänderungen 7, 15, 16, 20, 35, 41, 42, 44, 45, 53, 63, 65, 67, 68, 69, 76, 77, 88, 89 und 93), 5 teilweise (Abänderungen 1, 30, 40, 91 und 92) und 5 im Grundsatz (Abänderungen 3, 6, 11, 25 und 64).

2.1. *Wichtigste vom Rat vorgenommene Änderungen mit Bezugnahme auf die Abänderungen des EP* ⁽²⁾

- a) Ziele der Verordnung (Artikel 1 sowie Erwägungsgründe 1 und 2): Der Rat hat den Umwelt- und den Tierschutz hinzugefügt. Dies entspricht den Abänderungen 1 und 30 teilweise und der Abänderung 3 sinngemäß.
- b) Anwendungsbereich (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer v sowie Erwägungsgründe 13 und 14): Der Rat hat präzisiert, dass bis zur Vornahme der entsprechenden Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 1925/2006, der Richtlinie 2002/46/EG und der Richtlinie 89/398/EWG Vitamine und Mineralstoffe, die aus neuen Quellen gewonnen oder nach Produktionsverfahren hergestellt werden, die bei ihrer Zulassung nicht berücksichtigt wurden, und bei denen diese Produktionsverfahren oder neuen Quellen wesentliche Veränderungen der Zusammensetzung oder Struktur des Lebensmittels bewirken, was ihren Nährwert, ihren Metabolismus oder ihren Gehalt an unerwünschten Stoffen beeinflusst, unter die Verordnung über neuartige Lebensmittel fallen. Dies entspricht dem ersten Teil der Abänderung 91.
- c) Bestimmung des Begriffs „neuartige Lebensmittel“ (Artikel 3 sowie Erwägungsgründe 6, 8, 10 und 11): Ausschlaggebendes Kriterium für die Bewertung der Neuartigkeit des Lebensmittels ist nach wie vor die Prüfung der Frage, ob es in der Union vor dem 15. Mai 1997 in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurde. Um für Rechtssicherheit zu sorgen, hat sich der Rat darauf geeinigt, dass vor dem Beginn der Anwendung der Verordnung weitere Kriterien zur Prüfung der Frage festgelegt werden müssen, ob ein Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurde. Die Festlegung dieser Kriterien ist der Kommission gemäß Artikel 290 AEUV übertragen worden. Damit einher ging eine Verschiebung des Beginns der Anwendung auf den 24 Monate nach dem Inkrafttreten liegenden Tag.

Im Interesse größerer Klarheit sind die Begriffsbestimmungen wie folgt geändert worden:

- Es wurde eine Unterscheidung zwischen Lebensmitteln tierischen Ursprungs und Lebensmitteln pflanzlichen Ursprungs vorgenommen. Lebensmittel pflanzlichen Ursprungs fallen nur dann unter die vorliegende Verordnung, wenn sie mit einer nicht herkömmlichen Zuchtmethodik gezüchtet wurden, bei der wesentliche Veränderungen der Zusammensetzung oder Struktur des Lebensmittels bewirkt werden;
- es wurden Definitionen der Begriffe „Nachkommen“ und „technisch hergestelltes Nanomaterial“ aufgenommen (siehe auch Buchstaben d und e);
- Lebensmittelzutaten, die vor dem 15. Mai 1997 in der Gemeinschaft ausschließlich in Nahrungsergänzungsmitteln verwendet wurden, fallen nur dann unter die Begriffsbestimmung, wenn sie in anderen Lebensmitteln als Nahrungsergänzungsmitteln verwendet werden sollen, und benötigen dann eine Zulassung;
- die Definition des Begriffs „herkömmliche Lebensmittel aus einem Drittland“ bezieht sich auf Lebensmittel, die aus der Primärproduktion stammen und für die ein Nachweis darüber vorliegt, dass sie in einem Drittland über einen zusammenhängenden Zeitraum von 25 Jahren als Lebensmittel verwendet wurden und bei weiten Teilen der Landesbevölkerung Bestandteil der üblichen Ernährung waren;

⁽¹⁾ Dok. 7990/09 (P6_TA(2009)0171).

⁽²⁾ BITTE BEACHTEN: Die Nummerierung der Erwägungsgründe und Artikel bezieht sich auf den Standpunkt des Rates in erster Lesung.

