Europäisches Parlament
2024-2029

ANGENOMMENE TEXTE

P10_TA(2026)0009

Fluggastrechte

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 21. Januar 2026 zu dem Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Standpunkt des Rates in erster Lesung (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013[1],
- nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme der Kommission (COM(2025)0630),
- unter Hinweis auf seinen Standpunkt in erster Lesung[2] zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0130),
- unter Hinweis auf die Leitlinien des Ausschusses für Verkehr und Tourismus vom 13. Oktober 2025 gemäß Artikel 74 seiner Geschäftsordnung,
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 7 des Vertrags über die Arbeitsweise

[1] ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 115.
[2] ABl. C 93 vom 24.3.2017, S. 336.

der Europäischen Union,

- gestützt auf Artikel 68 seiner Geschäftsordnung,

- unter Hinweis auf die Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und Tourismus für die zweite Lesung (A10-0001/2026),

1. legt den folgenden Standpunkt in zweiter Lesung fest;

2. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

P10_TC2-COD(2013)0072

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in zweiter Lesung am 21. Januar 2026 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2026/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[1],

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren[2],

---

1 ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 115.

2 Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 (ABl. C 93 vom 24.3.2017, S. 336) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 29. September 2025 (ABl. C C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 21. Januar 2026.

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates[3] sowie die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates[4] haben wesentlich zum Schutz der Rechte von Fluggästen beigetragen, wenn ihre Reisepläne durch Nichtbeförderung, große Verspätung oder Annullierung von Flügen oder unsachgemäße Behandlung des Gepäcks beeinträchtigt werden.

(1a) Der Unionsgesetzgeber bestätigt die in den Erwägungsgründen 1 und 4 formulierten Ziele der EU-Rechtsvorschriften im Bereich des Luftverkehrs, um ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, den Erfordernissen des Verbraucherschutzes in vollem Umfang Rechnung zu tragen und die in dieser Verordnung festgelegten Schutzstandards höher zu setzen. Dies sollte umgesetzt werden, indem die Fluggastrechte gestärkt werden, die Rechtssicherheit sowohl für die Fluggäste als auch die Luftfahrtunternehmen verbessert wird und die wesentlichen Rechtsvorschriften des Gerichtshofs in seiner Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 kodifiziert werden und indem sichergestellt wird, dass die Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen harmonisierten Bedingungen in einem liberalisierten Markt unterliegt. Dies bedeutet auch, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgelegten Schutzstandards auf keinen Fall herabgestuft werden dürfen. Dementsprechend sollte das Potenzial der Fluggastrechte gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und (EG) Nr. 2027/97 in vollem Maße genutzt und eine wirksamere, effizientere und kohärentere Anwendung dieser Rechte in der gesamten Union

---

3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 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 (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (ABl. L 285 vom 17.10.1997, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

sichergestellt werden, wobei den Interessen der Luftfahrtunternehmen Rechnung zu tragen und weiterhin ein Gleichgewicht zwischen den Interessen der Fluggäste und denen der Luftfahrtunternehmen herzustellen ist. **[Abänd. 1]**

(2) Aufgrund einer Reihe von Mängeln, die sich bei der Durchsetzung der Rechte der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und (EG) Nr. 2027/97herausgestellt haben, konnte jedoch das Potenzial dieser Rechte im Bereich des Fluggastschutzes nicht in vollem Maße genutzt werden. Um eine wirksamere, effizientere und durchgängige Anwendung der Fluggastrechte in der Union zu erreichen, sind eine Reihe von Anpassungen am geltenden Rechtsrahmen vorzunehmen. Dies wurde in der Mitteilung der Kommission vom 27. Oktober 2010 mit dem Titel „Bericht über die Unionsbürgerschaft 2010 - Weniger Hindernisse für die Ausübung von Unionsbürgerrechten“ unterstrichen, in dem Maßnahmen angekündigt wurden, die einen Katalog gemeinsamer Rechte für die Reisenden, darunter auch Flugreisende, und eine adäquate Durchsetzung dieser Rechte gewährleisten sollen.

(3) Die von der Kommission im Jahr 2020 in Auftrag gegebene und veröffentlichte Studie über das derzeitige Niveau des Schutzes der Fluggastrechte in der Europäischen Union (~~im Folgenden „Studie~~***„Steer-Studie***“) hat gezeigt, dass die höchste Priorität der Fluggäste bei einer Störung ihrer Reise darin besteht, Unterstützungsleistungen und ein anderweitiges Beförderungsangebot zu erhalten, damit sie so bald wie möglich an ihrem Ziel ankommen. ~~Aus der Studie geht hervor~~***Zu diesem Zweck wird in der Steer-Studie gezeigt***, dass Ausgleichszahlungen in der Rangfolge der Prioritäten der Fluggäste ~~erst~~ an dritter Stelle ***der angebotenen Optionen*** stehen. ~~Andererseits hat die~~***Aus drei Gründen kann aus dieser*** Studie ~~auch gezeigt~~***jedoch nicht abgeleitet werden***, dass die ~~absoluten und relativen Kosten, die den Luftfahrtunternehmen~~***Ausgleichszahlung in der Rangfolge der Prioritäten von den Fluggästen als niedrig eingestuft wird. Erstens weist bereits die Fragestellung eine erhebliche Verzerrung auf, da die drei den Befragten zur Auswahl gestellten Optionen von ihrer Art her nicht vergleichbar sind, wodurch die möglichen Ergebnisse eingeschränkt werden. Während durch zwei der Optionen (Unterstützungsleistungen, anderweitige Beförderung) eine sofortige Lösung für ein dringendes Problem (Flugunterbrechung) bereitgestellt wird, ist die dritte Option (Ausgleichsleistung) naturgemäß nicht im selben Maße unmittelbar wirksam und auch von geringerer Dringlichkeit. Im Rahmen dieser Verordnung wird dem Fluggast – statt einer kurzfristigen Lösung des Problems (durch Unterstützungsleistungen oder anderweitige Beförderung) – ein Schadensersatz in Form einer Zahlung für den aufgrund einer Flugunterbrechung erlittenen Schadens angeboten, von der der Fluggast langfristig profitiert. Es ist daher verständlich, dass der am wenigsten dringlichen und nicht sofort erfolgenden Option (Ausgleichsleistung) von den meisten Befragten der dritte Platz zugewiesen wird.***

Es wäre jedoch logisch nicht nachvollziehbar und statistisch ungültig, aus dieser Rangfolge der Optionen zu schließen, dass der Erhalt einer Ausgleichszahlung von erheblich geringerer Bedeutung für den Fluggast ist. Zweitens wird durch die ~~Umsetzung der~~***in der Studie gewählte Fragestellung künstlich eine Verpflichtung für den Fluggast geschaffen, bei der er sich zwischen drei Optionen entscheiden und diese in eine Rangfolge bringen muss, während diese drei Optionen gemäß der aktuellen Regelung durch*** Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ~~entstehen, seit 2011 erheblich gestiegen sind, was langfristig zu einer Beschränkung der Zahl der bedienten Strecken oder zu~~***gleichermaßen zur Verfügung stehen, ohne dass sie sich in irgendeiner Form gegenseitig ausschließen. Drittens ergibt sich die Rangfolge in der Steer-Studie aus der Interaktion mit Verbrauchern und Fluggastorganisationen sowie aus der Sekundärforschung und beruht nicht auf*** einer ~~Verringerung des Angebots der Luftfahrtunternehmen an Anbindungen für~~***umfassenden Fluggastbefragung. Daher lohnt es sich, weitere repräsentative Umfragen zu den Meinungen von Fluggästen in Bezug auf den Erhalt von Ausgleichsleistungen im Rahmen dieser Verordnung zu berücksichtigen, um nicht aufgrund der verzerrten Fragestellung und Methodik der Steer-Studie einer Fehlinterpretation zu erliegen. In einer statistischen Erhebung[5], die vom Europäischen Rechnungshof (EuRH) im Jahr 2018 mit einer Gruppe von 10 350 nach dem Zufallsprinzip ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern aus zehn Mitgliedstaaten durchgeführt wurde, wurde gezeigt, dass das „Recht auf Ausgleichszahlung im Fall von Annullierungen oder Nichtbeförderung“ von zehn möglichen Optionen, von denen die*** Fluggäste ~~führen könnte. Bei~~***die drei für sie wichtigsten Rechten auswählen sollten, von 39,6 % als zweitwichtigste Option***

---

5 ***https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_EN.pdf, S. 22.***

gewertet wurde, während die von den meisten Fluggästen präferierte Option – „das Recht auf ein alternatives Beförderungsangebot im Fall von langen Verspätungen, Annullierungen oder Nichtbeförderung“ – mit 41,7 % einen nur geringfügig höheren Prozentsatz aufwies.

Angesichts dieses vernachlässigbaren Unterschieds sollte aus diesen beiden fast gleich gewerteten Optionen keine tatsächliche Rangfolge abgeleitet werden. In einer von einem Rechtsdienstleister in Auftrag gegebenen YouGov-Umfrage, die im Frühjahr 2025 unter 3 059 Bürgerinnen und Bürgern in Deutschland, Spanien und Dänemark durchgeführt wurde, bestanden 70 % der Befragten auf der Beibehaltung der geltenden Ausgleichsregelung und betonten, dass Fluggäste ihre Rechte nicht aufgrund geringfügiger Kosteneinsparungen verlieren sollten, während nur 14 % der Befragten es vorzogen, den angenommenen Preis von 1 EUR auf den Flugscheinpreis zu sparen. Sogar der Branchenverband Airlines for Europe (A4E) kommt in seiner eigenen YouGov-Umfrage, in der Meinungen von mehr als 6 000 Verbrauchern in fünf Mitgliedstaaten berücksichtigt wurden, zu dem Schluss, dass „75 % der Fluggäste, die in den letzten zwölf Monaten einen Flug angetreten haben, sich für die Beibehaltung der derzeitigen Beträge der Ausgleichsleistungen ausgesprochen haben“[6]. Durch diese Belege wird die Entscheidung des Unionsgesetzgebers im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ~~sollte daher der Schwerpunkt insbesondere auf dem Recht der Fluggäste~~***gestützt, derzufolge bestehende Ansprüche auf Ausgleichszahlungen von Fluggästen sowie andere ebenso wichtige Rechte*** auf Unterstützungsleistungen und anderweitige Beförderung ~~liegen, wobei zugleich~~***nicht herabgestuft werden dürfen. Beide in den oben genannten Nachweisen untersuchte Kategorien von Rechten – das Recht auf „Ausgleichszahlung“ und das Recht auf „Unterstützungsleistungen und anderweitige Beförderung“ – sind als Ganzes zu betrachten und dürfen nicht künstlich als Gegensätze dargestellt werden.*** Die wirtschaftlichen Anreize für

---

6 ***A4E, Pressemitteilung vom 14. Oktober 2025, https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

Luftfahrtunternehmen und die Auswirkungen auf die ~~Anbindung zu berücksichtigen sind~~***Konnektivität können in vollem Umfang berücksichtigt werden, während die bereits bestehenden Fluggastrechte sowie ein hohes Niveau an Verbraucherschutz aufrechterhalten werden***. **[Abänd. 2]**

(3a) Im Einklang mit den Zielen der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 liefert eine unabhängige, von unabhängigen Gutachtern überprüfte Studie aus dem Jahr 2023[7] belastbare Belege dafür, dass die durchschnittlichen Verspätungen von Flügen durch die derzeitige Form der Verordnung wirksam verkürzt werden. Im Rahmen der Studie wurde festgestellt, dass diese Auswirkungen für die Wirtschaft eindeutig von wesentlicher Bedeutung und von den Entscheidungen der Luftfahrtunternehmen über die Dauer des Linienflugs unabhängig sind. Durch die Studie wurde bestätigt, dass die Hypothese, dass dies keine Auswirkungen habe, entschieden zurückgewiesen werden kann. In der Studie wird mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse auch auf andere Maßnahmen zur Pünktlichkeit der Flüge (Verspätung bei der Ankunft und Anteil der „Flüge mit pünktlicher Ankunftszeit“) anwendbar sind und dass die Ergebnisse auch im Hinblick auf alternative Spezifikationen robust sind. Darüber hinaus wurde in der Studie festgestellt, dass die Bestimmungen der derzeitigen Verordnung dann am wirksamsten sind, wenn es darum geht, Verspätungen auf Strecken zu verringern, bei denen kaum Wettbewerb besteht. Es wird betont, dass das System der Ausgleichszahlung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 aus wirtschaftlicher Sicht den Grundsatz anwendet, dass die Haftung jene Partei tragen sollte, die am besten in der Lage ist, Vorbeugung und Maßnahmen zu den geringsten Kosten zu leisten. Die Luftfahrtunternehmen – und nicht die Fluggäste – würden die Kontrolle über die Pünktlichkeit durch Flugplanung, Instandhaltungsplanung, Besatzungs- und Flugzeugrotationen und Strategien zur Behebung von Störungen beibehalten.

---

[7] ***Gnutzmann und Spiewanowski, Verkehrspolitik 136 (2023), S. 155–168, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

Durch die Kopplung der Haftung an die Verspätung bei Ankunft am Zielflughafen würde die Verordnung den Luftfahrtunternehmen die erforderlichen wirtschaftlichen Anreize bieten, das Auftreten großer Verspätungen und Annullierungen zu verringern. Durch die Ergebnisse dieser Studie wird die Entscheidung des Unionsgesetzgebers gestützt, die für Ausgleichsleistungen bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen geltende einheitliche Schwelle von drei Stunden sowie die derzeitigen Beträge der Ausgleichsleistungen und Entfernungsschwellen beizubehalten und ausdrücklich festzulegen, um sicherzustellen, dass das derzeitige Schutzniveau der Fluggastrechte nicht herabgestuft wird, da es wirksam zur Verbesserung der Konnektivität und zur Aufrechterhaltung wirtschaftlicher Anreize für Luftfahrtunternehmen beiträgt. **[Abänd. 3]**

(4) Fluggäste, die entweder zum vollen oder zu einem ermäßigten Tarif mit einem Flug reisen, für den gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten, sollten denselben Rechten nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 unterliegen.

(5) ~~Um die Rechtssicherheit für die Luftfahrtunternehmen und die Fluggäste zu verbessern, bedarf es einer Definition des Begriffs „außergewöhnliche Umstände“, die dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann gegen Alitalia -Linee Aeree Italiane SpA)[8] (im Folgenden „Urteil in der Rechtssache C-549/07“) zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 Rechnung trägt.~~ Der Begriff „außergewöhnliche Umstände“ ***ist Gegenstand umfangreicher Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union. Es*** sollte ~~durch nicht erschöpfende Listen der Umstände~~ ***mehr Klarheit darüber geschaffen werden, was unter „außergewöhnlichen Umständen“ zu verstehen ist, damit die Fluggastrechte wirksam und konsequent durchgesetzt werden können. Angesichts der Rechtsprechung sollten Ereignisse unternehmensinternen Ursprungs von externen Ereignissen unterschieden werden****, deren Ursprung außerhalb des ausführenden Luftfahrtunternehmens liegt. Ereignisse sollten als „extern“ gelten, wenn sie sich aus Umständen ergeben, die sich der Kontrolle des Luftfahrtunternehmens entziehen und auf ein Naturereignis oder eine Handlung Dritter zurückzuführen sind. Solche externen Ereignisse sollten im Allgemeinen als*** ~~, die~~ außergewöhnliche Umstände ~~darstellen~~ ***eingestuft werden.***

---

8 ~~Urteil des Gerichtshofes (Vierte Kammer) vom 22. Dezember 2008, Friederike Wallentin-Hermann gegen Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, Rechtssache C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

Ereignisse**, **die diese Kriterien nicht erfüllen, sollten als interne Ereignisse gelten und sollten nicht als außergewöhnliche Umstände eingestuft werden. Diese Unterscheidung sollte mittels einer erschöpfenden Liste ~~und~~ der Umstände, die ~~keine außergewöhnlichen Umstände darstellen, präzisiert~~***eindeutig als außergewöhnlich angesehen werden können, weiter verdeutlicht*** werden. ~~Die Kommission sollte~~***Um*** die Liste der außergewöhnlichen Umstände ~~alle drei Jahre überprüfen und dem~~***zu ändern, sollte der Kommission nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der*** Europäischen ***Union die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte hinsichtlich der Ergänzung der Liste, sollte eine solche notwendig sein, zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch mit Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[9] festgelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das*** Parlament und ~~dem Rat gegebenenfalls vorschlagen, diese Liste zu aktualisieren~~***der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind***.

[Abänd. 4]

---

9 ***Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über bessere Rechtsetzung (ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1).***

(5a) Gemäß dem Übereinkommen von Montreal sollten Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein, in denen ein Ereignis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. In seiner Rechtsprechung geht der Gerichtshof näher darauf ein, was unter der Verpflichtung zur Ergreifung „zumutbarer Maßnahmen" zu verstehen ist und welchen Einschränkungen sie unterliegt. **[Abänd. 5]**

~~(6) In seinem Urteil in der Rechtssache C-549/07 hat der Gerichtshof entschieden, dass ein unerwartetes technisches Problem keinen außergewöhnlichen Umstand darstellt, es sei denn, das unerwartete technische Problem ergab sich durch einen versteckten Fabrikationsfehler, der vom Hersteller des Luftfahrzeugs oder von einer zuständigen Behörde aufgedeckt wurde, oder um Schäden an dem Luftfahrzeug, die durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursacht wurden. Angesichts der gewonnenen Erfahrungen und der Tatsache, dass es überaus wichtig ist, sicherzustellen, dass die den Fluggästen im Rahmen dieser Verordnung eingeräumten Rechte sich nicht nachteilig auf die Sicherheit auswirken, sollten unter bestimmten Bedingungen technische Probleme bei bestimmter Ausrüstung außergewöhnliche Umstände darstellen~~. **[Abänd. 6]**

~~(7) In seinem Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-156/22, C-157/22 und C-158/22 (TAP Portugal gegen flightright GmbH und Myflyright GmbH)[10] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass eine unerwartete Abwesenheit eines für die Durchführung eines Fluges unverzichtbaren Besatzungsmitglieds aufgrund einer Krankheit oder seines unerwarteten Todes, die kurz vor dem Abflug eintritt, keinen außergewöhnlichen Umstand darstellt. Selbst wenn die Luftfahrtunternehmen verpflichtet sind, alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass Piloten, Kopiloten oder die mindestens erforderliche Anzahl an Flugbegleitern ersetzt werden können, ist die praktische Einhaltung dieser Verpflichtung fern von den Heimatbasen des Luftfahrtunternehmens mit erheblichem Zeitaufwand und hohen finanziellen Kosten verbunden. Daher sollte vorgesehen werden, dass die unerwartete Krankheit oder der unerwartete Tod eines unverzichtbaren Besatzungsmitglieds, beispielsweise wenn sie am Tag vor dem Abflug fern von den Heimatbasen des Luftfahrtunternehmens eintreten, einen außergewöhnlichen Umstand darstellen.~~ **[Abänd. 7]**

---

10 ~~Urteil des Gerichtshofs (Dritte Kammer) vom 11. Mai 2023, TAP Portugal gegen flightright GmbH und Myflyright GmbH, Verbundene Rechtssachen C-156/22 bis C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.~~

~~(8) In seinen Urteilen in den Rechtssachen C-28/20 (Airhelp Ltd gegen Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann u.a. gegen TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS gegen Eurowings GmbH)[13] und C-287/20 (EL, CP gegen Ryanair DAC)[14] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass Streiks des Luftfahrtpersonals keine außergewöhnlichen Umstände darstellen. Dennoch fallen im Falle eines Streiks bestimmte Anforderungen des Personals der betreffenden Fluggesellschaft nicht in den Zuständigkeitsbereich des Luftfahrtunternehmens und sind von diesem nicht beherrschbar, wie z. B. die Änderung des Renteneintrittsalters oder der finanziellen Beiträge, die nur von Behörden beschlossen werden können. Es sollte daher vorgesehen werden, dass bestimmte Streiks des Luftfahrtpersonals außergewöhnliche Umstände darstellen.~~

[Abänd. 8]

---

11 ~~Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 23. März 2021, Airhelp Ltd gegen Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, Rechtssache C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.~~

12 ~~Urteil des Gerichtshofs (Dritte Kammer) vom 17. April 2018, Helga Krüsemann u. a. gegen TUIfly GmbH, Rechtssache C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.~~

13 ~~Urteil des Gerichtshofs (Neunte Kammer) vom 6. Oktober 2021, CS gegen Eurowings GmbH, Rechtssache C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.~~

14 ~~Beschluss des Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 10. Januar 2022, EL und CP gegen Ryanair DAC, Rechtssache C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.~~

(9) In der Rechtssache C-173/07 (Emirates Airlines – Direktion für Deutschland gegen Diether Schenkel)[15] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass der Begriff „Flug“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zwar nicht bestimmt ist, aber der Gerichtshof hat ihn im Wesentlichen als ein Beförderungsvorgang im Luftverkehr ausgelegt, der eine „Einheit“ dieser Beförderung darstellt, die von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit und angesichts der gewonnenen Erfahrungen sollten nun der Begriff „Flug“ und die damit zusammenhängenden Ausdrücke „Anschlussflug“ und „Reise“ klar bestimmt werden.

