

002628/EU XXIV.GP
Eingelangt am 04/12/08

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 4.12.2008
SEK(2008) 2954

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Begleitdokument zum

**Vorschlag für eine
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der
Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom
27. Oktober 2004**

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

[KOM(2008) 817 endgültig]
[SEK(2008) 2953]

EN

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Verfahren und Konsultation interessierter Kreise.....	3
1.1.	Zweck.....	3
1.2.	Konsultation und Nutzung von Fachwissen.....	3
2.	Problemstellung.....	3
2.1.	Hintergrund	3
	Erkannte Hauptprobleme.....	4
3.	ZIELE.....	5
4.	OPTIONEN.....	5
5.	FOLGENABSCHÄTZUNG	5
5.1.	Wirtschaftliche Folgen	5
5.1.1.	Option 1 „Beibehaltung des Status quo“	5
5.1.2.	Option 2 „Standardschutz“	6
5.1.3.	Option 3.1 „Erweiterter Schutz (nur im grenzüberschreitenden Verkehr)“.....	6
5.1.4.	Option 3.2 „Erweiterter Schutz (im grenzüberschreitenden und im Inlandsverkehr)“	7
5.1.5.	Option 4 „Selbstregulierung“	7
5.2.	Soziale Auswirkungen	7
5.2.1.	Option 1.....	7
5.2.2.	Option 2.....	7
5.2.3.	Option 3.1.....	8
5.2.4.	Option 3.2.....	8
5.2.5.	Option 4.....	8
5.3.	Auswirkungen auf die Umwelt	8
5.4.	Zusätzlicher Nutzen auf der Ebene der Gemeinschaft.....	8
5.5.	Auswirkungen auf KMU	9
5.6.	Verwaltungskosten.....	9
6.	Wesentliche Schlussfolgerungen	9

1. VERFAHREN UND KONSULTATION INTERESSIERTER KREISE

1.1. Zweck

Die Folgenabschätzung dient der Beantwortung der Frage, ob es notwendig und wünschenswert ist, Rechtsvorschriften zu schaffen und/oder auszuweiten, die die Fahrgastrechte im grenzüberschreitenden Kraftomnibusverkehr regeln. Sie konzentriert sich insbesondere auf drei Problemfelder, die von der Kommission in ihren Politikdokumenten hervorgehoben wurden, nämlich erstens die Rechte von Personen eingeschränkter Mobilität, zweitens Haftungsfragen (Versicherungsleistungen bei Tod oder Verletzung) und drittens Entschädigungs- und Hilfeleistungen für Fahrgäste bei Verspätung oder Annullierung von Fahrten.

Die Folgenabschätzung wurde dem Ausschuss für Folgenabschätzung vorgelegt, der dazu am 7. November 2007 und 7. Mai 2008 Stellung nahm und erforderliche Änderungen und Verbesserungen des Dokuments anregte.

1.2. Konsultation und Nutzung von Fachwissen

Vor Ausarbeitung der Legislativvorschläge und des vorliegenden Berichts wurde eine öffentliche Konsultation durchgeführt, um so viele Stellungnahmen und Anregungen wie möglich von betroffenen Einzelpersonen und Einrichtungen zu sammeln. Im Juli 2005 leitete die Kommission eine öffentliche Anhörung auf der Grundlage des Arbeitspapiers der Kommissionsdienststellen zu den Fahrgastrechten im grenzüberschreitenden Kraftomnibusverkehr ein. Bei der Kommission gingen 57 Rückläufe zu dem Arbeitsdokument ein, die sich wie folgt verteilen: Regierungen von Mitgliedstaaten (14), europäische Organisationen (12), nationale Organisationen (20), Unternehmen (9), Sonstige (2). Aus den eingegangenen Beiträgen wird eine klare Trennung zwischen Busverkehrsbetreibern und deren Vereinigungen und Verbänden auf der einen und Verbraucherverbänden auf der anderen Seite deutlich. Während die Busverkehrsbetreiber generell keine oder nur eine sehr eingeschränkte Notwendigkeit für eine Regulierung auf Gemeinschaftsebene sehen, fordern die Verbraucherverbände umfangreiche Rechte für Fahrgäste ein. Es wurde aber auch mit großer Deutlichkeit Besorgnis hinsichtlich der wirtschaftlichen und organisatorischen Struktur der Branche geäußert, und hinsichtlich des Umfangs von Regulierungsmaßnahmen und der Einbeziehung oder Nichteinbeziehung bestimmter Arten von Diensten, insbesondere im lokalen und regionalen Verkehr, bestand keine Einigkeit.