- es wurde darauf hingewiesen, dass der Harmonisierungsgrad für Arzneimittel die Möglichkeit eröffnet, dass ein Mitgliedstaat, wenn er gemäß der Richtlinie 2001/83/EG feststellt, dass es sich bei einem Stoff um ein Arzneimittel handelt, das Inverkehrbringen eines solchen Erzeugnisses im Einklang mit dem Unionsrecht auch dann einschränken kann, wenn das gleiche Erzeugnis als neuartiges Lebensmittel nach der vorliegenden Verordnung zugelassen worden ist.

Der Rat kam ferner überein, dass die Kommission im Wege des Regelungsverfahrens weitere Kriterien festlegen kann, um die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffern i bis iv und Buchstaben c, d und e zu verdeutlichen, so dass eine harmonisierte Umsetzung durch die Mitgliedstaaten sichergestellt ist.

Mit diesen Änderungen werden die Abänderungen **15**, **16**, **35** und **63** sowie größtenteils die Abänderung **92** berücksichtigt.

- d) Lebensmittel tierischen Ursprungs, bei denen die betreffenden Tiere mit einer nicht herkömmlichen Zuchtmethode gezüchtet wurden, und Lebensmittel, die aus Nachkommen dieser Tiere gewonnen wurden (Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i sowie Erwägungsgründe 6 und 7): Der Rat einigte sich darauf, dass Lebensmittel, bei denen die betreffenden Tiere mit einer nicht herkömmlichen Zuchtmethode (zum Beispiel Klonen) gezüchtet wurden, und Lebensmittel, die aus den Nachkommen dieser Tiere gewonnen wurden, in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen. Gleichzeitig vertritt der Rat die Auffassung, dass diese Verordnung nicht alle Aspekte des Klonens angemessen regeln kann und dass die Kommission sich weiter mit dem Thema beschäftigen sollte. Hierzu unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten der Verordnung einen Bericht über alle Aspekte von Lebensmitteln, die aus durch Methoden des Klonens entstandenen Tieren und ihren Nachkommen gewonnen werden, gegebenenfalls gefolgt von Legislativvorschlägen (Artikel 20 Absatz 2). Dies entspricht der Abänderung **93**. Nach Auffassung des Rates war es erforderlich, die Lebensmittel tierischen Ursprungs, bei denen die betreffenden Tiere geklont worden sind, so lange im Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Verordnung zu behalten, bis die Kommission spezifische Rechtsvorschriften vorgeschlagen hat und diese angenommen worden sind. Diese Lösung verhindert das rechtliche Vakuum, das entstehen würde, wenn entsprechend dem Vorschlag des Europäischen Parlaments diese Lebensmittel aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossen würden, solange keinerlei Rechtsvorschriften für die Verwendung geklonter Tiere bei der Herstellung von Lebensmitteln existieren.
- e) Nanomaterialien: Der Rat erkannte an, dass bei Lebensmitteln, die technisch hergestellte Nanomaterialien enthalten oder aus solchen bestehen, eine systematische Sicherheitsbewertung und eine Zulassung erforderlich sind, und zwar ungeachtet der Veränderungen, die Nanomaterialien an den Eigenschaften der betreffenden Lebensmittel bewirken können. Daher präzisierter Rat, dass solche Lebensmittel als neuartig anzusehen sind (Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iv), und fügte eine Definition des Begriffs „technisch hergestelltes Nanomaterial“ hinzu (Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c). Damit schloss der Rat die Lücke, die möglicherweise in den Fällen entstanden wäre, in denen die Verwendung der Nanomaterialien zwar keine wesentlichen Änderungen an der Zusammensetzung oder Struktur der Lebensmittel im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii bewirkt hätte, die Lebensmittel aber dennoch noch technisch hergestellte Nanomaterialien enthalten würden. In Erwägungsgrund 9 wird darauf hingewiesen, dass eine einheitliche Definition des Begriffs „Nanomaterialien“ auf internationaler Ebene festgelegt werden muss. Wird auf internationaler Ebene eine andere Definition festgelegt, so würde die Anpassung der Begriffsbestimmung in dieser Verordnung im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens erfolgen. Die Kommission legte hierzu einen Vorbehalt ein, da diese Anpassung ihrer Meinung nach gemäß Artikel 290 AEUV der Kommission hätte übertragen werden sollen. Somit hat der Rat Abänderung **92** teilweise übernommen.

