



Vorschlag für eine  
**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES** zur  
Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über  
die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen  
COM(2015) 615 final (EAA)

Impressum  
Wirtschaftskammer Österreich  
Stabsabteilung EU-Koordination  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 05 90 900 4315 | [eu@wko.at](mailto:eu@wko.at)

Für den Inhalt verantwortlich: MMag. Christian Mandl  
Autor: Mag. Tamara Achleitner

März 2016

Die Wirtschaftskammer nimmt zu dem im Betreff genannten Vorschlag für eine Richtlinie wie folgt Stellung:

## **ALLGEMEINES**

Grundsätzlich begrüßen wir sämtliche Maßnahmen, die die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen optimieren.

Durch die derzeitigen unterschiedlichen Barrierefreiheitsanforderungen der Mitgliedstaaten (und deren jeweilige gesetzliche Umsetzung) kommt es zu Wettbewerbsnachteilen für Unternehmen von Mitgliedstaaten, wie z.B. Österreich, welche eine vergleichsweise strenge gesetzliche Regelung haben. Aus diesem Grund ist es zu begrüßen, wenn die EU Vorschläge zu einer Vereinheitlichung macht, sodass für alle Mitgliedstaaten dieselben Voraussetzungen gelten werden.

Im Vorwort der Richtlinie wird angeführt, dass diese Vorschriften erst mit Neueinführung eines neuen Produktes respektive einer neuen Dienstleistung ab Wirksamkeit der Richtlinie anzuwenden sind. Wir sehen es als essentiell, dass die neuen Anforderungen nur auf neue Produkte (z.B. Service Manager, Geldausgabeautomaten) Anwendung findet, um Verluste durch bereits in Barrierefreiheit getätigte Investitionen zu vermeiden. Dies sollte der Kern der Richtlinie widerspiegeln. Es bedarf daher unserer Ansicht nach einer konkreten Bestimmung (nicht nur im Vorwort), dass die Richtlinie nur für **neue** Produkte bzw. Dienstleistungen zur Anwendung kommt und dass keine Verpflichtung zur Umrüstung besteht.

Die Europäische Kommission verweist in ihren Erläuterungen darauf, dass durch den EAA bestehende Rechtsakte nicht geändert bzw. modifiziert, sondern ergänzt werden.

U.a. werden folgende Rechtsakte angeführt: die Verordnungen über Passagierrechte für Bus, Luftfahrt, Schifffahrt und Schiene, die VO 1370/2007, TSI (Technische Spezifikationen im Bereich der Schienenbahnen) und Vergabe-RL aus 2014.

Somit sollen mit diesem RL-Vorschlag die allgemeinen Zugänglichkeitsregelungen der schon bestehenden EU-Vorschriften konkretisiert werden. Es werden keine konkreten technische Details vorgegeben, sondern funktionale Anforderungen.

Dieser RL-Vorschlag ist jedoch äußerst detailliert abgefasst, obwohl er keine technischen Details festlegen soll. Der Vorschlag erscheint auch im Hinblick auf den Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsgrundsatz problematisch und schafft Rechtsunsicherheiten. Dies nicht zuletzt dadurch, dass er teilweise bereits geregelte Aspekte nochmals regelt und nicht nur ergänzt.

Doppelgleisigkeiten sind unter allen Umständen zu vermeiden. Es besteht das Risiko, dass es möglicherweise zu widersprüchlichen Anforderungen für die Herstellung von Barrierefreiheit kommt. In vielen Bereichen gibt es bestehende EU-Gesetzgebung mit Barrierefreiheitsanforderungen (zB VO (EU) Nr. 181/2011 (Bus); VO (EU) Nr. 1177/2010 (Schiff); VO (EG) Nr. 1371/2007 (Schiene) und VO (EG) Nr. 1107/2006 (Luftfahrt); Technische Spezifikationen für die Interoperabilität m Schienenbahnbereich, VerbraucherRL und VergabeRL aus 2014), der unseres Erachtens bereits ausreichend geregelt ist. Weitergehende Regelungen -

wie in dem Richtlinienvorschlag vorgesehen - sind darüber hinaus nicht erforderlich und zu vermeiden.

Beispielsweise trifft dies auf den Aspekt „Information von behinderten /mobilitäts-eingeschränkten Personen“ zu, der bereits durch den auch für den Stadtverkehr verbindlichen Art 20 VO 1371/2007 geregelt ist und nun nochmals ausführlich geregelt wird. Ein weiteres Beispiel hierfür ist Anhang 3 der RL, der unmittelbar dem Dienstleistungserbringer in sehr detaillierter Art und Weise den Inhalt seiner AGB bezüglich der Barrierefreiheitsanforderungen gemäß Art 3 dieses RL-Entwurfs vorschreibt.

Die neuen Vergaberichtlinien, die bereits an verschiedenen Stellen Vorgaben zur Barrierefreiheit treffen, sind bis zum 18. April 2016 umzusetzen. Bereits vor Ablauf der Umsetzungsfrist weitere Regelungen für das Vergabeverfahren vorzuschlagen sind daher zu vermeiden. Weiters hat die EK für 2016 eine Überarbeitung der Richtlinie zu audiovisuellen Mediendiensten (RL 2010/13/EU) angekündigt. Es wird daher vorgeschlagen, Regelungen zu diesem Bereich im RL-Vorschlag zu streichen.

