



Brüssel, den 16. Mai 2018
(OR. en)

8721/18

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0237 (COD)

TRANS 182
CODEC 718
CONSOM 133

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	ST 7567/18 TRANS 132 CODEC 454 CONSOM 80
Nr. Komm.dok.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung) – Sachstandsbericht

1. EINLEITUNG

Die Kommission hat den eingangs genannten Vorschlag am 27. September 2017 dem Europäischen Parlament und dem Rat unterbreitet. Der Vorschlag wurde nach dem Verfahren der Neufassung vorgelegt.

Die Kommission legt diese Überarbeitung in erster Linie vor, um auf die festgestellten Probleme in den folgenden Bereichen zu reagieren: Fälle *höherer Gewalt*, Inanspruchnahme von Ausnahmeregelungen, Rechte von Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität und die Verfügbarkeit der sogenannten *Durchgangsfahrkarten* sowie Informationen über diese Fahrkarten.

2. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Herrn Bogusław LIBERADZKI (S&D, PL) als Berichterstatter benannt. Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) wird eine Stellungnahme zum Inhalt des Vorschlags und der Rechtsausschuss (JURI) wird eine Stellungnahme zum Verfahren der Neufassung annehmen. TRAN wird voraussichtlich am 21. Juni 2018 über den Bericht abstimmen.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat auf seiner 531. Plenartagung vom 18. Januar 2018 seine Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission angenommen. Der Europäische Ausschuss der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

Die beratende Gruppe der Vertreter der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission hat am 19. Februar 2018 eine Stellungnahme zur Anwendung des Verfahrens der Neufassung abgegeben.

3. ARBEITEN IN DEN VORBEREITUNGSGREMIEN DES RATES

Die Gruppe "Landverkehr" hat ihre Arbeit an dem Vorschlag am 29. September 2017 mit einer allgemeinen Vorstellung des Vorschlags begonnen. Am 5. Oktober 2017 wurde die Folgenabschätzung analysiert. Die Unterlagen waren jedoch nicht vollständig, sodass die Folgenabschätzung nicht in allen Einzelheiten geprüft werden konnte.

Die Prüfung der einzelnen Artikel begann am 17. Oktober 2017 und wurde am 25. Oktober 2017 und am 12. Dezember 2017 fortgesetzt. Trotz der beträchtlichen Arbeitsbelastung der Gruppe "Landverkehr" strebte der Vorsitz an, in den Arbeitssitzungen vom 16. Februar 2018 und vom 27. März 2018 so viele Fortschritte wie möglich zu diesem Dossier zu erzielen. In der Sitzung vom 27. März 2018 kam die Kommission nochmals kurz auf die Folgenabschätzung und eine Reihe weiterer offener Fragen zurück. Mit dieser Sitzung wurden die Arbeiten zu diesem Dossier unter dem bulgarischen Vorsitz abgeschlossen.

Der Vorschlag wurde außerdem der Gruppe "Verbraucherschutz und -information" zur Information vorgelegt. Die Gruppe erörterte den Vorschlag am 11. Oktober 2017 auf der Grundlage der Vorstellung in der Sitzung der Gruppe "Landverkehr" vom 29. September 2017.

Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) wurde am 5. Dezember 2017 unter dem Tagesordnungspunkt "Sonstiges" über den Sachstand nach der ersten Prüfung informiert (Dok. 14637/17).

4. FESTSTELLUNGEN BEI DER ERSTEN PRÜFUNG

Hauptziel des Vorsitzes war der Abschluss der ersten Prüfung der einzelnen Artikel des Vorschlags. Auch wenn es noch eine große Anzahl von Prüfungsvorbehalten gibt, haben die Mitgliedstaaten ihre ersten Standpunkte zum Inhalt der wichtigsten Fragen dargelegt.