2. PROBLEMSTELLUNG

2.1. Hintergrund

Im Verlauf der letzten dreißig Jahre hat das Phänomen der Fahrgastmobilität erheblich an Bedeutung gewonnen. Seit den 1970er Jahren hat sich die Mobilität verdoppelt. Dieser Trend hat mehrere Gründe, von denen drei besonders augenfällig sind: das Wirtschaftswachstum, niedrigere Fahrtkosten und Fortschritte bei der Verwirklichung eines europäischen „Raums ohne Binnengrenzen“¹. Die Liberalisierung der Verkehrsdienste und die Zunahme des Reiseverkehrs sind jedoch nicht immer mit ausreichenden Maßnahmen zum Schutz der Rechte der Reisenden einhergegangen. Bei steigenden Passagierzahlen hatten die Reisenden

¹ Artikel 2 des Vertrags über die Europäische Union.

mit Schwierigkeiten zu kämpfen, unter anderem Annullierungen, Überbuchung, Gepäckverlust und Verspätungen. Insbesondere Busfahrgäste haben noch immer nicht dieselben Rechte wie Passagiere der anderen Verkehrsträger, speziell die Fluggäste. Busfahrgastrechte unterliegen noch nicht gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften, so dass sich die Kunden auf nationale Haftungsregelungen, Vorschriften des Gewerbeaufsichtsrechts und freiwillige Kundendienstverpflichtungen der Betreiber stützen müssen. Anders als bei anderen Verkehrsträgern gibt es nur wenige internationale Vereinbarungen zu Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr, die für die Mitgliedstaaten verbindlich sind.

Erkannte Hauptprobleme

Dieser Verkehrsträger weist eine Reihe von Besonderheiten auf, die sowohl die Betreiber als auch die Fahrgäste betreffen.

Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsträgern

Passagiere anderer Verkehrsträger, besonders Fluggäste, erfreuen sich bereits einer Reihe von Rechten, die auf Gemeinschaftsebene festgelegt sind und einen ausreichenden Schutz in Fällen bieten, in denen ihre Reise unterbrochen wird (Haftung des Betreibers für Tod oder Verletzung sowie für Verlust oder Beschädigung von Gepäck; Entschädigungs-/Hilfeleistungen bei Annullierung/Verspätung/Nichtbeförderung).

Uneinheitlichkeit der Rechtsvorschriften

Der Schutz der Busfahrgäste ist von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich geregelt. Die Fahrgäste müssen sich auf nationale Haftungsregelungen, Vorschriften des Gewerbeaufsichtsrechts und freiwillige Kundendienstverpflichtungen der Betreiber stützen. In einigen Ländern haben die Betreiber umfassende freiwillige Vereinbarungen geschlossen, unter anderem über angemessene Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden und die Beilegung von Streitigkeiten. In der Mehrzahl der Mitgliedstaaten ist dies jedoch nicht der Fall.

Zersplitterter Markt

Kennzeichnend für den Markt ist eine große Zahl von Unternehmen, die Busverkehrsdienste mit einem unterschiedlichen Niveau bei Kundendienst und Servicequalität anbieten. Der Kundendienst ist je nach Betreiber unterschiedlich und hängt weitgehend von nationalen Rechtsvorschriften und freiwilligen Vereinbarungen ab, die die Unternehmen möglicherweise geschlossen haben. In vielen Fällen hindert dies die Fahrgäste daran, eine fundierte Wahl zu treffen, was das ihnen gebotene Serviceniveau angeht.

Behinderte und ältere Fahrgäste

Im Allgemeinen sind die Fahrgäste, die diesen Verkehrsträger nutzen, tendenziell „schutzbedürftig“, d. h. sie verfügen über ein geringes Einkommen oder sind geographisch isoliert. Busdienste für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität stehen jedoch nur begrenzt zur Verfügung, was die Integration dieser Personen beeinträchtigen kann.