Wir erachten es als zielführender, wenn die Richtlinie Verkehrsdienstleistungen, audiovisuelle Mediendienste und das Vergaberecht generell ausnehmen würde. Wenn dies nicht durchsetzbar ist, wäre sicherzustellen, dass die vorgeschlagene Richtlinie bestehende EU-Gesetzgebung tatsächlich nur ergänzt und nicht ändert.

Besonders kritisch sehen wir, dass der Entwurf sehr viele Fragen aufwirft und sich durch unzählige Verweise als nahezu unlesbar gestaltet. Bereits die Frage der Betroffenheit ist nicht abschließend geklärt.

Der Entwurf ist außerdem auch in sich völlig un schlüssig. So legt Anhang I Abschnitt IX, welcher Bestandteil von Kapitel VI ist, nahe, dass zB auch Fahrzeuge bei der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen barrierefrei sein müssen. Welche Fahrzeuge das sind, ist völlig offen, denn Abschnitt IX verweist auf die bauliche Umwelt gemäß Teil C, in welchem wiederum Fahrzeuge nicht definitiv erwähnt sind.

Spezielle Bedeutung kommt unserer Ansicht nach den divergierenden Begrifflichkeiten in deutscher und englischer Version des Haupttextes zu, beispielsweise:

- Art. 1 Abs 3 lit c und Art. 21 lit c: während die englische Fassung von „tender procedures“ spricht, was im Deutschen so viel wie Ausschreibung bedeutet, ist in der deutschen Ausgabe von „Vergabeverfahren“ die Rede, wovon auch Direktvergaben umfasst wären.
- In Art 22. Abs 4 ist in der englischen Fassung von "notify" die Rede. In deutscher Übersetzung wird hier von einer bloßen Meldung gesprochen. Es kommt also darauf an, wie man das Wort „notify“ im Englischen auslegt bzw. ins Deutsche übersetzt. Wird es als normale Meldung verstanden (so ist es in der derzeitigen deutschen Fassung) so würden wir es nicht als Notifikation mit anschließender Genehmigung der EK qualifizieren. Wird es aber wortwörtlich als „notifizieren“ übersetzt, dann läuft dies schon auf eine Genehmigung durch die EK hinaus.

Eine diesbezügliche genaue Überprüfung des Textes und Klarstellung ist notwendig.

Jedenfalls abzulehnen sind verpflichtende Informationen der Unternehmen darüber, wie Dienstleistungen den Barrierefreiheitsanforderungen entsprechen. Es handelt sich dabei um völlig überbordende Bürokratie. Auch die Anforderungen an technische Geräte (zB Echtzeitfahrpläne, Ticketautomaten) scheinen überzogen.

## **ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN DES ENTWURFS WIRD FOLGENDES ANGEMERKT**

- **Zu Punkt 3.1 - Rechtsgrundlage**

Der Richtlinienvorschlag wird auf den der Rechtsangleichung im Binnenmarkt dienenden Art. 114 AEUV gestützt. Demgemäß kann die EU die erforderlichen Maßnahmen setzen, um den Binnenmarkt, d.h. den Raum, in dem der freie Verkehr von Waren und Dienstleistungen gewährleistet ist, zu verwirklichen. Da sich der Richtlinienvorschlag im Wesentlichen auf einzelne binnenmarktrelevante Produkte und Dienstleistungen bezieht, wird mit Art. 114 AEUV die geeignete Rechtsgrundlage gewählt. Art. 114 AEUV fällt in den Bereich der zwischen Mitgliedstaaten und EU geteilten Zuständigkeiten, das Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip finden daher Anwendung.

- **Zu Punkt 3.3 - Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Neue Vorgaben zur Barrierefreiheit sind für Unternehmen mit erheblichem Aufwand (in Form von technischen Anpassungen und zusätzlichen bürokratischen Lasten) verbunden.

Bis dato erfolgte jedoch keine Folgenabschätzung, die eine ökonomische Analyse der geplanten Richtlinie erlaubt. Gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit muss der potentielle Aufwand für alle Unternehmen stärker berücksichtigt werden. Weiters fehlen Angaben in Bezug auf den Vollzugsaufwand und den Vollzugskosten für die Verwaltung.

- **Zu Punkt 3.5 - Erläuternde Dokumente**

Im Rahmen der Umsetzung müssen die Mitgliedstaaten der EK die wichtigsten nationalen, der Umsetzung dienenden Rechtsvorschriften mitteilen und den zu notifizierenden Umsetzungsmaßnahmen erläuternden Dokumenten beifügen. Dies deshalb, da laut EK aufgrund der großen Unterschiede in den Rechtstraditionen und der in vielen Teilbereichen notwendigen Änderungen die Umsetzung der Richtlinie schwer prüfbar sei.

Diese Anforderung ist unverhältnismäßig, zumal die Kontrolle der Umsetzung von EU-Richtlinien aufgrund der in jedem Fall gegebenen Unterschiede in den Rechtstraditionen zwischen Mitgliedstaaten oft komplex ist und der gegenständliche Richtlinienvorschlag hier nicht durch besondere Anforderungen hervorsteicht.

