

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0209/2009

2.4.2009

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Passagierrechte 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
(KOM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Michel Teychenné

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** hervorgehoben. Bei Änderungsrechtsakten werden unverändert aus einer bisherigen Bestimmung übernommene Textteile, die das Parlament ändern will, obwohl die Kommission sie nicht geändert hat, durch ***Fettdruck*** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden gegebenenfalls wie folgt gekennzeichnet: [...]. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	58
STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES.....	61

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Passagierrechte 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 (KOM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2008)0816),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und die Artikel 71 Absatz 1 und 80 Absatz 2 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0476/2008),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Rechtsausschusses (A6-0209/2009),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Um Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität See- und Binnenschiffsreisemöglichkeiten zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sollten vor dem Hintergrund von Artikel 9 der UN-Konvention über die Rechte von Menschen

Geänderter Text

(4) Um Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität See- und Binnenschiffsreisemöglichkeiten zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sollten vor dem Hintergrund von Artikel 9 der UN-Konvention über die Rechte von Menschen

mit Behinderungen Regeln für die Nichtdiskriminierung der Betroffenen und deren Unterstützung bei Reisen erstellt werden. Die Beförderung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität sollte daher akzeptiert und ***abgesehen von bestimmten Ausnahmen aufgrund von gerechtfertigten und gesetzlich geregelten Sicherheitsgründen*** nicht wegen der Behinderung oder mangelnden Mobilität verweigert werden. Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität sollten das Recht haben, an Häfen bzw. in Ermangelung eines Hafens genutzten Ein- und Ausschiffungsorten sowie auf Fahrgastschiffen Hilfe in Anspruch zu nehmen. Im Interesse der sozialen Integration sollte diese Hilfe den Betroffenen kostenlos geleistet werden. Beförderer sollten Regeln für die Zugänglichkeit erstellen, vorzugsweise unter Verwendung des europäischen Normungssystems.

mit Behinderungen Regeln für die Nichtdiskriminierung der Betroffenen und deren Unterstützung bei Reisen erstellt werden. Die Beförderung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität sollte daher akzeptiert und nicht wegen der Behinderung oder mangelnden Mobilität verweigert werden. Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität sollten das Recht haben, an Häfen bzw. in Ermangelung eines Hafens genutzten Ein- und Ausschiffungsorten sowie auf Fahrgastschiffen Hilfe in Anspruch zu nehmen. Im Interesse der sozialen Integration sollte diese Hilfe den Betroffenen kostenlos geleistet werden. Beförderer sollten Regeln für die Zugänglichkeit erstellen, vorzugsweise unter Verwendung des europäischen Normungssystems.

Begründung

Sicherheitsgründe gelten genauso für alle Passagiere und nicht speziell für Personen eingeschränkter Mobilität.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Bei der Entscheidung über die Gestaltung neuer Häfen und etwaiger Abfertigungsgebäude und bei umfassenden Renovierungsarbeiten sollten die Leitungsorgane von Häfen und der sie betreibenden Beförderer ***erforderlichenfalls*** die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität berücksichtigen. Entsprechend sollten Beförderer bei der

Geänderter Text

(5) Bei der Entscheidung über die Gestaltung neuer Häfen und etwaiger Abfertigungsgebäude und bei umfassenden Renovierungsarbeiten sollten die Leitungsorgane von Häfen und der sie betreibenden Beförderer die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität berücksichtigen. Entsprechend sollten Beförderer bei der Entscheidung über die Gestaltung neuer

Entscheidung über die Gestaltung neuer und neu einzurichtender Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe diese Bedürfnisse **erforderlichenfalls** berücksichtigen.

und neu einzurichtender Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe diese Bedürfnisse berücksichtigen.

Begründung

Es ist notwendig, dass die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen ein Erfordernis bei Gestaltung und Bau von Infrastrukturen wird. Dies ist also immer erforderlich.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Die Bestimmungen über das Einschiffen von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität sind unbeschadet der für das Einschiffen von Passagieren geltenden allgemeinen Regeln anwendbar, die in den geltenden internationalen, gemeinschaftlichen bzw. nationalen Regeln festgelegt sind.

Begründung

Durch diese Änderung wird daran erinnert, dass die allgemeinen Regeln auf alle Passagiere ohne Diskriminierung anwendbar sind.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14) Die Fahrgäste sollten umfassend über ihre Rechte nach dieser Verordnung informiert werden, damit sie diese Rechte

(14) Die Fahrgäste sollten umfassend über ihre Rechte nach dieser Verordnung informiert werden, damit sie diese Rechte

wirksam wahrnehmen können. Zu den Rechten der Nutzer von See- und Binnenschiffsverkehrsdiensten sollte ein Anspruch auf Informationen über den Verkehrsdienst sowohl vor als auch während der Fahrt gehören. Alle wesentlichen Informationen für die Passagiere im See- und Binnenschiffsverkehr sollten auch in **alternativen**, Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität zugänglichen Formen bereitgestellt werden.

wirksam wahrnehmen können. Zu den Rechten der Nutzer von See- und Binnenschiffsverkehrsdiensten sollte ein Anspruch auf Informationen über den Verkehrsdienst sowohl vor als auch während der Fahrt gehören. Alle wesentlichen Informationen für die Passagiere im See- und Binnenschiffsverkehr sollten auch in Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität zugänglichen Formen bereitgestellt werden.

Begründung

Man sollte im Text einheitliche Begriffe verwenden.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Die Passagiere sollten ihre Rechte einerseits mittels geeigneter Beschwerdeverfahren der Beförderer wahrnehmen können, und andererseits, indem sie gegebenenfalls Beschwerde bei **den** vom betreffenden Mitgliedstaat zu diesem Zweck benannten **Stellen** erheben.

Geänderter Text

(15) Die Passagiere sollten ihre Rechte einerseits mittels geeigneter Beschwerdeverfahren der Beförderer wahrnehmen können, und andererseits, indem sie gegebenenfalls Beschwerde bei **der** vom betreffenden Mitgliedstaat zu diesem Zweck benannten **Stelle** erheben.

Begründung

Übereinstimmung mit dem Änderungsantrag 33 des Berichtsentwurfs. Es ist wohl einfacher, dass es eine einzige Stelle je Mitgliedstaat gibt anstatt mehrerer.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Beschwerden über Hilfeleistungen in

Geänderter Text

(16) Beschwerden über Hilfeleistungen in

einem Hafen oder an einem Ein- bzw. Ausschiffungsort sollten an die **Stelle(n)** gerichtet werden, die der Mitgliedstaat, in dem der Hafen liegt, zur Durchsetzung dieser Verordnung benannt hat. Beschwerden über Hilfeleistungen eines Beförderers sollten an die **Stelle(n)** gerichtet werden, die der Mitgliedstaat, der dem Beförderer die Betriebsgenehmigung erteilt hat, zur Durchsetzung dieser Verordnung benannt hat. Die zur Durchsetzung dieser Verordnung benannte Stelle sollte die Befugnis und die Kapazität zur Untersuchung individueller Beschwerden und zur Förderung der außergerichtlichen Streitbeilegung haben.

einem Hafen oder an einem Ein- bzw. Ausschiffungsort sollten an die **Stelle** gerichtet werden, die der Mitgliedstaat, in dem der Hafen liegt, zur Durchsetzung dieser Verordnung benannt hat. Beschwerden über Hilfeleistungen eines Beförderers sollten an die **Stelle** gerichtet werden, die der Mitgliedstaat, der dem Beförderer die Betriebsgenehmigung erteilt hat, zur Durchsetzung dieser Verordnung benannt hat. Die zur Durchsetzung dieser Verordnung benannte Stelle sollte die Befugnis und die Kapazität zur Untersuchung individueller Beschwerden und zur Förderung der außergerichtlichen Streitbeilegung haben.

Begründung

Eine einzige Stelle je Mitgliedstaat würde eine administrative Vereinfachung und eine bessere Rechenschaftspflicht der Organisation ermöglichen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Die Kommission sollte klare Regelungen für die Passagierrechte (hinsichtlich Verantwortung, Haftung, Zugänglichkeit, Rechten von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität) an Punkten des Übergangs von Passagieren zwischen dem Land- und dem See- oder Binnenschiffsverkehr vorschlagen.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(19a) Bei einer künftigen
Rechtsetzungsinitiative betreffend
Passagierrechte wäre angesichts der
Tatsache, dass eine Kombination von
Verkehrsmitteln genutzt werden sollte, ein
horizontaler legislativer Ansatz, der alle
Verkehrsmittel umfasst, vernünftiger.***

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Diese Verordnung gilt für gewerbliche See- und Binnenschiffsverkehrsdienste einschließlich Kreuzfahrten zwischen sowie in und an Häfen oder ggf. Ein- bzw. Ausschiffungsorten auf dem unter den Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates.

1. Diese Verordnung gilt für gewerbliche See- und Binnenschiffsverkehrsdienste ***durch Fahrgastschiffe*** einschließlich Kreuzfahrten zwischen sowie in und an Häfen oder ggf. Ein- bzw. Ausschiffungsorten auf dem unter den Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates.

Begründung

Die Notwendigkeit, zwischen Schiffen und Fahrgastschiffen zu unterscheiden, wird in der Verordnung nicht deutlich genug hervorgehoben. In der Verordnung wird auf Fahrgastschiffe verwiesen, dies muss also auch im Anwendungsbereich der Verordnung hervorgehoben werden.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 2 – Absatz 2 a (neu)
Verordnung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die Mitgliedstaaten können Stadtverkehrs- und Vorortverkehrsdienste vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen, sofern sie sicherstellen, dass die durch sie verfolgten Ziele durch andere Regulierungsmaßnahmen erreicht werden, und in Bezug auf die Fahrgastrechte ein vergleichbares Schutzniveau gewährleisten wie das durch diese Verordnung geforderte Niveau.