Der Rat folgte den Abänderungen **6** und **11** sinngemäß darin, dass geeignete Risikobewertungsmethoden für technisch hergestellte Nanomaterialien erforderlich sind; dies kommt in Erwägungsgrund 20 zum Ausdruck.

- f) Bestimmung des Status von Lebensmitteln (Artikel 4 und Erwägungsgrund 16): Der Rat war sich darin einig, dass es den Lebensmittelunternehmen obliegt, den Status der Lebensmittel, die sie in der Union in Verkehr bringen wollen, anhand der Definition für „neuartige Lebensmittel“ zu bestimmen und in Zweifelsfällen ihre zuständige nationale Behörde zu konsultieren.
- g) Zulassung neuartiger Lebensmittel (Artikel 9 und Erwägungsgrund 18): Der Rat vereinbarte, dass die Zulassung neuartiger Lebensmittel nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 zu erfolgen hat, es sei denn, dass in der vorliegenden Verordnung eine spezifische Ausnahme vorgesehen ist. Er präzisierter, dass bei der Zulassung eines neuartigen Lebensmittels ethische Gesichtspunkte, Umwelterwägungen, der Tierschutz und das Vorsorgeprinzip berücksichtigt werden sollten. Diese Faktoren sollten im Einzelfall je nach dem Inhalt des Antrags berücksichtigt werden. Damit wird der Abänderung **20** entsprochen.

- h) Zulassung herkömmlicher Lebensmittel aus Drittländern (Artikel 11 und Erwägungsgrund 22): Der Rat akzeptierte das von der Kommission vorgeschlagene „Mitteilungsverfahren“ nicht. Zur Gewährleistung der Lebensmittelsicherheit sollten alle Zulassungen auf einem Gutachten des EFSA beruhen und die anschließende Genehmigung von der Kommission im Wege des Regelungsverfahrens erteilt werden. Bei der Bewertung durch die EFSA sollte in erster Linie der Nachweis der sicheren Verwendung des Lebensmittels und die Angaben über die Zusammensetzung des herkömmlichen Lebensmittels im Mittelpunkt stehen. Zur Beschleunigung des Verfahrens sollten kürzere Fristen gelten: 6 Monate für das Gutachten der EFSA und 3 Monate für die von der Kommission dem Ständigen Ausschuss für die Lebensmittelkette und Tiergesundheit unterbreiteten Maßnahmen. Es soll eine eigene Liste der zugelassenen herkömmlichen Lebensmittel aus Drittländern erstellt werden (Artikel 7 Absatz 2). Mit dem neuen Ansatz des Rates wird dennoch den Abänderungen **65** und **68** entsprochen.
- i) Fachliche Anleitung (Artikel 12): Die Kommission muss vor dem Tag des Beginns der Anwendung der Verordnung (d. h. 2 Jahre nach ihrem Inkrafttreten) den interessierten Parteien, insbesondere Lebensmittelunternehmern sowie kleinen und mittleren Unternehmen, fachliche Anleitung und Hilfsmittel zur Verfügung stellen. Selbstverständlich gilt bis zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 258/1997 die Empfehlung 97/618/EG der Kommission weiter. Dies entspricht der Abänderung **69**.
- j) Europäische Gruppe für Ethik der Naturwissenschaften und der neuen Technologien (Artikel 15 und Erwägungsgrund 28): Es wurde eine zusätzliche Bestimmung aufgenommen, wonach die Kommission diese Gruppe aus eigener Initiative oder auf Ersuchen eines Mitgliedstaats konsultieren kann. Dies entspricht der Abänderung 76. Im Falle einer Konsultation wird die Stellungnahme der Gruppe in der Phase des Risikomanagements berücksichtigt.
- k) Geschützte Daten (Artikel 16 und Erwägungsgrund 25): Um die Innovation in der Industrie zu fördern, akzeptierte der Rat, dass neu gewonnene wissenschaftliche Erkenntnisse und/oder geschützte wissenschaftliche Daten für einen Zeitraum von 5 Jahren Schutz erhalten müssen. Diese geschützten Daten dürfen nicht ohne die Zustimmung des ersten Antragstellers zum Vorteil eines anderen Antragstellers verwendet werden und die Zulassung wird während des Zeitraums von 5 Jahren auf den ersten Antragsteller begrenzt, es sei denn, dass ein späterer Antragsteller die Zulassung ohne Verweis auf die betreffenden geschützten Daten erhält. Damit wird Abänderung **77** vollständig entsprochen. Abänderung **25** würde als solche nicht akzeptiert, aber ihr würde sinngemäß mit Artikel 16 entsprochen.
- l) Information der Öffentlichkeit (Artikel 17): Der Öffentlichkeit müssen die Zusammenfassungen der Anträge, die Ergebnisse der vor der Bestimmung des Status des Lebensmittels durchgeführten Konsultationen und die Liste der zugelassenen neuartigen Lebensmittel zugänglich gemacht werden, letztere auf einer eigens dafür eingerichteten Website. Dies entspricht den Abänderungen **14**, **53** und **67**, der Abänderung **40** teilweise und der Abänderung **64** sinngemäß.
- m) Übergangsmaßnahmen (Artikel 23 und Erwägungsgrund 29): Noch anhängige Anträge, die gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 258/97 gestellt wurden, werden nur dann nach der genannten Verordnung bearbeitet, wenn ein erster Bewertungsbericht gemäß Artikel 6 Absatz 3 der genannten Verordnung vorgelegt und keine zusätzliche Bewertung gefordert wurde und auch von den Mitgliedstaaten keine Einwände erhoben wurden. Dies entspricht den Abänderungen **88** und **89**.