Es wird daher vorgeschlagen, die Anforderung zur Vorlage begleitender erläuternde Dokumente bei der Umsetzungsnotifikation zu streichen.

- **Zu Artikel 1 - Geltungsbereich**

Wie bereits unter „Allgemeines“ erwähnt, ist der Geltungsbereich aus unserer Sicht nicht abschließend geklärt und der Entwurf in sich un schlüssig.

Außerdem ist der Geltungsbereich des Entwurfs sehr weitreichend, da er nicht nur Personen mit körperlichen, sondern auch Personen mit funktionellen Einschränkungen umfasst. Der Geltungsbereich sollte präziser bzw. vor allem restriktiver formuliert sein, da es realistischerweise nur schwer machbar ist, sämtliche dauernden oder zeitlich begrenzten Bedürfnisse von Personen mit physischen, psychischen, intellektuellen, sensorischen, altersbedingten oder anderen, den menschlichen Körper betreffenden Einschränkungen zu berücksichtigen.

**Absatz 2 lit.b - audiovisuelle Mediendienste**

Die Europäische Kommission hat für 2016 eine Überarbeitung der Richtlinie 2010/13/EU angekündigt. Es sollten daher die Regelungen zu den audiovisuellen Mediendiensten im RL-Vorschlag und im Abschnitt IV in Anhang I gestrichen werden, um Doppelgleisigkeiten zu vermeiden.

**Absatz 2 lit.e - E-Books**

Bei E-Books werden zwecks digitaler Rechteverwertung oftmals DRM-Systeme (Digital Rights Management) verwendet, um eine unkontrollierte Verbreitung und damit Urheberrechtsverletzungen zu verhindern/erschweren.

Damit der Schutz des geistigen Eigentums nicht ausgehöhlt wird, sollte bei den Maßnahmen zur Barrierefreiheit bei E-Books eine Klausel eingefügt werden, dass all diese Maßnahmen immer auch im Lichte des Schutzes des geistigen Eigentums gesehen werden müssen und nicht dazu führen dürfen, dass die Interessen der Rechteinhaber unverhältnismäßig benachteiligt werden.

**Absatz 2 lit. f - elektronischer Handel**

Die im Richtlinien vorschlag vorgesehenen Anforderungen an Produkte und Dienstleistungen sollen nach dem Entwurf im Onlinehandel gelten. Es wäre möglicherweise dennoch nur eine Frage der Zeit, bis diese Verpflichtung aus rechtlichen oder politischen Erwägungen auch den stationären Handel treffen würde (*analog zur Absicht, die Verpflichtungen der eben begutachteten Richtlinie über bestimmte vertragsrechtliche Aspekte des Online-Warenhandels zunächst nur für den Onlinehandel, später jedoch für den gesamten Handel vorzusehen*). Eine mögliche Ausdehnung der Pflichten ist daher von Anfang an abzulehnen.

Es muss auch klargestellt werden, dass die Bestimmungen des RL-Vorschlags sich in Bezug auf den elektronischen Handel nur auf die Website des Anbieters beziehen, aber nicht auf alle dort angebotenen Produkten.

- **Zu Artikel 2 - Begriffsbestimmungen**

**Absatz 1 - Menschen mit funktionellen Einschränkungen/ Menschen mit Behinderungen**  
Der Begriffe "Menschen mit funktionellen Einschränkungen" und "Menschen mit Behinderungen" müssen jedenfalls näher definiert werden. Es bleibt nämlich diesbezüglich die Frage offen, wie ein Unternehmen seine Produkte und Dienstleistungen an "seelische, geistige oder sensorische Beeinträchtigungen" anpassen soll. Es bedarf hier einer genaueren Beschreibung, da es für einen Wirtschaftsakteur nicht zumutbar ist, für jede mögliche Beeinträchtigung jeweils eine barrierefreie Lösung anzubieten.

**Absatz 1 - Barrierefreie Produkte und Dienstleistungen**

Hier sollte genauer beschrieben werden, welche Produkte und welche Ausrüstung betroffen sind, da auch die Wirtschaftsakteure genauer definiert werden. Der Begriff „Dienstleistungserbringer“ sollte definiert werden.

**Absatz 17 - „harmonisierte Norm“**

Für den Bereich der europäischen Normung erwarten und fordern wir ein klar definiertes und einheitliches Vorgehen. Die Frage von nationalen Abweichungen wird besonders zu beleuchten sein, da menschliche körperliche Beeinträchtigungen wohl überall gleich einzuordnen sind, andererseits ist auch der Gedanke der „Nicht-Tarifarischen-Handelshemmnisse“ in Bezug auf unterschiedliche Produktgestaltung und Chancen auf Märkten nicht von der Hand zu weisen.