(10) In der Rechtssache C-537/17 (Claudia Wegener gegen Royal Air Maroc SA)[16] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 für Teile jedes Fluges gilt, die Teil einer einzigen Reise waren, unabhängig davon, wo diese Flüge stattgefunden haben, einschließlich vollständig außerhalb der Union durchgeführter Flüge. ***Auf der Grundlage dieses Urteils und mit dem Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, sollte diese Verordnung gelten,*** wenn sich der ursprüngliche Abflugort im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, befindet oder ~~– sofern es sich bei dem ausführenden Luftfahrtunternehmen um ein ausführendes Luftfahrtunternehmen der Union handelt –~~ wenn sich das Endziel der Reise im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, befindet~~, sollte diese Verordnung gelten~~. **[Abänd. 9]**

---

15 Urteil des Gerichtshofes (Vierte Kammer) vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland gegen Diether Schenkel, Rechtssache C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Urteil des Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. Mai 2018, Claudia Wegener gegen Royal Air Maroc SA, Rechtssache C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) Die Studie hat gezeigt, dass Luftfahrtunternehmen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in unterschiedlichem Maße einhalten, wobei Luftfahrtunternehmen der Union im Allgemeinen ein höheres Maß an Einhaltung aufweisen als Luftfahrtunternehmen aus Drittländern. Die Wiederherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen Luftfahrtunternehmen der Union und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern und die Verbesserung der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit der Luftfahrtunternehmen der Union werden daher die Wettbewerbsfähigkeit der Union untermauern und letztlich den Schutz der Fluggäste insgesamt verbessern.

(11a) Im Interesse eines fairen internationalen Wettbewerbs und um sicherzustellen, dass Fluggäste durch einen einheitlichen und kohärenten Rechtsrahmen geschützt sind, sollte die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 für alle Reisen innerhalb der Union sowie für alle Reisen, die aus der Union starten oder in der Union ankommen, gelten. **[Abänd. 10]**

~~(12) In Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union werden die besonderen Merkmale der Gebiete in äußerster Randlage anerkannt, die insbesondere auf ihre Abgelegenheit zurückzuführen sind. Angesichts der mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gewonnenen Erfahrungen ist es notwendig, die territoriale Konnektivität mit den Gebieten in äußerster Randlage zu gewährleisten und den Zusammenhalt in der gesamten Union zu stärken, was letztlich den Fluggästen zugutekommt. Aufgrund der Besonderheiten von Reisen zwischen Gebieten in äußerster Randlage und einem anderen Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, sollte der Betrag der Ausgleichsleistung entsprechend der tatsächlichen Entfernung der Reise festgelegt werden.~~ **[Abänd. 11]**

(13) Flugscheine werden von einem ausführenden Luftfahrtunternehmen nach Abschluss eines Luftbeförderungsvertrags mit einem Fluggast ausgegeben oder genehmigt. Sie sollten anhand einer eindeutigen Flugscheinnummer identifiziert werden können und einen eindeutigen Verweis auf einen einzigen bei der Buchung ausgestellten Luftbeförderungsvertrag enthalten. Sie sollten einen einzigen Flug oder einen Anschlussflug abdecken und keine Zwischenlandungen zu technischen und betrieblichen Zwecken berücksichtigen. Sie sollten mehrere Angaben zu diesem Flug oder diesem Anschlussflug enthalten, wie Datum, Abflugs- und Ankunftsflughäfen, die planmäßigen Abflug- und Ankunftszeiten, Vor- und Nachname des Fluggastes, Flugnummer und Name des ausführenden Luftfahrtunternehmens.

(14) In seinem Urteil in der Rechtssache C-22/11 (Finnair Oyj gegen Timy Lassooy)[17] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass der Begriff „Nichtbeförderung“ dahin auszulegen ist, dass er sich nicht nur auf Fälle der Nichtbeförderung wegen Überbuchung bezieht, sondern auch auf die Nichtbeförderung aus anderen, z. B. betrieblichen Gründen. Fluggästen, die sich am Flugsteig eingefunden haben und die nicht befördert werden oder denen im Voraus mitgeteilt wurde, dass ihnen die Beförderung gegen ihren Willen verweigert wird, sollten die Kosten unverzüglich erstattet werden ***und sie sollten ohne ungebührliche Verzögerung eine Ausgleichsleistung erhalten***. **[Abänd. 12]**

~~(15) Gleichzeitig gibt es triftige Gründe für die Weigerung, Fluggäste zu befördern, wie etwa Gesundheit, Sicherheit, Gefahrenabwehr oder unzureichende Reiseunterlagen. Die Luftfahrtunternehmen haben auch triftige Gründe, Fluggästen, die ein störendes, die Luftverkehrssicherheit oder die Luftsicherheit gefährdendes Verhalten – wie in dem geänderten am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen vorgesehen – an den Tag legen, die Beförderung zu verweigern. In solchen Fällen sollte das ausführende Luftfahrtunternehmen die diesbezügliche Beweislast tragen.~~ **[Abänd. 13]**

---

17 Urteil des Gerichtshofs (Dritte Kammer) vom 4. Oktober 2012, Finnair Oyj gegen Timy Lassooy, Rechtssache C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) Um das Schutzniveau zu verbessern, sollte Fluggästen die Beförderung auf einem Rückflug nicht mit der Begründung verweigert werden können, dass sie den Hinflug im Rahmen desselben Luftbeförderungsvertrags nicht angetreten haben.

(17) Derzeit müssen Fluggäste mitunter eine Verwaltungsgebühr für die Berichtigung falscher Schreibung ihres Namens entrichten. Zumutbare Berichtigungen von Buchungsfehlern oder verwaltungstechnische Änderungen sollten unentgeltlich vorgenommen werden, sofern die angestrebte Berichtigung oder Änderung keine Änderung in Bezug auf die Flugzeiten, das Datum, die Flugroute oder den Fluggast nach sich ziehen würde.

(18) Im Falle einer Annullierung eines Fluges sollte der Fluggast zwischen Erstattung des Flugpreises, anderweitiger Fortsetzung der Reise oder Beförderung ***am selben Tag oder*** zu einem späteren Zeitpunkt auswählen können und nicht das Luftfahrtunternehmen darüber entscheiden. **[Abänd. 14]**

(18a) Die Luftfahrtunternehmen sollten verpflichtet sein, bei einer Stornierung seitens des Fluggastes die bereits gezahlten Steuern unentgeltlich rückzuerstatten. **[Abänd. 15]**

(19) Leitungsorgane von Flughäfen, die ~~jährlich mehr als fünf~~***mindestens drei Jahre in Folge ein jährliches Fluggastaufkommen von mindestens vier*** Millionen ~~Fluggäste bewältigen~~***Fluggästen verzeichnen***, und Erbringer grundlegender Flughafendienstleistungen, insbesondere Luftfahrtunternehmen und Bodenabfertigungsunternehmen, ***Flugsicherungsdienste und Unterstützungsdienstleister für Fluggäste mit Behinderungen und Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität,*** sollten ~~zusammenarbeiten~~***angemessene Maßnahmen zur Sicherstellung der Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den Flughafennutzern ergreifen***, um die Auswirkungen mehrfacher Flugstörungen auf die Fluggäste so gering wie möglich zu halten. Zu diesem Zweck sollten Flughafenleitungsorgane ***eine angemessene Koordinierung durch geeignete Notfallpläne*** für solche Fälle ~~Notfallpläne erstellen und~~***sicherstellen und mit den nationalen, regionalen und lokalen Behörden*** bei der Ausarbeitung dieser Pläne zusammenarbeiten. ~~Auf allen anderen Flughäfen sollte das Flughafenleitungsorgan alle zumutbaren Anstrengungen unternehmen, um die Flughafennutzer in Situationen, die zu einer erheblichen Anzahl festsitzender Fluggäste führen könnten, zu koordinieren und Vereinbarungen mit ihnen zu treffen, und um die festsitzenden Fluggäste auf dem Laufenden zu halten.~~***Diese Pläne sollten von den nationalen Durchsetzungsstellen beurteilt und erforderlichenfalls angepasst werden.*** **[Abänd. 16]**

(19a) ***Luftfahrtunternehmen sollten Verfahren und koordinierte Maßnahmen festlegen, um festsitzende Fluggäste angemessen zu informieren. Diese Verfahren sollten mit klaren Hinweisen einhergehen, welche Stelle am jeweiligen Flughafen für die Betreuung, die Unterstützung, die anderweitige Beförderung oder die Erstattung zuständig ist, und es sollten die Vorgehensweisen und Bedingungen für die Bereitstellung dieser Leistungen geregelt sein.*** **[Abänd. 17]**

(19b) ***Um bei Flugunterbrechungen oder bei Verspätung, Beschädigung oder Verlust von Reisegepäck Unterstützungsleistungen für die Fluggäste zu erbringen, sollten Luftfahrtunternehmen in den Flughäfen Anlaufstellen einrichten, an denen ihr Personal oder von ihnen beauftragte Dritte den Fluggästen die nötigen Informationen über ihre Rechte, einschließlich Beschwerdeverfahren, bereitstellen und sie dabei unterstützen, sofortige Maßnahmen zu ergreifen.*** **[Abänd. 18]**

(19c) Angesichts der kurzen Beschwerdefristen für verspätetes, beschädigtes oder verloren gegangenes Reisegepäck sollte an jedem Flughafen ein besonderer Gepäckschadendienst eingerichtet werden, der den Fluggästen die Möglichkeit bietet, bei der Ankunft Beschwerde einzureichen. Zu diesem Zweck sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen in allen Amtssprachen der Union ein Beschwerdeformular zur Verfügung stellen. Dabei kann es sich auch um eine Schadensanzeige in Form des sogenannten „Property Irregularity Report“ (PIR) handeln. Zur Sicherstellung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um die Form des standardisierten Antragsformulars im Wege von Durchführungsrechtsakten festzulegen. **[Abänd. 19]**

(20) ~~Die~~ ***Das Ziel der*** Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ~~sollte~~***besteht darin, die Rechte der Verbraucher zu stärken, indem*** im Einklang mit ~~dem Urteil des Gerichtshofs~~***Artikel 38 der Charta der Grundrechte ein hohes Schutzniveau für Fluggäste im Binnenmarkt sichergestellt wird.*** In den verbundenen Rechtssachen C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon und Alana Sturgeon gegen Condor Flugdienst GmbH) und C-432/07 (Stefan Böck und Cornelia Lepuschitz gegen Air France SA)[18] (im Folgenden „verbundene Rechtssachen C-402/07 und C-432/07“) ~~ausdrücklich einen Ausgleichsanspruch für~~***hat der Gerichtshof diesem Ziel Rechnung getragen, indem er anerkannt hat, dass*** Fluggäste ~~vorsehen, die von großen~~***bei einer Flugverspätung von mindestens drei Stunden einen Schaden in Form eines irreversiblen Zeitverlusts erleiden, für den unverzüglich und in standardisierter Weise ein Ausgleich zu leisten ist.***

---

18 Urteil des Gerichtshofes (Vierte Kammer) vom 19. November 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon und Alana Sturgeon gegen Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) und Stefan Böck und Cornelia Lepuschitz gegen Air France SA (C-432/07), verbundene Rechtssachen C-402/07 and C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Unter Verweis auf den Grundsatz der Gleichbehandlung hat der Gerichtshof bestätigt, dass solch lange Verspätungen ~~betroffen sind.~~ ***einen vergleichbaren Schaden verursachen wie Annullierungen und dass eine unterschiedliche Behandlung nicht objektiv rechtfertigbar ist. Konkret hat der Gerichtshof festgestellt, dass die betroffenen Fluggäste Anspruch auf Ausgleichsleistungen haben, wenn die Verspätung bei der Ankunft eines Fluges drei Stunden oder mehr beträgt, ebenso wie die Fluggäste, deren ursprünglicher Flug annulliert wurde und denen ein Luftfahrtunternehmen keine anderweitige Beförderung unter den in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer iii der Verordnung genannten Voraussetzungen anbieten kann, d. h. einen Flug, der nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit startet und sein Endziel weniger als zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreicht.*** Im Einklang mit dem ~~in jenem Urteil genannten~~ Grundsatz der Gleichbehandlung sollten ***sich solche Ausgleichsansprüche auch auf Fluggäste erstrecken, deren Flüge nicht annulliert wurden, die aber einen entsprechenden Zeitverlust erleiden, weil der Flug sowohl vorverlegt wird als auch bei der Ankunft verspätet ist. Um solide Garantien für Fluggäste im Einklang mit Artikel 38 der Charta aufrechtzuerhalten und einen einheitlichen Schutz, Rechtssicherheit und eine wirksame Durchsetzung in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sollte in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 daher ausdrücklich eine gemeinsame Drei-Stunden-Schwelle für*** ~~für Erstattung, anderweitige Beförderung und~~ Ausgleichsleistungen ~~dieselben Regeln gelten~~***festgelegt werden, wenn Fluggäste einen irreversiblen Zeitverlust von mindestens drei Stunden gegenüber der ursprünglich vom Luftfahrtunternehmen geplanten Dauer erleiden***. **[Abänd. 20]**

(21) ~~Im Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 und C-432/07wurde eine einzige Verspätungsdauer von drei Stunden für die Auslösung des Ausgleichsanspruchs bei Verspätungen genannt. Die seit dem Erlass der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gewonnenen Erfahrungen zeigen jedoch, dass viele Verspätungen nicht innerhalb der in diesem Urteil genannten drei Stunden behoben werden können, und eine kürzere Dauer kann die Zahl der Flugannullierungen erhöhen, wenn Luftfahrtunternehmen den Dominoeffekt verspäteter Flüge auf die nachfolgenden Flüge verringern, indem sie einen oder mehrere Flüge annullieren und damit das Luftfahrzeug für einen weiteren Flug neu positionieren. In den meisten Fällen würde der Fluggast immer noch eine Verspätung einer Annullierung vorziehen, da er so mehr Gewissheit hat, dass er zum frühestmöglichen Zeitpunkt am jeweiligen Ziel ankommt. Auf vielen Strecken ist die Flugfrequenz begrenzt, und bei Annullierungen kann der Fluggast nicht sofort auf andere Weise weiterbefördert werden. Eine Anhebung der zeitlichen Schwelle stellt daher einen Vorteil für den Fluggast dar.~~ **[Abänd. 21]**

~~(22) Um Anbindungen zu erhalten, sollten die Schwellenwerte, ab denen Verzögerungen einen Ausgleichsanspruch begründen, angehoben werden, um den finanziellen Auswirkungen und den Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors Rechnung zu tragen. Auf diese Weise können Fehlanreize, langfristig die Häufigkeit von Annullierungen oder Einschränkungen bei den bedienten Strecken zu erhöhen oder das Anbindungsangebot für Fluggäste zu verringern, vermieden werden. Damit für die innerhalb der Union reisenden Fluggäste einheitliche Ausgleichsregelungen gelten, sollte für alle Reisen innerhalb der Union dieselbe Verspätungsdauer zugrunde gelegt werden.~~ **[Abänd. 22]**

(23) Die standardisierten Ausgleichsleistungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dienen dem Ausgleich eines Zeitverlusts, der alle Fluggäste gleichermaßen betrifft. ~~Die in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgesetzten Beträge könnten in vielen Fällen über den in wirtschaftlichen Studien ermittelten Wert des den Fluggästen entstandenen Schadens hinausgehen.~~ Es ist daher angezeigt, je nach Streckenlänge des von einer Störung betroffenen Fluges und je nach Verspätung bei der Ankunft unterschiedliche ~~Schwellenwerte für die~~***Beträge der*** Ausgleichsleistungen festzulegen. **[Abänd. 23]**

~~(24) Im Einklang mit den Anstrengungen der Union zur Förderung einer klimaneutralen und umweltfreundlichen Mobilität sollte auch sichergestellt werden, dass die Rechtsrahmen der verschiedenen Verkehrsträger in Bezug auf die Fahrgastrechte so weit wie möglich angeglichen werden; und dass die Ausgleichsleistungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern angeglichen werden.~~ **[Abänd. 24]**

(24a) Das gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates[19] eingeführte Flugemissionskennzeichen steht den Diensteanbietern zur Verfügung, wenn sie auf ihren Websites und auf Flugscheinen in einem leicht zugänglichen Format genaue und objektive Informationen über die Umweltauswirkungen ihrer Reise auf vergleichbare Weise anzeigen wollen. **[Abänd. 25]**

---

19 ***Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative ReFuelEU Aviation) (ABl. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) Zur Schaffung von Rechtssicherheit sollte in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ausdrücklich festgehalten werden, dass Änderungen der Flugzeiten ähnliche Folgen für die Fluggäste haben wie Annullierungen ~~oder~~***,*** Verspätungen ***oder Nichtbeförderung*** und daher dieselben Ausgleichsansprüche begründen sollten. **[Abänd. 26]**

(26) Fluggäste, die auf ihrer Reise infolge einer Störung***, Flugplanänderung oder Verspätung*** bei einem vorherigen Flug einen Anschlussflug verpassen, sollten angemessen unterstützt werden, während sie auf eine anderweitige Beförderung warten. In solchen Fällen sollten Fluggäste im Einklang mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung ***und dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache C-11/11 (Air France/Folkerts)***[20]bei der Ankunft am Endziel nach einem alternativen Flug- oder Beförderungsangebot einen vergleichbaren Ausgleichsanspruch haben~~,~~ wie Fluggäste, die auf Direktflügen Störungen erleiden***, da auch sie das Endziel ihrer Reise mit Verspätung erreichen***. **[Abänd. 27]**

---

20 ***Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 26. Februar 2013, Air France/Heinz-Gerke Folkerts und Luz-Tereza Folkerts, C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) Zum Zeitpunkt der Buchung und vor dem Kauf der Flugscheine sollten die Luftfahrtunternehmen oder gegebenenfalls die Vermittler die Fluggäste in eindeutiger Weise darüber unterrichten, ob ihre geplante Reise unter einen einzigen Luftbeförderungsvertrag fällt und welche Rechte ihnen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, insbesondere hinsichtlich verpasster Anschlussflüge, zustehen.

(28) Um den Schutz von Fluggästen zu verbessern, sollte klargestellt werden, dass Fluggäste, deren Flug verspätet war, Anspruch auf Unterstützungs- und Ausgleichsleistungen haben sollten, gleich ob sie sich noch im Flughafengebäude oder bereits im Luftfahrzeug befinden. Da sie in letzterem Fall die im Flughafengebäude verfügbaren Dienstleistungen jedoch nicht nutzen können, sollten ihre Rechte auf Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse und das Verlassen des Luftfahrzeugs gestärkt werden. Das Recht auf Verlassen des Luftfahrzeugs darf nur aus Gründen der Sicherheit, der Einwanderung, der Flugverkehrskontrolle oder der Gefahrenabwehr eingeschränkt werden. Wenn ein Luftfahrtunternehmen im Begriff ist, Fluggäste aussteigen zu lassen, aber von den Flugverkehrskontrollbehörden darüber informiert wird, dass der der Flug unmittelbar zum Start berechtigt ist, sollte es die Möglichkeit haben, das Verlassen des Luftfahrzeugs abzulehnen.

(29) Entscheidet sich ein Fluggast für eine anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt, so machen die Luftfahrtunternehmen dies häufig von der Verfügbarkeit freier Plätze auf ihren eigenen Flügen abhängig und enthalten ihren Fluggästen damit die Möglichkeit vor, mit alternativen Verkehrsdiensten schneller anderweitig befördert zu werden. Daher sollte das Luftfahrtunternehmen auch andere Möglichkeiten für die anderweitige Beförderung vorschlagen, einschließlich der Beförderung zu einem anderen Flughafen, über eine andere Strecke, mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder anderen Verkehrsträgern, wenn dadurch die Reise eher fortgesetzt werden kann. Anderweitige Beförderungen sollten von der Verfügbarkeit freier Plätze abhängen. ~~Hat das Luftfahrtunternehmen keine anderweitige Beförderung angeboten und wird die kumulierte Wartezeit um mindestens drei Stunden verlängert, so sollte der Fluggast Anspruch darauf haben, seine anderweitige Beförderung selbst zu veranlassen, um sein Endziel ohne weitere Verspätung zu erreichen.~~ Diese anderweitige Beförderung sollte – unter bestimmten Bedingungen – auf Kosten des Luftfahrtunternehmens und zu vergleichbaren Reisebedingungen erfolgen. **[Abänd. 28]**

(30) Bei der anderweitigen Beförderung von Fluggästen sollten die Luftfahrtunternehmen bemüht sein, sicherzustellen, dass die Fluggäste mit ihrem – aufgegebenen und nicht aufgegebenen – Reisegepäck reisen können. Unbeschadet der Haftung der Luftfahrtunternehmen für das Reisegepäck der Fluggäste gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 und dem am 28. Mai 1999 in Montreal beschlossenen Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (im Folgenden „Übereinkommen von Montreal“) sollte ein Luftfahrtunternehmen vom Fluggast die Erlaubnis erhalten, anders vorzugehen, wenn Beschränkungen bezüglich der Beförderung von Reisegepäck zu weiteren Verspätungen bei Fluggästen führen könnten, die auf eine anderweitige Beförderung warten.

(31) Die Vergleichbarkeit der Reisebedingungen könnte von einer Reihe von Faktoren und von den besonderen Umständen abhängen. Soweit dies möglich ist und nicht zu weiteren Verspätungen führt, sollten die Fluggäste nicht auf Beförderungsleistungen einer niedrigeren Klasse als auf der Buchung angegeben herabgestuft werden. Die anderweitige Beförderung sollte dem Fluggast ohne Zusatzkosten angeboten werden, auch wenn Fluggäste von einem anderen Luftfahrtunternehmen oder mit einem anderen Verkehrsträger oder in einer höheren Klasse oder zu einem höheren Preis, als für die ursprüngliche Leistung gezahlt wurde, befördert werden. Es sollten angemessene Bemühungen unternommen werden, um zusätzliches Umsteigen zu vermeiden. ~~Bei der Nutzung eines anderen Luftfahrtunternehmens oder eines anderen Verkehrsträgers für eine anderweitige~~***Menschen mit Behinderungen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollten bei anderweitiger*** Beförderung ~~sollte~~***keinem zusätzlichen Anschlussflug unterliegen, es sei denn, der Fluggast hat etwas anderes vereinbart.***

Die Gesamtreisezeit ***sollte*** so nahe wie nach vernünftigem Ermessen möglich an der planmäßigen Reisezeit des ursprünglichen Fluges in derselben oder erforderlichenfalls einer höheren Beförderungsklasse liegen***, wobei die am Flughafen, an dem die Störung aufgetreten ist, verfügbaren Optionen berücksichtigt werden***. Sind mehrere Flüge mit vergleichbaren Zeitplänen verfügbar, so sollten Fluggäste mit dem Anspruch auf anderweitige Beförderung das Beförderungsangebot des Luftfahrtunternehmens auch mit den Luftfahrtunternehmen annehmen, die mit dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zusammenarbeiten***. Wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast eine anderweitige Beförderung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen anbietet, sollte der Fluggast diese anderweitige Beförderung annehmen. Bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast Optionen für eine anderweitige Beförderung an, die nicht unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen erfolgen, hat der Fluggast das Recht, eine solche anderweitige Beförderung abzulehnen. Das Recht auf anderweitige Beförderung, einschließlich der selbstorganisierten Weiterreise, sollte aufrechterhalten werden***. Wurden für den ursprünglichen Flug Unterstützungsleistungen für Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität gebucht, so sollten diese Unterstützungsleistungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates[21] auch im Rahmen des alternativen Transports verfügbar sein. **[Abänd. 29]**

---

21 Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31a) Sobald ein Fluggast das ausführende Luftfahrtunternehmen über seine Entscheidung informiert hat, seine Weiterreise fortzusetzen, und wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen innerhalb von drei Stunden keine anderweitige Beförderung angeboten hat, sollte der Fluggast das Recht haben, eine Weiterreise unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen selbst zu organisieren, um sein Endziel ohne weitere Verzögerung zu erreichen. Der Fluggast sollte jedoch bis zu dem Zeitpunkt, an dem er das ausführende Luftfahrtunternehmen über seine Entscheidung informiert, eine Weiterreise selbst zu organisieren, nach wie vor Anspruch auf eine anderweitige Beförderung durch das ausführende Luftfahrtunternehmen haben. Fluggäste, die ihre Weiterreise selbst organisieren, sollten die Kosten auf ein Maß begrenzen, das notwendig, angemessen und zumutbar ist. **[Abänd. 30]**

(31b) Die Unterstützung könnte eingeschränkt oder abgelehnt werden, wenn ihre Bereitstellung selbst zu weiteren Verzögerungen für Fluggäste führen würde, die auf einen verspäteten Flug oder auf die anderweitige Beförderung warten. Wenn ein Flug spät am Abend verspätet ist, aber voraussichtlich innerhalb kurzer Zeit starten kann und die Unterbringung der Fluggäste in Hotels sowie deren Rücktransport zum Flughafen mitten in der Nacht zu einer deutlich längeren Verzögerung führen könnte, sollte das Luftfahrtunternehmen berechtigt sein, die Bereitstellung einer Hotelunterbringung und der entsprechenden Transfers abzulehnen. Ebenso sollte ein Luftfahrtunternehmen, wenn es kurz davor ist, Speisen und Getränke bereitzustellen, aber darüber informiert wird, dass der Flug zum Boarding bereitsteht, berechtigt sein, die Bereitstellung dieser Unterstützung abzulehnen. Abgesehen von diesen Fällen sollte diese Einschränkung nur in sehr außergewöhnlichen Fällen angewandt werden, da alle Anstrengungen unternommen werden sollten, um

Unannehmlichkeiten für die Fluggäste zu verringern.

[Abänd. 31]

(32) Die Luftfahrtunternehmens sollten den Fluggästen von der planmäßigen Abflugzeit bis zum Abflug ihres Fluges ~~oder ihrer anderweitigen Beförderung~~ Unterstützungsleistungen anbieten. Im Fall außergewöhnlicher Umstände über einen langen Zeitraum müssen die Luftfahrtunternehmen derzeit unbeschränkt für die Unterbringung ihrer Fluggäste aufkommen. ~~Wegen des Fehlens einer absehbaren zeitlichen Beschränkung kann diese Ungewissheit die finanzielle Stabilität des Luftfahrtunternehmens gefährden, was wiederum negative Folgen für die Fluggäste hinsichtlich der Anbindungen hat.~~ Die Luftfahrtunternehmen sollten daher die Bereitstellung ~~einer Unterkunft~~***der Betreuung hinsichtlich der Dauer der Unterbringung und – wenn sich die Fluggäste selbst um ihre Unterbringung kümmern – hinsichtlich der Kosten und Betreuung*** auf drei Nächte beschränken können. Darüber hinaus sollte durch Notfallplanungen und schnellere anderweitige Beförderungen das Risiko, dass Fluggäste über einen langen Zeitraum festsitzen, gemindert werden. **[Abänd. 32]**

(33) Das ausführende Luftfahrtunternehmen muss gegebenenfalls Fluggästen mit besonderen Bedürfnissen, wie Menschen mit Behinderung, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kindern ohne Begleitung, Kleinkindern, Schwangeren und Personen, die besondere medizinische Betreuung benötigen, wie Menschen mit schwerem Diabetes oder Epilepsie, besondere Aufmerksamkeit zukommen lassen. Insbesondere kann es schwieriger sein, sich im Falle einer Flugstörung um eine Unterbringung zu kümmern. Diese Kategorien von Fluggästen sollten daher von den Beschränkungen des Anspruchs auf Unterbringung, die im Fall außergewöhnlicher Umstände vorgesehen sind, ***auf jeden Fall*** ausgenommen werden~~, sofern sie das ausführende Luftfahrtunternehmen rechtzeitig informiert haben~~**. [Abänd. 33]**

(33a) Die Dienstleistungserbringer sollten sicherstellen, dass Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität das Recht haben, an Bord jederzeit kostenlos sicherheitsgeprüfte Atemgeräte zu benutzen. Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit der entsprechenden Branche und Vertretungsorganisationen von Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität eine Liste mit genehmigten medizinischen Sauerstoffgeräten erstellen und dabei die Sicherheitserfordernisse gebührend berücksichtigen.
[Abänd. 34]

(34) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt auch für Fluggäste, die ihren Flug als Teil einer Pauschalreise gebucht haben. Mit dieser Änderungsverordnung soll die Kohärenz zwischen der Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates[22] und der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 weiter verbessert werden. In diesem Zusammenhang ~~dürfen~~***sollten*** Fluggäste ~~einander~~***wählen können, auf welcher der beiden Rechtsgrundlagen sie ihre Ansprüche geltend machen, und gegebenenfalls Ansprüche auf der Grundlage beider Rechtsakte erheben können. Ein Fluggast, der eine Luftbeförderung als Teil einer Pauschalreise gebucht hat, sollte Ansprüche auf der Grundlage beider Rechtsakte erheben können, wenn er beispielsweise vom Luftfahrtunternehmen eine Entschädigung für einen verspäteten Flug erhalten hat, aber gegenüber dem Reiseveranstalter Anspruch auf eine Preisermäßigung oder Entschädigung für bestimmte Leistungen hat, wie etwa eine Hotelübernachtung, Mahlzeiten, einen Ausflug oder andere Ereignisse, die infolge des verspäteten Fluges verpasst wurden.***

---

22 Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates (ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

Fluggästen sollte jedoch nicht gestattet sein, Ansprüche zu kumulieren, soweit die entsprechende ~~Ansprüche, insbesondere nach diesen beiden Rechtsakten, nicht kumulieren~~***Entschädigung oder Preisermäßigung, die auf der Grundlage beider Rechtsakte gewährt wird, dasselbe Interesse schützt oder dasselbe Ziel verfolgt***. ***Wenn Fluggäste ihren Anspruch beim Luftfahrtunternehmen geltend machen, sollte das Luftfahrtunternehmen den vollen Betrag der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 geschuldeten Ausgleichsleistung zahlen. Machen Fluggäste einen Anspruch gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2302 geltend, sollte die vom Luftfahrtunternehmen gezahlte Entschädigung von den gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2302 geschuldeten Zahlungen abgezogen werden, soweit die zugrunde liegenden Rechte dasselbe Interesse schützen oder dasselbe Ziel verfolgen.*** **[Abänd. 35]**

(35) Für den derzeitigen Umfang an Verspätungen und annullierten Flügen in der Union sind nicht allein die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Um allen Akteuren der Flugverkehrskette Anreize zu bieten, effiziente und zeitgerechte Lösungen zu finden, um die mit Verspätungen und Annullierungen verbundenen Unannehmlichkeiten für die Fluggäste zu mindern, sollte das Recht der Luftfahrtunternehmen, bei Dritten, die zu dem die Ausgleichsleistung oder sonstige Verpflichtungen begründenden Ereignis beigetragen haben, Regress zu nehmen, nicht durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 eingeschränkt werden.

(36) In seinem Urteil in der Rechtssache C-502/18 (CS u. a. gegen České aerolinie a.s.)[23] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass im Falle von Anschlussflügen im Geltungsbereich der Verordnung jedes ausführende Luftfahrtunternehmen, das an der Durchführung mindestens eines dieser Anschlussflüge beteiligt war, für Ausgleichsleistungen an den Fluggast nach dieser Verordnung haftet, unabhängig davon, ob der von diesem Luftfahrtunternehmen durchgeführte Flug gestört wurde oder nicht. Auch wenn Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorsieht, dass ausführende Luftfahrtunternehmen, die Pflichten nach dieser Verordnung erfüllen, bei Dritten Regress nehmen können, hat die Studie gezeigt, dass das in jener Verordnung vorgesehene Recht auf Regress nur unzureichend wirksam ist. Folglich tragen die Luftfahrtunternehmen der Union eine unverhältnismäßige finanzielle Belastung gegenüber Luftfahrtunternehmen aus Drittländern. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen der Union im Einklang mit den Empfehlungen des Berichts mit dem Titel „Die Zukunft der europäischen Wettbewerbsfähigkeit“ von September 2024 (im Folgenden „Draghi-Bericht“) wiederherzustellen und das Anbindungsangebot langfristig aufrechtzuerhalten, sollte die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 daher die Haftung eines Luftfahrtunternehmens auf die Flüge beschränken, die es als ausführendes Luftfahrtunternehmen durchführt. **[Abänd. 36]**

23 Urteil des Gerichtshofs (Neunte Kammer) vom 11. Juli 2019; CS u. a. gegen České aerolinie a.s., Rechtssache C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

(37) Mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates[24] wird der Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr verpflichtet, den Fluggast über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten, und mit der Richtlinie 93/13/EWG des Rates[25] wird der Gewerbetreibende verpflichtet, den Verbraucher über die Vertragsbedingungen zu informieren. Die Fluggäste sollten ausführlicher über die ihnen bei einer Flugstörung zustehenden Rechte informiert und auch über die Gründe der Störung angemessen unterrichtet werden, sobald diese Informationen vorliegen. Diese Unterrichtung sollte auch dann ~~erfolgen~~***vom Luftfahrtunternehmen vorgenommen werden***, wenn der Fluggast den Flugschein über einen in der Union niedergelassenen Vermittler erworben hat. Diese Informationen sollten zumindest von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Vermittler in einem barrierefreien Format erteilt werden, und gegebenenfalls durch sogenannte „Push“-Meldungen von mobilen Anwendungen oder andere digitale Mittel. **[Abänd. 37]**

---

24 Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Richtlinie 93/13/EWG des Rates vom 5. April 1993 über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen (ABl. L 95 vom 21.4.1993, S. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) Um eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte zu gewährleisten, sollten die nationalen Durchsetzungsstellen die Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 261/ 2004 überwachen und angemessene Sanktionen beschließen, um Anreize für die Einhaltung jener Verordnung zu schaffen.~~ **[Abänd. 38]**

(38a) In seinem Sonderbericht 15/2021 zog der Europäische Rechnungshof den Schluss, dass die nationalen Durchsetzungsstellen keinen guten Überblick über die Einhaltung der Fluggastrechte durch die Betreiber haben. Ebenso kam die Kommission in ihren Bewertungen zu der Schlussfolgerung, dass die nationalen Durchsetzungsstellen bezüglich der Überwachung der Umsetzung der Verordnungen insgesamt sehr unterschiedliche Ansätze verfolgen: Während einige nationale Durchsetzungsstellen tendenziell sehr proaktiv vorgehen, scheinen andere lediglich auf eingehende Beschwerden zu reagieren. Um diesen Unzulänglichkeiten entgegenzutreten und eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte zu gewährleisten, sollten die Durchsetzungsmechanismen gestärkt werden, indem den nationalen Durchsetzungsstellen Unabhängigkeit gewährt, ein Mechanismus für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit eingerichtet, ihre Befugnis zur Einholung von Informationen von Luftfahrtunternehmen gestärkt und eine wirksamere Sanktionsregelung eingeführt wird. **[Abänd. 39]**

(39) Um eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen**,** dass die Verbraucher Zugang zu Mechanismen zur außergerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten haben, wenn sie erfolglos eine Beschwerde eingelegt oder einen Antrag beim Luftfahrtunternehmen oder beim Vermittler eingereicht haben. ~~Diese Mechanismen sollten das Recht der Mitgliedstaaten unberührt lassen, zu bestimmen, ob~~ Die Beteiligung der Luftfahrtunternehmen ~~oder~~***und*** Vermittler***, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, an Verfahren der alternativen Streitbeilegung sollte*** obligatorisch sein ~~sollte~~***und ihre Entscheidungen sollten bindend sein***. **[Abänd. 40]**

(39a) Da die gewerbliche Luftfahrt ein integrierter Unionsmarkt ist, sollten Maßnahmen zur gesicherten Durchsetzung der Verordnung auf der Ebene der Union wirkungsvoller sein und die Kommission sollte stärker eingebunden werden. Die Kommission sollte insbesondere besser darüber aufklären, inwieweit die Luftfahrtunternehmen die Vorschriften zu den Fluggastrechten einhalten, indem sie eine Liste der Luftfahrtunternehmen veröffentlicht, die diese Verordnung systematisch missachten. **[Abänd. 41]**

(40) Wenn Fluggäste sich nach einer Störung für eine Erstattung anstatt einer anderweitigen Beförderung entscheiden, sollte die Erstattung automatisch und zeitnah erfolgen, ohne die Verpflichtung, eigens einen Antrag einzureichen.

(41) Die Fluggäste sollten durch das Luftfahrtunternehmen oder den Vermittler über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Anträgen auf Ausgleichsleistungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen oder Vermittlern hinreichend informiert werden und zeitnah eine Antwort von den Luftfahrtunternehmen oder den Vermittlern erhalten. Die Fristen für die Antworten könnten verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Flughafen-Notfallplan aktiviert.

(42) Darüber hinaus sollten die Fluggäste die Möglichkeit haben, individuelle Streitigkeiten einer oder mehreren Stellen vorzulegen, die für die außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten nach Beschwerden an das Luftfahrtunternehmen zuständig sind. Da es sich bei dem Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf um ein anerkanntes Grundrecht nach Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union handelt, sollte der Zugang der Fluggäste zu den Gerichten durch solche Maßnahmen allerdings weder verhindert noch erschwert werden.

(43) Damit Fluggäste ihre Rechte in Bezug auf Anträge, Beschwerden und individuelle Streitigkeiten wahrnehmen können, sollten Fluggäste in der Lage sein, in klarer und zugänglicher Weise direkt und persönlich bei den Luftfahrtunternehmen, den Vermittlern oder den zuständigen Stellen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 einen Antrag zu stellen.

(44) Mit Blick auf das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen[26] und damit sichergestellt wird, dass bei Beschädigung, Zerstörung oder Verlust von Mobilitätshilfen oder bei Verletzung oder Tod eines anerkannten Assistenzhundes die Ersatzbeschaffungskosten erstattet werden, sollten Luftfahrtunternehmen Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 die Möglichkeit bieten, unentgeltlich das Interesse betragsmäßig anzugeben, die es ihnen nach dem Montrealer Übereinkommen ermöglicht, vollständigen Ersatz ***für den Verlust oder die Beschädigung*** zu verlangen. ***Die Luftfahrtunternehmen sollten die Fluggäste bei der Buchung des Fluges darüber informieren, dass sie dieses Interesse angeben können und welche Rechte sich daraus ableiten.*** **[Abänd. 42]**

(45) Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität sollten im Falle des Verlusts, der Zerstörung oder der Beschädigung ihrer aufgegebenen Mobilitätshilfen Anspruch darauf haben, vom Luftfahrtunternehmen unverzüglich einen vorübergehenden Ersatz für ihre Mobilitätshilfen zu erhalten. Da anerkannte Assistenzhunde nicht ohne Weiteres ersetzt werden können, sollten im Falle des Verlusts, des Todes oder der Verletzung eines anerkannten Assistenzhundes andere vorübergehende Lösungen als Ersatz bereitgestellt werden.

---

26 ABl. L 23 vom 27.1.2010, S. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ~~Unter den Fluggästen herrscht mitunter Unklarheit über Abmessungen, Gewicht und Anzahl der Gepäckstücke, die mit an Bord genommen~~ ***Mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte für die Verwirklichung des darin enthaltenen Ziels gesorgt*** werden ~~dürfen. Damit die~~***, die Standards für den Schutz und die Information der*** Fluggäste ~~über die für nicht aufgegebenes und aufgegebenes Reisegepäck zulässigen Mengen ihres Flugscheins informiert sind, sollten die~~***zu erhöhen, ihre Rechte zu stärken und sicherzustellen, dass die Geschäftstätigkeit von*** Luftfahrtunternehmen ~~bei der Buchung und am Flughafen diese Mengen eindeutig angeben. Wie vom Gerichtshof in seinem~~***harmonisierten Bedingungen unterliegt, insbesondere in Bezug auf die Abmessungen des Handgepäcks. Gemäß dem*** Urteil ***des Gerichtshofs*** in der Rechtssache C-487/12 (Vueling Airlines SA gegen Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27] ~~anerkannt wurde, sollte es den Fluggästen gestattet sein, unentgeltlich persönliche Gegenstände in die Kabine mitzuführen, die einen unverzichtbaren Bestandteil ihrer Beförderung darstellen, um den Fluggästen während ihrer Reise einen ausreichenden persönlichen Komfort zu gewährleisten, vorausgesetzt die persönlichen Gegenstände entsprechen den geltenden Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen und erfüllen zumutbare Anforderungen in Bezug auf Gewicht und Abmessungen. Als persönliche Gegenstände, die einen unverzichtbaren~~***ist Handgepäck (d. h. Gepäck, das nicht aufgegeben wird) „als unverzichtbarer*** Bestandteil der Beförderung von Fluggästen ~~darstellen, gelten die Gegenstände, die für die Dauer der Reise unverzichtbar sind; dazu können Reisepässe und andere Reisedokumente, unentbehrliche Arzneimittel, persönliche Geräte und Lesematerialien sowie Lebensmittel und Getränke in einer der Flugdauer angemessenen Menge gehören.~~***anzusehen […], so dass für seine Beförderung kein Zuschlag verlangt werden darf, sofern sein Gewicht und seine Abmessungen vernünftigen***

---

27 Urteil des Gerichtshofs (Fünfte Kammer) vom 18. September 2014, Vueling Airlines SA gegen Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, Rechtssache C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

Anforderungen entsprechen“. Die Fluggesellschaften sollten den Fluggästen außerdem die erlaubten Abmessungen des Handgepäcks eindeutig mitteilen. **[Abänd. 43]**

(46a) In Fällen, in denen persönliche Gegenstände oder Handgepäck in der Flugzeugkabine zurückgelassen werden oder verloren gehen, sollte für mehr Klarheit gesorgt werden, um die Bearbeitung entsprechender Anträge zu erleichtern, ein strafferes Verfahren sicherzustellen und zusätzliche Belastungen oder Missverständnisse für die Fluggäste zu verhindern. **[Abänd. 44]**

~~(47) Die Fluggäste sollten bei der Buchung in einem klaren und barrierefreien Format über die höchstzulässigen Abmessungen und das höchstzulässige Gewicht des Reisegepäcks informiert werden, das sie in die Kabine mitführen dürfen. Unbeschadet des Grundsatzes der Preisfreiheit sollten die Luftfahrtunternehmen angemessene Regelungen in Bezug auf die Abmessungen von Handgepäck festlegen, die es den Fluggästen ermöglicht, ein Handgepäck in die Kabine mitzuführen, sofern die geltenden Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen eingehalten werden. Angesichts der Vielfalt der Regelungen der Luftfahrtunternehmen sollte bei der Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates[28] bewertet werden, ob einheitliche Mindestvorschriften für Handgepäck festgelegt werden können.~~ **[Abänd. 45]**

---

28 ~~Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj.~~

(48) Musikinstrumente können von enormem monetärem, künstlerischem und historischem Wert sein. Darüber hinaus sind Musikinstrumente das Berufswerkzeug von Musikern, auf denen sie regelmäßig üben und spielen, und können nicht ohne Weiteres ersetzt werden. Daher sollte es Fluggästen gestattet sein, Musikinstrumente in eigener Verantwortung in der Kabine mitzuführen, sofern diese Instrumente die Kapazitäts- sowie Sicherheits- und Gefahrenabwehrvorschriften und die Regelungen der jeweiligen Luftfahrtunternehmen für die zulässigen Gepäckmengen einhalten. ***Damit die Fluggäste beurteilen können, ob ihr Musikinstrument in der Kabine mitgeführt werden kann, sollten die Luftfahrtunternehmen sie über die Größe der Aufbewahrungsmöglichkeiten informieren.*** Sind die Kapazitäts- sowie Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen erfüllt, so sollte das Luftfahrtunternehmen bestrebt sein, den Fluggästen das Mitführen von Musikinstrumenten auf zusätzlichen Sitzplätzen zu erlauben, sofern die entsprechenden Flugpreise dafür bezahlt wurden. Ist dies nicht möglich, so sollten Musikinstrumente, soweit möglich, unter geeigneten Bedingungen im Frachtraum des Luftfahrzeugs mitgeführt werden. Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 sollte daher entsprechend geändert werden. **[Abänd. 46]**

(49) Angesichts der kurzen Beschwerdefristen für die Rechte und Pflichten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die Möglichkeit bieten, mittels eines Formulars in einem für Menschen mit Behinderung und Personen, die keine digitalen Instrumente nutzen, barrierefreien Format Beschwerde einzureichen. Die Luftfahrtunternehmen sollen das Beschwerdeformular zumindest auf ihren mobilen Anwendungen und ihren Internetseiten zur Verfügung stellen. Dieses Beschwerdeformular sollte es dem Fluggast ermöglichen, unverzüglich eine Beschwerde in Bezug auf beschädigtes, verspätetes oder verloren gegangenes Reisegepäck einzureichen.

(50) Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 ist hinfällig geworden, da Versicherungsfragen nun durch die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates[29] geregelt werden. Er sollte daher gestrichen werden.

---

29 Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) Um der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung zu tragen, sind die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 genannten Haftungshöchstbeträge gemäß der Überprüfung, die die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) nach Maßgabe von Artikel 24 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens vorgenommen hat, regelmäßig von den Luftfahrtunternehmen anzupassen.~~ **[Abänd. 47]**

(52) Im Draghi-Bericht ~~wurden~~***wurde*** die entscheidende Rolle des Verkehrs für die Wettbewerbsfähigkeit der Union hervorgehoben. Er legte auch das Risiko einer Verlagerung von Geschäftstätigkeiten von Verkehrsknotenpunkten der Union in jene ihrer Nachbarschaft dar, die sich aus asymmetrischen Vorschriften ergeben. Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt nur dann für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittland zu einem Flughafen reisen, der in dem unter die Verträge fallenden Gebiet eines Mitgliedstaats liegt, wenn es sich bei dem ausführenden Luftfahrtunternehmen des betreffenden Fluges um ein Luftfahrtunternehmen der Union handelt. ~~Innerhalb von drei Jahren nach dem Geltungsbeginn der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte die Kommission die Durchführbarkeit einer Überarbeitung des Anwendungsbereichs~~***Diese Ergebnisse stützen die Entscheidung des Unionsgesetzgebers, den Anwendungsbereich*** dieser Verordnung ~~bewerten~~***zu überarbeiten***, um das Maß an Schutz der Fluggäste und gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Luftfahrtunternehmen aus der Union und aus Drittländern weiter zu fördern. **[Abänd. 48]**

(53) ~~Im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sollte ein Mechanismus zum Schutz der Fluggäste~~***In einem wirksamen Regelwerk für Fluggastrechte ist die finanzielle Absicherung von Fluggästen bei Ausfall einer Fluggesellschaft ein zentrales Element. Zur besseren Absicherung von Fluggästen*** im Falle ***der Annullierung von Flügen infolge*** der Insolvenz ~~von~~***eines Luftfahrtunternehmens oder der Einstellung des Flugbetriebs eines Luftfahrtunternehmens aufgrund des Entzugs seiner Betriebsgenehmigung sollten*** Luftfahrtunternehmen ~~geprüft werden~~***verpflichtet sein, einen ausreichenden Nachweis dafür zu erbringen, dass eine Rückerstattung oder der Rücktransport der Fluggäste sichergestellt ist***. **[Abänd. 49]**

(53a) Durch die Einrichtung eines Garantiefonds oder eines verbindlichen Versicherungssystems könnte zum Beispiel dafür gesorgt werden, dass ein Luftfahrtunternehmen bei der Annullierung eines Fluges infolge seiner Insolvenz oder infolge der Einstellung seines Flugbetriebs aufgrund des Entzugs der Betriebsgenehmigung den Fluggästen die Kosten erstatten oder für ihre Rückreise sorgen kann. **[Abänd. 50]**

(54) ~~Grönland ist besonders rauen Wetterbedingungen ausgesetzt und durch eine sehr geringe Bevölkerungsdichte und die Abgelegenheit seiner besiedelten Orte gekennzeichnet. Um die Anbindung zu gewährleisten und die Verfügbarkeit von Flügen innerhalb Grönlands zu erhalten, sollte für Flüge innerhalb Grönlands keine Verpflichtung zu Ausgleichsleistungen bestehen, auch wenn es sich bei diesen Flügen um Anschlussflüge handelt, die im Gebiet eines Mitgliedstaats ankommen, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, oder von einem solchen Gebiet abfliegen.~~ **[Abänd. 51]**

(55) ~~Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte unbeschadet des Status und der Souveränität über die Landenge von Gibraltar, auf der sich der Flughafen von Gibraltar befindet, und der diesbezüglichen Rechtsstellung des Königreichs Spanien gelten, und unter Berücksichtigung der derzeitigen Umstände und im Interesse der Rechtssicherheit sollte präzisiert werden, dass die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nur dann für den Flughafen von Gibraltar gelten sollten, wenn das Königreich Spanien nach Beilegung seiner Streitigkeit zwischen dem Königreich Spanien und dem Vereinigten Königreich in der Lage ist, eine wirksame Kontrolle über den Flughafen von Gibraltar auszuüben und die Anwendung der in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgelegten Vorschriften auf diesen Flughafen sicherzustellen, und eine Mitteilung über die Beilegung der Streitigkeit im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde.~~ **[Abänd. 52]**

(55a) Im Rahmen dieser Verordnung sollten die Grundrechte sowie die in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannten Grundsätze gewahrt werden; hierzu gehören unter anderem der Verbraucherschutz, das Recht auf den Schutz personenbezogener Daten, das Verbot jeglicher Form von Diskriminierung und die Integration von Menschen mit Behinderung sowie das Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf und ein unparteiisches Gericht. **[Abänd. 53]**

(55b) Um den Schutz von Fluggästen auch jenseits der Grenzen der Union zu verbessern, sollten Fluggastrechte zudem Gegenstand bilateraler und internationaler Übereinkünfte sein. **[Abänd. 54]**

(55c) Spezielle Einrichtungen für Fluggäste mit schweren Behinderungen, die Umkleidekabinen und Toilettenanlagen (sogenannte „Changing Places“) benötigen, sollten dem Fluggast auf allen Flughäfen in der Union mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von mehr als einer Million Fluggästen kostenlos zur Verfügung gestellt werden. **[Abänd. 55]**

(56) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich der faire und ausgewogene Schutz der Fluggastrechte, die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors der Union und die langfristige Aufrechterhaltung des Anbindungsangebots für Fluggäste, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags der Europäischen Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 1
Gegenstand

Durch diese Verordnung werden unter den in ihr genannten Bedingungen Mindestrechte für Fluggäste in folgenden Fällen festgelegt:

a) Nichtbeförderung;

b) Annullierung, Verspätung oder Verschiebung des Fluges;

c) verpasster Anschlussflug;

d) Höherstufung oder Herabstufung.’

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Buchstaben b bis f erhalten folgende Fassung:

"b) ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen' ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen – juristischen oder natürlichen – Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt, einschließlich ein Luftfahrtunternehmen, das für die Durchführung seiner Flüge ein Luftfahrzeug eines anderen Luftfahrtunternehmens – mit oder ohne Besatzung dieses anderen Luftfahrtunternehmens – einsetzt.

c) ‚Luftfahrtunternehmen der Union' ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates* erteilt wurde;

ca) ‚Flughafenleitungsorgan' eine Stelle, die nach den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Verträgen – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Einrichtungen eines Flughafens oder Flughafennetzes zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafennetz obliegt; **[Abänd. 56]**

d) ‚Reiseveranstalter' eine Person im Sinne des Artikels 3 Nummer 8 der Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates**;

e) ‚Pauschalreise' eine Kombination aus Reiseleistungen im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2015/2302;

f) ‚Flugschein' einen in beliebiger Form vorliegenden, gültigen Nachweis über einen Luftbeförderungsvertrag;

fa) ‚Flugscheinkosten' den endgültigen am Ende des Buchungsprozesses zu zahlenden Preis, der die Tarife für die Flugleistung und alle anwendbaren Steuern, Gebühren, Zuschläge und Entgelte, die für alle im Flugschein eingeschlossenen fakultativen und nicht fakultativen Dienstleistungen entrichtet werden, umfasst, ausgenommen Vermittlungsgebühren, unabhängig davon, ob diese Sonderleistungen und Gebühren zusammen mit den Tarifen für die Verkehrsdienste oder getrennt zu einem späteren Zeitpunkt gezahlt wurden; **[Abänd. 57]**

fb) ‚Buchung' den Umstand, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Nachweis verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Veranstalter akzeptiert und registriert wurde; **[Abänd. 58]**

---

* Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates (ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).'

~~b)~~ ~~Buchstabe g wird gestrichen.~~ **[Abänd. 59]**

c) Die Buchstaben h bis l erhalten folgende Fassung:

‘h) ‚Endziel‘ den Zielort des Fluges oder des letzten Anschlussfluges einer Reise;

i) ‚Mensch mit Behinderung‘ und ‚Person mit eingeschränkter Mobilität‘ jede Person ~~mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, tatsächlichen und mit anderen Passagieren gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen kann, oder eine Person, die~~ ***, deren Mobilität*** bei der Benutzung von Beförderungsmitteln aufgrund ***einer körperlichen Behinderung (sensorisch oder lokomotorisch, dauerhaft oder vorübergehend), einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung, einer anderen Behinderung oder*** des Alters ~~nur~~ eingeschränkt ~~mobil~~ ist ***und deren Zustand eine angemessene Betreuung sowie die Anpassung der für alle Fluggäste bereitgestellten Dienstleistungen an die besonderen Bedürfnisse dieser Person erfordert***; **[Abänd. 60]**

j) ‚Nichtbeförderung' die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich unter den in Artikel 4 Absatz 1 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben, oder wenn sie vorab darüber informiert wurden, dass sie gegen ihren Willen nicht befördert werden~~, sofern keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind, wie etwa Gesundheit, Sicherheit, Gefahrenabwehr oder unzureichende Reiseunterlagen~~; **[Abänd. 61]**

k) ‚Freiwilliger' einen Fluggast, der sich unter den in Artikel 4 Absatz 1 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden hat und dem Aufruf des Luftfahrtunternehmens nachkommt, gegen eine entsprechende Gegenleistung den Flug nicht anzutreten;

l) ‚Annullierung' die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den ein Luftbeförderungsvertrag ausgestellt war, und schließt Situationen ein, in denen

i) ein Flug, bei dem das Flugzeug startete, aber aus einem beliebigen Grund entweder zu einem anderen als dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen umgeleitet wurde oder zum Abflugflughafen zurückkehrte, und der nicht zu dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen fortgesetzt werden konnte~~, es sei denn, der tatsächliche Ankunftsflughafen und der auf dem Flugschein angegebene Ankunftsflughafen bedienen denselben Ort, dieselbe Stadt oder dieselbe Region und das Luftfahrtunternehmen hat dem Fluggast die Beförderung zu dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen bereitgestellt~~; oder **[Abänd. 62]**

ii) einem Fluggast ein Flugschein ausgestellt wurde und die auf dem Flugschein des Fluggastes angegebene Abflugzeit um mehr als eine Stunde vorverlegt wurde~~, ist dies ebenfalls als Annullierung zu behandeln, es sei denn, die Abfertigungszeit und die Einstiegszeit bleiben unverändert oder der Fluggast hat den verschobenen Flug angetreten;~~.’ **[Abänd. 63]**

d) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

‘m) ‚Drittland‘ jedes Land oder jeden Teil des Gebiets eines Mitgliedstaats, auf das bzw. den die Verträge keine Anwendung finden;

n) ‚Verspätung beim Abflug‘ den Zeitunterschied zwischen der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit und der tatsächlichen Abflugzeit des Fluges;

o) ‚Verspätung bei der Ankunft‘ den Zeitunterschied zwischen der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Ankunftszeit und der tatsächlichen Ankunftszeit des Fluges; ***ein Flug, bei dem das Luftfahrzeug gestartet ist, anschließend jedoch zum Ausgangsflughafen zurückkehren muss und zu einem späteren Zeitpunkt erneut startet, gilt als bei der Ankunft verspätet;*** **[Abänd. 64]**

p) ‚Beförderungsklasse‘ einen Teil der Fluggastkabine eines Luftfahrzeugs, der durch ~~unterschiedliche~~***einen im Luftbeförderungsvertrag angegebenen spezifischen Code oder durch eine Kombination unterschiedlicher*** Sitze, ~~eine unterschiedliche~~***einer unterschiedlichen*** Anordnung der Sitze ~~oder jeden anderen Unterschied~~***und anderer Unterschiede*** beim Service***, wie spezifisches Catering,*** für die Fluggäste im Vergleich zu anderen Teilen der Kabine gekennzeichnet ist~~;~~**. [Abänd. 65]**

q) ‚Luftbeförderungsvertrag' einen Beförderungsvertrag zwischen einem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Händler und einem Fluggast ***oder mehreren Fluggästen*** über die Erbringung eines oder mehrerer Flüge; **[Abänd. 66]**

~~r)~~ ~~‚außergewöhnliche Umstände' Umstände, die aufgrund ihrer Natur oder Ursache nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind, wie etwa die Umstände auf der nicht erschöpfenden Liste von außergewöhnlichen Umständen in Nummer 1 des Anhangs aber ausgeschlossen der Umstände auf der nicht erschöpfenden Liste von Umständen in Nummer 2 des Anhangs.~~ **[Abänd. 67]**

s) ‚Flug' einen mit einem einzigen Luftfahrzeug durchgeführten Beförderungsvorgang im Luftverkehr zwischen zwei auf dem Flugschein angegebenen Flughäfen mittels einer vorab festgelegten Flugroute, eines Flugplans und einer einzigen Flugnummer; unabhängig davon, ob Zwischenlandungen zu ausschließlich technischen oder betrieblichen Zwecken stattfinden;

t) ‚Anschlussflug' einen Flug, der als Teil einer Reise ***im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags oder einer einzigen Buchungsnummer oder im Rahmen von beidem*** dazu dient, es dem Fluggast zu ermöglichen, vom ersten Abflugort abzureisen und an einem Umsteigepunkt anzukommen, um von dort einen anderen Flug anzutreten, oder dazu dient, es dem Fluggast zu ermöglichen, von einem anderen Umsteigepunkt abzureisen, um es dem Fluggast zu ermöglichen, einen anderen Umsteigepunkt oder sein Endziel zu erreichen; **[Abänd. 68]**

u) ‚Zwischenaufenthalt' eine beabsichtigte Reiseunterbrechung im Rahmen eines einzigen Luftbeförderungsvertrags für einen Zeitraum, der die für den direkten Transit erforderliche Zeit überschreitet oder der, im Falle des Umsteigens auf einen anderen Flug, eine Zeitdauer überschreitet, die sich in der Regel bis zur Abflugzeit des nächsten Anschlussfluges erstreckt und die in Ausnahmefällen eine Übernachtung beinhalten kann;

v) ‚Reise' einen Flug oder Anschlussflüge zur Beförderung des Fluggastes vom ersten Abflugort an sein Endziel entsprechend einem einzigen Luftbeförderungsvertrag, wobei Hinflüge und Rückflüge getrennte Reisen sind;

w) ‚Abflugzeit' den Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug die Abflugposition verlässt, entweder durch Pushback oder mit eigener Kraft (Off-Block-Zeit);

x) ‚Ankunftszeit' den Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug seine Ankunftsposition erreicht und die Parkbremsen gesetzt werden (On-Block-Zeit);

y) ‚Verspätung auf der Rollbahn' einen Zeitraum von mehr als 30 Minuten, in dem sich das Luftfahrzeug am Boden befindet, und zwar beim Abflug zwischen dem Schließen der Türen des Luftfahrzeugs und der Startzeit des Luftfahrzeugs oder bei der Ankunft zwischen der Landung des Luftfahrzeugs und dem Öffnen der Türen des Luftfahrzeugs am Boden befindet;

z) ‚Nacht' den Zeitraum zwischen Mitternacht und 06:00;

za) „Kind" eine Person unter 14 Jahren zum Zeitpunkt des Abflugs des Fluges oder des ersten Anschlussflugs im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags;

zaa) ‚Kind ohne Begleitung' ein ohne begleitenden Elternteil oder autorisierte Begleitperson reisendes Kind, für dessen Betreuung das Luftfahrtunternehmen gemäß seinen veröffentlichten Bestimmungen die Verantwortung übernommen hat; **[Abänd. 69]**

zb) „Kleinkind" eine Person unter zwei Jahren zum Zeitpunkt des Abflugs des Fluges oder des ersten Anschlussflugs im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags;

zc) ‚dauerhafter Datenträger' jedes Medium, das es dem Fluggast gestattet, Informationen derart zu speichern, dass er sie in der Folge für eine den Zwecken der Informationen angemessene Dauer einsehen kann, und das die unveränderte Wiedergabe der gespeicherten Informationen ermöglicht;

zd) ‚barrierefreies Format' ein Format, das Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität Zugang zu allen relevanten Informationen gewährt und es ihnen ermöglicht, sich einen genauso leichten und komfortablen Zugang zu verschaffen wie eine Person ohne Beeinträchtigungen oder Behinderungen, und das die Barrierefreiheitsanforderungen, die im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates* festgelegt sind, erfüllt;

ze) ‚Störung' eine Nichtbeförderung, eine Annullierung, eine Verspätung beim Abflug, eine Verspätung bei der Ankunft oder eine Verspätung auf der Rollbahn;

zf) ‚erster Abflugort' den Abflugort des Fluges oder des ersten Anschlussfluges einer Reise.

zfa) ‚persönlicher Gegenstand' ein nicht aufgegebenes Reisegepäckstück, das den Gefahrenabwehr- und Sicherheitsanforderungen entspricht und entweder Höchstabmessungen von 40 x 30 x 15 cm hat oder unter dem Sitz vor dem Sitz, in dem der Fluggast sitzt, verstaut werden kann; **[Abänd. 70]**

zfb) ‚Handgepäck' ein nicht aufgegebenes Reisegepäckstück, das kein persönlicher Gegenstand ist und das den Gefahrenabwehr- und Sicherheitsanforderungen entspricht. **[Abänd. 71]**

---

* Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).'

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 3
Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt

a) für Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, einen Flug antreten;

b) ~~sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Union ist,~~ für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat ***gleichwertige*** Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.
[Abänd. 72]

(2) Absatz 1 gilt unter der Bedingung, dass die Fluggäste

a) über einen Flugschein für den betreffenden Flug verfügen oder

b) von einem Luftfahrtunternehmen oder einem Vermittler von einem Flug, für den sie einen Flugschein besaßen, auf einen anderen Flug verlegt wurden, ungeachtet des Grundes hierfür.

~~(3) Diese Verordnung gilt nicht für Fluggäste, die kostenlos oder zu einem reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist. Sie gilt jedoch für Fluggäste mit Flugscheinen, die im Rahmen eines Kundenbindungsprogramms oder anderer Werbeprogramme von einem Luftfahrtunternehmen oder einem Vermittler ausgegeben wurden.~~ **[Abänd. 73]**

(4) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe d gilt diese Verordnung nur für Fluggäste, die mit Motorluftfahrzeugen mit festen Tragflächenbefördert werden.

(5) Sofern nicht anders angegeben, obliegt es dem ausführenden Luftfahrtunternehmen, den Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung nachzukommen.

(6) Unbeschadet des Artikels 12 dieser Verordnung gilt diese Verordnung auch für Fluggäste, die gemäß den Bedingungen eines Pauschalreisevertrags im Sinne des Artikels 3 Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2015/2302 befördert werden, es sei denn, dieser Pauschalreisevertrag wird aus anderen Gründen als einer Störung dieses Fluges beendet oder in seiner Erfüllung beeinträchtigt.

~~(7) Artikel 7 dieser Verordnung findet keine Anwendung, wenn die Störung auf einem Anschlussflug eintritt, der sowohl von einem Flughafen in Grönland abgeht als auch dort ankommt.~~
[Abänd. 74]

~~(8) Diese Verordnung lässt den Rechtsstandpunkt des Königreichs Spanien in Bezug auf das Gebiet Gibraltars sowie die Landenge und den darauf errichteten Flughafen unberührt.~~ **[Abänd. 75]**

~~Sie gilt für den Flughafen Gibraltar, wenn das Königreich Spanien nach einer Beilegung seiner Streitigkeit mit dem Vereinigten Königreich in der Lage ist, die tatsächliche Kontrolle über diesen Flughafen auszuüben und die Anwendung dieser Verordnung auf diesen Flughafen sicherzustellen. Das Königreich Spanien teilt der Kommission mit, wenn diese Bedingungen erfüllt sind, und die Kommission veröffentlicht eine Mitteilung über die Beilegung der Streitigkeit im Amtsblatt der Europäischen Union. Diese Verordnung gilt ab dem ersten Tag des Monats nach dem Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Mitteilung im Amtsblatt der Europäischen Union für diesen Flughafen.“~~ **[Abänd. 76]**

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 4

Nichtbeförderung

(1) Dieser Artikel gilt für Fluggäste, die sich – nach dem Online-Check-in oder dem Check-in am Flughafen – wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen oder dem Vermittler angegebenen Zeit oder, falls keine Einstiegszeit angegeben wurde, nicht später als 45 Minuten vor der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit am Flugsteig einfinden. Dieser Artikel gilt auch für Fluggäste, die sich nicht am Flugsteig einfinden, wenn sie vorab darüber informiert wurden, dass sie gegen ihren Willen nicht befördert werden.

(2) Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so unterrichtet es unverzüglich die betroffenen Fluggäste. Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen gleichzeitig ihre spezifischen Rechte gemäß dieser Verordnung mit, die für den betreffenden Fall gelten, insbesondere in Bezug auf das Recht auf Erstattung ~~und auf~~**,** anderweitige Beförderung ~~gemäß Artikel 8~~***und Ausgleichsleistungen*** und das Recht auf Unterstützungsleistungen gemäß ~~Artikel 9~~***dieser Verordnung***. **[Abänd. 77]**

Das ausführende Luftfahrtunternehmen ruft Freiwillige auf unter Bedingungen, die zwischen jedem Freiwilligen und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind***. Das Luftfahrtunternehmen unterrichtet die Freiwilligen über ihre Rechte gemäß dieser Verordnung***. Eine solche Vereinbarung mit jedem Freiwilligen über die Gegenleistungen ersetzt nur dann den Anspruch des Freiwilligen auf Ausgleich nach Artikel 7 Absatz 1, wenn der Freiwillige ihr im Wege eines unterzeichneten Dokuments oder beliebiger digitaler Mittel auf einem dauerhaften Datenträger ausdrücklich zustimmt. In Ermangelung einer solchen Zustimmung ist dem Freiwilligen unverzüglich~~, spätestens jedoch innerhalb von sieben Kalendertagen nach der Nichtbeförderung,~~ eine Ausgleichsleistung durch das ausführende Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung verweigert hat, gemäß Artikel 7 Absatz 1 zu leisten. **[Abänd. 78]**

(3) Finden sich nicht genügend Freiwillige, um die Beförderung der verbleibenden Fluggäste mit Flugscheinen mit dem betreffenden Flug zu ermöglichen, so kann das ausführende Luftfahrtunternehmen Fluggästen – mit Ausnahme der in Artikel 11 genannten Fluggäste – gegen ihren Willen die Beförderung verweigern.

(4) Das ausführende Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung verweigert, teilt den betroffenen Fluggästen unverzüglich die Informationen über die Bearbeitung von Beschwerden gemäß den Artikeln 15a und 16a mit.

Das ausführende Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung verweigert, bietet den betroffenen Fluggästen unverzüglich und in klarer Weise die Wahl zwischen Erstattung und anderweitiger Beförderung gemäß Artikel 8 an. Abweichend von Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a wird die Erstattung – sofern die Fluggäste, denen die Beförderung verweigert wurde, Anspruch darauf haben – unverzüglich~~, spätestens jedoch innerhalb von sieben Kalendertagen nach der Nichtbeförderung,~~ gewährt. **[Abänd. 79]**

Das ausführende Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung verweigert, bietet den betroffenen Fluggästen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 an. Abweichend von Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a sind Erfrischungen unverzüglich zu gewähren.

Das ausführende Luftfahrtunternehmen, das Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigert, leistet den betroffenen Fluggästen unverzüglich~~, spätestens jedoch innerhalb von sieben Kalendertagen nach der Nichtbeförderung, Ausgleichsleistungen~~ gemäß Artikel 7 Absatz 1. **[Abänd. 80]**

~~(5) Die Absätze 3 und 4 gelten auch für Rückflüge, wenn die Beförderung des Fluggastes mit der Begründung verweigert wird, dass der Fluggast einen Hinflug im Rahmen desselben Luftbeförderungsvertrags nicht angetreten hat.~~ **[Abänd. 81]**

(5a) Die Beförderung eines Fluggastes auf dem Rückflug – der aus einem oder mehreren Flügen bestehen kann – darf nicht mit der Begründung verweigert werden, dass der Fluggast den Hinflug eines Hin- und Rückflugscheins nicht angetreten oder dafür keine zusätzliche Gebühr entrichtet hat. Sollte Fluggästen die Beförderung gegen ihren Willen aus diesen Gründen verweigert werden, findet dieser Artikel Anwendung. Zudem muss das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 und die Unterstützungsleistungen gemäß den Artikeln 8 und 9 unverzüglich erbringen. **[Abänd. 82]**

~~(6) Fordert der Fluggast oder ein Vermittler die Berichtigung eines Fehlers in der Namensschreibung eines oder mehrerer Fluggäste oder erfolgt eine verwaltungstechnische Änderung von Namen, so nimmt das ausführende Luftfahrtunternehmen diese Berichtigung oder Änderung bis 48 Stunden vor dem Abflug mindestens einmal ohne zusätzliche Gebühr für den Fluggast oder den Vermittler vor.“~~ **[Abänd. 83]**

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 5
Annullierung

(1) Bei Annullierung eines Fluges unterrichtet das ausführende Luftfahrtunternehmen des annullierten Fluges unverzüglich die betroffenen Fluggäste. Gleichzeitig teilt das ausführende Luftfahrtunternehmen den betroffenen Fluggästen ihre spezifischen Rechte gemäß dieser Verordnung mit, die für den betreffenden Fall gelten, insbesondere in Bezug auf Erstattung oder anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 und auf Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9, sowie die Informationen über das Verfahren zur Beantragung von Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 und über die Bearbeitung von Beschwerden gemäß den Artikeln 15a und 16ac.

Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen ~~unverzüglich~~***auf elektronischem Wege*** die Gründe für die Annullierung mit~~. Die Fluggäste haben Anspruch darauf, auf Antrag die Gründe für die Annullierung schriftlich zu erhalten. Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt~~***, sobald*** diese Informationen ~~in klarer Weise innerhalb von sieben Kalendertagen nach Einreichung des Antrags zur Verfügung.~~***vorliegen, spätestens jedoch 30 Minuten nach der planmäßigen Abflugzeit.*** **[Abänd. 84]**

(2) „Das ausführende Luftfahrtunternehmen des annullierten Fluges bietet den betroffenen Fluggästen unverzüglich und in klarer Weise die Wahl zwischen Erstattung und anderweitiger Beförderung gemäß Artikel 8 an.

(3) Das ausführende Luftfahrtunternehmen bietet den betroffenen Fluggästen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 an.

(4) Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen des annullierten Fluges Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 zu erhalten, wenn sie sich für eine Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a oder eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c entscheiden ~~oder~~***bzw.*** wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über ~~die~~***den*** in Artikel 7 Absatz 2 festgelegten ~~Schwellenwerte~~***Schwellenwert*** hinausgeht, nachdem sie sich für eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b entschieden haben. Zu diesem Zweck stellt das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast ***gemäß Artikel 16aa der Verordnung [2023/0437(COD)] zur Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der Union*** systematisch ein vorausgefülltes Formular in einem barrierefreien Format und auf einem dauerhaften Datenträger zur Verfügung. Das Luftfahrtunternehmen antwortet innerhalb der in Artikel 7 Absatz 5 festgelegten Frist. **[Abänd. 85]**

(5) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückging und die Annullierung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hätte. Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie den betroffenen Flug oder ~~mindestens einen der drei vorangegangenen Flüge in der planmäßig von~~***den mit*** demselben Luftfahrzeug durchgeführten ~~Rotationssequenzen~~***vorangegangenen Flug*** betreffen und sofern ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Eintritt dieses Umstands und der Annullierung des Fluges besteht. Die Beweislast für das Vorliegen dieses unmittelbaren ursächlichen Zusammenhangs trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen. ***Weist das Luftfahrtunternehmen nicht in schriftlicher Form außergewöhnliche Umstände nach, so muss es die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 zahlen.*** **[Abänd. 86]**

(6) Der Anspruch auf Unterstützungsleistungen gemäß Absatz 3 und auf Ausgleichsleistungen gemäß Absatz 4 gilt nicht, wenn der Fluggast mindestens 14 Kalendertage vor dem auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugdatum über die Annullierung informiert wurde. Die Beweislast dafür, ob und wann der Fluggast über die Annullierung des Fluges unterrichtet wurde, trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.

(6a) Im Falle der Annullierung eines Fluges aufgrund von Insolvenz, Konkurs oder Aussetzung bzw. Einstellung des Geschäftsbetriebs eines Luftfahrtunternehmens haben festsitzende Fluggäste Anspruch auf Erstattung, Rückflug zum Abflugort oder eine anderweitige Beförderung sowie auf Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 bzw. 9 der vorliegenden Verordnung. Gleichermaßen haben Fluggäste, die ihre Reise noch nicht angetreten haben, Anspruch auf Rückerstattung. Luftfahrtunternehmen müssen nachweisen, dass sie alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen haben, beispielsweise den Abschluss einer Versicherung oder die Einrichtung eines Garantiefonds, um im Bedarfsfall für Unterstützungsleistungen, die Rückerstattung oder eine anderweitige Beförderung der festsitzenden Fluggäste sorgen zu können. Diese Rechte gelten für alle betroffenen Fluggäste unabhängig von ihrem Wohnsitz, ihrem Abflugort oder dem Ort, an dem sie den Flugschein erworben haben. “
[Abänd. 87]

6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 6
Verspätung

(1) Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen absehbar, dass sich ein Flug verspätet, so unterrichtet es die betroffenen Fluggäste, wenn möglich, unverzüglich, spätestens jedoch zu der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit. Die Fluggäste werden im Rahmen des Möglichen regelmäßig mit Echtzeitinformationen über den neuesten Stand informiert. Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen gleichzeitig ihre spezifischen Rechte gemäß dieser Verordnung mit, die für den betreffenden Fall gelten, insbesondere in Bezug auf Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9, sowie die Informationen über das Verfahren zur Beantragung von Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 und über die Bearbeitung von Beschwerden gemäß den Artikeln 15a und 16a.

Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen ~~unverzüglich~~ die Gründe für die Verspätung des Fluges mit***, sobald diese Informationen vorliegen, spätestens jedoch 30 Minuten nach der planmäßigen Abflugzeit***. Die Fluggäste haben Anspruch darauf, auf Antrag die Gründe für die Verspätung bei der Ankunft schriftlich zu erhalten. Das ausführende Luftfahrtunternehmen, das den verspäteten Flug durchführt, ~~stellt diese Informationen in klarer Weise~~***übermittelt den Fluggästen*** innerhalb von ~~sieben Kalendertagen nach Antragstellung zur Verfügung~~***48 Stunden nach der Störung das vorausgefüllte einheitliche Formular zur Erstattung und Ausgleichsleistung gemäß Artikel 6c***. **[Abänd. 88]**

(2) Das ausführende Luftfahrtunternehmen bietet den betroffenen Fluggästen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 an.

(3) Erreicht die Verspätung ~~die~~***den*** in Artikel 7 Absatz 2 festgelegten ~~Schwellenwerte~~***Schwellenwert*** berechnet ab der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit, so bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen den betroffenen Fluggästen unverzüglich die Wahl zwischen Erstattung und anderweitiger Beförderung gemäß Artikel 8. **[Abänd. 89]**

(3a) Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 zu erhalten, wenn das Flugzeug, das sie befördert, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abfliegt und das Endziel mit einer Verspätung von zwei Stunden oder mehr nach der planmäßigen Ankunftszeit erreicht, sofern die Gesamtzeit, die der Fluggast vor dem Abflug und nach der Verspätung bei der Ankunft verloren hat, den in Artikel 7 Absatz 2 festgelegten Schwellenwert erreicht oder überschreitet. **[Abänd. 90]**

(4) Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen, das den verspäteten Flug durchführt, ~~auf Antrag~~ Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 zu erhalten, wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über ~~die~~***den*** in Artikel 7 Absatz 2 festgelegten ~~Schwellenwerte~~***Schwellenwert*** hinausgeht. ***Zu diesem Zweck stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast systematisch innerhalb von 48 Stunden nach der Verspätung ein vorausgefülltes Formular gemäß Artikel 16aa der Verordnung [2023/0437(COD)] zur Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der Union zur Verfügung.*** **[Abänd. 91]**

Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen des verspäteten Fluges ~~auf Antrag~~ Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 zu erhalten, wenn sie sich für eine Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a oder eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c entscheiden oder wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über ~~die~~***den*** in Artikel 7 Absatz 2 festgelegten ~~Schwellenwerte~~***Schwellenwert*** hinausgeht, nachdem sie sich für eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b entschieden haben.
[Abänd. 92]

(5) Dieser Artikel gilt auch, wenn die auf dem Flugschein des Fluggastes angegebene Abflugzeit vom ausführenden Luftfahrtunternehmen verschoben wurde.

Der Anspruch auf Unterstützungsleistungen gemäß Absatz 2 und auf Ausgleichsleistungen gemäß Absatz 4 gilt nicht, wenn der Fluggast mindestens 14 Kalendertage vor der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit über diese Änderung informiert wurde. Die Beweislast dafür, ob und wann der Fluggast über die Änderung der Abflugzeit unterrichtet wurde, trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.

(6) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung bei der Ankunft auf außergewöhnliche Umstände zurückging und die Verspätung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hätte. Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie den betroffenen Flug oder ~~mindestens einen der drei vorangegangenen Flüge in der planmäßig von~~***zumindest den mit*** demselben Luftfahrzeug durchgeführten ~~Rotationssequenzen~~***vorangegangenen Flug*** betreffen und sofern ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Eintritt dieses Umstands und der Verspätung beim Abflug des nachfolgenden Fluges besteht. Die Beweislast für das Vorliegen dieses unmittelbaren ursächlichen Zusammenhangs trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen. ***Weist das Luftfahrtunternehmen nicht in schriftlicher Form außergewöhnliche Umstände nach, so muss es die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 zahlen. Die Pflicht der Luftfahrtunternehmen, den Fluggästen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 anzubieten, wird von diesen Bestimmungen nicht berührt. “*** **[Abänd. 93]**

7. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

‘Artikel 6a

Verspätung auf der Rollbahn

(1) Bei Verspätung auf der Rollbahn informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen die Fluggäste im Rahmen des Möglichen regelmäßig mit Echtzeitinformationen über den neuesten Stand.

(2) Bei Verspätung auf der Rollbahn sorgt das ausführende Luftfahrtunternehmen vorbehaltlich sicherheits- oder gefahrenabwehrbezogener Beschränkungen für eine angemessene Beheizung oder Kühlung der Fluggastkabine, für unentgeltlichen Zugang zu den Toiletten an Bord und stellt sicher, dass die in Artikel 11 genannten Fluggäste die erforderliche Unterstützung erhalten. Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt an Bord unentgeltlich Trinkwasser zur Verfügung, es sei denn dies verlängert die Verspätung auf der Rollbahn oder ist mit den Luftverkehrssicherheits- oder Luftsicherheitsanforderungen nicht vereinbar.

(3) Erreicht die Verspätung auf der Rollbahn auf einem Flughafen ***mit gewerblichem Fluggastverkehr*** im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, ~~drei~~***zwei*** Stunden, so fährt das Luftfahrzeug an den Flugsteig oder einen anderen geeigneten Ausstiegspunkt, an dem die Fluggäste aussteigen dürfen. Eine Verspätung auf der Rollbahn kann nur dann über diese Höchstdauer hinaus verlängert werden, wenn das Luftfahrzeug aus Gründen im Zusammenhang mit der Sicherheit, den Einwanderungsbestimmungen, der Flugverkehrskontrolle oder der Luftsicherheit seine Position auf der Rollbahn nicht verlassen kann. **[Abänd. 94]**

(4) Fluggäste, die gemäß Absatz 3 ausgestiegen sind, haben Anspruch auf die in Artikel 6 und, sofern anwendbar, in Artikel 11 vorgesehenen Rechte, unter Berücksichtigung der Verspätung auf der Rollbahn und der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit.

Artikel 6b

Verpasster Anschlussflug bei Reisen im Rahmen eines einzigen Luftbeförderungsvertrags

(1) Verpasst ein Fluggast einen Anschlussflug während einer Reise aufgrund einer Störung bei einem vorherigen Flug, so ist das ausführende Luftfahrtunternehmen des vorherigen Fluges dafür verantwortlich, dem Fluggast eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b sowie Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 bereitzustellen.

(2) Kann das ausführende Luftfahrtunternehmen den Fluggast nicht innerhalb des in Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben a und b festgelegten Zeitraums, der ab der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit des verpassten Anschlussfluges berechnet wird, anderweitig befördern, so bietet es den betroffenen Fluggästen unverzüglich in klarer Weise die Wahl zwischen Erstattung und anderweitiger Beförderung gemäß Artikel 8.