Begründung

Der Stadt- und Vorortverkehr sollte von dieser Verordnung unter der Voraussetzung ausgenommen werden, dass ein vergleichbares Niveau bei den Rechten gewährleistet wird.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) „Person mit Behinderungen“ oder „Person 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 Passagiere bereitgestellten Dienstleistungen an ihre besonderen Bedürfnisse erfordert;

a) „Person mit Behinderungen“ oder „Person eingeschränkter Mobilität“: eine Person, deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen (sensorischen oder motorischen, dauerhaften oder zeitweiligen) Behinderung, einer geistigen **oder psychischen** Behinderung oder Beeinträchtigung, wegen anderer Behinderungen oder aufgrund des Alters eingeschränkt ist und deren Zustand angemessene Unterstützung und eine Anpassung der für alle Passagiere bereitgestellten Dienstleistungen an ihre besonderen Bedürfnisse erfordert;

Begründung

Damit die Verordnung richtig ausgelegt wird, ist es wichtig, ausdrücklich psychische Behinderungen (auch als psychiatrische oder geistige Pathologien bekannt) in die Definition aufzunehmen, da die Tendenz besteht, diese Bevölkerungsgruppe zu vergessen, wenn es um die Sicherstellung von Hilfe für Menschen mit Behinderungen und Schulungen zur Sensibilisierung für Behinderungen geht.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

f) „ausführender Beförderer“: eine andere Person als der Beförderer und der Reiseveranstalter, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

i) „Schiff“: See- und Binnenschiffe, nicht jedoch Luftkissenfahrzeuge;

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

j) „Beförderungsvertrag“: ein Vertrag zwischen einem Beförderer **oder dessen bevollmächtigtem Fahrscheinverkäufer** und einem Passagier über die Erbringung einer oder mehrerer Beförderungsleistungen;

j) „Beförderungsvertrag“: ein Vertrag zwischen einem Beförderer und einem Passagier über die Erbringung einer oder mehrerer Beförderungsleistungen **unabhängig davon, ob der Fahrschein bei einem Beförderer, Reiseveranstalter, Fahrscheinverkäufer oder über das Internet erworben wurde;**

Begründung

Der Vertragspartner des Verbrauchers bei einem Beförderungsvertrag ist der Beförderer und nicht sein bevollmächtigter Fahrscheinverkäufer. Die Fahrscheinverkäufer schließen als Zwischenhändler keine Beförderungsverträge ab und tätigen keine Verkäufe für eigene Rechnung. Sie werden lediglich beim Abschluss eines Beförderungsvertrags zwischen dem Beförderer und dem Fahrgast tätig.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe l

Vorschlag der Kommission

l) „Fahrscheinverkäufer“: jeder **Vermittler von Schiffsverkehrsdiensten**, der für einen Beförderer oder **für eigene Rechnung Beförderungsverträge schließt und Fahrscheine** verkauft;

Geänderter Text

l) „Fahrscheinverkäufer“: jeder **Zwischenhändler**, der **Schiffsverkehrsdienste einschließlich Diensten, die im Rahmen einer Pauschalreise verkauft werden**, für einen Beförderer oder **Reiseveranstalter** verkauft;

Begründung

Ein Vermittler schließt keine Beförderungsverträge ab und tätigt keine Verkäufe für eigene Rechnung. Die Definition sollte auch Schiffsverkehrsdienste umfassen, die im Rahmen einer Pauschalreise verkauft werden.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe m

Vorschlag der Kommission

m) „Reiseveranstalter“: ein Veranstalter **oder Vermittler** im Sinne von Artikel 2 Nummer 2 **bzw. 3** der Richtlinie 90/314/EWG, der kein Beförderer ist;

Geänderter Text

m) „Reiseveranstalter“: ein Veranstalter im Sinne von Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie 90/314/EWG, der kein Beförderer ist;

Begründung

Ein Vermittler ist ein Zwischenhändler, der keine Partei des Vertrags zwischen dem Reiseveranstalter und dem Verbraucher ist. Die Vermittler fallen bereits unter die Definition

des „Fahrscheinverkäufers“ des Artikels 3 Nummer 1.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe p

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

p) „Ro-Ro-Fahrgastschiff“: ein Schiff mit Ro-Ro-Laderäumen oder Sonderräumen im Sinne der Regel II-2/A/2 der geänderten Fassung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, das mehr als zwölf Passagiere befördert; **entfällt**

Begründung

Da der Begriff „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ in der Verordnung nicht weiter vorkommt, ist es nicht notwendig, eine Definition dieser Schiffe festzulegen.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe r a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ra) „zugängliche Form“ Formate, bei denen alle Passagiere Zugang zu derselben Information durch Verwendung von Blindenschrift, Audio- oder Videoformaten und/oder elektronischer Formate haben können; eine zugängliche Form stellen u. a. beispielsweise Piktogramme, gesprochene Ansagen und Untertitel dar, was sich allerdings je nach der technischen Entwicklung ändern kann.

Änderungsantrag 19

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 3 – Buchstabe r b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

rb) „Passagier/Reisender“ jede Person, die im Rahmen eines Beförderungsvertrags reist, mit Ausnahme von Personen, die Fahrzeuge, Anhänger oder Güter begleiten, die als Fracht oder gewerbliche Güter befördert werden.

Begründung

Bei der derzeitigen Formulierung würden Triebfahrzeugführer im Frachtverkehr gemäß dieser Verordnung wie Passagiere behandelt. Es ist nicht beabsichtigt, dass diese Rechtsvorschrift für Triebfahrzeugführer im Frachtverkehr gilt.

Änderungsantrag 20

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 3 – Buchstabe r c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

rc) „Ankunft“ der Zeitpunkt, zu dem das Schiff tatsächlich an der für die Ankunft bestimmten Anlegestelle festmacht.

Begründung

Derzeit gibt es keine Definition dessen, was unter Ankunft zu verstehen ist. Zu „an der für die Ankunft bestimmten Anlegestelle festmacht“ gleiche Begründung wie oben.

Änderungsantrag 21

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 3 – Buchstabe r d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

rd) „Abfahrt“: der Zeitpunkt, zu dem das Schiff tatsächlich seetüchtig ist.

Begründung

Derzeit gibt es keine Definition dessen, was unter Abfahrt zu verstehen ist. Seetüchtig bedeutet, dass das Schiff in jeder Hinsicht bereit ist, die Anlegestelle zu verlassen.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe r e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

re) „Fahrpreis“: der Preis, der für die Beförderung und die Unterbringung an Bord bezahlt wird. Ausgeschlossen sind die Kosten für Mahlzeiten, andere Aktivitäten und Einkäufe an Bord.

Begründung

Hierdurch wird klargestellt, auf welcher Grundlage ein etwaiger Ersatz geleistet wird.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe r f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

rf) „höhere Gewalt“: ein Ereignis oder Umstand, dessen Eintritt nicht verhindert werden konnte, selbst wenn alle angemessenen Maßnahmen ergriffen worden wären, wie etwa Krieg, Invasion, Handlungen ausländischer Feinde, Feindseligkeiten (mit oder ohne Kriegserklärung), Bürgerkrieg, Rebellion, Revolution, Aufstand, militärische oder widerrechtliche Machtübernahme oder Beschlagnahme, terroristische Handlungen, Verstaatlichung, staatliche Sanktionen, Blockade, Embargo, Arbeitskampf, Streik, Stromabschaltung, -unterbrechung oder -ausfall, oder Naturereignisse einschließlich Brand, Überschwemmung, Erdbeben, Sturm, Wirbelsturm und anderer

Naturkatastrophen. Fälle von höherer Gewalt können auch durch extreme Tideverhältnisse, starke Winde, Überschreitungen signifikanter Wellenhöhen und Eisgang verursacht werden.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Buchungen und Fahrscheine werden für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Aufpreis angeboten.

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 7 – Absatz 1 – introductory part

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 6 können Beförderer oder deren Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter sich **aufgrund der Behinderung oder eingeschränkten Mobilität eines Passagiers** weigern, eine Buchung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder die betreffende Person an Bord des Schiffes zu nehmen,

1. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 6 können Beförderer oder deren Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter sich weigern, eine Buchung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder die betreffende Person an Bord des Schiffes zu nehmen

Begründung

Es sollte klargestellt werden, dass der Grund für die Verweigerung der Einschiffung nicht die Behinderung als solche sein darf, sondern lediglich die materiellen Eigenschaften des Schiffes, die unter Umständen mit Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität nicht vereinbar sind.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) *um geltenden Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die auf internationaler, gemeinschaftlicher oder nationaler Ebene gesetzlich festgelegt oder von der Behörde erlassen wurden, die dem betreffenden Beförderer die Betriebsgenehmigung ausgestellt hat,* **entfällt**

Begründung

Der Grund der Sicherheit für die Verweigerung der Einschiffung ist kein Grund, der im Schiffsverkehr angeführt werden dürfte, in dem in erster Linie die Bauart des Schiffes ausschlaggebend ist.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) wenn wegen der Bauart des Fahrgastschiffes das Einschiffen oder die Beförderung der betreffenden Person physisch unmöglich ist. **b) wenn wegen der Bauart des Fahrgastschiffes das Einschiffen oder die Beförderung der betreffenden Person physisch unmöglich ist *und wenn ihr nicht das übliche Qualitätsniveau der Dienste auf sichere, würdige und operationell vertretbare Weise geboten werden kann.***

Begründung

Die Ausnahme von der allgemeinen Verpflichtung, eine Person mit Behinderungen zu befördern – wenn dies „physisch unmöglich“ – wäre ist zu eng gefasst. Es wird fast immer möglich sein, die Personen zu befördern, aber u. U. ist dies unsicher, unkomfortabel oder diskriminierend, weil die Bedingungen andere wären als die der übrigen Passagiere. Durch diesen Zusatz würden Fragen berücksichtigt wie etwa, ob die Evakuierung des Passagiers in einem Notfall möglich wäre.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Verweigert ein Beförderer, Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter die Vornahme einer Buchung aus den in Unterabsatz 1 **Buchstaben a oder b** angeführten Gründen, so unternimmt derselbe alle zumutbaren Anstrengungen, um der betreffenden Person eine annehmbare Alternative anzubieten.