Der geltende Rechtsrahmen ist unzureichend

Der geltende Rechtsrahmen verursacht ernst zu nehmende Probleme für Auslands- und Inlandsreisende. Die im grenzüberschreitenden Verkehr auftretenden Probleme sind in erster

Linie aus Sicht des Fahrgastes bei einer Auslandsfahrt zu bewerten. Die Unterschiede für die Busfahrgäste sind hier erheblich. Sie ergeben sich in erster Linie aus den nationalen Rechtsvorschriften, die je nach Mitgliedstaat verschieden sind und ein unterschiedliches Niveau beim Schutz der Fahrgäste bieten. Zum zweiten steht der Busverkehr diesbezüglich nicht auf der gleichen Stufe wie andere Verkehrsträger, insbesondere der Luft- und der Schienenverkehr, wo die Rechte der Reisenden auf einem hohen und einheitlichen Niveau bereits geschützt sind oder künftig geschützt sein werden.

3. ZIELE

Die Hauptziele der Festlegung von Fahrgastrechten werden durch die allgemeinen Ziele der Europäischen Union hinsichtlich eines hohen Niveaus des Verbraucherschutzes, der gesellschaftlichen Einbeziehung verschiedener sozialer Gruppen und der Gewährleistung der Freizügigkeit innerhalb der Europäischen Union gestützt.

4. OPTIONEN

Option 1, „Beibehaltung des Status quo“: Keine Maßnahmen auf Ebene der EU, d. h. das unterschiedliche Niveau des Schutzes der Busfahrgäste in den Mitgliedstaaten besteht fort.

Option 2, „Standardschutz“: Durch einen Rechtsakt der Gemeinschaft wird ein allgemeiner Rahmen festgelegt, in dem lediglich Mindestanforderungen an den Schutz und gegebenenfalls an die Stärkung/Änderung und/oder Vereinfachung bestehender gemeinschaftlicher oder nationaler Rechtsvorschriften festgelegt sind.

Option 3, „erweiterter Schutz“: Durch einen Rechtsakt der Gemeinschaft werden die Rechte der Busfahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr festgelegt. Option 3.1: Geltung nur für die grenzüberschreitende Beförderung. Option 3.2: Geltung sowohl für den Fernverkehr im Inland als auch für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Option 4 „Selbstregulierung“: Die Omnibusunternehmen entwickeln und beschließen freiwillige Selbstregulierungsmaßnahmen in Bezug auf die Fahrgastrechte im Busverkehr mit nationaler oder unionsweiter Gültigkeit.

5. FOLGENABSCHÄTZUNG

Zur Beurteilung der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Stärkung der Fahrgastrechte wird eine Bewertung der Folgen jeder einzelnen vorgeschlagenen Maßnahme vorgenommen.

5.1. Wirtschaftliche Folgen

5.1.1. Option 1 „Beibehaltung des Status quo“

Bei dieser Option wird im Wesentlichen der Status quo des Sektors unverändert aufrechterhalten, so dass sich keine zusätzlichen Auswirkungen ergeben. Daher lassen sich in diesem Stadium keine neuen wirtschaftlichen, sozialen oder ökologischen Folgen angeben. Die Fahrgäste würden sich weiterhin nur auf nationale Rechtsvorschriften und freiwillige Selbstverpflichtungen der Verkehrsbetreiber stützen können.

5.1.2. Option 2 „Standardschutz“

Haftung der Betreiber bei Personen- oder Gepäckschäden

Zusätzliche Kosten, die den Omnibusunternehmen entstehen können, beziehen sich auf Mindestersatzbeträge, Beträge für die Mindestversicherungsdeckung, Vorauszahlungen und juristische Verfahren.

Unter diesen Umständen ist nicht zu erwarten, dass die Entschädigungsbeträge an sich erheblich steigen werden, selbst wenn auf EU-Ebene ein Mindestentschädigungs- und Mindestausgleichsbetrag festgelegt würde. Es würde sich lediglich darum handeln, einen einheitlichen wirtschaftlichen Schwellenwert auf der Grundlage nationaler Erfahrungen festzulegen, an den außerdem im Fall höherer Beträge keine Bedingungen geknüpft sind.

Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität

Die Schulung von Fahrern und sonstigem Personal, die Bereitstellung von Informationen und ähnliches wird weitere Mehrkosten verursachen. Wenngleich eine Schätzung dieser Kosten schwierig ist, ist zu beachten, dass der Bedarf an Informationen und geschultem Personal allen Fahrgästen gemeinsam ist. Es ist daher unwahrscheinlich, dass die Kosten für die Erfüllung der Bedürfnisse behinderter Fahrgäste größer als für andere Fahrgäste sind.