- **Zu Artikel 3 - Barrierefreiheitsanforderungen**

**Absatz 6**

Die Barrierefreiheitsanforderungen verweisen darauf, dass die Anforderungen des Anhangs I Abschnitts II und V (Fahrausweisautomaten) zu erfüllen sind. Der ohnehin bereits überschaubare Markt für Hersteller solcher Geräte würde sich durch diese Anforderungen noch mehr einengen, was den Wettbewerb nicht gerade fördern würde. Da es viele verschiedene Vertriebskanäle gibt, erachten wir es als ausreichend, wenn ein Verkehrsunternehmen andere, besser geeignete Vertriebskanäle (wie zB Vorverkaufsstellen/Kundendienststellen) betreibt und dann die Automaten nicht in allen Aspekten barrierefrei sein müssen.

Bei sprachlichen Unterstützungen sei darauf verwiesen, dass zB die Wiener Linien derzeit bereits über 10 Fremdsprachen an den Automaten textlich unterstützen. Die Pflege dieser rein textlichen Bausteine ist jetzt schon ein enormer Aufwand (Updates/Übersetzungsbüro etc.) und würde bei sprachlicher Unterstützung noch weit höhere Kosten verursachen.

**Absatz 3 und Absatz 6**

Hier sei angemerkt, dass die in Art. 3 Abs. 3 und Abs. 6 des RL-Vorschlags getroffene Aufzählung von Selbstbedienungsterminals als abschließend angesehen werden muss. Park-/Garagenautomaten dürfen beispielsweise nicht unter diesen RL-Vorschlag subsumiert werden.

**Absatz 10**

Abs. 10 lautet: "Die Mitgliedstaaten können je nach den nationalen Gegebenheiten bestimmen, dass die bauliche Umwelt, die von Fahrgästen genutzt wird, einschließlich der

Umwelt, die von Dienstleistungserbringern und von Infrastrukturbetreibern verwaltet wird, [...] die Barrierefreiheitsanforderungen des Anhangs I Abschnitt X erfüllen müssen".

Es sollte klargestellt werden, dass dies eine KANN-Bestimmung ist.

- **Zu Artikel 7 - Pflichten des Einführers**

**Absatz 7**

Die Verpflichtung der Führung eines eigenen Beschwerderegisters nichtkonformer Produkten und Produktrückrufen stellt eine unverhältnismäßig Belastung für Händler, die Waren aus einem Drittland importieren, dar, und ist daher abzulehnen.

- **Zu Artikel 12 - Grundlegende Veränderungen und unverhältnismäßige Belastungen**

Dieser Artikel regelt, wann eine unverhältnismäßige Kostenbelastung und damit eine Befreiung von den Anforderungen des Art. 3 des RL-Vorschlags vom Dienstleistungserbringer geltend gemacht werden kann.

Die hier vorgesehene Selbstbeurteilung eines Wirtschaftsakteurs, ob ein Produkt oder eine Dienstleistung den Anforderungen der Barrierefreiheit entspricht oder nicht, ist von der Intention her sicherlich gut gemeint. Die schwammigen Formulierungen sind allerdings nicht geeignet, die gebotene Rechtssicherheit zu schaffen.

Speziell zu beachten ist hier Abs. 4, wonach eine unverhältnismäßige Belastung jedoch dann **nicht** geltend gemacht werden kann, wenn sie durch nichteigene - öffentliche oder private - Mittel ausgeglichen wird.

Das bedeutet, dass z.B. ein interner Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO 1370/2007 („PSO-Verordnung“) von Vornherein nie in der Lage wäre zu argumentieren, dass besonders kostspielige Investitionen auf Grund der Vorgaben dieses RL-Entwurfes zB in Fahrbetriebsmittel eine solche unverhältnismäßige Belastung darstellen. Gemäß Art. 22 Abs. 3 kann jedoch die betreffende zuständige Behörde grundsätzlich selbst beurteilen, ob die Einhaltung der Barrierefreiheitsanforderungen nach Art. 3 und Art. 21 für sie eine unverhältnismäßige Belastung darstellen; sie hat dies gemäß Abs. 4 jedoch jedenfalls der EK zu melden. Dies könnte im Endergebnis auf eine Nachfrage durch die EK hinauslaufen. Dies stellt aus unserer Sicht jedenfalls eine faktische Benachteiligung für nicht kommerzielle Dienstleister (nach PSO-VO) dar.

Wir möchten auch festhalten, dass dieser Artikel zu Rechtstreitigkeiten führen könnte. Beispielsweise im Bankenbereich wird das Argument von Beschwerdeführer wohl darauf zielen, dass Banken genügend Größe und Ressourcen haben, die Barrierefreiheitsanforderungen zu erfüllen. Auch wird es vermutlich schwierig sein zu beweisen, dass die Nutzungshäufigkeit und die Nutzungsdauer aus Sicht des Dienstleistungserbringers gering eingeschätzt werden. Konkret kann eine solche Einschätzung wohl nur dann bewiesen werden, wenn das Produkt oder die Dienstleistung eine gewisse Periode im Einsatz war und somit ausreichend belegt wurde, dass die Nutzungshäufigkeit tatsächlich zu gering ist.



Aus all dem ergibt sich, dass diese neuen Anforderungen an die Barrierefreiheit eine beträchtliche Kostenbelastung für sämtliche Dienstleistungserbringer zur Folge hätten. Die Meldung aller Anwendungen der Ausnahmeregelungen an die Marktüberwachungsbehörde wird als unverhältnismäßiger bürokratischer Aufwand angesehen.