(3) Fluggäste haben außerdem Anspruch darauf, ~~auf Antrag~~ Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 vom Luftfahrtunternehmen, das den gestörten Flug durchführt, zu erhalten, wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über ~~die~~***den*** in Artikel 7 Absatz 2 festgelegten ~~Schwellenwerte~~***Schwellenwert*** hinausgeht. **[Abänd. 95]**

Fluggäste haben Anspruch darauf, vom Luftfahrtunternehmen, das den gestörten Flug durchführt, ~~auf Antrag~~ Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 zu erhalten, wenn sie sich für eine Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a oder eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c entscheiden oder wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über ~~die~~***den*** in Artikel 7 Absatz 2 festgelegten ~~Schwellenwerte~~***Schwellenwert*** hinausgeht, nachdem sie sich für eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b entschieden haben. **[Abänd. 96]**

In den Fällen, in denen die Absätze 2 und 3 dieses Artikels Anwendung finden, stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast systematisch innerhalb von 48 Stunden nach dem verpassten Anschlussflug ein vorausgefülltes Formular gemäß Artikel 16aa der Verordnung [2023/0437(COD)] zur Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der Union zur Verfügung. **[Abänd. 97]**

~~(4) Plant ein Fluggast einen Zwischenaufenthalt und nimmt diese vor, so gilt der Flughafen, auf dem der Zwischenaufenthalt erfolgt, als Endziel des Fluggastes.~~ **[Abänd. 98]**

Artikel 6c

Außergewöhnliche Umstände

(1) Als außergewöhnliche Umstände gelten Ereignisse, die ihrer Art oder ihrem Ursprung nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens sind und sich der tatsächlichen Kontrolle dieses Luftfahrtunternehmens entziehen. Für die Zwecke dieser Verordnung werden außergewöhnliche Umstände auf die im Anhang aufgeführten Umstände begrenzt.

(2) Hat ein Fluggast gemäß den Artikeln 4, 5 und 6 Anspruch darauf, vom Luftfahrtunternehmen Ausgleichsleistungen zu erhalten, so übermittelt das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast innerhalb von 48 Stunden in schriftlicher Form die Informationen über das Vorliegen oder Nichtvorhandensein außergewöhnlicher Umstände und gewährt Zugang zu einem vorausgefüllten einheitlichen Formular gemäß [Artikel 16aa der Verordnung [2023/...] zur Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der Union].

(3) Ist ein ungewöhnliches Ereignis außerhalb der Kontrolle eines oder mehrerer Mitgliedstaaten eingetreten, das erhebliche Auswirkungen auf den Luftverkehr mit erheblichen nachteiligen Folgen für die Luftfahrtbranche hat und nicht unter den Anhang dieser Verordnung fällt, wird der Kommission die Befugnis übertragen, einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 16h zu erlassen, um die erschöpfende Liste in diesem Anhang durch Hinzufügung der einschlägigen außergewöhnlichen Umstände zu ändern, sofern dies unbedingt erforderlich ist, um auf ein solches ungewöhnliches Ereignis zu reagieren.“
[Abänd. 99]

8. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 7

Recht auf Ausgleichsleistungen

(1) Im Falle einer Störung gelten folgende Beträge für Ausgleichsleistungen unter den in den Artikeln 4, 5, 6 oder 6a und im vorliegenden Artikel festgelegten Bedingungen:

a) 300 EUR bei allen ~~Reisen innerhalb der Union und bei~~ Reisen über eine Entfernung von bis zu ~~3500 km ;~~***1 500 km,*** **[Abänd. 100]**

b) 500 EUR bei Reisen über eine Entfernung von über 3500 km. **[Abänd. 101]**

ba) 600 EUR bei allen Reisen über eine Entfernung von über 3 500 km. **[Abänd. 102]**

~~Abweichend vom vorstehenden Buchstaben a werden die Beträge für Ausgleichsleistungen bei Reisen zwischen Gebieten in äußerster Randlage und einem anderen Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, auf der Grundlage der tatsächlichen Entfernung der Reisen bestimmt.;~~ **[Abänd. 103]**

(1a) Die Kommission erlässt alle drei Jahre einen delegierten Rechtsakt zur automatischen Anpassung der in diesem Absatz genannten Ausgleichsbeträge an die kombinierte Gesamtinflationsrate der drei vorangegangenen Jahre auf der Grundlage des von Eurostat gemäß der Verordnung (EU) 2016/792* veröffentlichten Europäischen Verbraucherpreisindex. **[Abänd. 104]**

(2) Im Falle einer Verspätung bei der Ankunft nach einer anderweitigen Beförderung im Anschluss an eine Annullierung gemäß Artikel 5, einer Verspätung bei der Ankunft gemäß Artikel 6 oder einer Verspätung bei der Ankunft nach einem verpassten Anschlussflug gemäß Artikel ~~6a~~***6b*** entsteht der Anspruch auf Ausgleichsleistung bei einer Verspätung bei der Ankunft ***oder nach einem Zeitverlust gemäß Artikel 6 Absatz 3a von mindestens drei Stunden, unabhängig von der Entfernung der Reise.***~~von mehr als~~ **[Abänd. 105]**

a) ~~vier Stunden bei allen Reisen innerhalb der Union und bei Reisen über eine Entfernung von bis zu 3500 km;~~
[Abänd. 106]

b) ~~sechs Stunden bei Reisen über eine Entfernung von über 3500 km.~~ **[Abänd. 107]**

(3) Für die Zwecke dieser Verordnung erfolgt die Berechnung von Entfernungen auf der Grundlage der Entfernung zwischen dem ersten Abflugort und dem Endziel. Im Falle eines Anschlussfluges werden nur der erste Abflugort und der Flughafen des Endziels berücksichtigt. Diese Entfernungen werden nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt.

(4) ~~Hat sich der Fluggast für die Fortsetzung seiner Reise gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b entschieden und kommt es während der~~***Im Falle einer Verspätung bei der Ankunft nach einer*** anderweitigen Beförderung ~~zu~~***im Anschluss an eine Annullierung gemäß Artikel 5,*** einer ~~weiteren Störung, so hat der Fluggast nur einmal~~***Verspätung bei der Ankunft gemäß Artikel 6 oder einer Verspätung bei der Ankunft nach einem verpassten Anschlussflug gemäß Artikel 6b entsteht der*** Anspruch auf ~~eine~~ Ausgleichsleistung ~~während~~***bei einer Verspätung bei der Ankunft oder nach einem Zeitverlust gemäß Artikel 6 Absatz 3a von mindestens drei Stunden, unabhängig von der Entfernung*** der Reise ~~bis zum Endziel~~.
[Abänd. 108]

(4a) Die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 erfolgen durch elektronische Überweisung auf das vom antragstellenden Fluggast angegebene Konto. Das ausführende Luftfahrtunternehmen und der Fluggast, der den Antrag stellt, können auf einem dauerhaften Datenträger vereinbaren, dass die Ausgleichszahlung nur mit Kreditkarte oder in bar erfolgt. **[Abänd. 109]**

(4b) Die Beweislast dafür, wann und wie der Fluggast die Vereinbarung über die in Absatz 4a dieses Artikels festgelegte Form der Ausgleichszahlung akzeptiert hat, liegt beim ausführenden Luftfahrtunternehmen. **[Abänd. 110]**

(5) Anträge auf Ausgleichsleistung gemäß diesem Artikel sind vom Fluggast innerhalb ~~von sechs Monaten~~***eines Jahres*** ab dem ~~auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen tatsächlichen Abflugdatum~~***Datum, an dem der Flug durchgeführt wurde oder geplant war, unter Verwendung des vom Luftfahrtunternehmen übermittelten vorausgefüllten einheitlichen Formulars*** einzureichen. Innerhalb von ~~14 Kalendertagen~~***sieben Arbeitstagen*** nach Einreichung des Antrags leistet das ausführende Luftfahrtunternehmen entweder die Ausgleichszahlung oder legt dem Fluggast eine Begründung für die Nichtzahlung der Ausgleichsleistung gemäß Artikel 5 Absatz 5 oder gemäß Artikel 6 Absatz 6 ***und Artikel 6c*** vor, gegebenenfalls einschließlich einer klaren und begründeten Erläuterung der außergewöhnlichen Umstände. ~~Diese Frist kann auf 30 Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert.~~

[Abänd. 111]

Leistet das ausführende Luftfahrtunternehmen die beantragte Ausgleichszahlung nicht, so kann der Fluggast eine Beschwerde gemäß Artikel 16a einreichen.

(6) ~~Die Ausgleichszahlung erfolgt in bar oder – sofern der Fluggast dem in einem unterzeichneten Dokument oder mit einer beliebigen digitalen Methode auf einem dauerhaften Datenträger zugestimmt hat – auf anderem Wege.~~ **[Abänd. 112]**

---

* ***Verordnung (EU) 2016/792 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über harmonisierte Verbraucherpreisindizes und den Häuserpreisindex sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2494/95 des Rates (ABl. L 135 vom 24.5.2016, S. 11).“***

9. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 8
Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung

(1) Im Falle einer Störung wird den Fluggästen ***vom Luftfahrtunternehmen*** unentgeltlich ***und ohne weitere Prüfung*** die Wahl zwischen den folgenden Optionen unter den in den Artikeln 4, 5, 6 oder 6b und im vorliegenden Artikel festgelegten Bedingungen angeboten: **[Abänd. 113]**

a) automatische vollständige Erstattung der Flugscheinkosten ***nach dem Ausfüllen des vorausgefüllten einheitlichen Formulars*** innerhalb von ~~14 Kalendertagen ab dem~~***sieben Arbeitstagen ab Eingang des Antrags des Fluggastes bezüglich des*** auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen ~~Abflugdatum des~~ gestörten Fluges ~~in bar oder – sofern der~~***ausschließlich durch elektronische Banküberweisung, Kreditkartenerstattung oder Bankanweisung auf das vom schadensersatzberechtigten*** Fluggast ~~dem in einem unterzeichneten Dokument oder mit einer beliebigen digitalen Methode auf einem dauerhaften Datenträger zugestimmt hat – auf anderem Wege~~***angegebene Konto*** für den/die nicht zurückgelegten Abschnitt(e) der Reise(n) und für den/die bereits zurückgelegten Abschnitt(e) der Reise(n)~~.~~, falls der Flug im Hinblick auf die ursprünglichen Reisepläne des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit oder – sofern der Fluggast dem zustimmt – vor diesem Zeitpunkt~~.~~***,***

[Abänd. 114]

b) Fortsetzung der Reise des Fluggastes ***unter vergleichbaren Reisebedingungen*** durch anderweitige Beförderung des Fluggastes zu seinem Endziel zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit oder – sofern der Fluggast dem zustimmt – vor diesem Zeitpunkt~~,~~ oder **[Abänd. 115]**

c) anderweitige Beförderung zum Endziel ***unter vergleichbaren Reisebedingungen*** zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze. **[Abänd. 116]**

Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt den Fluggästen die Informationen gemäß diesem Artikel in klarer und eindeutiger Weise auf elektronischem Wege und auf Verlangen des Fluggastes auf anderem Wege, beispielsweise in Papierform, zur Verfügung. **[Abänd. 117]**

~~Wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan gemäß Artikel 10a aktiviert, kann die in Buchstabe a dieses Absatzes genannte Frist auf 30 Kalendertage verlängert werden;~~
[Abänd. 118]

(2) Damit der Fluggast sein Ziel gemäß Absatz 1 zum frühestmöglichen Zeitpunkt ***und mit einer Gesamtreisezeit*** erreichen kann***, die der geplanten Gesamtreisezeit des ursprünglichen Fluges so nahe wie möglich kommt***, bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast – vorbehaltlich der Verfügbarkeit und unter Reisebedingungen, die mit denjenigen vergleichbar sind, die im Luftbeförderungsvertrag festgelegt sind – mindestens eine der folgenden alternativen Optionen zur Begutachtung und zur Prüfung in einem unterzeichneten Dokument oder mit einer beliebigen digitalen Methode auf einem dauerhaften Datenträger an: **[Abänd. 119]**

a) einen Flug oder Anschlussflüge auf derselben Strecke wie im Luftbeförderungsvertrag angegeben,

b) eine andere Streckenführung, ~~einschließlich zu oder von anderen~~***zwischen denselben Abflug- und Ankunftsflughäfen*** als ~~dem~~ im Luftbeförderungsvertrag ~~angegebenen Flughafen; in diesem Fall trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem im Luftbeförderungsvertrag angegebenen Flughafen zu dem anderen Flughafen oder zu dem im Luftbeförderungsvertrag angegebenen Flughafen von dem anderen Flughafen~~ ***angegeben***, **[Abänd. 120]**

ba) eine anderweitige Beförderung zu oder von anderen als dem im Luftbeförderungsvertrag angegebenen Flughafen; in diesem Fall trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes zwischen dem im Luftbeförderungsvertrag genannten Flughafen und dem anderen Flughafen, **[Abänd. 121]**

c) die Inanspruchnahme von Diensten, die von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, oder

d) die Nutzung eines anderen Verkehrsträgers, sofern dies für die zurückzulegende Strecke angemessen ist.

Im Falle einer anderweitigen Beförderung mit einem anderen Verkehrsträger oder durch ein anderes Luftfahrtunternehmen bleibt das ausführende Luftfahrtunternehmen nur bis zur Abfahrt bzw. zum Abflug dieses anderweitigen Beförderungsdienstes für die Information, Unterstützung und anderweitige Beförderung verantwortlich. Das ausführende Luftfahrtunternehmen bleibt für die Ausgleichsleistung für Verspätungen bei der Ankunft am Endziel gemäß Artikel 7 verantwortlich. Der Betreiber des anderweitigen Beförderungsdienstes ist für alle anderen mit diesem Dienst verbundenen Rechte im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften der Union über die Fahr- und Fluggastrechte für diesen Verkehrsträger verantwortlich. **[Abänd. 122]**

(3) Hat ein Fluggast das ausführende Luftfahrtunternehmen gemäß Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 4 über seine Entscheidung informiert, seine Reise fortzusetzen, und hat das ausführende Luftfahrtunternehmen innerhalb von drei Stunden keine anderweitige Beförderung ***unter vergleichbaren Reisebedingungen*** angeboten, so kann der Fluggast seine anderweitige Beförderung gemäß Absatz ~~3~~***2*** selbst veranlassen. ***Entscheidet sich der Fluggast dafür, seine anderweitige Beförderung selbst zu veranlassen, so hat er dies dem ausführenden Luftfahrtunternehmen mitzuteilen. Der Fluggast hat das Recht, Optionen für eine anderweitige Beförderung abzulehnen, wenn die Reisebedingungen dieser Optionen für eine anderweitige Beförderung nicht vergleichbar sind; in diesem Fall bleibt sein Anspruch auf Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 während des Wartens auf die anderweitige Beförderung bestehen.*** **[Abänd. 123]**

Im Falle einer Annullierung gilt Unterabsatz 1 ab der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit.

Fluggäste, die ihre anderweitige Beförderung veranlassen, begrenzen die Kosten auf ein Maß, das notwendig, angemessen und zumutbar ist. Das ausführende Luftfahrtunternehmen erstattet bis zu einem Höchstbetrag von 400 % der vollständigen Flugscheinkosten die dem Fluggast entstandenen Kosten innerhalb von ~~14~~***sieben*** Kalendertagen nach Einreichung des Antrags. ~~Diese Frist kann auf 30 Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert.~~

[Abänd. 124]

(4) Ein Fluggast kann zwischen der Erstattung gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder der anderweitigen Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Absatz 1 Buchstabe c wählen, bis der Fluggast eine von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen angebotene anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt gemäß Absatz 1 Buchstabe b angenommen hat oder bis der Fluggast gemäß Absatz 3 entschieden hat, seine anderweitige Beförderung selbst zu veranlassen.

Der Fluggast unterrichtet das ausführende Luftfahrtunternehmen über seine Wahl.

(4a) Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt den Fluggästen die Informationen gemäß diesem Artikel in klarer und eindeutiger Weise auf elektronischem Wege und auf Verlangen des Fluggastes auf anderem Wege, beispielsweise in Papierform, zur Verfügung. Die Beweislast für die Wahl des Fluggastes trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen. Zu diesem Zweck stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen auch sicher, dass die vom Fluggast gemäß diesem Artikel getroffene Wahl in einem unterzeichneten Dokument oder mit einer beliebigen digitalen Methode auf einem dauerhaften Datenträger bestätigt wird. “ **[Abänd. 125]**

10. Artikel 9 wird erhält folgende Fassung:

‘Artikel 9
Anspruch auf Unterstützungsleistungen

(1) Im Falle einer ~~Störung und unter den in den Artikeln 4, 5, 6, 6a und 6b und im vorliegenden~~***Bezugnahme auf diesen*** Artikel ~~festgelegten Bedingungen~~ wird den Fluggästen~~, wenn die Wartezeit für ihren Flug oder den alternativen Transport um mindestens zwei Stunden verlängert wird,~~ unentgeltlich Folgendes angeboten: **[Abänd. 126]**

a) Erfrischungen jeweils nach zwei Stunden Wartezeit;

b) eine Mahlzeit nach drei Stunden und anschließend jeweils nach fünf Stunden Wartezeit, wobei höchstens drei Mahlzeiten pro Tag gereicht werden;

c) ~~Textnachrichten,~~ Internetzugang und zwei Telefonanrufe. **[Abänd. 127]**

Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann die in Unterabsatz 1 vorgesehene Unterstützungsleistungen einschränken oder ablehnen, wenn ihre Bereitstellung zu einer weiteren Verspätung des Abflugs des verspäteten Fluges oder der anderweitigen Beförderung, einschließlich der Abfahrt des alternativen Transports, führen würde.

(2) Zusätzlich sind den Fluggästen folgende Leistungen unentgeltlich anzubieten, wenn ein Aufenthalt von einer Nacht oder mehreren Nächten während des Wartens auf den Flug oder auf den alternativen Transport notwendig ist:

a) Hotelunterbringung;

b) Beförderung vom Flughafen zur Hotelunterbringung und zurück.

(3) Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann Gutscheine verwenden, um seinen Verpflichtungen gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b und Absatz 2 nachzukommen. Die gemäß Absatz 1 bereitgestellten Gutscheine müssen in allen Lebensmittel und Erfrischungen anbietenden Geschäften des Flughafens, auf dem die betroffenen Fluggäste festsitzen, an Bord ihres Fluges und gegebenenfalls in der gemäß Absatz 2 Buchstabe a bereitgestellten Unterkunft verwendet werden können. ***Ein gemäß Absatz 2 Buchstabe a bereitgestellter Gutschein kann nur ausgegeben werden, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen im Voraus ein Zimmer für den betreffenden Fluggast gebucht hat.*** **[Abänd. 128]**

(4) Kommt das ausführende Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 nicht nach, so können die betroffenen Fluggäste ihre eigenen Vorkehrungen treffen. Das Luftfahrtunternehmen, das den gestörten Flug durchführt, erstattet die den Fluggästen entstandenen Kosten innerhalb von 14 Kalendertagen ab Einreichung des Erstattungsantrags, soweit die Kosten dafür notwendig und angemessen sind und im Verhältnis zur Wartezeit und zu den Kosten für ***Unterbringung,*** Erfrischungen und Mahlzeiten am Ort des Flughafens oder der Unterbringung, an dem die Fluggäste festsitzen, stehen. ***Stellt das Luftfahrtunternehmen nicht innerhalb von drei Stunden eine Hotelunterbringung zur Verfügung, hat der Fluggast das Recht, sich selbst um eine Unterbringung zu kümmern, und erhält innerhalb von sieben Arbeitstagen nach Vorlage des entsprechenden Belegs vom Luftfahrtunternehmen eine Erstattung der Kosten.*** Diese Frist kann auf ~~30~~***[...]*** Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert. ***Der erstattungsfähige Betrag wird bis zu einer Obergrenze für Hotelkosten ausgezahlt, die in einem von der Kommission veröffentlichten Index aufgeführt ist, in dem die Preise für Hotelkosten in den Mitgliedstaaten gemäß den von Eurostat erhobenen Daten, multipliziert mit einem Koeffizienten von 2, widergegeben sind, um der begrenzten Verfügbarkeit von Hotelunterkünften und den hohen Preisen bei hoher Nachfrage Rechnung zu tragen und um Anreize für die Hotelbetreiber zu schaffen, von den ausführenden Luftfahrtunternehmen angefragte Hotelunterkünfte innerhalb der Drei-Stunden-Frist zur Verfügung zu stellen. Reicht die mit dem Koeffizienten multiplizierte Obergrenze für Hotelkosten nicht aus, um dem betreffenden Fluggast die Suche nach einer geeigneten Unterkunft zu ermöglichen, so entbindet das Recht des Fluggastes, sich selbst um eine Unterbringung zu kümmern,***

das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht von seiner Verpflichtung zur Bereitstellung von Unterkünften.
[Abänd. 129]

(5) Auf allen Flughäfen der Union ***mit gewerblichem Fluggastverkehr*** treffen die Flughafenleitungsorgane Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass – unabhängig von Tageszeit, Flug oder Terminal – Trinkwasser und Ladestationen für elektronische Geräte unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden können. **[Abänd. 130]**

(6) Geht die Störung auf außergewöhnliche Umstände zurück und hätte die Störung sich auch dann nicht vermeiden lassen, wenn das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hätte, so kann das Luftfahrtunternehmen die Unterbringung gemäß Absatz 2 Buchstabe a auf höchstens drei Nächte beschränken.