Qualitätsstandard und Informationspflicht

Die neuen Maßnahmen scheinen nicht mit besonderen Mehrkosten für die Busunternehmen verbunden zu sein.

5.1.3. Option 3.1 „Erweiterter Schutz (nur im grenzüberschreitenden Verkehr)“

Haftung der Betreiber bei Personen- oder Gepäckschäden

Die Auswirkungen sind dieselben wie bei Option 2. Zusätzliche Auswirkungen stehen in Verbindung mit Vorauszahlungen. Unter diesen Umständen dürften sich die Verkehrsunternehmen um eine angemessene Versicherungsdeckung der Risiken im Zusammenhang mit Ereignissen bemühen, für die Vorauszahlungen zu leisten sind. Angesichts der begrenzten Zahl solcher Ereignisse und der anzunehmenden Höhe dieser Vorauszahlungen² dürften die Versicherungsprämien jedoch sehr niedrig sein.

Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität

Die Kapitalkosten für die rollstuhlgerechte Ausstattung beim Bau des Fahrzeugs steigern den Kaufpreis eines Reisebusses um schätzungsweise 8 bis 10 % (rund 19 150 EUR)³. Dieses umfasst die Kosten für einen Lift und dessen Einbau bei der Fertigung des Fahrzeugs sowie für zusätzliche Anpassungen der Türen oder der Fahrzeugstruktur zusammen mit relativ geringen Kosten zur Ausstattung des Rollstuhlplatzes mit Rückhaltesystemen oder anderen Vorrichtungen. Weitere Betriebskosten entstehen durch die Wartung des Lifts und den Ausbau und das Ersetzen von Sitzen.

² Im Eisenbahnverkehr beläuft sich die Vorauszahlung im Todesfall auf mindestens 21 000 EUR.

³ Diesen Daten liegen verschiedene im COST-Bericht 349 aufgeführte Quellen zugrunde, u. a. Angaben zu Zuschüssen der Region Piemont, Angaben von Busherstellern, Daten aus dem VK usw.

Die vorgesehene vollständige Barrierefreiheit von Bussen dürfte zu einer Zunahme der Zahl Behinderter, einschließlich Rollstuhlfahrer, führen, die Busdienste in Anspruch nehmen. Die zusätzlichen Erträge im Inlands- und Auslandsverkehr aufgrund einer Zunahme allein der auf einen Rollstuhl angewiesenen Fahrgäste werden mit 0,5 % veranschlagt, was rund 55,72 Mio. EUR im Jahr entspricht. Die Zusatzerträge nur für grenzüberschreitende Dienste werden auf 8,14 Mio. EUR im Jahr geschätzt.

Die von den Busunternehmen zu tragenden Mehrkosten belaufen sich schätzungsweise auf 2,7 % der gesamten Branchenerträge für beide betrachteten Dienste. Bei Berücksichtigung der zusätzlichen Erträge (0,5 % nur durch Rollstuhlfahrer) würden diese Mehrkosten auf rund 2,2 % sinken.

Entschädigungs- und Hilfeleistungen bei Verspätungen und bei Annullierung von Fahrten

Die Kosten für Entschädigungs- und Hilfeleistungen zugunsten von Fahrgästen dürften nicht übermäßig sein, lassen sich allerdings schwer vorhersagen. Die Auswirkungen auf die Erträge und Gewinne sollten jedoch nicht erheblich sein, ebenso sollten auch die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen der Gemeinschaft geringfügig sein, da alle Unternehmen des Sektors erfasst würden.

Dienstqualität und Informationspflicht

Die Auswirkungen sind dieselben wie bei Option 2.

5.1.4. Option 3.2 „Erweiterter Schutz (im grenzüberschreitenden und im Inlandsverkehr)“

Die Option 3.2 betrifft denselben Gegenstand wie die Option 3.1, ihr Geltungsbereich erfasst jedoch auch Fernverkehrsdienste im Inland, so dass mehr Unternehmen/Strecken abgedeckt werden.

