

Ansprüche von Fahrgästen im Kraftomnibusverkehr bei Verspätung und Annullierung im Konzept der Europäischen Passagierrechte

Dr. Stephan Keiler, LL.M., Salzburg*

I. Einleitung

1. Grundsätze

Die Bus-Fahrgastrechte-VO 181/2011/EU¹ wurde im Konzept der Passagierrechte im Europäischen Binnenmarkt² als bislang letzter Rechtsakt verabschiedet und tritt am 1.3.2013 auch als letzter in Geltung (Art. 34 S. 2). Neben der Fluggastrechte-VO³ (seit 17.2.2005), der Eisenbahn-Fahrgastrechte-VO⁴ (seit 3.12.2009)

* Dieser Vortrag wurde zur besseren Veranschaulichung während der grenzüberschreitenden Fahrt der Teilnehmer am 13. Graduiertentreffen im Internationalen Wirtschaftsrecht zwischen den Tagungsorten Linz und Passau in einem gecharterten Reisebus gehalten; Kontakt: <stephan.keiler@tourismusrrecht.eu>.

- 1 Verordnung 181/2011/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.2.2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung 2006/2004/EG, ABl. 2011 L 55, 1.
- 2 Kommission, Mitteilung über die Rechte der Benutzer aller Verkehrsträger, COM (2011) 898 final, 4 f.; zur Geschichte *Karsten/Seidenspinner* ZEuP 2010, 830.
- 3 Verordnung 261/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.2.2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung 295/91/EWG, ABl. 2004 L 46, 1; vgl. auch das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (von Montreal), ABl. 2001 L 194, 39; siehe umfassend *Tonner* in: Gebauer/Wiedmann (Hg.), *Zivilrecht unter europäischem Einfluss*, 2. Aufl. 2010, 705; Staudinger/Keiler (Hg.), *Kommentar zur Fluggastrechte-VO* (erscheint 2013 bei Nomos).
- 4 Verordnung 1371/2007/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. 2007 L 315, 14; vgl. i.d.Z. auch gem. Anhang I den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) als Teil des COTIF (*Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*).

und der Schiff-Fahrgastrechte-VO⁵ (ab 18.12.2012) soll nun ein Regime für Fahrgäste auf Auslandsreisen mit den wichtigsten Verkehrsträgern etabliert werden.⁶ Bereits die umfangreiche Rechtsprechung zur Fluggastrechte-VO zeigt deutlich, dass in der Praxis Verspätungen und Annullierungen den häufigsten Anwendungsfall darstellen.⁷ Die zahlreichen Auseinandersetzungen in Bezug auf die Tatbestände der ältesten der vier Verordnungen ist nicht nur auf das Passagieraufkommen und die Flugkapazitäten zurückzuführen, sondern auch auf legislativ-handwerkliche Mängel und systemimmanente Kompromisse der Gesetzgeber auf europäischer Ebene.⁸ Die Verordnungen für die einzelnen Verkehrsträger unterscheiden sich inhaltlich im System wie im Detail, was einerseits auf die Verschiedenartigkeit der Transportmittel und die Chronologie der einzelnen Rechtsakte, andererseits aber auch offensichtlich auf politische Motive und mangelnde Kongruenz zurückzuführen ist.⁹

Als Rechtsgrundlage für die Bus-Fahrgastrechte-VO diente Art. 91 Abs. 1 AEUV¹⁰, die zentrale Kompetenznorm für Rechtsakte der gemeinsamen Verkehrspolitik als geteilte Zuständigkeit (Art. 4 Abs. 2 lit. g AEUV) in Bezug auf den grenzüberschreitenden Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (Art. 100 Abs. 1 AEUV).¹¹ Das entsprechende Gesetzgebungsverfahren war vor dem Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon noch das Mitentscheidungsverfahren

- 5 Verordnung 1177/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.11.2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung 2006/2004/EG, ABl. 2010 L 334, 1; vgl. auch Beschluss (Rat) vom 12.12.2011 über den Beitritt der Europäischen Union zum Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See 2012/22/EU und 2012/23/EU.
- 6 Kommission, Mitteilung Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch 2001, COM (2006) 314 final, 15; vgl. Weißbuch »Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft«, COM (2001) 370, deutsch z.B. unter rp7.ffg.at/upload/medialibrary/Weissbuch.pdf (25.10.2012).
- 7 Keiler ZVR 2011, 228; R. Schmid RRA 2012, 2; Kummer DAR 2012, 241; Schuster-Wolf euvr 2012, 149.
- 8 Keiler ZVR 2009, 236 f.
- 9 Vgl. Entschließung des Europäischen Parlaments vom 23.10.2012 über die Rechte der Benutzer aller Verkehrsträger, P7_TA(2012)0371 zu der Mitteilung der Kommission über die Rechte der Benutzer aller Verkehrsträger, COM (2011) 898 final.
- 10 Zum Vergleich, die Fluggastrechte-VO wurde auf Grundlage von Art. 80 Abs. 2 EGV (jetzt Art. 100 Abs. 2 AEUV), die Eisenbahn-Fahrgastrechte-VO von Art. 71 Abs. 1 EGV (jetzt Art. 91 Abs. 1 AEUV) und die Schiff-Fahrgastrechte-VO bereits von Art. 100 Abs. 2 AEUV erlassen.
- 11 Weiterführend siehe Calliess/Ruffert-Jung, EUV/AEUV, 4. Aufl. 2011, Art. 91 AEUV Rn. 5 ff.; Oppermann/Classen/Nettesheim, Europarecht, 5. Aufl. 2011, § 26 Rn. 8.