



Rat der
Europäischen Union

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

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

**12442/17
ADD 2**

**TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	27. September 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2017) 317 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 317 final.

Anl.: SWD(2017) 317 final

Brüssel, den 27.9.2017
SWD(2017) 317 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates

über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

(Neufassung)

{COM(2017) 548 final}
{SWD(2017) 318 final}

Zusammenfassung	
Folgenabschätzung: Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr	
A. Handlungsbedarf	
Worin besteht das Problem und warum muss es auf EU-Ebene behandelt werden?	
Die Probleme im Zusammenhang mit der Verordnung betreffen in erster Linie die übermäßige Zahl der nationalen Ausnahmen, die Rechte von Fahrgästen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, unzureichende Informationen, Durchgangsfahrkarten, die Bearbeitung von Beschwerden, die Durchsetzung sowie Diskriminierungen aufgrund der Staatsangehörigkeit und Entschädigungen bei höherer Gewalt. Diese Probleme wirken sich negativ auf den Binnenmarkt aus, stehen einer einheitlichen Durchsetzung im Wege und können sich in einem liberalisierten EU-Schienenverkehrsmarkt noch verschärfen.	
Was soll erreicht werden?	
1. Förderung einheitlicher und gestärkter Rechte für die Eisenbahnnutzer in der EU und 2. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors ohne Beeinträchtigung der Fahrgastrechte.	
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?	
Die derzeit geltende Verordnung bietet Auslegungsspielraum, der einen einheitlichen Schutz der Fahrgäste in der EU unmöglich macht. Diese Probleme können von den Mitgliedstaaten nicht im Alleingang bewältigt werden, sodass ein Tätigwerden der EU angemessen erscheint.	
B. Lösungen	
Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine Option bevorzugt? Wenn nicht, warum?	
Ausnahmen	- Abschaffung der Ausnahmen für den inländischen Fernverkehr bis 2020 - Beschränkung der Ausnahmen für Verkehrsdienste mit Nicht-EU-Ländern - Abschaffung der Ausnahmen für grenzüberschreitende Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste
Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität	Neue Vorschriften für mehr Barrierefreiheit und bessere Informationen für Personen mit eingeschränkter Mobilität
Information	Neue Vorschriften für bessere Fahrgastinformationen
Durchgangsfahrscheine	Klarere Vorschriften über Durchgangsfahrscheine
Beschwerdebearbeitung und Durchsetzung	Klarere Vorschriften zur Beschwerdebearbeitung und Zusammenarbeit der nationalen Durchsetzungsstellen
Diskriminierung	Neue Nichtdiskriminierungsklausel
Höhere Gewalt	Klausel zur Befreiung der Eisenbahnunternehmen von der Schadensersatzpflicht bei Verspätungen durch extreme Witterungsverhältnisse oder Naturkatastrophen, die nicht vorhergesehen oder vermieden werden können.
Welche Standpunkte vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?	
Die meisten Mitgliedstaaten und Eisenbahnunternehmen stehen einer Abschaffung der Ausnahmeregelungen zurückhaltend gegenüber. Die Bürgerinnen und Bürger sprechen sich dagegen für eine Verringerung der Ausnahmen sowie für flankierende Maßnahmen zur Stärkung der Fahrgastrechte aus. Die meisten Interessenträger befürworten klarere Vorschriften, etwa in Bezug auf Hilfeleistungen, die Bearbeitung von Beschwerden und die Durchsetzung. Die meisten Eisenbahnunternehmen und Mitgliedstaaten sind für eine Klausel zur höheren Gewalt, die von den Bürgern jedoch abgelehnt wird.	
C. Auswirkungen der bevorzugten Option	
Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?	

Die Kombination der bevorzugten Optionen stellt eine ausgewogene Lösung zur Erreichung der potenziell widerstreitenden politischen Ziele dar. Eine Verringerung der Ausnahmen wird zu einem besseren Schutz der Fahrgäste und zu mehr Rechtssicherheit führen. Dank der Verbesserungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität werden Bahnreisen für diese Personen attraktiver, und ihre soziale Eingliederung wird gefördert. Durch klare Regeln für Durchgangsfahrscheine werden auch die Rechte von Fahrgästen bei Anschlussverbindungen verbessert. Eine Klausel über höhere Gewalt sorgt zudem für rechtliche Ausgewogenheit und Verhältnismäßigkeit.
Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?
Für die Eisenbahnunternehmen dürften sich über einen Zeitraum von 15 Jahren Kostensteigerungen von 4,98 % gegenüber dem Basisszenario ergeben.
Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?
Für KMU sind nur begrenzte indirekte Auswirkungen zu erwarten.
Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?
Im Hinblick auf die verstärkte Durchsetzung und Beschwerdebearbeitung durch die nationalen Durchsetzungsstellen werden geringfügige Auswirkungen erwartet.
Wird es andere spürbare Auswirkungen geben?
Es wird mit keinen größeren zusätzlichen Auswirkungen gerechnet.
Bleibt die Verhältnismäßigkeit gewahrt?
Die derzeitige uneinheitliche Anwendung der Vorschriften beeinträchtigt den Binnenmarkt und steht einem einheitlichen Schutz der Fahrgäste in der EU im Wege. Einschlägige Leitlinien haben zu keinen hinreichenden Ergebnissen geführt.
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Maßnahme überprüft?
Die Kommission wird die Anwendung der neuen Verordnung fünf Jahre nach ihrem Inkrafttreten einer Bewertung unterziehen.