Geänderter Text

Verweigert ein Beförderer, Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter die Vornahme einer Buchung aus den in Unterabsatz 1 angeführten Gründen, so unternimmt derselbe alle zumutbaren Anstrengungen, um der betreffenden Person eine annehmbare Alternative anzubieten.

Begründung

Diese technische Änderung ist notwendig, da Buchstabe a gestrichen wurde.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Bei Vorausbuchung ist Personen, denen **aufgrund ihrer Behinderung oder eingeschränkten Mobilität** die Einschiffung verweigert wurde, sowie Personen, die diese gemäß Absatz 2 begleiten, die Erstattung des Fahrpreises oder eine anderweitige Beförderung gemäß Anhang I anzubieten. **Das Recht auf eine Rückfahrt oder anderweitige Beförderung ist davon abhängig, dass alle Sicherheitsanforderungen erfüllt sind.**

Geänderter Text

Bei Vorausbuchung ist Personen **mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität**, denen die Einschiffung verweigert wurde, sowie Personen, die diese gemäß Absatz 2 begleiten, die Erstattung des Fahrpreises oder eine anderweitige Beförderung gemäß Anhang I anzubieten.

Begründung

Es sollte klargestellt werden, dass der Grund für die Verweigerung der Einschiffung nicht die Behinderung als solche sein darf, sondern lediglich die materiellen Eigenschaften des Schiffs, die unter Umständen mit Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität nicht vereinbar sind. Dies ist auch eine Revision des Textes, um Einklang mit dem Änderungsantrag 9 des Berichtsentwurfs herzustellen.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Sofern unbedingt notwendig, dürfen Beförderer, Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter **unter den in Absatz 1 Buchstabe a genannten Bedingungen** verlangen, dass Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität von einer anderen Person begleitet werden, die in der Lage ist, die von den Betroffenen benötigte Hilfe zu leisten.

Geänderter Text

2. Sofern unbedingt notwendig, dürfen Beförderer, Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter verlangen, dass Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität von einer anderen Person begleitet werden, die in der Lage ist, die von den Betroffenen benötigte Hilfe zu leisten.

Begründung

Dies ist eine Revision des Textes, um Einklang mit dem Änderungsantrag 9 des Berichtsentwurfs herzustellen.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Beförderer **stellen** unter aktiver Beteiligung **der Vertreter von Organisationen von** Personen mit Behinderungen **oder** eingeschränkter Mobilität **sowie der in Artikel 26 genannten Durchsetzungsstellen** nichtdiskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität sowie etwaige durch die Konstruktion von Fahrgastschiffen bedingte Beschränkungen der Beförderung dieser Personen oder von Mobilitätshilfen auf, um den geltenden Sicherheitsanforderungen zu entsprechen. Diese Regeln enthalten sämtliche Bedingungen für den Zugang zum

Geänderter Text

1. **Unter der Aufsicht der nationalen Durchsetzungsstellen stellen** Beförderer unter aktiver Beteiligung von **Vertretungsorganisationen von Häfen, von** Personen mit Behinderungen **und von Personen mit** eingeschränkter Mobilität nichtdiskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität **und Begleitpersonen** sowie etwaige durch die Konstruktion von Fahrgastschiffen bedingte Beschränkungen der Beförderung dieser Personen oder von Mobilitätshilfen auf, um den geltenden Sicherheitsanforderungen zu entsprechen. Diese Regeln enthalten sämtliche Bedingungen für den Zugang zum

betreffenden Schiffsverkehrsdienst, darunter die Zugänglichkeit der eingesetzten Schiffe und deren Bordausrüstung.

betreffenden Schiffsverkehrsdienst, darunter die Zugänglichkeit der eingesetzten Schiffe und deren Bordausrüstung **sowie der eingebauten Hilfsmittel.**

Begründung

Der Prozess der Konsultation, der in Artikel 8 genannt wird, ist zwar notwendig, sein künftiger Ablauf sollte aber klargestellt werden. Die in Artikel 26 bestimmte Stelle ist wohl eine geeignete Instanz, um diese Konsultationen zu überwachen. Außerdem ist die Beteiligung der die Häfen vertretenden Organisationen an diesem Prozess wichtig.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Beförderer oder Fahrscheinverkäufer bringen der Öffentlichkeit die in Absatz 1 vorgesehenen Regeln zumindest bei Vornahme einer Buchung in geeigneter Weise und in denselben Sprachen zur Kenntnis, in denen Informationen in der Regel allen Fahrgästen zugänglich gemacht werden. Bei der Bereitstellung dieser Informationen wird den Bedürfnissen von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität besonders Rechnung getragen.

Geänderter Text

2. Beförderer oder Fahrscheinverkäufer bringen der Öffentlichkeit die in Absatz 1 vorgesehenen Regeln **physisch oder im Internet in zugänglicher Form** zumindest bei Vornahme einer Buchung in geeigneter Weise und in denselben Sprachen zur Kenntnis, in denen Informationen in der Regel allen Fahrgästen zugänglich gemacht werden. Bei der Bereitstellung dieser Informationen wird den Bedürfnissen von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität besonders Rechnung getragen.

Begründung

Man sollte im Text einheitliche Begriffe verwenden.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Beförderer stellen auf Antrag die

Geänderter Text

3. Beförderer stellen auf Antrag **in**

internationalen, gemeinschaftlichen oder nationalen Rechtsvorschriften zur Verfügung, in denen die Sicherheitsanforderungen festgelegt sind, die die Grundlage für nichtdiskriminierende Zugangsregeln bilden.

zugänglicher Form die internationalen, gemeinschaftlichen oder nationalen Rechtsvorschriften zur Verfügung, in denen die Sicherheitsanforderungen festgelegt sind, die die Grundlage für nichtdiskriminierende Zugangsregeln bilden.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Beförderer und deren Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter gewährleisten, dass alle wesentlichen Informationen in Bezug auf die Beförderungsbedingungen, die Fahrt und die Zugänglichkeit der Verkehrsdienste, Online-Buchung und -Information eingeschlossen, in einer für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität **geeigneten und** zugänglichen **Weise** verfügbar sind.

Geänderter Text

5. Beförderer und deren Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter gewährleisten, dass alle wesentlichen Informationen in Bezug auf die Beförderungsbedingungen, die Fahrt und die Zugänglichkeit der Verkehrsdienste, Online-Buchung und -Information eingeschlossen, **sowie eine schriftliche Bestätigung der Hilfeleistung** in einer für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität zugänglichen **Form** verfügbar sind.

Begründung

Da es sich bei der Bestätigung der Hilfe um eine für viele Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität wichtige Bestätigung handelt, muss sie von der Stelle, die die Buchung vornimmt, bei Vornahme der Buchung ausgestellt werden.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Unbeschadet der Zugangsregeln nach Artikel 8 Absatz 1 trägt der Beförderer in Häfen beim Einlaufen, Auslaufen und Transit für die kostenlose Bereitstellung der in Anhang II genannten Hilfeleistungen

Geänderter Text

1. Unbeschadet der Zugangsregeln nach Artikel 8 Absatz 1 trägt der Beförderer in Häfen beim Einlaufen, Auslaufen und Transit für die kostenlose Bereitstellung der in Anhang II genannten Hilfeleistungen

für Person mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität derart Sorge, dass die Betroffenen in abfahrende Verkehrsdienste einsteigen oder aus ankommenden Verkehrsdiensten aussteigen können, für die sie einen Fahrschein erworben haben.

für Person mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität derart Sorge, dass die Betroffenen in abfahrende Verkehrsdienste einsteigen oder aus ankommenden Verkehrsdiensten aussteigen können, für die sie einen Fahrschein erworben haben. ***Diese Hilfeleistung muss an die individuellen Bedürfnisse der Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität angepasst sein.***

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Beförderer führen entsprechend dem üblichen Handelsbrauch über ihre Tätigkeiten in Verbindung mit der Hilfeleistung für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität getrennt von den sonstigen Aktivitäten Buch.

entfällt

Begründung

Diese Verpflichtung ist für den Schiffsverkehrssektor übertrieben.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 9 – Absatz 5a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Nach Artikel 12 hat das Leitungsorgan des Hafens die Aufgabe, den Hafen für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität zugänglich zu machen.

Begründung

Es ist wichtig, die Beteiligung der Leitungsorgane der Häfen bei der Abfertigung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität einzubeziehen.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 12 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Die Hilfeleistung wird unter der Voraussetzung erbracht, dass der Hilfsbedarf einer Person dem Beförderer, der Hafenbehörde, dem Fahrscheinverkäufer oder dem Reiseveranstalter, bei dem der Fahrschein erworben wurde, spätestens 48 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde. Im Falle einer Mehrfahrtenkarte ist eine einzige Meldung ausreichend, sofern geeignete Informationen über den Zeitplan für die nachfolgenden Fahrten vorgelegt werden.

Geänderter Text

a) Die Hilfeleistung wird unter der Voraussetzung erbracht, dass der Hilfsbedarf einer Person dem Beförderer, der Hafenbehörde, dem Fahrscheinverkäufer oder dem Reiseveranstalter, bei dem der Fahrschein erworben wurde, **bei Vornahme der Buchung oder** spätestens 48 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde, **es sei denn, eine kürzere Meldefrist wird zwischen demjenigen, der die Hilfe zu leisten hat, und dem Passagier vereinbart. Dies gilt nicht für Kreuzfahrten, bei denen der Hilfsbedarf bei der Buchung gemeldet werden sollte.** Im Falle einer Mehrfahrtenkarte ist eine einzige Meldung ausreichend, sofern geeignete Informationen über den Zeitplan für die nachfolgenden Fahrten vorgelegt werden.