Über die genannten Abänderungen hinaus wurden in den Gemeinsamen Standpunkt auch die Abänderungen **7**, **42**, **44** und **45** übernommen, die technischer bzw. redaktioneller Art sind und auf ein höheres Maß an Textpräzision abzielen.

Da der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union am 1. Dezember 2009 in Kraft getreten ist, musste der Rat die sich auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle beziehenden Bestimmungen im Kommissionsvorschlag an den AEUV anpassen. Der Rat vereinbarte, dass der Kommission mit den folgenden Bestimmungen Durchführungsbefugnisse übertragen werden sollen (Artikel 291 Absatz 2 AEUV):

- Artikel 3 Absatz 4: weitere Kriterien, um die Definitionen gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffern i bis iv sowie Buchstaben c, d und e zu verdeutlichen, können erlassen werden;
- Artikel 11 Absatz 5: Aktualisierung der Liste der traditionellen Lebensmittel aus Drittländern;
- Artikel 16 Absatz 5: Aktualisierung der Unionsliste bei Vorliegen geschützter Daten vor Ablauf des für den Datenschutz vorgesehenen Zeitraums von fünf Jahren;

- Artikel 27 Absatz 2: Übergangsmaßnahmen für die Anwendung von Artikel 27 Absatz 1 können erlassen werden;
- Artikel 9: Aktualisierung der Unionsliste neuartiger Lebensmittel. Die Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 müsste zu diesem Zweck geändert werden (siehe Artikel 28 des Standpunkts des Rates).

Wie bereits unter Buchstabe c dargelegt, hat sich der Rat darauf geeinigt, dass die Annahme von Kriterien zur Prüfung der Frage, ob ein Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurde, bis zum Beginn der Anwendung der Verordnung (d.h. 24 Monate nach Inkrafttreten) gemäß Artikel 290 AEUV der Kommission übertragen werden sollte.

2.2. Nicht akzeptierte Abänderungen des Europäischen Parlaments

Der Rat lehnte **46** Abänderungen aus den nachstehend aufgeführten Gründen ab:

- i) Abänderung **2**: Ein hohes Schutzniveau für die Gesundheit des Menschen und die Verbraucherinteressen bei Lebensmitteln und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sind die zwei Hauptziele der unionsrechtlichen Lebensmittelvorschriften (Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002). Diese beiden Aspekte wurden mit den Erwägungsgründen 1 und 2 berücksichtigt.
- ii) Abänderung **9**: Wie in Buchstabe c dargelegt, ist das ausschlaggebende Kriterium für die Bewertung der Neuartigkeit eines Lebensmittels die Prüfung der Frage, ob das Lebensmittel vor dem 15. Mai 1997 in der Union in nennenswertem Umfang für den menschlichen Verzehr verwendet wurde. Lebensmittel mit modifizierter primärer Molekularstruktur, Lebensmittel, die aus Mikroorganismen, Pilzen oder Algen bestehen oder daraus isoliert worden sind, neue Mikroorganismenstämme sowie Extrakte von Stoffen fallen nach wie vor unter diese Definition und müssen nicht eigens aufgeführt werden.
- iii) Abänderung **22**: Die EFSA arbeitet bei der Erstellung ihrer Gutachten mit den Mitgliedstaaten zusammen und kann auf das in Artikel 36 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 und in der Verordnung (EG) Nr. 2230/2004 der Kommission vorgesehene Netz zurückgreifen.
- iv) Tierversuche (Abänderungen **21** und **87**): Die Frage der Tierversuche, insbesondere die Vermeidung von Versuchen an Wirbeltieren und die Weitergabe von Testergebnissen, fallen nicht in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung. Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 (einheitliches Zulassungsverfahren) legt die EFSA einen Vorschlag bezüglich der für eine Risikobewertung der neuartigen Lebensmittel notwendigen Daten vor, und dabei sollte die Notwendigkeit der Vermeidung nicht notwendiger Tierversuche anerkannt werden.
- v) Verbot der Herstellung, des Inverkehrbringens und der Einfuhr von geklonten Tieren und ihrer Nachkommen (Abänderungen **5**, **10**, **12**, **14** und **91** (**Absatz 2 Buchstabe ba**) sowie **92** (**Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii und Buchstabe ca**) und **51** (**zweiter Teil**): Der Rat kann dem unmittelbaren Ausschluss von Lebensmitteln tierischen Ursprungs, bei denen die betreffenden Tiere geklont wurden oder von geklonten Tieren abstammen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung nicht zustimmen (siehe Buchstabe d). Es sei darauf hingewiesen, dass die Kommission das Initiativrecht zur Abgabe von Vorschlägen für EU-Rechtsvorschriften hat und nicht in einem Rechtsakt dazu verpflichtet werden kann, einen Legislativvorschlag vorzulegen.
- vi) Nanomaterialien
 - a) Abänderung **13**: Dies fällt nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung über neuartige Lebensmittel; es gilt die Verordnung (EG) Nr. 1935/2004 über Materialien und Gegenstände, die dazu bestimmt sind, mit Lebensmitteln in Berührung zu kommen.
 - b) Abänderung **90**: Die systematische spezifische Kennzeichnung von Inhaltsstoffen in der Form von Nanomaterialien ist eine überzogene Forderung; nach Artikel 9 Absatz 2 wird verlangt, im Einzelfall spezifische Kennzeichnungsanforderungen in Betracht zu ziehen.
 - c) Abänderung **50**: Bei Bedenken hinsichtlich der Sicherheit von Lebensmitteln, die Nanomaterialien enthalten, soll das Vorsorgeprinzip gelten. Ferner wurde die Frist für den Beginn der Anwendung der Verordnung auf 24 Monate verlängert, damit mehr Zeit zur Verfügung steht, um Risikobewertungsverfahren für technisch hergestellte Nanomaterialien zu entwickeln.
- vii) Bestimmung des Status von Lebensmitteln (Abänderung **18** und Abänderung **40** (teilweise)): Die Abänderungen sind mit dem vom Rat vereinbarten Ansatz nicht vereinbar (siehe Buchstabe d).