Es wird vorgeschlagen, **Art. 12 Abs. 6** wie folgt zu formulieren:

*„Wenn Wirtschaftsakteure bei einem bestimmten Produkt oder einer bestimmten Dienstleistung von der Ausnahmeregelung nach den Absätzen 1 bis 5 Gebrauch machen, müssen sie auf Verlangen der zuständigen Marktüberwachungsbehörde die entsprechenden Unterlagen vorlegen.“*

Neben der Verhältnismäßigkeitsabwägung des Art. 12 sollte aus Verhältnismäßigkeitsgründen im Richtlinienvorschlag **eine weitere Ausnahme** von den Barrierefreiheitsanforderungen vorgesehen werden, wenn zu den vom Richtlinienvorschlag umfassten Produkten oder Dienstleistungen geeignete, für alle Verbraucher/innen zu denselben Bedingungen wie barrierefreie Produkte oder Dienstleistungen zugängliche Alternativen zur Verfügung stehen. Beispielhaft wird in diesem Zusammenhang auf den Fall verwiesen, dass im Rahmen des ÖPNV Fahrkarten von jedem Nutzer bei dem Buslenker erworben werden können. In diesem Fall wird Menschen mit Behinderungen auch ohne die barrierefreie Gestaltung von zB Ticketterminals gleichberechtigt Zugang zu Transportmitteln gewährt und dadurch den Anforderungen von Art. 9 des UN-Übereinkommens entsprochen.

Vorgeschlagen wird ein **Art. 12 Abs. 2** neu wie folgt:

*„Die Barrierefreiheitsanforderungen nach Artikel 3 gelten nicht, wenn geeignete, für alle Verbraucher zu denselben Bedingungen wie barrierefreie Produkte oder Dienstleistungen zugängliche Alternativen zur Verfügung stehen.“*

- **zu Artikel 14 - Gemeinsame technische Spezifikationen**

Diese Formulierung ist nicht schlüssig und bietet einen großen Spielraum für die EK, neue technische Spezifikationen zu erlassen, obwohl der Entwurf eigentlich nicht das Ziel neuer technischer Harmonisierung verfolge.

- **zu Artikel 21 - Anwendbarkeit von Barrierefreiheitsanforderungen auf andere Rechtsakte der Union & zu Artikel 22 - Unverhältnismäßige Belastung**

Laut Kapitel VI des Richtlinienvorschlags sind die Barrierefreiheitsanforderungen auch in anderen Rechtsbereichen, u. a. im Vergaberichtlinien, anwendbar. Sie sollen bei der Festlegung der technischen Spezifikationen und Zuschlagskriterien aller öffentlichen Aufträge und Konzessionen, deren Gegenstand für Nutzung durch Menschen, ob Allgemeinheit oder Personal des öffentlichen Auftraggebers, bestimmt ist, gelten (vgl. Art. 21 lit. a i.V.m. Anhang I). Auch im Bereich der Personenverkehrsdienste sollen die Barrierefreiheitsanforderungen im Zusammenhang mit sozialen und qualitativen Kriterien berücksichtigt werden.

Dazu ist festzustellen, dass die Mitgliedstaaten bereits gem. Vergaberichtlinien aufgefordert sind, bei deren Umsetzung das UN-Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit

Behinderungen einfließen zu lassen, und zwar insbesondere im Zusammenhang mit der Wahl der Kommunikationsmittel, den technischen Spezifikationen, den Zuschlagskriterien und den Bedingungen für die Auftragsausführung (vgl. u.a. Rz 3 der einleitenden Bemerkungen der Richtlinie 2014/24/EU).

Darüber hinausgehende Anforderungen, insbesondere die verpflichtende Aufnahme von Barrierefreiheitsanforderungen in die technischen Spezifikationen und die Zuschlagskriterien für alle öffentlichen Vergaben, soweit sich diese an Menschen richten und ungeachtet des Umstands, ob die ausgeschriebenen Produkte oder Dienstleistungen für Menschen mit Behinderungen von Relevanz sind, sind im Hinblick auf das mit dem UN-Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen angestrebte Ziel, nämlich dem gleichberechtigten Genuss aller Menschenrechte durch Menschen mit Behinderungen, **unangemessen bzw. unverhältnismäßig**.

Dies auch in Anbetracht des Umstands, dass Art. 22 eine Verhältnismäßigkeitsabwägung vorsieht. Diese wäre nach den Vorstellungen der EK im Vorfeld aller Ausschreibungen vorzunehmen und, sofern die Behörde zur Ansicht gelangt, dass eine Barrierefreiheitsanforderung eine unverhältnismäßige Belastung darstellt, dies in jedem einzelnen Fall der EK zu melden. Dies würde eine erhebliche und unverhältnismäßige bürokratische Anforderung darstellen.

Art. 21 lit. a und lit. c sollten deshalb in „Kann-Bestimmungen“ umformuliert werden, die immer dann, wenn im Vergabeverfahren Barrierefreiheitsanforderungen zur Anwendung gelangen, gelten.