Begründung

Es ist wohl am besten, wenn der Beförderer bei Vornahme der Buchung davon in Kenntnis gesetzt wird, dass eine Hilfeleistung erforderlich sein wird. Wenn die eingeschränkte Mobilität des Kunden zwischen der Buchung und der Einschiffung eintritt, muss jedoch der Beförderer über 48 Stunden verfügen, um entsprechende Vorkehrungen treffen zu können. Im Meldesystem muss eine gewisse Flexibilität möglich sein, beispielsweise wenn eine Person regelmäßig den gleichen Dienst nutzt. Es wäre auch unvernünftig, von Beförderern zu verlangen, ein Meldesystem einzurichten, wenn es nicht von echtem Nutzen für sie ist. Eine Kreuzfahrt ist eine Kombination von Beförderung, Unterbringung und anderen Dienstleistungen für Touristen, was ein Paket darstellt, das durch die Richtlinie 90/314 über Pauschalreisen geregelt ist. Nach dieser Richtlinie müssen die Kunden „Sonderwünsche“ dem Veranstalter oder dem Vermittler bei der Buchung mitteilen, damit der Veranstalter die notwendigen Vorkehrungen für seine Kunden während der gesamten Kreuzfahrt treffen kann.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 12 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) Beförderer, Fahrscheinverkäufer und Reiseveranstalter treffen alle notwendigen Maßnahmen, um den Erhalt der Anmeldungen von Hilfsbedarf zu erleichtern. Diese Verpflichtung gilt an allen Verkaufsstellen, auch beim Vertrieb per Telefon und über das Internet.

Geänderter Text

b) Beförderer, Fahrscheinverkäufer und Reiseveranstalter treffen alle notwendigen Maßnahmen, um **die Anforderung und** den Erhalt der Anmeldungen von Hilfsbedarf zu erleichtern. **Der Passagier erhält eine Bestätigung, aus der hervorgeht, dass Hilfsbedarf gemeldet wurde.** Diese Verpflichtungen gelten an allen Verkaufsstellen, auch beim Vertrieb per Telefon und über das Internet.

Begründung

Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass die Beförderer, Fahrscheinverkäufer und Reiseveranstalter aktiv Auskünfte darüber anfordern, ob ein Passagier Hilfeleistungen benötigt, da sich nicht alle Passagiere darüber im Klaren sein werden, dass sie ihren Bedarf melden müssen. Es ist auch wichtig, dass der Passagier in der Lage ist zu beweisen, dass er den Beförderern, Fahrscheinverkäufern und Reiseveranstaltern seinen Hilfsbedarf gemeldet hat.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 12 – Buchstabe e – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

– zu einem im Voraus vom Beförderer festgelegten Zeitpunkt, der höchstens 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt liegt,

Geänderter Text

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 41

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 12 – Buchstabe e – Spiegelstrich 2**

Vorschlag der Kommission

– falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen **Abfahrtszeit**.

Geänderter Text

– falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen **Einstiegszeit, es sei denn, zwischen dem Passagier und demjenigen, der Hilfe zu leisten hat, wurde etwas anderes vereinbart.**

Begründung

Zur Berücksichtigung der Praxis im Seeverkehr sollte auf die Einstiegszeiten Bezug genommen und diesem Prozess Rechnung getragen werden. Im Übrigen handelt es sich hierbei um eine Angleichung an die Luftverkehrsverordnung.

In manchen Fällen, beispielsweise in Häfen ohne Personal, könnte es sowohl für denjenigen, der die Hilfe zu leisten hat, als auch für den Passagier mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität zweckmäßiger sein, sich zu einem Zeitpunkt zu treffen, den beide vereinbart haben.

Änderungsantrag 42

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 12 – Buchstabe e – Spiegelstrich 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

– falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit.

Geänderter Text

– falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit **oder**
– bei Kreuzfahrten zu einem im Voraus vom Beförderer festgelegten Zeitpunkt, der höchstens 60 Minuten vor der Abfertigungsfrist liegt.

Begründung

Es ist wichtig, eine Unterscheidung zwischen Kreuzfahrten und anderen Arten des Schiffsverkehrs vorzunehmen.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 12 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

f) Falls die Person mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität **ein Begleittier** benötigt, so werden die entsprechenden Vorkehrungen für dessen Unterbringung getroffen, sofern dies dem Betreiber, dem Fahrscheinverkäufer oder dem Reiseveranstalter gemäß den geltenden nationalen Bestimmungen zur Beförderung anerkannter **Begleittiere** an Bord von Fahrgastschiffen – sofern vorhanden – gemeldet worden ist.

Geänderter Text

f) Falls die Person mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität **einen Assistenzhund** benötigt, so werden die entsprechenden Vorkehrungen für dessen Unterbringung getroffen, sofern dies dem Betreiber, dem Fahrscheinverkäufer oder dem Reiseveranstalter gemäß den geltenden nationalen Bestimmungen zur Beförderung anerkannter **Assistenzhunde** an Bord von Fahrgastschiffen – sofern vorhanden – gemeldet worden ist.

Begründung

Der Text sollte präzisiert werden.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 13

Vorschlag der Kommission

1. Falls Unterauftragnehmer mit der Hilfeleistung beauftragt wurden und einem Beförderer, **Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter** mindestens 48 Stunden vor der veröffentlichten Abfahrtszeit Hilfsbedarf angemeldet wird, so übermittelt dieser die maßgeblichen Informationen so rechtzeitig, dass der Unterauftragnehmer diese mindestens 36 Stunden vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit erhält.

2. Falls Unterauftragnehmer mit der Hilfeleistung beauftragt wurden und dem Beförderer, **Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter** Hilfsbedarf weniger als 48 Stunden vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit angemeldet wird, so übermittelt dieser die Informationen *sobald*

Geänderter Text

1. Falls Unterauftragnehmer mit der Hilfeleistung beauftragt wurden und einem Beförderer mindestens 48 Stunden vor der veröffentlichten Abfahrtszeit Hilfsbedarf angemeldet wird, so übermittelt dieser die maßgeblichen Informationen so rechtzeitig, dass der Unterauftragnehmer diese mindestens 36 Stunden vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit erhält.

2. Falls Unterauftragnehmer mit der Hilfeleistung beauftragt wurden und dem Beförderer Hilfsbedarf weniger als 48 Stunden vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit angemeldet wird, so übermittelt dieser die Informationen *so bald* wie möglich an den

wie möglich an den Unterauftragnehmer.

Unterauftragnehmer.

Begründung

Es sollte nur der Beförderer, der den Unterauftragnehmer beauftragt, verpflichtet sein, diesen über den Hilfsbedarf zu informieren. Weder Fahrscheinverkäufer noch Reiseveranstalter wissen, wen der Beförderer als Unterauftragnehmer beauftragt.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 13 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Falls Unterauftragnehmer mit der Hilfeleistung beauftragt wurden und einem Beförderer, Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter mindestens 48 Stunden vor der veröffentlichten Abfahrtszeit Hilfsbedarf angemeldet wird, so übermittelt dieser die maßgeblichen Informationen so rechtzeitig, dass der Unterauftragnehmer diese mindestens 36 Stunden vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit erhält.

Geänderter Text

1. Falls Unterauftragnehmer mit der Hilfeleistung beauftragt wurden und einem Beförderer, Fahrscheinverkäufer oder Reiseveranstalter mindestens 48 Stunden vor der veröffentlichten Abfahrtszeit Hilfsbedarf angemeldet wird, so übermittelt dieser die maßgeblichen Informationen ***so bald wie möglich, in jedem Fall aber*** so rechtzeitig, dass der Unterauftragnehmer diese mindestens 36 Stunden vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit erhält.

Begründung

In den Fällen, in denen die Information vor der 48-Stunden-Frist verfügbar ist, ist es besser, sie so rasch wie möglich dem Unterauftragnehmer mitzuteilen, ohne dass unbedingt bis 36 Stunden vor der planmäßigen Abfahrtszeit gewartet werden muss.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 14 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Beförderer veröffentlichen ihre Qualitätsstandards.

Geänderter Text

3. Die Beförderer veröffentlichen ihre Qualitätsstandards ***in zugänglicher Form***.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 15 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) sensibilisieren ihre in Häfen tätigen Mitarbeiter, die unmittelbar Kontakt mit den Passagieren haben, gemäß Anhang IV für die Problematik von Behinderungen und schulen sie in der Unterstützung behinderter Menschen;

Geänderter Text

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 15 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) stellen sicher, dass alle Beschäftigten bei der Einstellung in Behindertenfragen geschult werden und das Personal gegebenenfalls Auffrischkurse besucht.

Geänderter Text

c) stellen sicher, dass alle Beschäftigten, **die unmittelbar Kontakt mit den Passagieren haben**, bei der Einstellung in Behindertenfragen geschult werden und das Personal gegebenenfalls Auffrischkurse besucht.

Begründung

Ein Teil des Personals hat keinen Kontakt mit den Passagieren, und es wäre überflüssig, ihm diese Schulung aufzuerlegen.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 16 – Absatz 1 – erster Unterabsatz

Vorschlag der Kommission

1. Bei Verlust oder Beschädigung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Teilen derselben vor, während und nach der Fahrt im Zuge der Abfertigung im Hafen oder der Beförderung an Bord des Schiffes **wird** der Besitzer dieser

Geänderter Text

1. **Außer in den Fällen, in denen der Besitzer einer Ausrüstung bereits nach Maßgabe der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Haftung der Beförderer von Reisenden auf See und im**

Ausrüstung von **dem** zum Zeitpunkt des Verlustes oder der Beschädigung derselben verantwortlichen **Beförderer oder Leitungsorgan des Hafens** entschädigt.

Binnenschiffsverkehr bei Unfällen'
entschädigt wird, wird bei Verlust oder Beschädigung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Teilen derselben vor, während und nach der Fahrt im Zuge der Abfertigung im Hafen oder der Beförderung an Bord des Schiffes der Besitzer dieser Ausrüstung von **der** zum Zeitpunkt des Verlustes oder der Beschädigung derselben verantwortlichen **Person** entschädigt.

'Abl. vom, S.

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine Klarstellung, um den Bezug zu der Verordnung über die Haftung der Beförderer von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen, über die im Plenum im März abgestimmt wird, deutlich zu machen. Außerdem wird der Text so geändert, dass die Person, die die Verantwortung für die Ausrüstung trägt, hervorgehoben wird.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 16 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Erforderlichenfalls wird jede Anstrengung unternommen, um rasch Ersatz zu beschaffen.

Geänderter Text

Erforderlichenfalls wird jede Anstrengung unternommen, um rasch Ersatz zu beschaffen, ***der für die Bedürfnisse des betroffenen Passagiers geeignet ist.***

Begründung

Wenn es auch nicht möglich ist, dass der Ersatz genau dem Original entspricht, muss dieser Ersatz doch durch den betreffenden Passagier genutzt werden können, und er muss für ihn komfortabel sein.

Änderungsantrag 51

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 17 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Bei einer Verspätung unterrichtet der Beförderer oder gegebenenfalls das Leitungsorgan des Hafens die Passagiere **über die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit, sobald die betreffende Information verfügbar ist**, spätestens jedoch 30 Minuten nach einer planmäßigen Abfahrt oder eine Stunde vor einer planmäßigen Ankunft.

Geänderter Text

1. Bei einer Verspätung unterrichtet der Beförderer oder gegebenenfalls das Leitungsorgan des Hafens die Passagiere spätestens 30 Minuten nach einer planmäßigen Abfahrt oder eine Stunde vor einer planmäßigen Ankunft. **Wenn die betreffende Information verfügbar ist, unterrichtet der Beförderer die Passagiere über die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit.**

Begründung

Dieser Änderungsantrag stellt eine Neuformulierung dar. Im Übrigen haben Verspätungen in den meisten Fällen ihren Grund in schlechten Wetterbedingungen. Informationen über die genaue Dauer der Verspätung sind somit nicht immer verfügbar. Deshalb sollte vermieden werden, dass der Beförderer veranlasst wird, falsche Informationen zu geben.

Änderungsantrag 52

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 17 – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Der Beförderer oder das Leitungsorgan des Hafens sorgen dafür, dass Passagiere mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität die nach den Absätzen 1 und 2 erforderlichen Informationen in zugänglicher Form erhalten.

Änderungsantrag 53

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt
Artikel 18 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Bei Verspätungen, die einen Aufenthalt

2. Bei Verspätungen, die einen Aufenthalt

von einer oder mehreren Nächten oder eine Verlängerung des von den Passagieren geplanten Aufenthaltes notwendig machen, ist den Passagieren, **sofern dies praktisch durchführbar ist**, zusätzlich zu den Mahlzeiten und Erfrischungen gemäß Absatz 1 kostenlos eine Hotel- oder anderweitige Unterbringung sowie die Beförderung zwischen dem Hafen und der Unterkunft anzubieten.

von einer oder mehreren Nächten oder eine Verlängerung des von den Passagieren geplanten Aufenthaltes notwendig machen, ist den Passagieren zusätzlich zu den Mahlzeiten und Erfrischungen gemäß Absatz 1 kostenlos eine Hotel- oder anderweitige Unterbringung sowie die Beförderung zwischen dem Hafen und der Unterkunft anzubieten. **Die Kosten der Unterbringung und der zusätzlichen Beförderung, die dem Beförderer entstehen, dürfen nicht höher sein als das Doppelte des Fahrpreises.**

Begründung

Die Entschädigung darf nicht von ungenauen praktischen Erwägungen abhängig gemacht werden. Es ist wohl nicht vermittelbar, dass eine Person, die bereits dadurch einen Nachteil erleidet, dass es zu einer Verzögerung um einen Tag kommt, Zahlungen leisten muss. Durch diese Änderung ist es auch möglich, eine Verbindung zwischen dem Fahrpreis und den Unterbringungskosten herzustellen, die dem Beförderer bei großen Verspätungen entstehen, und gleichzeitig ein Mindestniveau bei der Haftung des Beförderers sicherzustellen.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) **die** Erstattung des Fahrpreises, falls sie **die in Buchstabe a genannten alternativen Verkehrsdienste nicht akzeptieren.**

Geänderter Text

b) **ein Angebot der** Erstattung des Fahrpreises, falls sie **entscheiden**, nicht **mit dem Beförderer zu reisen.**

Begründung

Hierdurch wird das Recht mit anderen Verkehrsdiensten in Einklang gebracht.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 19 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Erstattung nach Buchstabe b erfolgt

Geänderter Text

Die Erstattung nach Buchstabe b erfolgt

unter denselben Bedingungen wie die Entschädigung nach Artikel 20.

unter denselben Bedingungen wie die Entschädigung nach Artikel 20 *Absätze 3, 4 und 4a.*

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 19 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Das Recht auf Erstattung nach diesem Artikel gilt nicht für Kreuzfahrtpassagiere, **es sei denn, entsprechende Ansprüche ergeben sich aus** der Richtlinie 90/314/EWG.

Geänderter Text

2. Abweichend von Absatz 1 werden Kreuzfahrtpassagiere **gemäß** der Richtlinie 90/314/EWG **anderweitig befördert, oder ihnen wird der Fahrpreis erstattet.**

Begründung

Durch die Bezugnahme auf die Richtlinie 90/314/EWG wird sichergestellt, dass Kreuzfahrtpassagieren der gesamte Schutz zugute kommt, der ihnen gemäß dieser Richtlinie zusteht.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 20 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. Passagiere haben bei einer verspäteten Ankunft **infolge einer Annullierung oder einer verspäteten Abfahrt** Anspruch auf Entschädigung durch den Beförderer, ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren. Die Entschädigung beträgt mindestens

Geänderter Text

1. Passagiere haben bei einer verspäteten Ankunft Anspruch auf Entschädigung durch den Beförderer, ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren. Die Entschädigung beträgt mindestens

Begründung

Es ist nicht nötig, die möglichen Gründe für eine verspätete Ankunft aufzuzählen. Der Passagier muss in jedem Falle entschädigt werden können.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 20 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Das Recht auf Entschädigung nach diesem Artikel gilt nicht für Kreuzfahrtpassagiere, **es sei denn, entsprechende Ansprüche ergeben sich aus** der Richtlinie 90/314/EWG.

Geänderter Text

2. Absatz 1 gilt nicht für Kreuzfahrtpassagiere. **Diese können Ansprüche auf Entschädigung gemäß** der Richtlinie 90/314/EWG **geltend machen.**

Begründung

Durch die Bezugnahme auf die Richtlinie 90/314/EWG wird sichergestellt, dass Kreuzfahrtpassagieren der gesamte Schutz zugute kommt, der ihnen gemäß dieser Richtlinie zusteht.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 20 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

4a. Hat der Beförderer bis drei Tage vor der geplanten Abfahrt die Annullierung bzw. Verschiebung der Überfahrt oder eine Verlängerung der Überfahrtszeit angekündigt, so besteht kein Anspruch auf Ausgleichsleistungen.

Geänderter Text

Begründung

Analog zum Luftverkehr soll bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Besonderheiten des Schiffsverkehrs der Beförderer die Möglichkeit haben, eine Fahrplanänderung rechtzeitig anzukündigen, so dass der neue Fahrplan Basis für die Feststellung eventueller Erstattungsfälle ist.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 20 a

Höhere Gewalt

Die Pflichten gemäß den Artikeln 18, 19 und 20 gelten nicht in Fällen höherer Gewalt, die die Erbringung des Verkehrsdienstes behindern und die auch mit allen zumutbaren Maßnahmen nicht hätten vermieden werden können.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 21

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Keine Bestimmung dieser Verordnung ist so auszulegen, dass Passagiere daran gehindert werden, vor nationalen Gerichten weitergehende Ansprüche aufgrund von Nachteilen zu verfolgen, die sie wegen Annullierung oder Verspätung von Verkehrsdiensten erlitten haben.

Keine Bestimmung dieser Verordnung ist so auszulegen, dass Passagiere daran gehindert werden, vor nationalen Gerichten weitergehende Ansprüche aufgrund von Nachteilen zu verfolgen, die sie wegen Annullierung oder Verspätung von Verkehrsdiensten erlitten haben. **Die nach dieser Verordnung gewährte Entschädigung kann von einer weiteren geleisteten Entschädigung abgezogen werden.**

Begründung

Eine doppelte Entschädigung sollte vermieden werden. Durch diese Änderung wird es den Gerichten ermöglicht, gegebenenfalls einen Abzug von der Entschädigung vorzunehmen.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 22

Vorschlag der Kommission

Beförderer **arbeiten** zusammen, um auf nationaler oder europäischer Ebene Vorkehrungen unter Beteiligung der betreffenden Akteure, **Berufs- und Verbraucherschutzverbände** sowie Fahrgast- und Behindertenorganisationen zu treffen. Die entsprechenden Maßnahmen sollten darauf ausgerichtet sein, die Betreuung der Passagiere insbesondere bei großer Verspätung, Fahrtunterbrechung oder -annullierung zu verbessern.

Geänderter Text

Unter der Aufsicht der nationalen Durchsetzungsstellen arbeiten Beförderer zusammen, um auf nationaler oder europäischer Ebene Vorkehrungen unter Beteiligung der betreffenden Akteure, **Berufsverbände und Verbraucherorganisationen, Organisationen der Häfen** sowie Fahrgast- und Behindertenorganisationen, zu treffen. Die entsprechenden Maßnahmen sollten darauf ausgerichtet sein, die Betreuung der Passagiere insbesondere bei großer Verspätung, Fahrtunterbrechung oder -annullierung zu verbessern.

Begründung

Die in Artikel 26 bestimmte Stelle ist wohl eine geeignete Instanz, um den ordnungsgemäßen Ablauf dieses Prozesses der Zusammenarbeit sicherzustellen. Außerdem ist die Beteiligung der Organisationen der Leitungsorgane der Häfen an diesem Prozess wichtig.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 23

Vorschlag der Kommission

Leitungsorgane von Häfen und Beförderer tragen für eine angemessene Information der Passagiere während der gesamten Fahrt in **der zweckmäßigsten** Form Sorge. Dabei wird den Bedürfnissen von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität besonders Rechnung getragen.

Geänderter Text

Leitungsorgane von Häfen und Beförderer tragen für eine angemessene Information der Passagiere während der gesamten Fahrt in **zugänglicher** Form **und in den üblichen Sprachen** Sorge. Dabei wird den Bedürfnissen von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität besonders Rechnung getragen.

Begründung

Man sollte im Text einheitliche Begriffe verwenden.

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 24 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Beförderer stellen sicher, dass die Passagiere spätestens bei der Abfahrt geeignete und verständliche Informationen über ihre Rechte nach dieser Verordnung erhalten. Sofern diese Informationen vom Beförderer oder vom ausführenden Beförderer bereitgestellt wurden, ist der jeweils andere nicht zur Bereitstellung derselben Information verpflichtet. Die Informationen sind in **der zweckmäßigsten** Form bereitzustellen. Bei der Bereitstellung dieser Informationen wird den Bedürfnissen von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität besonders Rechnung getragen.

Geänderter Text

1. Die Beförderer stellen sicher, dass die Passagiere spätestens bei der Abfahrt geeignete und verständliche Informationen über ihre Rechte nach dieser Verordnung erhalten. Sofern diese Informationen vom Beförderer oder vom ausführenden Beförderer bereitgestellt wurden, ist der jeweils andere nicht zur Bereitstellung derselben Information verpflichtet. Die Informationen sind in **zugänglicher Form und in den üblichen Sprachen** bereitzustellen. Bei der Bereitstellung dieser Informationen wird den Bedürfnissen von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität besonders Rechnung getragen.

Begründung

Man sollte im Text einheitliche Begriffe verwenden. Auch die Sprachenfrage sollte angesprochen werden.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 25 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die **Beförderer** richten ein Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten ein.

Geänderter Text

1. Die **Behörden der Mitgliedstaaten** richten ein **unabhängiges** Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten ein, **das allen Passagieren einschließlich Personen mit**

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 26 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Jeder Mitgliedstaat benennt eine **oder mehrere** für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige **Stellen**. Jede dieser Stellen trifft die notwendigen Maßnahmen, um **sicherzustellen**, dass die **Passagierrechte gewahrt** werden; **dies umfasst auch die Einhaltung der Vorschriften zur Zugänglichkeit gemäß Artikel 8**. Jede Stelle ist in Aufbau, Finanzierungsentscheidungen, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von **den Beförderern** unabhängig.

Geänderter Text

1. Jeder Mitgliedstaat benennt eine für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige **Stelle**. Jede dieser Stellen trifft die notwendigen Maßnahmen, um **dafür zu sorgen**, dass die **in Artikel 8 genannten Zugänglichkeitsregeln aufgestellt** werden **sowie dass die Achtung dieser Regeln und die Rechte der Passagiere gewährleistet werden**. Jede Stelle ist in Aufbau, Finanzierungsentscheidungen, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von **gewerblichen Interessen** unabhängig.

Begründung

Eine einzige Stelle reicht aus für diese Aufgaben. Da es in anderen Artikeln der Verordnung zugelassen wird, dass mehrere Parteien Einzelinteressen in der Frage der Rechte der Passagiere vertreten, sollte genauer bestimmt werden, dass die nationale Stelle unabhängig sein muss.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 26 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die gemäß diesem Artikel **benannten Stellen** und ihre **jeweiligen** Zuständigkeiten.

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die gemäß diesem Artikel **benannte Stelle** und ihre Zuständigkeiten.

Begründung

Eine einzige Stelle je Mitgliedstaat würde eine administrative Vereinfachung und eine bessere Rechenschaftspflicht der Organisation ermöglichen.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 26 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Jeder Passagier kann bei der nach Absatz 1 benannten entsprechenden Stelle **oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten entsprechenden Stelle** Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.

Geänderter Text

3. Jeder Passagier kann bei der nach Absatz 1 benannten entsprechenden Stelle Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.

Begründung

Eine einzige Stelle reicht aus für diese Aufgabe.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 27 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) aggregierte Daten über Passagierbeschwerden,

Geänderter Text

d) aggregierte Daten über Passagierbeschwerden **einschließlich ihres Ergebnisses und der Bearbeitungsfristen,**

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 29

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung fest und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung fest und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen, **die die Zahlung einer Entschädigung an die betroffene Person einschließen können,** müssen wirksam,

Kommission über diese Vorschriften und melden ihr spätere Änderungen derselben unverzüglich.

verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über diese Vorschriften und melden ihr spätere Änderungen derselben unverzüglich.

Begründung

Nach Erwägung 18 können die Sanktionen eine Entschädigung der geschädigten Person einschließen. Dies sollte im regelnden Teil des legislativen Textes wiederholt werden.

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Anhang II – Absatz 1 – Spiegelstrich 5

Vorschlag der Kommission

– ggf. mithilfe **von Lifts, Rollstühlen oder sonstigen benötigten Hilfen** an Bord des Schiffes zu gelangen;

Geänderter Text

– ggf. mithilfe **der notwendigen Hilfsmittel** an Bord des Schiffes zu gelangen;

Begründung

Es ist überflüssig, die Existenz kostspieliger Geräte vorzuschreiben, über die viele Schiffe und Häfen nicht verfügen.

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Anhang II – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Vorübergehender Ersatz beschädigter oder verloren gegangener Mobilitätshilfen ohne Verpflichtung zur Bereitstellung identischer Ausrüstungen.

Geänderter Text

Vorübergehender Ersatz beschädigter oder verloren gegangener Mobilitätshilfen ohne Verpflichtung zur Bereitstellung identischer Ausrüstungen, **der Ersatz muss aber ähnliche technische und funktionelle Merkmale aufweisen.**

Begründung

Dies ist notwendig, da andernfalls die Person, die die Ausrüstungen braucht, sie unter Umständen nicht benutzen kann, da sie ihrem spezifischen Bedarf nicht entsprechen.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Anhang II – Unterabsatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Gegebenenfalls Abfertigung anerkannter
Begleittiere an Land.

Gegebenenfalls Abfertigung anerkannter
Assistenzhunde an Land.

Begründung

Der Text sollte präzisiert werden.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Anhang IV – Teil 2 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, die mit **anerkannten Begleittieren** reisen, unter Berücksichtigung der Rolle und der Bedürfnisse dieser Tiere;

– Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, die mit **Assistenzhunden** reisen, unter Berücksichtigung der Rolle und der Bedürfnisse dieser Tiere;

Begründung

Im Einklang mit dem geänderten Artikel 12 Buchstabe f wird das Wort „Begleittier“ durch „Assistenzhund“ ersetzt, um den Text genauer zu fassen.

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Anhang IV – Teil 2 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– Techniken der Begleitung blinder und sehbehinderter Fahrgäste **sowie des Umgangs mit und der Beförderung von anerkannten Begleittieren**;

– Techniken der Begleitung blinder und sehbehinderter Fahrgäste;

Begründung

Es sollte zulässig sein, dass die Assistenzhunde ihren Besitzer begleiten, und das Personal sollte nicht mit ihnen umgehen, während sie im Einsatz sind. Assistenzhunde sind darauf abgerichtet, nur den Befehlen ihres Besitzers zu folgen.

BEGRÜNDUNG

Kontext: Auf dem Weg zu einer Verbesserung der Rechte der Fahrgäste bei allen Verkehrsträgern.

Seit Anfang dieses Jahrzehnts setzt sich die EU gemäß dem von der Kommission veröffentlichten Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“¹ für die Verbesserung der Rechte der Fahrgäste ein.

So wurden vor kurzem von den Europäischen Organen Bestimmungen im Bereich der Rechte der Fahrgäste im Luftverkehr und im Bahnverkehr angenommen. Mit Blick auf den Abschluss dieses eingeleiteten Gesetzesvorhabens hat die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat zwei weitere Vorschläge für Verordnungen übermittelt, und zwar über die Rechte von Busreisenden und von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr. Maßgeblich für die Bearbeitung dieses Berichtsentwurfs ist somit dieser Kontext des Fortschreitens auf dem Weg zu einer Stärkung der Rechte der Fahrgäste, aber auch der Angleichung der Rechte für die europäischen Verbraucher bei den verschiedenen Verkehrsträgern.

Ziel dieses Berichtes ist es somit, auf dem Weg zu einer größeren Gleichheit zwischen den Verkehrsträgern im Bereich der Rechte der Fahrgäste vorzuschreiten, denn diese Verkehrsträger stehen oft im Wettbewerb. Außerdem sollten den Besonderheiten des Sektors der See- und Binnenschifffahrt bei der konkreten Anwendung der Rechte der Fahrgäste Rechnung getragen werden

Der Vorschlag der Kommission

Der Vorschlag der Kommission stützt sich auf zwei bestehende Verordnungen über die Rechte der Fahrgäste in der Luftfahrt und im Eisenbahnsektor. Er deckt die Rechte der Fahrgäste sowie die Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen eingeschränkter Mobilität (PeM) ab. Der Vorschlag zielt darauf ab, Hindernisse zu beseitigen, die Personen mit Behinderungen und PeM daran hindern, in Europa mit dem Schiff zu reisen. Außerdem enthält er Bestimmungen über die Rechte der Fahrgäste allgemeinerer Art, insbesondere was Verspätungen und Annullierungen betrifft.

Die großen Linien der legislativen Maßnahmen sind folgende:

- die spezifischen Rechte der Personen mit Behinderungen und der PeM, wobei darauf geachtet wird, dass der Grundsatz der Nichtdiskriminierung eingehalten und der Schwerpunkt auf die Zugänglichkeit und die Hilfe für PeM gelegt wird;
- die Verpflichtungen der Beförderer im Fall der Verspätung unter Annullierung einer Reise;
- die den Reisenden übermittelten Informationen sowie die Bearbeitung von Beschwerden;
- die Durchsetzung der Verordnung durch die nationalen Stellen.

Was den Anwendungsbereich angeht, betrifft der Vorschlag die nationalen und internationalen Dienste der gewerblichen Beförderung von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr.

¹ KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

Der Standpunkt des Berichterstatters

Im Großen und Ganzen hat sich die Kommission wohl recht weit gehend an dem Text über die Rechte der Fahrgäste im Luftverkehr orientiert. Allerdings werden einige Änderungen technischer Art vorgenommen. So hat sich der Berichterstatter beispielsweise dafür entschieden, eine Einheitlichkeit einzuführen, soweit die Form der Kommunikation mit den Passagieren erwähnt wird. Im Übrigen hat das Europäische Parlament im Rahmen der in der institutionellen Arbeit oft bei den von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsvorschriften ein „höheres Niveau“ ermöglicht, was die Interessen der Fahrgäste betrifft. Der Berichterstatter sieht sich voll und ganz in dieser Tradition.

Das nahende Ende dieser Wahlperiode führt dazu, dass das Europäische Parlament rasch in erster Lesung arbeitet. Der Berichterstatter wird somit weiterhin die Bestimmungen des Textes untersuchen und zusätzliche Änderungsanträge vorlegen, falls er dies für notwendig hält. Bei den wichtigsten Änderungen handelt es sich um folgende:

1. Für die PeM und die Passagiere im Allgemeinen sollen einige neue Bestimmungen Garantien bieten, damit ihre Rechte nicht durch Ausnahmen infrage gestellt werden können, deren Gründe in der vorgeschlagenen Fassung zuweilen zu vage formuliert sind. Beispielsweise wird die Möglichkeit, einer Person mit Behinderungen die Einschiffung zu verweigern, klarer geregelt.
2. Die Pflicht, die Passagiere zu fragen, ob sie einen Bedarf an Hilfeleistung haben, wird klar ausgesprochen, was auch für die Pflicht der schriftlichen Bestätigung der Hilfeleistung gilt.
3. Der Seeverkehr einschließlich Kreuzfahrten wird durch eine besondere Richtlinie von 1991¹ geregelt. Der Berichterstatter hielt es für zweckmäßig, an die Grundsätze der anderweitigen Beförderung und der Erstattung des Fahrpreises, die durch die Richtlinie gewährleistet werden, zu erinnern.
4. Die Verantwortung für die Hilfeleistung für PeM, wenn sie sich in den Häfen befinden, wird in vollem Umfang den Beförderern übertragen. Um die Leitungsorgane der Häfen in dieses Vorhaben einzubeziehen, wird eine Kompromisslösung vorgeschlagen, durch die die Häfen bei der Konsultation zwischen den Akteuren des Sektors stärker beteiligt würden.
5. Die Rolle der nationalen Stellen, die dafür sorgen sollen, dass die künftige Verordnung durchgesetzt wird, wird gestärkt und präzisiert. Der Berichterstatter schlägt vor, dass eine einzige Stelle je Mitgliedstaat von diesem benannt wird.
6. Den Stellen wird eine größere Verantwortung übertragen, insbesondere was die Aufstellung von diskriminierungsfreien Zugänglichkeitsregeln angeht, die für die Beförderung von Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität gelten. Der Berichterstatter hielt es darüber hinaus für zweckmäßig, die Unabhängigkeit dieser Stellen gegenüber gewerblichen Interessen sicherzustellen.

¹ Richtlinie 90/314/EWG über Pauschalreisen (ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59)

7. Der Berichtersteller ist der Auffassung, dass die Definitionen hinsichtlich der Beförderungsverträge, der Fahrscheinverkäufer und der Reiseveranstalter genauer gefasst werden sollten.

10.3.2009

STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Passagierrechte 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 (KOM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Georgios Papastamkos

KURZE BEGRÜNDUNG

Mit dem Vorschlag für eine Verordnung sollen die Rechte der Passagiere, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, im internen und grenzüberschreitenden See- und Binnenschiffsverkehr geregelt werden.

Der Verfasser der Stellungnahme ist allerdings der Auffassung, dass es besser gewesen wäre, getrennte Vorschläge – einerseits betreffend Passagiere und andererseits betreffend Personen mit eingeschränkter Mobilität – vorzulegen. Die einzelnen Regelungen haben nämlich unterschiedliche Ziele und richten sich an unterschiedliche Adressaten. So ist es im übrigen beim Flugverkehr, wo der gemeinschaftliche Gesetzgeber sich entschieden hat, Fragen, die ausnahmslos alle Passagiere betreffen, zu regeln, ohne bestimmte Kategorien gesondert zu berücksichtigen.

Bei der Definition des „Beförderers“ führen die Verweise auf die Begriffe „Beförderer“ sowie „ausführender Beförderer“ nach Auffassung des Verfassers der Stellungnahme zu Unklarheiten bezüglich der Person, die die Pflicht zur Beförderung im Schiffsverkehr übernimmt. Dies schafft Rechtsunsicherheit beim Passagier, der Vertragspartner ist, vor allem in Bezug auf die Person, an die er sich im Falle von Unregelmäßigkeiten bei der Erfüllung des Beförderungsvertrags wenden kann. Die Bestimmungen über die Verantwortung für die Unterrichtung der Passagiere bei verspäteter Abfahrt müssen deshalb dergestalt ergänzt werden, dass die Unterrichtung der Passagiere nicht nur durch den Beförderer oder das Leitungsorgan des Hafens erfolgt, sondern auch durch den Reiseveranstalter bzw. denjenigen, der zur Ausstellung der Tickets bevollmächtigt ist, wie es in verschiedenen Mitgliedstaaten üblich ist. Darüber hinaus muss der Begriff „Verspätung“ geklärt werden, und es muss

festgelegt werden, in welchen Fällen es sich um eine unverschuldete Verspätung handelt.

Zeitlich ist der Begriff Verspätung zudem außerordentlich eng gefasst (60 Minuten). Auf einem Meer wie der Ägäis beispielsweise, wo die Schiffe bisweilen fünf bis sechs Inseln pro Fahrt anlaufen, ist eine Stunde ein zu kurzer Zeitraum. In den Regelungen für den Flugverkehr ist in diesem Zusammenhang von „Verspätungen von über zwei Stunden“ die Rede. Offenbar trägt der Vorschlag der Kommission den üblichen Bedingungen der Routen und Dienste in Nordeuropa Rechnung (Fährdienste usw.). Keinesfalls jedoch entspricht er den Bedingungen für den Schiffsverkehr im Mittelmeer.

In Bezug auf die Entschädigungen wäre es am sinnvollsten und würde dem Subsidiaritätsprinzip entsprechen, wenn die zeitlichen Grenzen von den Mitgliedstaaten festgelegt würden. Ferner sollten die Entschädigungen auf der Grundlage des Nettofahrpriees berechnet werden, d. h. des Fahrpreises ohne Mehrwertsteuer und andere Abgaben, und nicht auf der Grundlage des „Fahrpreises“, wie es in der vorgeschlagenen Regelung heißt. Bei einer Erstattung, z. B. wegen Verspätung oder Annullierung eines Verkehrsdienstes usw., könnten sich Probleme mit der Rückerstattung der bereits von dem Schifffahrtsunternehmen abgeführten Mehrwertsteuer ergeben.

Der Verweis auf den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ ist unvollständig und unklar. Dieser Begriff muss klarer definiert werden. In dem Vorschlag sind wahrscheinlich Fälle wie schlechte Witterungsbedingungen, Schäden am Schiff usw. gemeint. Es gibt jedoch noch weitere Gründe, aus denen die Erbringung eines Verkehrsdienstes behindert oder verhindert wird, z. B. eine Rettungsaktion oder eine Routenänderung, wenn andere Inseln angelaufen werden müssen usw. Es muss klargestellt werden, ob der Anwendungsbereich der konkreten Bestimmung auch auf solche Fälle ausgedehnt wird.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Rechtsausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(19a) Bei einer künftigen
Rechtsetzungsinitiative betreffend
Passagierrechte wäre angesichts der
Tatsache, dass eine Kombination von
Verkehrsmitteln genutzt werden sollte, ein
horizontaler legislativer Ansatz, der alle***

Verkehrsmittel umfasst, vernünftiger.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Mitgliedstaaten können Verkehrsdienste, die öffentlichen Dienstleistungsverträgen unterliegen, **vom Geltungsbereich der Verordnung ausnehmen**, falls diese Verträge in Bezug auf die Passagierrechte ein vergleichbares Schutzniveau bieten wie diese Verordnung.

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten können Verkehrsdienste, die öffentlichen Dienstleistungsverträgen unterliegen, falls diese Verträge in Bezug auf die Passagierrechte ein vergleichbares Schutzniveau bieten wie diese Verordnung, **sowie Dienste, die von Schiffen erbracht werden, die eine geringe Tonnage haben oder wenige Passagiere befördern und Kurzstrecken bedienen, vom Geltungsbereich der Verordnung ausnehmen.**

Begründung

Die Mitgliedstaaten müssen die Möglichkeit haben, Passagier- oder Kreuzfahrtschiffe mit geringer Tonnage oder Schiffe, die wenige Passagiere befördern und Kurzstrecken bedienen, auszunehmen, weil diese Schiffe besondere Verkehrsdienste anbieten und gewöhnlich als „Wassertaxis“ fungieren.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 3 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

(f) „ausführender Beförderer“: eine andere Person als der Beförderer und der Reiseveranstalter, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;

Geänderter Text

(f) „ausführender Beförderer“: eine andere Person als der Beförderer und der Reiseveranstalter, **unabhängig davon, ob es sich um den Schiffseigentümer, den Charterer oder den Reeder eines Schiffs handelt**, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 8 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Die Beförderer tragen dafür Sorge, dass den Passagieren an Bord ihrer Schiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge die allgemeinen Informationen über die Dienste und Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität an Bord des Schiffes oder des Fahrzeugs zur Kenntnis gebracht werden.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 15 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) stellen sicher, dass alle Beschäftigten bei der Einstellung in Behindertenfragen geschult werden und das Personal gegebenenfalls Auffrischungskurse besucht.

(c) stellen sicher, dass alle Beschäftigten, ***die Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität direkt unterstützen sollen***, bei der Einstellung in Behindertenfragen geschult werden und das Personal gegebenenfalls Auffrischungskurse besucht.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die nach diesem Artikel zu leistende Entschädigung ist in ihrer Höhe nicht begrenzt.

entfällt

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 17 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Bei einer Verspätung unterrichtet der Beförderer oder gegebenenfalls das Leitungsorgan des Hafens die Passagiere über die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit, sobald die betreffende Information verfügbar ist, spätestens jedoch 30 Minuten nach einer planmäßigen Abfahrt oder eine Stunde vor einer planmäßigen Ankunft.

Geänderter Text

1. Bei einer Verspätung unterrichtet der Beförderer oder gegebenenfalls das Leitungsorgan des Hafens **oder der Reiseveranstalter oder der vom Beförderer ermächtigte Fahrscheinverkäufer** die Passagiere über die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit, sobald die betreffende Information verfügbar ist, spätestens jedoch 30 Minuten nach einer planmäßigen Abfahrt oder eine Stunde vor einer planmäßigen Ankunft.

Begründung

Die Uneindeutigkeit der Definitionen der Begriffe „Beförderer“ und „ausführender Beförderer“ führt zu Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Person, die die Verantwortung für die Beförderung zur See trägt. Die Bestimmungen des Artikels müssen dergestalt ergänzt werden, dass festgelegt ist, dass die Passagiere nicht nur durch den Beförderer oder das Leitungsorgan des Hafens unterrichtet werden, sondern auch durch den Reiseveranstalter oder den Fahrscheinverkäufer, wie dies bereits in einigen Mitgliedstaaten der Fall ist.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 17 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Versäumen Passagiere einen Anschluss wegen einer Verspätung, so unternimmt der ausführende Beförderer alle zumutbaren Anstrengungen, um die betreffenden Fahrgäste über alternative Anschlüsse zu unterrichten.

Geänderter Text

2. Versäumen Passagiere einen Anschluss **im Schiffsverkehr** wegen einer Verspätung, so unternimmt der **Beförderer oder der** ausführende Beförderer **oder das Leitungsorgan des Hafens oder der Reiseveranstalter oder der Fahrscheinverkäufer** alle zumutbaren Anstrengungen, um die betreffenden Fahrgäste über alternative Anschlüsse zu unterrichten.

Begründung

Die Begriffe und die Definitionen von „Beförderer“ und „ausführender Beförderer“ führen zu Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Person, die die Verantwortung für die Beförderung auf See trägt. Die Bestimmungen des Artikels müssen dergestalt ergänzt werden, dass festgelegt ist, dass die Passagiere nicht nur durch den Beförderer oder das Leitungsorgan des Hafens unterrichtet werden, sondern auch durch den Reiseveranstalter oder den Fahrscheinverkäufer, wie dies bereits in einigen Mitgliedstaaten der Fall ist.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 18 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Muss ein Beförderer **realistischerweise** davon ausgehen, dass die fahrplanmäßige Abfahrt eines Personenschiffsverkehrsdienstes sich um mehr als **60 Minuten** verzögert, so sind den Passagieren kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit anzubieten, sofern diese an Bord des Schiffes oder im Hafen verfügbar oder in zumutbarer Weise zu beschaffen sind;

Geänderter Text

1. Muss ein Beförderer davon ausgehen, dass die fahrplanmäßige Abfahrt eines Personenschiffsverkehrsdienstes sich **aus eigenem Verschulden** um mehr als **120 Minuten** verzögert, so sind den Passagieren kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit anzubieten, sofern diese an Bord des Schiffes oder im Hafen verfügbar oder in zumutbarer Weise zu beschaffen sind;

Begründung

Die Fristen sind extrem kurz. Auf einem Meer wie der Ägäis beispielsweise, wo die Schiffe bisweilen fünf bis sechs Inseln pro Fahrt anlaufen, ist eine Stunde ein zu kurzer Zeitraum. In den Regelungen für den Flugverkehr ist in diesem Zusammenhang von „Verspätungen von über zwei Stunden“ die Rede. Offenbar trägt der Vorschlag der Kommission den üblichen Bedingungen der Routen und Dienste in Nordeuropa Rechnung (Fährdienste usw.), er entspricht jedoch keinesfalls den Bedingungen für den Schiffsverkehr im Mittelmeer.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 18 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Außerdem wird den Fahrgästen angeboten, unentgeltlich dringend notwendige Telefongespräche zu führen

*oder dringend notwendige Telexe oder
Telefaxe oder E-Mails zu versenden.*

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 19 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. Muss ein Beförderer **realistischerweise** davon ausgehen, dass die fahrplanmäßige Abfahrt eines Personenschiffsverkehrsdienstes sich um mehr als **120 Minuten** verzögert, so bietet er den Passagieren unverzüglich Folgendes an:

Geänderter Text

1. Muss ein Beförderer davon ausgehen, dass die fahrplanmäßige Abfahrt eines Personenschiffsverkehrsdienstes sich **aus eigenem Verschulden** um mehr als **180 Minuten** verzögert, so bietet er den Passagieren unverzüglich Folgendes an:

Begründung

Die Fristen sind extrem kurz. Auf einem Meer wie der Ägäis beispielsweise, wo die Schiffe bisweilen fünf bis sechs Inseln pro Fahrt anlaufen, ist eine Stunde ein zu kurzer Zeitraum. In den Regelungen für den Flugverkehr ist in diesem Zusammenhang von „Verspätungen von über zwei Stunden“ die Rede. Offenbar trägt der Vorschlag der Kommission den üblichen Bedingungen der Routen und Dienste in Nordeuropa Rechnung (Fährdienste usw.), er entspricht jedoch keinesfalls den Bedingungen für den Schiffsverkehr im Mittelmeer.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) 25 % des **Fahrpreises** bei einer Verspätung von **60 bis 119 Minuten**;

Geänderter Text

(a) 25 % des **Nettofahrpreises** bei einer Verspätung von **120 bis 179 Minuten**;

Begründung

Was die Dauer der Verspätungen betrifft, siehe Begründung zu den Änderungsanträgen 5 und 6. Am sinnvollsten und am besten im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip wäre es, wenn die Dauer von den Mitgliedstaaten festgelegt würde. Ferner sollten die Entschädigungen auf der Grundlage des Nettofahrpreises berechnet werden, d. h. des Fahrpreises ohne Mehrwertsteuer, und nicht auf der Grundlage des „Fahrpreises“.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) 50 % des Fahrpreises bei einer
Verspätung von **120 Minuten** oder mehr;

(b) 50 % des Fahrpreises bei einer
Verspätung von **180 Minuten** oder mehr;

Begründung

Was die Dauer der Verspätungen betrifft, siehe Begründung zu den Änderungsanträgen 5 und 6.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 20 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Dieser Artikel gilt nicht, sofern die Verspätung oder Annullierung durch außergewöhnliche Umstände verursacht wurde, die auch mit allen zumutbaren Maßnahmen nicht hätten vermieden werden können.

4. Dieser Artikel gilt nicht, sofern die Verspätung oder Annullierung **nicht durch ein Verschulden des Beförderers, sondern** durch außergewöhnliche Umstände verursacht wurde, die auch mit allen zumutbaren Maßnahmen nicht hätten vermieden werden können.

Begründung

Die Bestimmungen von Artikel 20 Absatz 4 sind unvollständig und unklar. Der Begriff „außergewöhnliche Umstände“ wird durch die Ergänzung des Verweises auf die fehlende Haftung des Beförderers geklärt.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Artikel 27 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die gemäß Artikel 26 benannten Durchsetzungsstellen veröffentlichen jeweils am 1. Juni einen Bericht über ihre

entfällt

Tätigkeiten im Vorjahr, der unter anderem Folgendes enthält:

(a) eine Beschreibung der Maßnahmen, die zur Durchführung der Bestimmungen dieser Verordnung getroffen wurden,

(b) einen Hinweis auf das Verfahren zur Abhilfe bei individuellen Beschwerden,

(c) eine Zusammenfassung der im betreffenden Mitgliedstaat geltenden Regeln zur Zugänglichkeit von Diensten für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität,

(d) aggregierte Daten über Passagierbeschwerden,

(e) Einzelheiten zu verhängten Sanktionen,

(f) Angaben zu sonstigen Aspekten, die für die bessere Durchsetzung dieser Verordnung von Bedeutung sind.

Begründung

Durch die Bestimmungen von Artikel 27 Absatz 1 steigt der Verwaltungsaufwand ganz beträchtlich, ohne dass dies einen zusätzlichen Nutzen bringen würde.

VERFAHREN

Titel	Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	KOM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD)
Federführender Ausschuss	TRAN
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	JURI 18.12.2008
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Georgios Papastamkos 19.1.2009
Prüfung im Ausschuss	12.2.2009
Datum der Annahme	9.3.2009
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 16 - : 0 0 : 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Monica Frassoni, Giuseppe Gargani, Neena Gill, Klaus-Heiner Lehne, Manuel Medina Ortega, Eva-Riitta Siitonen, Francesco Enrico Speroni, Diana Wallis, Tadeusz Zwiefka
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Vicente Miguel Garcés Ramón, Jean-Paul Gauzès, Kurt Lechner, Georgios Papastamkos, Gabriele Stauner, Ieke van den Burg
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Bill Newton Dunn

VERFAHREN

Titel	Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr	
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	KOM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD)	
Datum der Konsultation des EP	4.12.2008	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 18.12.2008	
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 18.12.2008	JURI 18.12.2008
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	IMCO 27.2.2009	
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Michel Teychenné 8.12.2008	
Prüfung im Ausschuss	17.2.2009	30.3.2009
Datum der Annahme	31.3.2009	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 18	–: 0
	0: 14	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zile	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou	
Datum der Einreichung	2.4.2009	