Zur *Folgenabschätzung* sprachen die Mitgliedstaaten Fragen zum niedrigen Niveau der geschätzten Kosten und zur Analyse des Begriffs *höhere Gewalt* an, der offenbar im Kommissionsvorschlag selbst und in dem Anhang, der einen Auszug des geltenden internationalen Übereinkommens (CIV/COTIF) enthält, unterschiedlich definiert ist.

Die Kommission erklärte, dass die geschätzten Entschädigungskosten auf der Grundlage von Statistiken aus zwei Mitgliedstaaten extrapoliert wurden. Zu *höherer Gewalt* gab die Kommission an, dass es sich ihrer Auffassung nach um unterschiedliche Zwecke handelt: CIV zielt auf Fälle mit Schäden ab, während es bei der vorgeschlagenen geänderten Verordnung um Entschädigungen geht.

Die von den Mitgliedstaaten während der ersten Prüfung vorgebrachten Fragen und weiteren Bemerkungen sind nachstehend Kapitel für Kapitel festgehalten. Zu diesem Zeitpunkt sind die aufgeführten Feststellungen möglicherweise nicht miteinander kompatibel; sie dienen lediglich dazu, die weiteren Arbeiten zur Festlegung der Sichtweise des Rates zu diesem Vorschlag zu erleichtern.

Zu den vier Eckpfeilern des Vorschlags zeigt sich folgendes Bild:

- Die Aufnahme des Begriffs der *höheren Gewalt* findet breite Unterstützung, aber die Begriffsbestimmung muss möglicherweise neu gefasst werden, um die Fälle, in denen Eisenbahnunternehmen keine Entschädigung zahlen müssten, genau zu beschreiben.
- Zur Reduzierung von *Ausnahmeregelungen* wurde hervorgehoben, dass im Falle von grenzüberschreitenden Regional- und Pendlerverkehrsdiensten die Auswirkungen für die Mitgliedstaaten, die solche Verkehrsdienste anbieten, und für die beteiligten Unternehmen unverhältnismäßig wären. Außerdem können bestehende Verträge über die Wahrnehmung öffentlicher Dienstleistungen davon betroffen sein.

- Im Hinblick auf die Rechte von Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität sind die Mitgliedstaaten mit der Zielsetzung des Vorschlags einverstanden. Mehrere Mitgliedstaaten wünschen darüber hinaus, dass einige Bestimmungen klarer und operativer gefasst werden, da es sich bei dem Rechtsinstrument um eine Verordnung handelt. Schließlich stellt der Umstand, dass immer mehr Bahnhöfe und Züge ohne Personal betrieben werden, ein praktisches Problem bezüglich der Hilfeleistung dar, das eine verhältnismäßige und gerechte Lösung erfordert.
- Die Ansichten zu der Verpflichtung, *Durchgangsfahrkarten* anzubieten, sind gemischt. Die Art und Weise, wie diese Fahrkarten in größerem Umfang angeboten werden sollen, muss möglicherweise untersucht und/oder klarer gefasst werden.

Die in diesem Bericht enthaltenen Feststellungen sollen trotz ihrer Unterschiedlichkeit dazu dienen, die weiteren Arbeiten zur Festlegung der Sichtweise des Rates zu dem Vorschlag zu erleichtern. Nach der ersten Phase der Beratungen lassen sich noch keine endgültigen Schlussfolgerungen zu den allgemeinen Standpunkten der Mitgliedstaaten ziehen. Es gibt Anzeichen dafür, dass der Vorschlag im Sinne größerer rechtlicher Klarheit und Verhältnismäßigkeit verbessert werden sollte. Daher werden umfangreiche weitere Arbeiten an einem Kompromiss erforderlich sein.

Die Bedenken zu den wichtigsten offenen Fragen sowie die übrigen während der ersten Prüfung vorgebrachten Bemerkungen sind nachstehend Kapitel für Kapitel detailliert festgehalten. Ziel ist es, im Hinblick auf die Erarbeitung eines Kompromissvorschlags genügend Orientierungshilfe dazu zu geben, welche Klarstellungen und Verbesserungen nötig sind.

4.1. Kapitel I – Allgemeines

- Viele Mitgliedstaaten wiesen darauf hin, dass in bestimmten Gebieten *regionale Verkehrsdienste* weitgehend *grenzüberschreitende* Dienste sind, was, wenn die Verordnung für sie gilt, zu unverhältnismäßigen Auswirkungen auf die Betreiber und die Wahrnehmung öffentlicher Dienstleistungen führt. In diesem Fall würden sie im Vergleich zu nationalen Regionalverkehrsdiensten ungleich behandelt. Vor allem die Einrichtung von Verfahren zur Beschwerdebearbeitung wäre für Dienste mit hohem Passagieraufkommen teuer.
- Aus Gründen der rechtlichen Stabilität und der langfristigen Planungssicherheit sprechen sich bestimmte Mitgliedstaaten dagegen aus, die Ausnahmeregelungen für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste einzuschränken, die gemäß der geltenden Verordnung bis 2024 gewährt werden können.

- Der Geltungsbereich wurde als unklar erachtet, und zwar in Bezug auf Dienste in Gebieten, bei denen "ein erheblicher Teil" des Dienstes *außerhalb der Union betrieben* wird, die von der Verordnung ausgenommen werden könnten.
- Bestimmte Mitgliedstaaten wiesen darauf hin, dass der zentrale Begriff "Bahnhof" nicht definiert wird, obwohl in den technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) bereits eine Begriffsbestimmung vorliegt.
- Ferner wurde vorgeschlagen, den Schwerpunkt nicht auf die Begriffsbestimmung "verpasster Anschluss", sondern auf die endgültige Verspätung für die Fahrgäste zu legen.

4.2. Kapitel II – Beförderungsvertrag, Informationen und Fahrkarten

- Einige Mitgliedstaaten sind der festen Auffassung, dass die Bestimmungen zu *nichtdiskriminierenden Bedingungen des Beförderungsvertrags* wegen der Verordnung zum Geoblocking von Dienstleistungen¹, wegen des Bezugs auf den *Aufenthaltsort* des Fahrgasts, wegen der Verwendung unterschiedlicher Währungen und wegen Vorzugstarifen für bestimmte Gruppen nach Region überarbeitet werden müssten.
- Einige Mitgliedstaaten sind der Auffassung, dass der Transport von *Fahrrädern* bei bestimmten Verkehrsdiensten, vor allem Hochgeschwindigkeitsverbindungen, unter den vorgeschlagenen Bedingungen möglicherweise nicht machbar ist. Ferner sind die vorgeschlagenen Bedingungen nicht klar genug gefasst, um sie in der Praxis anwenden zu können, und es ist unklar, wer darüber entscheidet, wo und wann die Einschränkungen gelten können. Vor allem die Rolle des Bahnhofsbetreibers ist fragwürdig.
- *Günstigere Vertragsbedingungen* sollten auch von Fahrkartenverkäufern und Reiseveranstaltern angeboten werden können.
- Bestimmte Mitgliedstaaten halten daran fest, dass anstelle des noch nicht erlassenen *europäischen Rechtsakts zur Barrierefreiheit* die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) als Bezugnahme dienen sollten.

¹ Verordnung (EU) 2018/302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Februar 2018 über Maßnahmen gegen ungerechtfertigtes Geoblocking und andere Formen der Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit, des Wohnsitzes oder des Ortes der Niederlassung des Kunden innerhalb des Binnenmarkts und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2006/2004 und (EU) 2017/2394 sowie der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 60 vom 2.3.2018, S. 1).

- Einige Mitgliedstaaten verlangten, dass die Akteure und Kommunikationsmittel in Bezug auf *Reiseinformationen*, einschließlich der Verpflichtungen für Fahrkartenverkäufer, verdeutlicht werden sollten.
- Eine Reihe von Mitgliedstaaten merkte an, dass die Verpflichtung, sich "nach besten Kräften" zu bemühen, *Durchgangsfahrkarten* anzubieten, nicht eindeutig formuliert ist und dass die Bedingungen für die Anforderung, Durchgangsfahrkarten anzubieten, geprüft werden sollten. Darüber hinaus hoben einige Mitgliedstaaten hervor, wie wichtig es ist, den Fahrgästen beim Kauf einer Fahrkarte klare Informationen zu geben, vor allem dazu, um welche Art Fahrkarte es sich handelt und welche Rechte damit zusammenhängen. Außerdem wurde darauf verwiesen, dass die Rechtsfolgen eines Versäumnisses, über die verschiedenen Arten von Fahrkarten zu informieren, nicht deutlich genug werden.
- Es wurde hervorgehoben, dass es sehr kostspielig sein könnte, ohne die Festlegung weiterer Bedingungen das Recht zu garantieren, dass Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität in jedem Fall im Zug Fahrkarten kaufen können. Einige Mitgliedstaaten erinnerten an die im VN-Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen enthaltenen Verpflichtungen, die in diesem Zusammenhang möglicherweise berücksichtigt werden müssen.

4.3. *Kapitel III – Haftung von Eisenbahnunternehmen für Fahrgäste und deren Gepäck*

- In Anhang I (CIV) wird mit dem Begriff "Beförderer" eine abweichende Terminologie verwendet. Es wurde hervorgehoben, dass nicht eindeutig klar ist, ob dieser Begriff dem *Eisenbahnunternehmen* im Rechtsvokabular der Union entspricht. Daher sollte untersucht werden, ob für diesen Begriff eine Begriffsbestimmung erforderlich ist. Ferner ist die Anwendung von Titel V unklar, der im Anhang I enthalten ist, aber nicht in den Artikeln genannt wird.
- Einige Mitgliedstaaten gaben an, dass die Risikobewertung für Versicherungszwecke und insbesondere ihr Bezug zur Richtlinie 2012/34/EU nicht klar ist.
- In den Bestimmungen zum *Vorschuss* werden keine Fälle von Selbstmord berücksichtigt. Darüber hinaus wurde außerdem vermerkt, dass möglicherweise auch Unfälle mit schweren Verletzungen erfasst werden müssen.

4.4. Kapitel IV – Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle

- *Zugausfälle* sollten nach Auffassung einer Reihe von Mitgliedstaaten ebenfalls Gegenstand einer Regelung sein, nach der eine Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung angeboten wird, um die Ergebnisse der Beratungen über Leitlinien zu den Rechten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr umfassend einzubeziehen.
- Einige Mitgliedstaaten sprachen sich ausdrücklich für einen Ausgleich der *Preisdifferenz* aus, wenn Dienstleistungen aufgrund einer geänderten Streckenführung *herabgestuft* werden.
- Im überarbeiteten Text zu den *Erstattungsbedingungen* würden die Inhaber von Durchgangsfahrkarten bevorzugt, wohingegen die bestehenden Rechte von Fahrgästen mit anderen Fahrkarten beschnitten werden könnten.
- Die Bestimmungen zur *Weiterreise mit geänderter Streckenführung von Fahrgästen, insbesondere von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität*, sollten nach Auffassung einer Reihe von Mitgliedstaaten klarer und konkreter sein.
- Eine große Zahl von Mitgliedstaaten merkte an, dass die Regeln zur *Erstattung* in dem Fall, dass der Fahrgast die Reise aufgrund eines Ausfalls oder einer Verspätung abbricht, nicht eindeutig sind, da nicht klar ist, ob eine Erstattung aufgrund von höherer Gewalt abgelehnt werden könnte.
- Die 60-Minuten-Bedingung als Auslöser für den Anspruch auf Entschädigung sollte als Verspätung *am Ende* der Reise definiert werden und somit auch dann gelten, wenn es im Laufe der Reise zu einer Verspätung kommt.
- Was Entschädigungen für *mehrere zusammengerechnete Verspätungen* betrifft, so gaben einige Mitgliedstaaten zu bedenken, dies werfe eine Reihe praktischer Fragen in Bezug auf Fahrgäste mit Saison- oder Jahrestickets auf, insbesondere im Regional- und Stadtverkehr. Die Einrichtung und der Betrieb eines Systems, das erforderlich wäre, um zusammengerechnete Verspätungen zu überprüfen und aufzuzeichnen, würden unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen. Zudem müsse geklärt werden, wie mit Fahrgästen umzugehen sei, die aus sozialpolitischen Gründen kostenlose Fahrkarten erhalten.

- Das *Konzept der höheren Gewalt* als Begründung dafür, Eisenbahnunternehmen von ihrer Verpflichtung zur Entschädigung von Fahrgästen zu befreien, wurde begrüßt, doch erklärte eine beträchtliche Anzahl von Mitgliedstaaten, es müsse genauer betrachtet werden, wie eine solche Situation im Einzelnen definiert werde, insbesondere mit Blick auf terroristische Anschläge und Vandalismus.
- Einige Mitgliedstaaten bekundeten, sie würden Eisenbahnunternehmen unabhängig vom Grund der Verspätung zur Zahlung einer Entschädigung verpflichten. Andere Mitgliedstaaten möchten sicherstellen, dass Faktoren wie eine schlechte Instandhaltung der Fahrzeuge oder der Infrastruktur nicht als *höhere Gewalt* gelten könnten.
- Was *Notfallpläne für Bahnhofsbetreiber* betrifft, so wirft die Schwelle von 10 000 Fahrgästen am Tag nach Ansicht einiger Mitgliedstaaten sowohl grundsätzliche als auch praktische Fragen auf. Die Festlegung der Schwelle beruhe nicht auf der Folgenabschätzung, und in einigen Mitgliedstaaten gäbe es möglicherweise gar keine Bahnhöfe, die unter die Verordnung fallen würden. Zudem könnte die Berechnung der Schwelle ungerecht sein, wenn Bahnhöfe beispielsweise zu Einkaufszentren gehören oder nicht das ganze Jahr genutzt werden.
- Was *Regressansprüche* betrifft, so stellte sich grundsätzlich die Frage nach der Notwendigkeit und möglichen Auswirkungen dieser Bestimmung. Da dieser Bereich bereits durch das Zivilrecht geregelt wird, könnte der vorgeschlagene Artikel unerwünschte Nebenwirkungen haben.

4.5. Kapitel V – Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität

- Einige Delegationen wiesen darauf hin, dass das Recht auf Mitnahme von *Mobilitätshilfen* nicht gewährleistet wird, während persönliche Begleiter und Hunde ausdrücklich genannt werden.
- Darüber hinaus wiesen mehrere Mitgliedstaaten darauf hin, dass mit Blick auf die vorliegende Verordnung, auf andere, bestimmte Verkehrsarten betreffende Regelungen zu Fahrgastrechten und auf den Entwurf des europäischen Rechtsakts zur Barrierefreiheit eine Reihe terminologischer Fragen geklärt werden müssten.
- Eine Reihe von Mitgliedstaaten sprach sich dagegen aus, Artikel 21 zur Barrierefreiheit aus der geltenden Verordnung zu streichen.

- Was die *Hilfeleistung* an Bahnhöfen und im Zug betrifft, so war eine große Zahl von Mitgliedstaaten der Auffassung, dass die Anforderung, diese *zu allen Zeiten* zu erbringen, so formuliert ist, dass sie derzeit nicht auf Bahnhöfe und Züge ohne Personal anwendbar ist. Einige Mitgliedstaaten machten jedoch geltend, die Verpflichtung, "zu allen Zeiten" Hilfe zu leisten, müsse eine vorherige Anfrage des Fahrgastes voraussetzen, um den zusätzlichen Aufwand zu verringern. Darüber hinaus sei die Anforderung, sich *nach besten Kräften* zu bemühen, eine Beförderung zu ermöglichen, nicht mit einer Hilfeleistung zu allen Zeiten vereinbar.
- Die Neufassung der *Entschädigung für Mobilitätshilfen* wirft eine Frage der Formulierung auf, wenn es um die "Verursachung" von Verlust oder Schaden und darum geht, ob stillschweigend davon ausgegangen wird, dass die finanzielle Obergrenze für die Entschädigung aufgehoben wird.
- Die Anwendung der neuen Bestimmungen zu *vorübergehendem Ersatz* lässt nach Auffassung einer Reihe von Mitgliedstaaten viel Interpretationsspielraum.
- Mehrere Mitgliedstaaten halten die *Schulung des Personals* für insofern für unverhältnismäßig, als die Anforderung für das gesamte Personal gelten soll, also auch jene, die gar nicht mit Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in Kontakt kommen.
- Die Einbeziehung der *Schulung von Dritten und Organisationen* in die Schulung des Personals wird als zu restriktiv und als Überschreitung der Kriterien von Proportionalität und Subsidiarität erachtet.

4.6. Kapitel VI – Sicherheit, Beschwerden und Qualität der Verkehrsdienste

- Was die Verfahren für *Beschwerden* betrifft, so wurde eine ganze Reihe von Kritikpunkten von einer beträchtlichen Zahl von Mitgliedstaaten vorgebracht, insbesondere in Bezug auf die Einführung von vier verschiedenen, an verschiedene Stellen gerichteten Verfahren zur Beschwerdebearbeitung, was dazu führen würde, dass die Fahrgäste nicht wüssten, an wen sie sich zu wenden hätten, die langfristige (zwei Jahre) Aufbewahrung von Daten über Vorfälle, den langen Zeitraum (sechs Monate), der für das Einreichen einer Beschwerde eingeräumt wird, und die Einbeziehung der Fahrkartenverkäufer.

- Die Anforderung, *Dienstqualitätsnormen* für kleinere Bahnhofsbetreiber mit weniger als 10 000 Fahrgästen einzuführen, wurde als unverhältnismäßig bezeichnet. Andererseits wurde festgestellt, dass in Anhang III Abschnitt II Verpflichtungen für Infrastrukturbetreiber vorgesehen sind, dass diese in dem entsprechenden Artikel im verfügbaren Teil aber nicht erwähnt werden.

4.7. Kapitel VII – Information und Durchsetzung

- Allgemein kritisierten zahlreiche Mitgliedstaaten die Bezugnahme auf den europäischen Rechtsakt zur Barrierefreiheit, da über das Dokument noch verhandelt wird und der Verkehrssektor sektorspezifische Vorschriften aufgestellt hat, zu denen auch technische Spezifikationen für die Interoperabilität gehören.
- *Informationen auf der Fahrkarte bereitzustellen* wurde aus praktischen Gründen von der Mehrheit der Mitgliedstaaten in Frage gestellt, da die Fahrkarten oft kleinformatig oder nur elektronisch vorhanden sein könnten.
- Die *jährliche Berichterstattung* über Fahrgastrechte wurde als übermäßiger Verwaltungsaufwand betrachtet; eine Reihe von Mitgliedstaaten schlug einen Zyklus von zwei Jahren vor. Ferner wurde das Konzept eines verkehrsträgerübergreifenden Gesamtberichts über Fahrgastrechte als eine Möglichkeit vorgeschlagen, den Verwaltungsaufwand in Grenzen zu halten.
- Einige Mitgliedstaaten waren der Auffassung, die *Rolle der Fahrkartenverkäufer* im Rahmen des Berichterstattungsverfahrens müsse eingehender geprüft werden.
- Einige Mitgliedstaaten erklärten, es müsse genauer dargelegt werden, welche Möglichkeiten die *nationalen Durchführungsstellen* hätten, die betreffenden Aufgaben oder einen Teil davon an andere Einrichtungen zu delegieren; ferner müsse der Beginn bestimmter Phasen bis zum Abschluss des Dossiers konkreter festgelegt werden. Darüber hinaus müsse die Terminologie in Bezug auf Verstöße und Vorfälle angeglichen werden. Schließlich müsse nach Auffassung einer Reihe von Mitgliedstaaten auch die zeitliche Planung der verschiedenen Fristen sorgfältiger geprüft und koordiniert werden.

- In Bezug auf den Informationsaustausch zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen wiesen einige Mitgliedstaaten darauf hin, dass die Aufgaben und Zuständigkeiten der *federführenden Stelle* genauer geklärt werden müssten, da eine solche Stelle eine andere Einrichtung als eine nationale Durchsetzungsstelle sein könnte. Aufgeworfen wurde auch die Frage nach den Auswirkungen der Bezugnahme auf die Verordnung über den Schutz personenbezogener Daten ((EU) 2016/679) auf die verschiedenen Einrichtungen.

4.8. Kapitel VIII – Schlussbestimmungen

- Mehrere Mitgliedstaaten betrachteten den Mechanismus für *Sanktionen*, insbesondere die zahlreichen Querverweise auf verschiedene nationale Durchsetzungsstellen, als verwirrend und "sich im Kreis drehend".
- Was *delegierte Rechtsakte* betrifft, so sprach sich eine Reihe von Mitgliedstaaten gegen die vorgesehenen weitreichenden Befugnisse der Kommission aus.
- Mit Blick auf den *Zeitpunkt der Anwendung* der Verordnung sei offensichtlich, dass das beinahe sofortige Inkrafttreten den nationalen Systemen nicht genügend Zeit lasse, sich darauf einzustellen. Mehrere Mitgliedstaaten hielten eine längere Anlaufphase, etwa von zwei Jahren, für unerlässlich.

4.9. Anhänge

- Was *Anhang II* betrifft, so lehnte eine große Zahl von Mitgliedstaaten die Bezugnahmen auf den europäischen Rechtsakt zur Barrierefreiheit ab. Die Rolle der Fahrkartenverkäufer, über die unterschiedliche Auffassungen herrschen, muss eingehender geprüft werden.
- *Anhang III*, der als kompliziert und als Verwaltungsaufwand ohne erkennbaren Mehrwert betrachtet wurde, muss kritisch überprüft werden.

Eine beträchtliche Zahl von Mitgliedstaaten machte deutlich, die Bestimmungen des Verordnungsentwurfs müssten genauer erklärt und verbessert werden; insbesondere, um einen stärkeren Bezug auf die Ziele des Vorschlags herzustellen.

5. FAZIT

Der Vorsitz fasst zusammen, dass die erste Überprüfung des Vorschlags zu den Rechten von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr eine gute Grundlage für die künftigen Beratungen über den Text bilden wird. Eine nicht unerhebliche Anzahl von Fragen, die die Mitgliedstaaten herausgestellt haben, muss genauer geprüft werden. Sie reichen von grundlegenden politischen Weichenstellungen zu zahlreichen praktischen Auswirkungen, sowohl auf private als auch auf öffentliche Interessenträger und die Fahrgäste selbst. Zudem erscheinen einige redaktionelle Anpassungen und sich daraus ergebende Änderungen des Wortlauts erforderlich.

Nach Auffassung des bulgarischen Vorsitzes wäre, um zu einem zufriedenstellenden Kompromiss über den Vorschlag zu gelangen, ein Ausmaß an Verhandlungsressourcen erforderlich, das aufgrund anderer politischer Prioritäten derzeit nicht zur Verfügung steht. Die diesbezüglichen Beratungen werden aller Wahrscheinlichkeit nach unter einem der künftigen Vorsitze stattfinden müssen.