- viii) Zusätzliche Kriterien für die Risikobewertung durch die EFSA
- d) Abänderung **70**: Der Verweis auf Artikel 6 (Artikel 8 im Gemeinsamen Standpunkt) ist nicht angezeigt, da er Bedingungen betrifft, die in der Phase des Risikomanagements zu berücksichtigen sind, nicht bei der von der EFSA durchgeführten Risikobewertung.
 - e) Abänderung **71**: Dies überschneidet sich mit den internen Verfahren der EFSA; bei der Bewertung der Sicherheit von Lebensmitteln kann die EFSA auch andere Aspekte als schädliche oder toxische Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit berücksichtigen.
 - f) Abänderung **74**: Dies gehört nicht zur Phase der Risikobewertung; auf Ersuchen eines Mitgliedstaats kann die Stellungnahme der Europäischen Gruppe für Ethik der Naturwissenschaften und der Neuen Technologien eingeholt werden und würde dann in der Phase des Risikomanagements berücksichtigt.
- ix) Zusätzliche Voraussetzungen für die Zulassung neuartiger Lebensmittel (Risikomanagement)
- g) Abänderung **23**: Ethische Aspekte können in der Phase des Risikomanagements berücksichtigt werden; für eine Bewertung durch die Europäische Umweltagentur gibt es keine Grundlage.
 - h) Abänderung **43**: Sie ist nicht notwendig, da den in dieser Abänderung enthaltenen Aspekten bereits von der EFSA in der Phase der Risikobewertung Rechnung getragen wird.
 - i) Abänderung **47**: Dafür gibt es keine Grundlage; es ist weder notwendig noch machbar, die Europäische Umweltagentur bei jedem Antrag auf Zulassung eines neuartigen Lebensmittels um Stellungnahme zu ersuchen.
 - j) Abänderung **48**: Es kann nicht für jeden Antrag auf Zulassung eines neuartigen Lebensmittels die Stellungnahme der Europäischen Gruppe für Ethik der Naturwissenschaften und der neuen Technologien eingeholt werden. Wenn dies — wie in Artikel 15 — verlangt wird, wird es in der Risikomanagementphase berücksichtigt.
 - k) Abänderung **49**: Die in dieser Abänderungen enthaltenen Aspekte werden von der EFSA in der Risikobewertungsphase berücksichtigt; es kann ihnen ferner im Wege von Verwendungsbedingungen und zusätzlichen Kennzeichnungsvorschriften gemäß Artikel 9 Absatz 2 Rechnung getragen werden.
- x) Vorsorgeprinzip (Abänderungen **1 (zweiter Teil), 19 und 52**): Das in Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 niedergelegte Vorsorgeprinzip ist immer anzuwenden. In Erwägungsgrund 18 wird auf dieses Prinzip verwiesen. Daher besteht kein Anlass, es in anderen Erwägungsgründen und als zusätzliche Zulassungsvoraussetzung erneut aufzuführen.
- xi) Zusätzliche Spezifikationen für die Aufnahme neuartiger Lebensmittel in die Unionsliste
- l) Abänderung **54**: Alle vorgebrachten Punkte sind bereits in der Verordnung vorgesehen, mit Ausnahme des Buchstabens f, der unklar ist, denn bei den Überwachungserfordernissen und den Prüfungen entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 882/2004 über amtliche Kontrollen handelt es sich um zwei verschiedene Dinge.
 - m) Abänderung **57**: Gemäß Artikel 9 Absatz 2 wird die Präsenz unerwünschter Stoffe in neuartigen Lebensmitteln bereits durch die Spezifikationen für die Lebensmittel kontrolliert, und die Begrenzung der Exposition gegenüber Stoffen in neuartigen Lebensmitteln wird unter den „Verwendungsbedingungen“ geregelt und kann im Anschluss an das Gutachten der EFSA berücksichtigt werden.
- xii) Überwachung nach dem Inverkehrbringen (Abänderungen **55 und 75**): Eine systematische Überwachung nach dem Inverkehrbringen und eine systematische Überprüfung der Zulassungen aller neuartiger Lebensmittel nach fünf Jahren wären unverhältnismäßig. Sie wären für die Lebensmittelunternehmen und die Behörden der Mitgliedstaaten mit Verwaltungsaufwand verbunden. In Artikel 14 ist die Möglichkeit vorgesehen, im Einzelfall eine Überwachung nach dem Inverkehrbringen anzuordnen. Die Hersteller sind verpflichtet, die Kommission über alle neuen wissenschaftlichen oder technischen Informationen, die die Bewertung der Sicherheit bei der Verwendung neuartiger Lebensmittel, die in der Union bereits in Verkehr gebracht wurden, beeinflussen könnten, in Kenntnis zu setzen.
- xiii) Kennzeichnung neuartiger Lebensmittel (Abänderungen **60 und 62**): Die systematische Kennzeichnung aller neuartigen Lebensmittel (Abänderung 62) wäre unverhältnismäßig und würde Verwaltungsaufwand verursachen. Nach Artikel 9 Absatz 2 sind spezifische Kennzeichnungsanforderungen möglich. Die Kennzeichnung von Erzeugnissen, die aus Tieren gewonnen werden, die mit genetisch veränderten Futtermitteln gefüttert wurden, (Abänderung 60) fällt nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung (die Verordnung (EG) Nr. 1829/2003 ist explizit ausgeschlossen).