Es wird daher vorgeschlagen, **Art. 21 lit. a** wie folgt umzuformulieren:

*„Soweit bei der Festlegung der technischen Spezifikationen und / oder Zuschlagskriterien von öffentlichen Aufträgen und Konzessionen gemäß Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU, 2014/25/EU Barrierefreiheitsanforderungen zur Anwendung gelangen, gilt Anhang I Abschnitt IX.“*

Weiters wird vorgeschlagen, **Art. 21 lit. c** wie folgt umzuformulieren:

*„Soweit im Zusammenhang mit sozialen und qualitativen Kriterien im Vergabeverfahren für öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene oder Straße Barrierefreiheitsanforderungen zur Anwendung gelangen, gilt Anhang I Abschnitt IX.“*

Schließlich sieht der Richtlinienvorschlag die **generelle Geltung der Barrierefreiheitsanforderungen bei der Vorbereitung und Umsetzung der Programme der ESI-Fonds** gem. Verordnung Nr. 1303/2013/EU und Verordnung Nr. 1304/2013 vor. Dies wird ebenfalls als überschießend angesehen, zumal damit diese Maßnahmen über das angestrebte Ziel, nämlich die Verhinderung von Beeinträchtigungen des Binnenmarkts bei Umsetzung des UN-Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, hinausgehen. Die ESI-Fonds-Programme bzw. die davon umfassten Förderschienen richten sich nämlich in vielen Fällen nicht an natürliche Personen. Für auf juristische Personen abgestellte Förderschienen scheint es aber nicht erforderlich, das gegenständliche UN-Übereinkommen anzuwenden.

Es wird daher vorgeschlagen, in **Art. 21 lit. b** ergänzend anzuführen:

„Die Barrierefreiheitsanforderungen nach Anhang X Abschnitt IX gelten bei der Festlegung der Barrierefreiheitsanforderungen, auf die bei der Vorbereitung und Umsetzung der Programme verwiesen wird, welche durch die Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 [...] sowie durch die Verordnung Nr. 1304/2013 über den Europäischen Sozialfonds geregelt sind, *soweit einzelne Investitionsprioritäten auf natürliche Personen als Endbegünstigte abstellen.*“

- **zu Artikel 25 - Durchsetzung**

Gemäß Art. 25 haben Verbände und jeder Verbraucher ein Durchsetzungsrecht, wenn Vorschriften nicht richtlinienkonform umgesetzt wurden.

Das würde u.a. Klagen von am Vergabeverfahren unbeteiligten Dritten ermöglichen. Damit wäre die jedenfalls abzulehnende Popularklage im Vergaberecht auf Umwegen doch noch erreicht. Das geht uE über den Zweck der Richtlinie weit hinaus und ist daher abzulehnen.

- **zu Artikel 27 - Umsetzung**

Es muss sichergestellt sein, dass die Bestimmungen des Artikels 21 für Barrierefreiheitsanforderungen nur für neue Verträge (Produkte, Dienstleistungen und Infrastruktur) anwendbar sind und nicht auf alle Verträge sechs Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie Anwendung finden. Zum Beispiel werden Verträge im öffentlichen Verkehr üblicherweise für länger als sechs Jahre abgeschlossen.

- **Zu Anhang I:**

Wir möchten darauf hinweisen, dass die vorgeschlagenen Anforderungen in Anhang I zu einem erheblichen, kostenintensiven Anpassungsbedarf bei den meisten genannten Dienstleistungen führen werden.

### **Abschnitt II - Punkt 1 - Gestaltung und Herstellung von Selbstbedienungsterminals (zB Bankomaten, Fahrausweisautomaten und Check-in-Automaten)**

Es handelt sich um Anforderungen, die gravierende Anpassungen auslösen werden. Umfassende Neu- bzw. Weiterentwicklungen der Selbstbedienungsgeräte sind erforderlich.

In Kenntnis der derzeit in Österreich/Wien geltenden Baunorm B1600 und der europäischen Norm EN 301 549, wo genaue Spezifikationen betreffend Greifhöhe, Unterfahrbarkeithöhen usw. angegeben sind, ist der RL-Vorschlag wesentlich unschärfer verfasst. Die Ausführungen sind sehr allgemein formuliert, wodurch zwar einerseits viel Raum für individuelle Lösungen besteht, aber es auch andererseits zur Konkurrenz unterschiedlicher Interessen kommen kann.

#### **lit (a)(iv) - Angemessene Schriftgröße des Produkts**

Die Schriftgröße bei derzeitigen Tickets ist teilweise sehr klein aber aufgrund der Platzproblematik auch nicht anders realisierbar. Beispielsweise gab es bei den Wiener Linien in den 15 Jahren Betrieb der Touch-Screen Automaten keine einzige Beschwerde bezüglich dieser Schriftgröße. Müssten dann in Zukunft Tickets doppelter Längen ausgegeben werden, um größere Schriften zu ermöglichen? Dies wäre mit

einer enormen Kostensteigerung verbunden und würde auch den Papierverbrauch (Umwelt!) drastisch erhöhen.

**lit (f) - Die Schnittstelle mit assistiven Technologien soll barrierefrei sein**

Sprachsteuerungssysteme für z.B. blinde Menschen sind mit immensen Kosten verbunden. Es wäre zu begrüßen, wenn ein Verkehrsunternehmen andere, besser geeignete Vertriebskanäle (zB Vorverkaufsstellen/Kundendienststellen) betreibt und dann die Automaten nicht in dem Maße barrierefrei sein müssten.

**Abschnitt II - Punkt 2 - Gestaltung von Benutzerschnittstelle und Funktionalität:**

**lit (a) - Kommunikation und Orientierung über mehr als einen sensorischen Kanal**

Fahrausweisautomaten sind Massenverkaufsmittel für den raschen Spontanerwerb meist automatenaffiner Personen. Lt. den Richtlinien reicht es aber dann nicht aus, darauf zu verweisen andere geeignetere Vertriebskanäle zu betreiben, sondern müssten Automaten zukünftig dann von allen Menschen bedient werden können.

Es ist darauf auch hinzuweisen, dass die Nutzung eines zweiten sensorischen Kanals bereits heute bei der Barauszahlung angeboten (Kopfhörerunterstützung für blinde Personen) wird. Ob hier weitere Funktionen in Zukunft angeboten werden, sollte jedenfalls in Absprache mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband diskutiert werden.

**lit (c) - Veränderbarkeit von Größe und Kontrast**

Was die Gestaltung der Benutzeroberfläche für die Einstellung von Schriftgrößen und Kontrasten anbelangt, bedarf es genauerer Spezifikationen, besonders was Kontraste betrifft. Hier gibt es aber bereits bestehende Normen (Farbcodes o.Ä.), auf die man sich beziehen sollte.

Die Veränderbarkeit der Größe hat unmittelbare Auswirkungen auf die Übersichtlichkeit der Applikation. Sie kann zwar zur besseren Lesbarkeit einzelner Bildschirme beitragen, aber durch die Notwendigkeit, eine Maske auf mehrere aufteilen zu müssen, wird die Bedienung der Applikation wesentlich erschwert.

Es ist daher notwendig, den Begriff "Veränderbarkeit von Größe und Kontrast" so auszulegen, dass der Benutzer vom normalen Modus in einen Kontrastmodus umschalten kann, in dem ein stärkerer Kontrast und eine größere Schrift angeboten wird. Die "Veränderbarkeit von Größe und Kontrast" sollte nicht so ausgelegt werden, dass der Benutzer Kontrast und Schriftgröße individuell beliebig verändern kann.

**lit. (e) - flexible Möglichkeiten für die Trennung und Einstellung von Vordergrund und Hintergrund einschließlich der Möglichkeit von Hintergrundgeräuschen und zur Erhöhung der Schärfe**

Eine flexible Trennung von Vorder- und Hintergrund sehen wir aus technischer Sicht sehr kritisch, da dies schwierig umzusetzen ist. Auf einem SB-Gerät kann man nicht, wie z.B. auf einem PC, das Hintergrundbild einfach per Mausklick ändern.

Diesen Passus halten wir für Geldautomaten oder andere Selbstbedienungsgeräte in Banken für nicht anwendbar. Es ist nicht möglich, Vordergrund und Hintergrund zu trennen. Abgesehen davon wird der Hintergrund im Kontrastmodus ohnehin entweder einheitlich schwarz oder einheitlich weiß dargestellt. Es gibt auch keine Möglichkeit zur Erhöhung der Schärfe, da der Benutzer dazu Zugang zu den Bildschirmeinstellungen des Geldautomaten erhalten müsste.

#### **lit (f) - Lautstärkeregelung durch den Nutzer**

Uns ist bisher kein System bekannt, welches dies erfüllt; wir sehen diese Regelung daher als problematisch an.

#### **lit (g) - sequenzielle Steuerung und Alternativen zur feinmotorischen Steuerung**

Es ist offen, ob die Nutzung des EPPs (Elektronischer PinPad zur Eingabe der Karten-PIN) als Alternative zur feinmotorischen Steuerung verstanden werden kann (z.B. anstelle der Nutzung des Touchscreens kann die Menüführung auch über das EPP erfolgen)? Diesbezüglich erachten wir es für sinnvoll und wichtig, dass in dem Dokument eine entsprechende Erläuterung getroffen wird.

### **Abschnitt IV, Teil A, B und C - Dienstleistungen, Websites und Ticketsysteme:**

Hier gibt es noch großen Klärungsbedarf:

- An welchem Standard für Barrierefreie Web-Darstellung orientiert sich die Richtlinie?
- Gibt es unterschiedliche Grade der Priorisierung von Inhalten in punkto Barrierefreiheit? Ist eine barrierefreie Gestaltung der Buchungsstrecke zB wichtiger als eine FAQ-Seite?
- Bezieht sich die Richtlinie nur auf die Website, die mit der Bereitstellung zB eines Flug-Services in Zusammenhang steht oder ist beispielsweise auch die Unternehmens-Website betroffen?
- ad Teil A Punkt 1 lit (b): Was ist konkret zu verstehen unter: „... *Websites [müssen] auf kohärente und angemessene Weise barrierefrei wahrnehmbar, bedienbar und verständlich gemacht werden*“?
- Fallen unter Teil C auch mobile Apps z.B. von Airlines?

Bei der Dienstleistung **Online-banking** ist beispielsweise mit einem finanziellen Aufwand zu rechnen, um die Plattform in Richtung Barrierefreiheit gemäß der Richtlinie adaptieren zu können.

Weiters ersuchen wir um **Klarstellung**, ob auch die von **Kinos** erbrachten Dienstleistungen unter den Begriff der audiovisuellen Mediendienste subsumiert werden. Sollte dies der Fall sein (sofern die Bestimmungen zu den audiovisuellen Mediendiensten nicht gestrichen werden), ist eine Regelung notwendig, dass für Kinobetriebe die Richtlinie nicht gilt, zumal die

in Art. 11 angeführten Auflagen den Dokumentationsaufwand für die betroffenen Unternehmen massiv verstärken.

## **Abschnitt IX , Teil B - Dienstleistungen**

### **Punkt 1 lit (a)**

Hier sollte eindeutig klargestellt werden, dass eine Herstellung der Barrierefreiheit nur nach Maßgabe der denkmalschützerischen Möglichkeiten erfolgen muss und diese auch nur im Rahmen von Neu- oder Umbauten berücksichtigt werden muss (Bestandsschutz).

### **Punkt 1 lit (b)**

Vorweg verweisen wir auf unsere vorhergehenden Ausführungen und Fragen zur Anwendbarkeit der Anforderungen auf Fahrzeuge.

Soweit diese tatsächlich einbezogen sind ist klarzustellen, dass sich die Herstellung der Barrierefreiheit generell nur auf **neue** Fahrzeuge und Ausrüstungen bezieht. Keinesfalls dürfen die Anforderungen für rein touristisch eingesetzte Fahrzeuge gelten.

## **Abschnitt IX , Teil C - Bauliche Umwelt**

Viele Lösungen zur Barrierefreimachung lassen sich durch einfach zu realisierende Unterstützung realisieren, während eine rein selbstständige Nutzung nur mit hohem Aufwand möglich ist. Während kein Zweifel besteht, dass grundsätzlich eine selbstständige Nutzung anzustreben ist, ist eine unterstützte Nutzung noch immer einer Nicht-Barrierfreiheit vorzuziehen.

**Absatz 1** sollte daher geändert werden in:

*„Die Barrierefreiheit der baulichen Umwelt für die vorhersehbare selbstständige **oder unterstützte** Nutzung durch Menschen mit funktionellen Einschränkungen, darunter auch Menschen mit Behinderungen, umfasst folgende Aspekte bei den öffentlich zugänglichen Bereichen: “*

## **Abschnitt X - Bauliche Umwelt**

Viele Lösungen zur Barrierefreimachung lassen sich durch einfach zu realisierende Unterstützung realisieren, während eine rein selbstständige Nutzung nur mit hohem Aufwand möglich ist. Während kein Zweifel besteht, dass grundsätzlich eine selbstständige Nutzung anzustreben ist, ist eine unterstützte Nutzung noch immer einer Nicht-Barrierfreiheit vorzuziehen.

**Abschnitt X** sollte daher geändert werden in:

*„Die Barrierefreiheit der baulichen Umwelt, in der die Dienstleistung gemäß Artikel 3 Absatz 10 erbracht wird, für die vorhersehbare selbstständige **oder unterstützte** Nutzung*

*durch Menschen mit funktionellen Einschränkungen, darunter auch Menschen mit Behinderungen, umfasst folgende Aspekte bei den öffentlich zugänglichen Bereichen:*“

## **Zusammenfassung**

Abschließend möchten wir festhalten, dass bereits in vielen Bereichen, beispielsweise im Verkehr und insbesondere im öffentlichen Nahverkehr auf dem Gebiet der Barrierefreiheit seit jeher sehr viel unternommen und investiert wurde und auch weiterhin wird (unabhängig vom vorliegenden RL-Vorschlag!). **Auch unter diesem Gesichtspunkt stehen wir einer weiteren (Über-)Regulierung auf EU-Ebene skeptisch gegenüber.**

Es sei zudem darauf hingewiesen, dass es derzeit strengere Gesetzgebungen für die Beförderung von Menschen mit Behinderung in der EU gibt. Bei den europäischen Personenverkehrsdienstleistungen im Schifffahrts-, Bus-, Luftfahrt- und Eisenbahnbereich gibt es bereits mehrere europäische Regelungen, welche die bessere Zugänglichkeit zum System gewährleisten.

Dabei sind ua folgende Regelungen zu nennen:

- EU-Fahrgastrechteverordnungen für Bus, Schiff, Luftfahrt und Eisenbahn
- im Schienenbahnbereich: TSI PRM (Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18.11.2014)
- im Schienenbahnbereich: TAP TSI (Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission vom 05.05.2011, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 1273/2013 der Kommission vom 06.12.2013).

Durch den vorliegenden Kommissionsvorschlag besteht das Risiko, dass es möglicherweise zu widersprüchlichen Anforderungen für die Herstellung von Barrierefreiheit kommt.