(7) Entscheidet sich der Fluggast für eine Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a, während er sich am ersten Abflugort befindet, oder entscheidet er sich für eine anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c, so hat er in Bezug auf den betreffenden Flug keine weiteren Ansprüche auf Unterstützungsleistungen gemäß den Absätzen 1 und 2.“

11. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 10

Höherstufung und Herabstufung

(1) Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine höhere Beförderungsklasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so erhebt es dafür keinerlei Aufschlag oder Zuzahlung.

(2) Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine niedrigere Beförderungsklasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so ~~leistet~~***erstattet*** es dem Fluggast unaufgefordert innerhalb von ~~14 Kalendertagen~~***sieben Arbeitstagen*** ab der Herabstufung nach den in Artikel 7 Absatz 6 genannten Modalitäten ~~eine Ausgleichszahlung, die mindestens Folgendem entspricht~~: **[Abänd. 131]**

a) ~~40~~***30*** % des Flugpreises bei ***allen*** Flügen über eine Entfernung von bis zu ~~3500 km,~~***1 500 km*** oder **[Abänd. 132]**

b) ~~75~~***50*** % des Flugpreises bei ***allen innergemeinschaftlichen*** Flügen über eine Entfernung von ~~über 3500 km.~~***mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen zwischen 1 500 km und 3 500 km oder*** **[Abänd. 133]**

ba) 75 % des Flugpreises bei allen nicht unter Buchstabe a oder b fallenden Flügen, einschließlich Flügen zwischen dem europäischen Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten und den französischen Gebieten in äußerster Randlage. **[Abänd. 134]**

(3) Ist der Flugpreis nicht auf dem Flugschein angegeben, so wird die in Absatz 2 genannte Ausgleichszahlung auf der Grundlage des entsprechenden Anteils der Entfernung des Fluges im Verhältnis zu der mit dem Luftbeförderungsvertrag abgedeckten Gesamtentfernung berechnet, wobei die Berechnungsmethode gemäß Artikel 7 Absatz 3 verwendet wird.

(4) Der in diesem Artikel genannte Flugpreis umfasst nicht die auf dem Flugschein ausgewiesenen Steuern und Gebühren, unter der Voraussetzung, dass die Steuern und Gebühren weder dem Grunde noch der Höhe nach von der Beförderungsklasse abhängen, für die der Flugschein erworben wurde.

(5) Dieser Artikel gilt nicht für ~~Vergünstigungen, die in einem höheren Tarif innerhalb derselben Beförderungsklasse eingeschlossen sind~~***Zusatzleistungen***, wie etwa bestimmte Sitzplätze oder Catering***, die unabhängig von der Beförderungsklasse sind und separat verkauft werden***.“ **[Abänd. 135]**

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

‘Artikel 10a
Flughafen-Notfallpläne

(1) Auf einem Flughafen der Union~~, der ein jährliches~~ ***mit einem jährlichen*** Fluggastaufkommen von ~~mehr als fünf~~***mindestens vier*** Millionen Fluggästen ~~zu verzeichnen hat,~~***in mindestens drei aufeinanderfolgenden Jahren*** gewährleistet das Flughafenleitungsorgan die Koordinierung der Aktivitäten des Flughafenleitungsorgans und der Erbringer grundlegender Flughafendienstleistungen, vor allem der Luftfahrtunternehmen und Bodenabfertigungsunternehmen, durch einen angemessenen Notfallplan für den möglichen Fall mehrfacher Flugausfälle, mehrfacher Flugverspätungen oder beides, bei denen eine erhebliche Anzahl von Fluggästen am Flughafen festsitzen könnte. Der Notfallplan wird erstellt, um eine angemessene Information der festsitzenden Fluggäste zu gewährleisten; zudem enthält er Vorkehrungen, um Wartezeiten und Unannehmlichkeiten auf ein Mindestmaß zu beschränken. **[Abänd. 136]**

(2) Flughafen-Notfallpläne tragen den besonderen und individuellen Bedürfnissen der in Artikel 11 genannten Fluggäste Rechnung.

(3) Der Notfallplan wird insbesondere unter Beteiligung des Nutzerausschusses gemäß der Richtlinie 96/67/EG des Rates*, der Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten und anderer Erbringer grundlegender Flughafendienstleistungen***, einschließlich der Unterstützungsdienstleister für Fluggäste mit Behinderung oder mit eingeschränkter Mobilität, erstellt. Der Notfallplan wird gegebenenfalls unter Beteiligung der zuständigen Behörden*** erstellt. Er sollte auch die Kontaktdaten der Person oder Personen enthalten, die von den Luftfahrtunternehmen, die sich am Nutzerausschuss beteiligen, als Vertretung vor Ort bei mehrfachen ~~Flugannulierungen~~***Flugannullierungen***, mehrfachen Flugverspätungen oder beidem benannt wurde bzw. wurden. Das Luftfahrtunternehmen gewährleistet, dass jede benannte Person mit den erforderlichen Mitteln ausgestattet ist bzw. sind, um Fluggäste gemäß den Verpflichtungen aus dieser Verordnung im Fall einer Störung unterstützen zu können. **[Abänd. 137]**

(4) Das Flughafenleitungsorgan übermittelt den Notfallplan dem Nutzerausschuss gemäß der Richtlinie 96/67/EG und – auf Ersuchen – der ~~mit der Durchsetzung der vorliegenden Verordnung betrauten~~***gemäß Artikel 16 benannten*** nationalen Durchsetzungsstelle ~~gemäß Artikel 16 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung~~***. Die nationale Durchsetzungsstelle überwacht die Einhaltung der Anforderungen dieses Artikels durch das Flughafenleitungsorgan.*** **[Abänd. 138]**

(5) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, dass ein nicht durch Absatz 1 erfasster Flughafen, der sich in seinem Hoheitsgebiet befindet, die in den Absätzen 1 bis 4 festgelegten Verpflichtungen zu erfüllen hat.

(6) Auf Flughäfen der Union mit einem jährlichen Fluggastaufkommen unter dem in Absatz 1 festgelegten Schwellenwert oder Flughäfen der Union, die nicht unter eine Entscheidung eines Mitgliedstaats nach Absatz 5 fallen, unternimmt das Flughafenleitungsorgan alle zumutbaren Anstrengungen, um die Flughafennutzer zu koordinieren und mit den Flughafennutzern Vereinbarungen zu treffen, um festsitzende Fluggäste bei mehrfachen Flugannullierungen, mehrfachen Flugverspätungen oder beidem, bei denen eine erhebliche Anzahl von Fluggästen am Flughafen festsitzen könnte, zu informieren.

---

* Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).“

13. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 11

Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen

(-1) Die Rechte von Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß diesem Artikel lassen die Rechte, die ihnen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 zustehen, unberührt. **[Abänd. 139]**

(1) Alle Informationen, die den Fluggästen im Rahmen dieser Verordnung zur Verfügung gestellt werden, sind in einem barrierefreien Format bereitzustellen.

(2) Dieser Artikel findet auf Menschen mit Behinderung, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kleinkinder, Kinder ohne Begleitung und Schwangere Anwendung, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen spätestens zum Zeitpunkt der Ankündigung der Störung über ihre speziellen Bedürfnisse in Kenntnis gesetzt wurde. Er findet auf Personen Anwendung, die besondere medizinische Betreuung benötigen, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen spätestens zum Zeitpunkt der Abfertigung darüber in Kenntnis gesetzt wurde. Ausführende Luftfahrtunternehmen können einen Nachweis für diese Bedürfnisse verlangen.

Bei dieser Inkenntnissetzung wird davon ausgegangen, dass sie sich auf alle Reisen im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags erstreckt.

(3) ~~Spätestens bei der Abfertigung und vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Sitzplätzen wird~~ Jeder Person, die die in Absatz 2 genannten Personen oder ein Kind ***im Rahmen desselben Luftbeförderungsvertrags*** begleitet, ***wird vom Luftfahrtunternehmen kostenlos*** die Möglichkeit angeboten, einen dieser Person oder diesem Kind benachbarten Sitzplatz ~~kostenlos~~ zu belegen. ***Sind benachbarte Sitzplätze nicht verfügbar, bemüht sich das Luftfahrtunternehmen, den Begleitpersonen bei der Suche nach benachbarten Sitzplätzen behilflich zu sein.*** **[Abänd. 140]**

(4) Beim Einsteigen geben die ausführenden Luftfahrtunternehmen den in Absatz 2 genannten Personen und deren Begleitpersonen oder anerkannten Begleithunden ***sowie Kindern in Kinderwagen oder Kindersportwagen mit ihren Begleitpersonen*** Vorrang. **[Abänd. 141]**

(4a) Ausführende Luftfahrtunternehmen stellen ohne zusätzliche Kosten sicher, dass Säuglinge und Kinder, die einen Kinderwagen oder Kindersportwagen benötigen, einen solchen bis zum Flugsteig oder bis zur Flugzeugtür nutzen können und dass ihnen an der Flugzeugtür ein Kinderwagen oder Kindersportwagen zur Verfügung gestellt wird, sofern dem keine Sicherheitsbedenken, Kapazitätsengpässe oder betrieblichen Zwänge entgegenstehen. **[Abänd. 142]**

(4b) Wenn der Flughafen seine Verpflichtungen gemäß Artikel 7 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 nicht erfüllt und Menschen mit Behinderung, Personen mit eingeschränkter Mobilität oder unbegleitete Minderjährige infolgedessen ihren Flug verpassen, ist das Luftfahrtunternehmen für Ausgleichsleistungen, anderweitige Beförderung und Unterstützung gemäß den Artikeln 7, 8 und 9 der vorliegenden Verordnung verantwortlich. Bis zum … [Datum des Geltungsbeginns dieser Änderungsverordnung] legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts gemäß Artikel 16bd dieser Verordnung die Einzelheiten für die Anwendung der jeweiligen Zuständigkeiten des Luftfahrtunternehmens und des Flughafenleitungsorgans sowie die Rechtsbehelfe fest. Durch diesen Durchführungsrechtsakt dürfen die Zuständigkeiten des Luftfahrtunternehmens in Bezug auf Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste sowie anderweitige Beförderung von Fluggästen gemäß diesem Absatz nicht ausgehöhlt werden. **[Abänd. 143]**

(5) Bei der anderweitigen Beförderung und den Unterstützungsleistungen gemäß den Artikeln 8 und 9 widmet das ausführende Luftfahrtunternehmen den Bedürfnissen der in Absatz 2 genannten Personen besondere Aufmerksamkeit. Die Luftfahrtunternehmen führen diese anderweitige Beförderung und diese Unterstützungsleistungen für diese Personen, einschließlich ihrer Begleitpersonen oder anerkannten Begleithunde, so rasch wie möglich durch.

(6) Artikel 9 Absatz 6 gilt nicht für die in Absatz 2 genannten Fluggäste und deren Begleitpersonen oder anerkannten Begleithunde.“

13a. Der folgende Artikel wird angefügt:

„Artikel 11a
Recht auf einen persönlichen Gegenstand und auf Handgepäck

(1) Fluggästen ist es immer gestattet, einen persönlichen Gegenstand wie ein kleines Gepäckstück, eine Handtasche, einen Rucksack oder eine Laptoptasche in der Kabine des Luftfahrzeugs mitzuführen, sofern sich dieser sicher unter dem Sitz vor dem Fluggast verstauen lässt. Luftfahrtunternehmen dürfen dem Fluggast für diesen persönlichen Gegenstand keine zusätzlichen Gebühren oder Zuschläge auf den Preis des Flugscheins berechnen. Die Luftfahrtunternehmen müssen zum Zeitpunkt der Buchung und nach Abschluss der Buchung klare, transparente und leicht zugängliche Informationen über die Anforderungen an Gewicht und Abmessungen des persönlichen Gegenstands bereitstellen, damit die Fluggäste vor ihrer Reise umfassend informiert werden.

2. ***Die Fluggäste haben stets das Recht, ein Handgepäckstück an Bord mitzuführen. Das Handgepäck unterliegt innerhalb der Höchstabmessungen von 100 cm (Summe aus Länge, Breite und Höhe) und bei einem Höchstgewicht von 7 kg keinem Preisaufschlag auf den Flugscheinpreis. Luftfahrtunternehmen können abweichende Bestimmungen für zusätzliches oder größeres Handgepäck anwenden.***

   Das Handgepäck kann entweder in der Kabine oder im Frachtraum des Luftfahrzeugs verstaut werden. Das Luftfahrtunternehmen darf die Mitnahme des Handgepäcks an Bord nur aus Sicherheitsgründen verweigern, die mit dem Gewicht oder der Größe des Gegenstands im Verhältnis zu den Merkmalen des Luftfahrzeugs zusammenhängen.

   Die Luftfahrtunternehmen müssen zum Zeitpunkt der Buchung und nach Abschluss der Buchung klare, transparente und leicht zugängliche Informationen über die Anforderungen an Gewicht und Abmessungen des Handgepäcks bereitstellen, damit die Fluggäste vor ihrer Reise umfassend informiert werden.

(3) Für den Fall, dass ein persönlicher Gegenstand oder ein Handgepäckstück in der Kabine des Luftfahrzeugs zurückgelassen wird, müssen die ausführenden und vertraglichen Luftfahrtunternehmen im Voraus festlegen, welche Partei für die Bearbeitung späterer Anträge verantwortlich ist. Das benannte zuständige Luftfahrtunternehmen informiert die Fluggäste nach Abschluss der Buchung automatisch über das Verfahren zum Rückerhalt zurückgelassener persönlicher Gegenstände oder zurückgelassenen Handgepäcks. Diese Informationen werden in klarer und umfassender Weise übermittelt und umfassen elektronische Kontaktdaten, anwendbare Formulare und alle anderen sachdienlichen Angaben, die der Fluggast benötigt, um einen Antrag zu stellen.““
[Abänd. 144]

13b. Der folgende Artikel wird angefügt:

„Artikel 11aa
Recht auf Übertragung eines Flugscheins im Falle des Todes des betreffenden Fluggastes oder eines nahen Angehörigen

(1) Im Falle des Todes des betreffenden Fluggastes oder eines nahen Familienangehörigen ist die Übertragung eines Flugscheins auf eine andere Person zulässig. Der von dem Verlust betroffene Fluggast oder die Person, die die Angelegenheiten des verstorbenen Fluggastes regelt, kann die Übertragung des Flugscheins gegen Vorlage geeigneter Belege auf einem dauerhaften Datenträger beantragen.

(2) Luftfahrtunternehmen, Betreiber oder Vermittler sind verpflichtet, solche Anträge unter transparenten und fairen Bedingungen zu bearbeiten.

(3) Erfolgt ein solcher Antrag mindestens 72 Stunden vor dem Flug und unter Vorlage geeigneter Belege auf einem dauerhaften Datenträger, so gilt er in jedem Fall als angemessen, sodass keine zusätzliche Gebühr fällig wird.

(4) Erfolgt ein solcher Antrag in den 72 Stunden vor dem Abflug und unter Vorlage geeigneter Belege auf einem dauerhaften Datenträger, so unterrichtet das Luftfahrtunternehmen oder der Vermittler den Übertragenden über etwaige anfallende Gebühren. Diese Gebühren müssen angemessen sein und dürfen die tatsächlichen Kosten, die dem Luftfahrtunternehmen oder Vermittler für die Übertragung des Flugscheins entstehen, nicht übersteigen.““
[Abänd. 145]

13c. Der folgende Artikel wird angefügt:

„Artikel 11b
Einchecken

(1) Fluggäste haben das Recht, entweder online oder am Flughafen einzuchecken, ohne dass zusätzliche Gebühren anfallen. Zu diesem Zweck können die Luftfahrtunternehmen Check-in-Automaten am Flughafen bereitstellen, um die Abfertigungsabläufe zu vereinfachten.

(2) Die Fluggäste haben das Recht, nach eigenem Ermessen eine Bordkarte entweder in Papierform oder in digitaler Form zu verwenden.“ **[Abänd. 146]**

14. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 12
Weitere Rechte

(1) Diese Verordnung gilt unbeschadet der Rechte von Fluggästen im Rahmen anderer Rechtsakte einschließlich der der Richtlinie (EU) 2015/2302, soweit in diesem Artikel nichts anderes bestimmt ist.

Die gemäß Artikel 7 oder Artikel 10 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung gewährte Ausgleichszahlung wird von der Ausgleichszahlung oder Preisminderung, die im Rahmen anderer Rechtsakte wie der Richtlinie (EU) 2015/2302 gewährt wird, abgezogen, wenn die Rechte, für die eine Ausgleichszahlung oder Preisminderung gewährt wird, dasselbe Interesse schützen oder dasselbe Ziel haben. Ebenso wird die im Rahmen anderer Rechtsakte wie der Richtlinie (EU) 2015/2302 Ausgleichszahlung oder Preisminderung von der Ausgleichszahlung, die gemäß Artikel 7 oder Artikel 10 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung gewährt wird, abgezogen, wenn die Rechte, für die eine Ausgleichszahlung oder Preisminderung gewährt wird, dasselbe Interesse schützen oder dasselbe Ziel haben.

Unbeschadet des Anspruchs eines Pauschalreiseveranstalters auf Regress oder Erstattung gemäß Artikel 22 der Richtlinie (EU) 2015/2302, unbeschadet des Artikels 13 der vorliegenden Verordnung und abweichend von Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a im Falle, dass der Flug Teil eines Pauschalreisevertrags im Sinne von Artikel 3 Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2015/2302 ist, haben Fluggäste keinen Anspruch auf Erstattung gemäß der vorliegenden Verordnung, sofern sich ein entsprechender Anspruch aus der Richtlinie (EU) 2015/2302 ergibt. 0

(2) Unbeschadet der einschlägigen Grundsätze und Vorschriften des einzelstaatlichen Rechts, einschließlich der Rechtsprechung, gilt Absatz 1 nicht für Freiwillige unter den in Artikel 4 Absatz 2 festgelegten Bestimmungen.

(3) Wurde einem Fluggast bereits eine Ausgleichszahlung oder eine Erstattung gemäß den Rechtsvorschriften eines Drittstaats geleistet, so wird der Betrag dieser Ausgleichszahlung oder Erstattung von der im Rahmen dieser Verordnung gewährten Ausgleichszahlung oder Erstattung abgezogen.’

14a. Der folgende Artikel wird angefügt:

„Artikel 12a
Berichtigung von Rechtschreibfehlern

(1) Das ausführende Luftfahrtunternehmen berichtigt nach Eingang eines Antrags, der spätestens 48 Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit eingereicht wurde, Rechtschreibfehler im Namen eines Fluggastes oder aktualisiert den Namen eines Fluggastes im Falle einer verwaltungstechnischen Änderung. Eine solche Berichtigung oder Aktualisierung ist mindestens einmal kostenlos vorzunehmen.

2. Ersuchen gemäß Absatz 1 können gestellt werden:

a) von einem Fluggast in Bezug auf seinen eigenen Namen oder den Namen eines Fluggastes, dessen Flugschein Teil desselben Luftverkehrsvertrags ist wie der Flugschein des Fluggastes, der den Antrag eingereicht hat,

b) von einem Vermittler in Bezug auf den Namen eines Fluggastes, für den der Vermittler die Buchung vorgenommen hat.