- xiv) Herkömmliche Lebensmittel aus Drittstaaten (Abänderungen **28**, **64** und **66**): Der Rat hat sich für die Zulassung dieser Lebensmittel auf ein anderes als das von der Kommission vorgeschlagene Verfahren geeinigt.
- xv) Anhörung der Europäischen Gruppe für Ethik der Naturwissenschaften und der Neuen Technologien (Abänderung **29**): Die vom Rat gewählte Formulierung des Erwägungsgrunds 28 entspricht dem Inhalt des Artikels 15 betreffend die Anhörung dieser Gruppe stärker (siehe Buchstabe j).
- xvi) Angleichung der Fristen für die Genehmigung von gesundheitsbezogenen Angaben und für die Zulassung neuartiger Lebensmittel im Fall geschützter Daten (Abänderungen **27** und **80**): Eine derartige Angleichung wäre möglicherweise wünschenswert, könnte in der Praxis aber schwerlich sichergestellt werden, da die Evaluierungen nach unterschiedlichen Zeitvorgaben durchgeführt werden und die beiden entsprechenden Entscheidungen getrennt ergehen.
- xvii) Abänderung **61**: Über Aktualisierungen der Unionsliste im Fall geschützter Daten ist im Wege des Regelungsverfahrens zu befinden, da es sich um individuelle Zulassungen und nicht um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt.
- xviii) Abänderungen **56** und **91 (Absatz 2a)**: Die Zulassung von Lebensmittelzusatzstoffen, Lebensmittelenzymen und Aromen, bei deren Herstellung ein neues Verfahren angewendet wird, das wesentliche Veränderungen bewirkt, fällt bereits unter die sektoriellen Rechtsvorschriften für Lebensmittelzusatzstoffe (Artikel 12 und Erwägungsgrund 11 der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008), Enzyme (Artikel 14 und Erwägungsgrund 12 der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008) und Aromen (Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1334/2008). Für die entsprechenden Zulassungen gilt das gemeinsame Zulassungsverfahren.
- xix) Abänderung **78**: Der Rat hat die Frage von aus EU-Mitteln und/oder öffentlichen Mitteln finanzierten Forschungsprojekten nicht geprüft.
- xx) Abänderung **81**: Die Verordnung (EG) Nr. 882/2004 über amtliche Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung des Lebensmittel- und Futtermittelrechts (auch der Verordnung über neuartige Lebensmittel) ist anwendbar und muss nicht erneut aufgeführt werden.
- xxi) Abänderung **82**: Der Rat vereinbarte, den Termin des Beginns der Anwendung der Verordnung auf den 24 Monate nach dem Tag der Veröffentlichung liegenden Tag zu verschieben. Den Mitgliedstaaten wurde der gleiche Stichtag für die Mitteilung der Vorschriften über Sanktionen vorgegeben.
- xxii) Abänderung **83**: Diese Abänderung ist überflüssig; sie würde zu einer Überschneidung mit den gemäß Artikel 53 und 54 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 geltenden Bestimmungen führen.

Der Rat hat die Abänderungen **8** und **85** wegen mangelnder Klarheit nicht akzeptiert; er hat ferner die Abänderungen **4**, **17** und **51** (erster Teil) nicht akzeptiert, da es sich inhaltlich um Selbstverständlichkeiten handelt, die mit keinem Zusatznutzen verbunden sind.

IV. FAZIT

Der Rat ist der Ansicht, dass sein Standpunkt in erster Lesung die Anliegen und Interessen in ein ausgewogenes Verhältnis bringt, so dass die Ziele der Verordnung eingehalten werden. Er hofft auf einen konstruktiven Verlauf der Beratungen mit dem Europäischen Parlament, damit die Verordnung, die ein hohes Maß an Schutz der menschlichen Gesundheit und an Verbraucherschutz sicherstellen soll, rasch angenommen werden kann.

Abonnementpreise 2010 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papiaerausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papiaerausgabe + jährliche CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papiaerausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, CD-ROM, 2 Ausgaben pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen CD-ROM.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Im Laufe des Jahres 2010 wird das Format CD-ROM durch das Format DVD ersetzt.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_de.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE