



Brüssel, den 15. November 2018  
(OR. en)

14277/18

---

---

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

---

---

**TRANS 543**  
**CODEC 2000**  
**CONSOM 317**

## **BERICHT**

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
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) – Fortschrittsbericht

---

### **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 Rechtsausschuss (JURI) hat am 28. Februar 2018 eine Stellungnahme zum Verfahren der Neufassung angenommen, und der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) hat am 5. Juni 2018 seine Stellungnahme zum Inhalt des Vorschlags vorgelegt.

Der TRAN-Ausschuss hat am 9. Oktober 2018 über den Bericht abgestimmt. Am 15. November 2018 hat das Parlament im Plenum über den Bericht abgestimmt und ihn als seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen.

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. Der Vorschlag wurde außerdem der Gruppe "Verbraucherschutz und -information" zur Kenntnisnahme vorgelegt.

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).

Diese erste Prüfung wurde im Frühjahr 2018 abgeschlossen, und auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) vom 7. Juni 2018 wurde ein Fortschrittsbericht (Dok. 8721/18) vorgelegt.

#### **4. BERATUNGEN IM HINBLICK AUF EINEN KOMPROMISSTEXT**

Der Vorsitz hat am 25. Oktober 2018 einen ersten Kompromissvorschlag zu den Kapiteln I, II und III zur Prüfung vorgelegt. Ein vorläufiger Text zu den laufenden Arbeiten ist diesem Bericht als Addendum beigelegt (Dok. 13760/18 ADD 1).

Dem Vorsitz ging es in erster Linie darum, die Beratungen über diese drei Kapitel weiter voranzubringen und zu möglichst vielen Artikeln bereits abzuschließen. Die Delegationen begrüßten generell die Bemühungen des Vorsitzes in Bezug auf diese ersten drei Kapitel. Es wurden entsprechende Fortschritte erzielt und somit Vorgaben für den künftigen Beratungsverlauf gemacht.

Eine Reihe von Delegationen legte Prüfungsvorbehalte zu Teilen des Kompromisstexts des Vorsitzes ein, andere hielten wiederum an ihren Vorbehalten zum ursprünglichen Vorschlag fest.

Die Bedenken zu den wichtigsten noch offenen Fragen sowie die übrigen Bemerkungen, die die Mitgliedstaaten im Laufe der Beratungen vorbrachten, sind nachstehend in groben Zügen Kapitel für Kapitel dargelegt. Ziel ist es, Leitlinien für die weiteren Beratungen zu geben, diese zu erleichtern und so den endgültigen Standpunkt des Rates zu dieser Verordnung zu erarbeiten.

##### **4.1. Kapitel I**

###### **a) Gegenstand (Artikel 1)**

Einige Mitgliedstaaten beantragten, im Anwendungsbereich eindeutig festzulegen, dass die Verordnung ein Mindestmaß an Schutz vorschreibt, wodurch die Möglichkeit eines stärkeren Schutzes der Fahrgastrechte eröffnet würde. Mehrere Mitgliedstaaten wiesen darauf hin, dass die Terminologie in Bezug auf Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität an die Ergebnisse der Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament über den Rechtsakt zur Barrierefreiheit anzugleichen sei, die zum Zeitpunkt der Beratungen noch im Gange waren (siehe auch Artikel 2).

## **b) Anwendungsbereich (Artikel 2)**

Eine Reihe von Mitgliedstaaten begrüßte den Kompromisstext des Vorsitzes als einen Schritt in die richtige Richtung, insofern als präzisiert wird, dass grenzüberschreitende Dienste innerhalb der Union vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen werden können. Was hingegen den Anwendungsbereich nach Absatz 1 anbelangt, so gehen die Ansichten der Mitgliedstaaten weiterhin auseinander; der Vorschlag eines Mitgliedstaats, jegliche inländische Beförderungen auszunehmen, wurde von einigen Mitgliedstaaten abgelehnt.

Einige Mitgliedstaaten hatten Zweifel an der Umsetzung von Anforderungen wie insbesondere "... *angemessen* gewährleisten ..." und "zu einem *erheblichen* Teil" sowie an der Anwendung von Kapitel V auf alle Schienenpersonenverkehrsdienste, die nicht vom Anwendungsbereich ausgenommen werden können. Eine Reihe von Mitgliedstaaten lehnte die Streichung des früheren Absatzes 4 ab, da die Ausnahme in bestimmten Fällen bereits gewährt wird, ausgehend von der Annahme, dass sie verlängert werden kann. Des Weiteren beantragten einige Mitgliedstaaten, dass Bezugnahmen auf den Rechtsakt zur Barrierefreiheit vermieden werden sollten, da das Ergebnis der diesbezüglichen Beratungen noch nicht bekannt ist (siehe auch Artikel 1).

Ein Mitgliedstaat beantragte, dass lediglich aus historischem oder touristischem Interesse betriebene Dienste von der Anwendung der Verordnung ausgenommen werden könnten.

## **c) Begriffsbestimmungen (Artikel 3)**

Auch wenn der Kompromisstext des Vorsitzes einige Fortschritte bei den Beratungen über die Begriffsbestimmungen ermöglicht hat, steht doch fest, dass dieser Artikel überarbeitet werden muss, sobald ein Konsens über den Rest des Vorschlags vorliegt.

Die Bemerkungen der Mitgliedstaaten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Begriffsbestimmung für "Fahrkartenverkäufer" bedarf angesichts der neuen Möglichkeit des Online-Fahrkartenverkaufs unter Umständen der redaktionellen oder sogar der grundlegenderen Überarbeitung.
- Die Begriffsbestimmungen für "Durchgangsfahrkarte", "Betreiber der Infrastruktur", "Eisenbahnunternehmen", "Beförderer", "ausführender Beförderer" und "Person mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität" sind an die maßgeblichen Rechtsvorschriften in diesem Bereich anzugleichen, insbesondere die Richtlinie über die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, die Vorschriften zu den Fahrgastrechten des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und den Rechtsakt zur Barrierefreiheit.

- Nach Ansicht einiger Mitgliedstaaten ist auch die Begriffsbestimmung für "Bahnhof" sowie die Verwendung des Begriffs im fortlaufenden Text zu überdenken. Es wurde vorgeschlagen, den Text entsprechend zu ändern.

## 4.2. Kapitel II

### a) Nichtdiskriminierende Bedingungen des Beförderungsvertrags (Artikel 5)

Einige Mitgliedstaaten hielten den vorgeschlagenen Text für zu weit gefasst. Sie machten geltend, dass sich der Wohnort des Kunden auf die Höhe der Subventionen für vorhandene Nahverkehrsdienste auswirkt. Ferner wiesen einige Delegationen darauf hin, dass der Artikel de facto den Wettbewerb und Sonderangebote von Unternehmen und Verkäufern unterbinden könnte.

### b) Fahrräder (Artikel 6)

Der Kompromisstext des Vorsitzes wurde von einer Reihe von Mitgliedstaaten begrüßt, während andere ihn für nicht ausreichend hielten. Insgesamt gehen die Ansichten der Mitgliedstaaten zu diesem Artikel sehr weit auseinander. Der Vorschlag einiger Mitgliedstaaten, Eisenbahnunternehmen das Recht einzuräumen, den Zugang für Fahrräder zu verweigern, wurde von anderen Mitgliedstaaten wiederum abgelehnt, die für einen leichteren Zugang plädierten. Einige Mitgliedstaaten schlugen redaktionelle Änderungen vor, etwa "*aus betrieblichen Gründen*" in "*aus Sicherheitsgründen*" zu ändern und die Bedingung aufzunehmen, dass die jeweiligen Fahrzeuge hierfür ausgestattet sein müssen. Einige Mitgliedstaaten warfen die Frage auf, ob Fahrräder als "Reisegepäck" gelten oder gelten könnten und äußerten Bedenken in Bezug auf übergroße Fahrräder, bei denen sich die Frage stellt, ob sie in gleicher Weise wie normale Fahrräder zu behandeln sind. Schließlich wiesen einige Mitgliedstaaten darauf hin, dass die Beförderung von Fahrrädern auf Zügen bereits in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission) geregelt sei.

### c) Informationspflicht betreffend die Einstellung von Schienenverkehrsdiensten (Artikel 8)

Der Vorsitz verschob die Beratungen über diesen Artikel, bis eine Einigung über den Rechtsakt zur Barrierefreiheit erzielt worden ist.

#### **d) Reiseinformationen (Artikel 9)**

Eine Reihe von Delegationen hatte Bedenken, ob den Fahrkartenverkäufern diesbezügliche Pflichten auferlegt werden sollten und, falls ja, ob diese im Verhältnis zur Unternehmensgröße des jeweiligen Fahrkartenverkäufers stehen sollten. Mehrere Mitgliedstaaten sprachen sich deutlich gegen weitere Pflichten für Fahrkartenverkäufer aus.

Einige Mitgliedstaaten beantragten zudem, weiter zu präzisieren, welche Arten von Echtzeitdaten den Fahrgästen übermittelt werden sollten.

#### **e) Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen (Artikel 10)**

Der Kompromisstext des Vorsitzes wurde als generell positiver Schritt bewertet. Einige Mitgliedstaaten bezweifelten, dass eine explizite Verpflichtung, Durchgangsfahrkarten anzubieten, erforderlich und durchsetzbar ist. Aufgrund der begrenzten verfügbaren Zeit müssen die Beratungen über diesen Artikel allerdings später fortgesetzt werden.

### **4.3. Kapitel III**

#### **a) Versicherung und Haftung bei Tod oder Verletzung von Fahrgästen (Artikel 12)**

Die im Kompromisstext des Vorsitzes vorgeschlagene Angleichung wurde einstweilen unterstützt, allerdings müssen die technischen Einzelheiten noch genauer geprüft werden.

## **5. FAZIT**

Der Vorsitz betont, wie wichtig der Schutz der Fahrgastrechte ist und dass sich die Attraktivität von Eisenbahnverkehrsdiensten verbessern ließe, wenn dieser auf intelligente und ausgewogene Art und Weise gewährleistet würde.

Ungeachtet der hohen Arbeitsbelastung durch die *Mobilitätspakete I, II und III* hat der österreichische Vorsitz entsprechende Ressourcen bereitgestellt, um den Vorschlag weiter voranzubringen. Die laufenden Beratungen im Rat machen allerdings deutlich, dass die Herausforderung, zu einer technisch korrekten und ausgewogenen Lösung zu gelangen, beachtlich ist und dass weiterhin ausführliche und umfassende Beratungen geführt werden müssen, um die beste politische Option zu ermitteln.

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter und der Rat werden in Anbetracht dessen ersucht, die Beratungsfortschritte in Bezug auf den Verordnungsvorschlag zur Kenntnis zu nehmen.