5.1.5. Option 4 „Selbstregulierung“

Bei dieser Option fördert die EU einen unverbindlicheren gemeinsamen Rahmen unter Zugrundelegung vorbildlicher Praktiken, mit dem die Busunternehmen dazu bewegt werden sollen, freiwillige Selbstregulierungsmaßnahmen in Bezug auf die Fahrgastrechte im Busverkehr mit nationaler oder unionsweiter Gültigkeit zu entwickeln und anzunehmen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist ein Vergleich dieser Option mit den anderen Optionen hinsichtlich der erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen schwierig: Auf der Grundlage der verfügbaren Angaben ist es nicht möglich, den Umfang zuverlässig zu beziffern, in dem die Busunternehmen freiwillige Vereinbarungen einhalten.

5.2. Soziale Auswirkungen

5.2.1. Option 1

Bei der Option 1 sind keine neuen sozialen Auswirkungen zu erwarten.

5.2.2. Option 2

Busfahrgäste werden von einer Verbesserung der Qualität der Dienste profitieren. Sie werden auch Hilfestellung erhalten, falls es bei der Fahrt zu Unregelmäßigkeiten kommt. Behinderte Fahrgäste werden ebenfalls mehr Unterstützung erhalten, als dies gegenwärtig der Fall ist. Die

vorgeschlagene Maßnahme wird es ermöglichen, ein wichtiges soziales Ziel zu erreichen, dass nämlich Personen eingeschränkter Mobilität vergleichbare Möglichkeiten zur Nutzung von Busverkehrsdiensten haben.

5.2.3. Option 3.1

Die Bestimmung zur vollständigen Barrierefreiheit von Bussen dürfte zu einer Zunahme der Zahl Behinderter, einschließlich Rollstuhlfahrer, führen, die Busdienste in Anspruch nehmen. Eine bescheidene Zunahme der Anzahl von Fahrten, allein wegen der Rollstuhlfahrer, dürfte jedoch kaum zu einer Steigerung der von den Busunternehmen angebotenen Dienste führen. Daher sind Auswirkungen auf das Beschäftigungsniveau in der Busverkehrsbranche nicht zu erwarten.

5.2.4. Option 3.2

Die Auswirkungen der Maßnahmen von Option 3.2 könnten die von Option 3.1 übertreffen, da die Maßnahmen auf Busfernverkehrsdienste im Inland ausgeweitet werden könnten.

5.2.5. Option 4

Bei dieser Option fördert die EU einen unverbindlicheren gemeinsamen Rahmen unter Zugrundelegung vorbildlicher Praktiken, mit dem die Busunternehmen dazu bewegt werden sollen, freiwillige Selbstregulierungsmaßnahmen in Bezug auf die Fahrgastrechte im Busverkehr mit nationaler oder unionsweiter Gültigkeit zu entwickeln und anzunehmen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist ein Vergleich dieser Option mit den anderen Optionen hinsichtlich der erwarteten sozialen Auswirkungen schwierig: Auf der Grundlage der verfügbaren Angaben ist es nicht möglich, den Umfang zuverlässig zu beziffern, in dem die Busunternehmen freiwillige Vereinbarungen einhalten.

5.3. Auswirkungen auf die Umwelt

Nicht alle betrachteten Optionen haben einen unmittelbaren Bezug zur Umwelt. Da die Maßnahmen jedoch eine Zunahme oder Abnahme der Personenverkehrsnachfrage bewirken können, besteht die Möglichkeit einer Verkehrsverlagerung zwischen den Verkehrsträgern, die einige Umweltauswirkungen haben könnte, sich aber nur schwer bewerten lässt.

5.4. Zusätzlicher Nutzen auf der Ebene der Gemeinschaft

Grundsätzlich wird sich bei Option 1 nichts an der bestehenden Situation ändern, so dass sich für die Bürger der EU kein zusätzlicher Nutzen ergibt. Wenngleich die Realisierung der Option 4 auch gegenwärtige Entwicklungen im Busmarkt widerspiegeln mag, ist es nicht möglich, den zusätzlichen Nutzen dieses Ansatzes umfassend zu ermitteln, da die Zahl der freiwilligen Vereinbarungen recht gering ist und sie EU-weit uneinheitlich angewendet werden. Die Beteiligung von EU-Institutionen an Bemühungen, die Wirtschaftsbeteiligten zur Annahme von Maßnahmen der Selbstregulierung zu bewegen, könnte langfristig positive Ergebnisse zeitigen. Die Optionen 2 und 3 hätten wesentliche Auswirkungen auf die erhöhte Verfügbarkeit von Diensten für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität, die Erträge der Tourismusbranche und die Stärkung der Verbraucherrechte in der EU.

5.5. Auswirkungen auf KMU

Angesichts der Struktur der Busverkehrsbranche werden sich die vorgeschlagenen Maßnahmen auf kleine und mittlere Unternehmen auswirken. Die Optionen 1 und 4 hätten keine neuen Belastungen für kleine und mittlere Unternehmen zur Folge. Während die Option 2 recht geringe Kosten hervorrufen würde (Haftungsfragen, Hilfeleistung), wären die Auswirkungen der Option 3 im Hinblick auf die Kosten einer für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität zugänglichen Fahrzeugflotte signifikant.

5.6. Verwaltungskosten

Die Optionen 1 und 4 würden nicht zu zusätzlichen Verwaltungskosten führen, wohingegen die Optionen 2 und 3 gewisse finanzielle Auswirkungen haben könnten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt lassen sich die Verwaltungskosten für die Durchführung der Bestimmungen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte auf der Grundlage der Arbeit nationaler Stellen zur Rechtsdurchsetzung nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 beziffern. Nach Schätzungen werden die benannten nationalen Stellen zur Rechtsdurchsetzung 7 Vollzeitkräfte für die Bearbeitung von Beschwerden im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Busverkehrsdiensten beschäftigen müssen.

6. WESENTLICHE SCHLUSSFOLGERUNGEN

In diesem Abschnitt werden optimale Politikoptionen im Hinblick auf die Erreichung der Ziele des Rechtsakts angegeben. Er enthält einen knappen Vergleich der in Frage kommenden Optionen hinsichtlich der wesentlichen Politikziele, wie sie in Abschnitt 2 des Dokuments definiert sind.

Grundsatz der Nichtdiskriminierung und Unterstützung von Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität

Die optimale Politikoption ist die Option „Standardschutz“, mit der auch Inlandsverkehrsdienste abgedeckt werden. Bei der Wahl der besten Option stehen zwei Aspekte im Vordergrund: die Stärkung der Fahrgastrechte einerseits und die verursachten Kosten andererseits, zwischen denen ein Ausgleich gefunden werden muss. Busfahrgäste sind preisbewusste Kunden, so dass eine Fahrpreiserhöhung zu einer Verkehrsverlagerung zugunsten von Billigfluggesellschaften und des PKW- und Eisenbahnverkehrs führen kann.

Grundsatz der Haftung der Betreiber bei Tod oder Verletzung von Fahrgästen

Die optimale Politikoption ist die Option „Erweiterter Schutz (sowohl im Inlands- als auch im grenzüberschreitenden Verkehr)“. Die Option 3.2 wird als beste Option angesehen, da sie einen besseren Schutz der Fahrgastrechte (sowohl im Inlands- als auch im grenzüberschreitenden Verkehr) bewirkt, die Haftung der Betreiber auf EU-Ebene festlegt und moderate Auswirkungen auf deren Kosten hat. Die Option 3.1 würde Probleme in Verbindung mit unterschiedlichen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für grenzüberschreitende Verkehrsdienste beheben, könnte aber auch Schwierigkeiten aufgrund einer Diskriminierung zwischen Fahrgästen im Inlands- und im grenzüberschreitenden Verkehr mit sich bringen. Da es – wenn überhaupt – derzeit nur wenige einschlägige nationale Rechtsvorschriften gibt, hätten die EU-Bestimmungen zur Folge, dass für Inlandsfahrten ein geringerer Schutz als für grenzüberschreitende Fahrten gelten würde. Diese Schwierigkeit

lässt sich überwinden, indem der Inlandsverkehr einfach in den Geltungsbereich der Bestimmungen einbezogen wird (Option 3.2).

Qualitätsstandards / Informationspflichten / Entschädigungs- und Hilfeleistungen bei Verspätungen und bei Annullierung von Fahrten

Die optimale Politikoption ist die Option „Standardschutz“ in Verbindung mit Aspekten der Option „Selbstregulierung“. Die Option 2 „Standardschutz“ wäre vorzuziehen, da ein durch Rechtsvorschriften garantierter ausreichender Schutz der Fahrgäste die Busunternehmen auch dazu bewegen wird, bessere Dienste anzubieten, ohne die Fahrpreise zu erhöhen. Die Kommission sollte die europäischen Busunternehmen auch darin bestärken, geeignete Qualitätsstandards aufzustellen und vorbildliche Praktiken zu entwickeln.