Keine nach Absatz 1 vorgenommene Berichtigung oder Aktualisierung darf eine Übertragung des Flugscheins von einem Fluggast auf eine andere Person darstellen.“
[Abänd. 147]

15. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 13
Regressansprüche

In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung oder nationaler Rechtsvorschriften in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Unionsrecht oder nationalem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen. ***Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Ausgleichsleistungen zu verlangen oder für die ihm entstandenen Kosten bei einem Flughafen oder einem anderen Dritten, mit dem es in einer Vertragsbeziehung steht, Regress zu nehmen. ’*** **[Abänd. 148]**

16. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 14

Verpflichtung zur Information der Fluggäste

(1) Das ausführende Luftfahrtunternehmen ~~veröffentlicht auf seiner Internetseite~~***und der Vermittler veröffentlichen auf ihren Internetseiten*** und in ~~seiner~~***ihren*** mobilen ~~Anwendung~~***Anwendungen auf klare, zugängliche und unmissverständliche Weise*** einen Informationshinweis, in dem die Rechte gemäß dieser Verordnung einschließlich ~~des Beschwerdeverfahrens~~***Informationen zum Beschwerdeverfahren*** erläutert werden. ***Zur Erfüllung dieser Verpflichtung kann das ausführende Luftfahrtunternehmen eine Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung verwenden, die von der Kommission in allen Amtssprachen der Union erstellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.*** **[Abänd. 149]**

(2) Wenn Luftfahrtunternehmen und Vermittler Flugscheine für einen Flug oder Anschlussflüge anbieten, informieren sie den Fluggast vor dem Kauf ***solcher Flugscheine*** über Folgendes:

a) die Art des angebotenen Flugscheins bzw. der angebotenen Flugscheine, insbesondere, ob der Flugschein bzw. die Flugscheine Gegenstand eines einzigen Luftbeförderungsvertrags oder einer Kombination separater Luftbeförderungsverträge ist bzw. sind;

b) die Rechte und Pflichten des Fluggastes, des ausführenden Luftfahrtunternehmens und des Vermittlers gemäß der vorliegenden Verordnung, die dem Luftbeförderungsvertrag beigefügt sind, einschließlich Informationen über das Erstattungsverfahren;

ba) die wesentlichen Reiseleistungen und die fakultativen Preiszuschläge,

c) die Frist und das Verfahren für die mögliche Beantragung einer Namensänderung gemäß Artikel 4 Absatz 6 durch einen Fluggast ohne etwaige zusätzliche Gebühren; und

d) die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Luftbeförderungsvertrags.

~~Zur Erfüllung der Informationspflicht gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe b können das Luftfahrtunternehmen und der Vermittler eine Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung verwenden, die von der Kommission in allen Amtssprachen der Union erstellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.~~

[Abänd. 150]

~~(3) Ein Vermittler oder ein Luftfahrtunternehmen, der bzw. das Flugscheine verkauft, die Gegenstand einer Kombination von Luftbeförderungsverträgen sind, informiert den Fluggast vor dem Kauf darüber, dass die Flugscheine Gegenstand gesonderter Luftverkehrsverträge sind und dass der Anspruch auf Ausgleichszahlung, Erstattung, anderweitige Beförderung oder Unterstützungsleistungen gemäß den Artikeln 7, 8 und 9 nicht gelten, wenn er einen Folgeflug oder Folgeflüge im Rahmen gesonderter Luftbeförderungsverträge verpasst. Diese Informationen müssen beim Verkauf der Flugscheine in klarer Weise bereitgestellt werden.~~

~~Die Luftfahrtunternehmen und Vermittler stellen die Informationen gemäß diesem Absatz in der Sprache des Luftbeförderungsvertrags und in einer international verwendeten Sprache auf einem dauerhaften Datenträger zur Verfügung.~~

[Abänd. 151]

(4) Das Flughafenleitungsorgan ~~stellt~~***und das ausführende Luftfahrtunternehmen stellen*** sicher, dass an den Abfertigungsschaltern (einschließlich der Check-in-Automaten)***, auf der Website*** und am Flugsteig der folgende Hinweis deutlich sichtbar ***für die Fluggäste*** angebracht wird: ‚Wenn Ihnen die Beförderung verweigert wird oder wenn Ihr Flug annulliert wird oder um mindestens zwei Stunden ***beim Abflug bzw. um mehr als drei Stunden bei der Ankunft an Ihrem Endziel*** verspätet ist, verlangen Sie am Abfertigungsschalter oder am Flugsteig den Informationshinweis über Ihre Rechte, insbesondere über Erstattung oder anderweitige Beförderung sowie Unterstützungsleistungen und eventuelle Ausgleichszahlungen.‘ Dieser Hinweis wird mindestens in der Sprache bzw. den Sprachen des Ortes des Flughafens und in einer international verwendeten Sprache bereitgestellt. ***Das Flughafenleitungsorgan und das ausführende Luftfahrtunternehmen stellen außerdem sicher, dass an den Abfertigungsschaltern neben dem Hinweis ein QR-Code oder ein anderes technisches Mittel angezeigt wird, um auf die mobile Anwendung der Kommission für Fluggastrechte zuzugreifen, die eine Zusammenfassung dieser Verordnung enthält.*** Zu diesem Zweck arbeiten die Flughafenleitungsorgane mit den ausführenden Luftfahrtunternehmen zusammen.
[Abänd. 152]

(4a) Zum Zeitpunkt der Buchung stellen die ausführenden Luftfahrtunternehmen den Fluggästen Informationen über die Beschwerdeverfahren und die einschlägigen Fristen gemäß Artikel 15aa zur Verfügung. Informationen zur Bearbeitung von Beschwerden sind auch auf den Websites und in den Anwendungen der Luftfahrtunternehmen und Vermittler zugänglich und werden den Fluggästen in der E-Mail mitgeteilt, in der über ein Ereignis informiert wird, das die in dieser Verordnung verankerten Rechte begründen könnte. **[Abänd. 153]**

(4b) Luftfahrtunternehmen richten an jedem Flughafen, an dem sie tätig sind, Anlaufstellen ein und sorgen dafür, dass dort Ansprechpartner oder ein vom betreffenden Luftfahrtunternehmen beauftragter Dritter bereitstehen, die den Fluggästen die notwendigen Informationen über ihre Rechte einschließlich Beschwerdeverfahren zur Verfügung stellen, sie unterstützen und bei Annullierungen oder Verspätungen von Flügen, im Falle, dass das Einsteigen verweigert wird, und bei verloren gegangenem oder verspätetem Reisegepäck sofortige Maßnahmen ergreifen. Diese Anlaufstellen stehen während der Betriebszeiten der Luftfahrtunternehmen und bis der letzte Fluggast aus dem letzten Luftfahrzeug ausgestiegen ist sowie für den Zeitraum bereit, mit dem nach vernünftigem Ermessen für die Durchführung der Passkontrolle und der Zollformalitäten, den Erhalt des aufgegebenen Gepäcks sowie das Erreichen der festgelegten Anlaufstelle ohne Eile zu rechnen ist, um Fluggäste unter anderem in Bezug auf Rückerstattungen, anderweitige Beförderung und Umbuchungen zu unterstützen und Beschwerden entgegenzunehmen. **[Abänd. 154]**

(4c) Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt den Fluggästen auf elektronischen Flugscheinen und elektronischen sowie gedruckten Bordkarten deutlich lesbare und transparente Informationen über die Fluggastrechte und Anlaufstellen für Unterstützung und Beratung zur Verfügung. **[Abänd. 155]**

(4d) Bei Reiseunterbrechungen, die die in dieser Verordnung festgelegten Rechte begründen würden, informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen alle betroffenen Fluggäste unverzüglich und umfassend und händigt ihnen einen schriftlichen Hinweis aus, in dem die Regeln für Erstattung, anderweitige Beförderung und Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt werden, einschließlich Informationen über mögliche Beschränkungen gemäß Artikel 9 Absatz 4, und schickt den Fluggästen gegebenenfalls auch das vorausgefüllte einheitliche Formular gemäß Artikel 15a zu. Die Kontaktdaten der nationalen Durchsetzungsstelle oder einer anderen gemäß Artikel 16 benannten Stelle sind dem Fluggast ebenfalls in schriftlicher Form mitzuteilen. **[Abänd. 156]**

(4e) Die Luftfahrtunternehmen und Vermittler stellen gegebenenfalls die Informationen gemäß diesem Artikel in der Sprache des Luftbeförderungsvertrags und in einer international verwendeten Sprache auf einem dauerhaften Datenträger zur Verfügung. **[Abänd. 157]**

(4f) Die Informationen für Fluggäste und die Korrespondenz mit ihnen gemäß dieser Verordnung werden, soweit dies technisch möglich ist, auf elektronischem Wege bereitgestellt. Werden die Informationen auf diesem Wege bereitgestellt, so gewährleisten Luftfahrtunternehmen und Vermittler, dass etwaige schriftliche Korrespondenz, einschließlich Datum und Uhrzeit dieser Korrespondenz, zur weiteren Verwendung aufbewahrt werden kann. Die Beweislast bezüglich der Frage, ob und wann sie den Fluggästen die erforderlichen Informationen zur Verfügung gestellt haben, liegt bei den Luftfahrtunternehmen und Vermittlern. Über alle Kommunikationswege muss der Fluggast schnell und unentgeltlich mit den Luftfahrtunternehmen und Vermittlern Kontakt aufnehmen und wirksam kommunizieren können. **[Abänd. 158]**

(4g) ***Bei blinden und sehbehinderten Personen, Menschen mit kognitiven oder geistigen Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ist dieser Artikel durch den Einsatz geeigneter alternativer und barrierefreier Mittel anzuwenden.*** **[Abänd. 159]**

(4h) ***Das Flughafenleitungsorgan stellt sicher, dass in den Fluggastbereichen des Flughafens allgemeine Informationen über Fluggastrechte deutlich sichtbar angebracht sind. Auf der Grundlage der erhaltenen Informationen stellt es ferner sicher, dass die sich am Flughafen aufhaltenden Fluggäste über die Gründe im Falle von Verspätungen und Flugstörungen, wie etwa die Annullierung ihres Fluges, und ihre Rechte in Bezug auf diese Verspätungen und Störungen sowie ihre Rechte für den Fall, dass das Luftfahrtunternehmen unerwartet seinen Betrieb einstellt, z. B. im Falle der Insolvenz oder des Entzugs seiner Betriebsgenehmigung, unterrichtet werden.*** **[Abänd. 160]**

(4i) Bei Annullierung oder Verspätung des Abflugs informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen die Fluggäste, sobald diese Informationen vorliegen, jedoch spätestens 30 Minuten nach der planmäßigen Abflugzeit, über die Lage, einschließlich des Grundes der Störung, und über die voraussichtliche Abflugzeit, sofern das Luftfahrtunternehmen gemäß der [*Verordnung zur Durchsetzung] die Kontaktinformationen des Fluggastes erhalten hat, wenn der Flugschein über einen Vermittler erworben wurde.* [Abänd. 161]

(4j) Alle Luftfahrtunternehmen und Vermittler richten einen funktionierenden telefonischen Beratungsdienst ein, der allen Fluggästen nach Buchung der Reise barrierefrei zugänglich ist und im Störungsfall Auskünfte sowie Alternativvorschläge bereitstellt; die Kosten für diesen Beratungsdienst dürfen die Kosten eines Ortsgesprächs in keinem Fall übersteigen.* [Abänd. 162]

(4k) In jeder elektronischen Mitteilung an den Fluggast, mit der ihm Annullierungen, große Verspätungen oder Flugplanänderungen mitgeteilt werden, wird deutlich darauf hingewiesen, dass der Fluggast möglicherweise Anspruch auf Ausgleichszahlungen und/oder Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung hat.“
[Abänd. 163]

17. Folgender Artikel wird eingefügt:

‘Artikel 15a

Beschwerde bei dem Luftfahrtunternehmen oder dem Vermittler

(1) Alle Luftfahrtunternehmen und Vermittler richten ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich ein. ~~Sie stellen ihre Kontaktdaten in der Sprache des Luftbeförderungsvertrags und in einer international verwendeten Sprache zur Verfügung. Die Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens müssen der Öffentlichkeit, einschließlich in einem für Personen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, barrierefreien Format, zugänglich sein. Sie informieren die Fluggäste ferner in klarer Weise über die Kontaktdaten der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 16 benannten Stelle(n) und der für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen gemäß Artikel 16a zuständigen Stelle(n) und gegebenenfalls über deren jeweiligen Zuständigkeiten. Diese Informationen müssen in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Mitgliedstaats verfügbar sein, in dem das Luftfahrtunternehmen und der Vermittler tätig sind.~~
[Abänd. 164]

(2) ~~Reichen~~ Fluggäste ***können bei jedem Luftfahrtunternehmen und Vermittler – je nach Zuständigkeitsbereich –*** eine Beschwerde über den ***in Absatz 1 genannten*** Mechanismus ~~gemäß Absatz 1 ein, so muss~~***einreichen.*** Eine solche Beschwerde ***muss*** innerhalb ~~von sechs Monaten nach der betreffenden Störung~~***eines Jahres ab dem Datum, an dem der Flug durchgeführt wurde bzw. die Durchführung vorgesehen war,*** eingereicht werden. ~~Innerhalb von 30 Kalendertagen nach Einreichung der Beschwerde gibt das Luftfahrtunternehmen oder der Vermittler, an das bzw. den die Beschwerde gerichtet ist, entweder eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt dem Fluggast in hinreichend begründeten Ausnahmefällen mit, dass der Fluggast innerhalb einer Frist von weniger als zwei Monaten nach Einreichung der Beschwerde eine endgültige Antwort erhalten wird. Für den Fall, dass die Streitigkeit nicht beigelegt werden konnte, enthält die Antwort auch die einschlägigen Kontaktdaten der gemäß Artikel 16 benannten Stelle(n) oder der für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen gemäß Artikel 16a zuständigen Stelle(n), einschließlich Postanschrift, Internetseite und E-Mail-Adresse dieser Stelle(n).~~ **[Abänd. 165]**

(2a) Beruft sich das Luftfahrtunternehmen darin auf das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände, so hat es dem Fluggast die spezifischen Umstände mitzuteilen, die zu der Annullierung oder Verspätung geführt haben. Zudem hat das Luftfahrtunternehmen darzulegen, dass es alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um die Annullierung oder Verspätung zu verhindern. **[Abänd. 166]**

(2b) Die Beweislast bezüglich der Bereitstellung der erforderlichen Informationen für die Fluggäste liegt beim Luftfahrtunternehmen und beim Vermittler. **[Abänd. 167]**

(3) ~~Die Einreichung von Beschwerden durch Fluggäste über den Mechanismus gemäß Absatz 1 lässt ihr Recht unberührt, Streitigkeiten zur außergerichtlichen Beilegung gemäß Artikel 16a vorzulegen oder ihr Recht gerichtlich geltend zu machen, vorbehaltlich der Verjährungsfristen nach nationalem Recht~~***Innerhalb von sieben Werktagen nach Eingang der Beschwerde bestätigt der Adressat dem Fluggast deren Empfang. Der Adressat gibt dem Fluggast innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Beschwerde eine mit Gründen versehene Antwort. Gibt der Adressat eine solche Antwort nicht innerhalb dieser Zweimonatsfrist, gilt dies als Anerkennung der Forderungen des Fluggasts.*** **[Abänd. 168]**

(3a) ***Der Adressat informiert den Fluggast ferner in Form einer begründeten Antwort und in klarer Weise über die Kontaktdaten der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 16 benannten Stelle(n) und der für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen gemäß Artikel 16a zuständigen Stelle(n) und gegebenenfalls über deren jeweilige Zuständigkeiten.*** **[Abänd. 169]**

(3b) ***Beruft sich das Luftfahrtunternehmen darin auf das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände, so hat es dem Fluggast die spezifischen Umstände mitzuteilen, die zur Annullierung oder Verspätung des Fluges geführt haben. Zudem hat der Beförderer nachzuweisen, dass er alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um die Annullierung oder Verspätung zu verhindern.*** **[Abänd. 170]**

(3c) ***Die Beweislast bezüglich der Bereitstellung der erforderlichen Informationen für die Fluggäste bleibt beim Luftfahrtunternehmen und beim Vermittler.'*** **[Abänd. 171]**

18. Artikel 16 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 16

~~Durchsetzung~~Benennung nationaler Durchsetzungsstellen

[Abänd. 172]

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt eine ~~nationale Durchsetzungsstelle oder nationale Durchsetzungsstellen~~***oder mehrere Stellen***, die für die Durchsetzung ***der in*** dieser Verordnung ~~bei Reisen zu oder von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen~~***festgelegten Verpflichtungen*** zuständig ist bzw. sind. ~~Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Stelle bzw. Stellen gemäß diesem Absatz benannt worden ist bzw. sind.~~ **[Abänd. 173]**

(2) ~~Die nationale Durchsetzungsstelle überwacht die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung sorgfältig und ergreift die zur Wahrung der Fluggastrechte erforderlichen Maßnahmen~~***Jede Stelle ist in Aufbau, Finanzierungsentscheidungen, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von den Luftfahrtunternehmen, Flughafenleitungsorganen und Vermittlern oder anderen geschäftlichen Interessen unabhängig***. **[Abänd. 174]**

(2a) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Stelle bzw. Stellen gemäß diesem Artikel benannt worden ist bzw. sind, und informieren sie über deren jeweilige Zuständigkeiten, einschließlich möglicher diesbezüglicher Änderungen. Die Kommission und die benannte Stelle bzw. benannten Stellen veröffentlichen diese Informationen auf ihren Websites. **[Abänd. 175]**

~~(3) Fluggäste können der nationalen Durchsetzungsstelle mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung melden. Die nationale Durchsetzungsstelle kann die gemeldeten mutmaßlichen Verstöße untersuchen und auf der Grundlage der in diesen Meldungen enthaltenen Informationen Durchsetzungsmaßnahmen beschließen.~~ **[Abänd. 176]**

~~(4) Die von den Mitgliedstaaten für Verstöße gegen diese Verordnung festgelegten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Insbesondere müssen diese Sanktionen hinreichend sein, um den Luftfahrtunternehmen und Vermittlern einen finanziellen Anreiz zur konsequenten Einhaltung dieser Verordnung zu geben.~~ **[Abänd. 177]**

~~(5) Die nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichen bis zum … [sechs Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] und danach alle fünf Jahre auf ihren Internetseiten einen Bericht über ihre Tätigkeiten, über die Durchsetzungsmaßnahmen und deren Ergebnisse, einschließlich der verhängten Sanktionen. Diese Berichte werden auch der Kommission übermittelt.~~ **[Abänd. 178]**

(6) Die ausführenden Luftfahrtunternehmen und die Vermittler teilen den nationalen Durchsetzungsstellen die erforderlichen Kontaktdaten der Person oder Personen oder der Stelle mit, die sie als ihre ständige Vertretung in dem Mitgliedstaat, in dem sie tätig sind, und als Empfänger der von der nationalen Durchsetzungsstelle oder den nationalen Durchsetzungsstellen erstellten Dokumente für alle Angelegenheiten im Zusammenhang mit dieser Verordnung benannt haben. Die nationalen Durchsetzungsstellen können diese Informationen zum Zwecke der Durchsetzung dieser Verordnung untereinander austauschen.’

18a. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16a
Durchsetzungsaufgaben

(1) Die nationalen Durchsetzungsstellen überwachen die Einhaltung dieser Verordnung genau und ergreifen die zur Wahrung der Fluggastrechte erforderlichen Maßnahmen.

(2) Die nationalen Durchsetzungsstellen können von Luftfahrtunternehmen, Flughafenleitungsorganen und Vermittlern verlangen, Unterlagen und Informationen vorzulegen, die für die Zwecke der Wahrnehmung ihrer in Absatz 1 genannten Aufgaben relevant sind. Sofern die nationale Durchsetzungsstelle nichts anderes festgelegt hat, sind diese Unterlagen und Informationen innerhalb eines Monats nach Eingang des Ersuchens vorzulegen.

(3) Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben berücksichtigen die nationalen Durchsetzungsstellen gegebenenfalls auch die Informationen, die ihnen von der zur Beschwerdebearbeitung gemäß Artikel 16b Absatz 2 benannten anderen Stelle übermittelt werden.

(4) Im Falle von Flugdiensten zwischen zwei oder mehreren Mitgliedstaaten können die nationalen Durchsetzungsstellen gemeinsame Überwachungstätigkeiten durchführen.

(5) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass ihre jeweilige nationale Durchsetzungsstelle mit ausreichenden Befugnissen zur Ergreifung von Durchsetzungsmaßnahmen ausgestattet ist.

(6) Beruft sich das Luftfahrtunternehmen als Rechtfertigung für die Verweigerung einer Ausgleichsleistung nach dieser Verordnung auf außergewöhnliche Umstände, begründet das Luftfahrtunternehmen seine Behauptung, indem es der nationalen Durchsetzungsstelle innerhalb von 48 Stunden angemessene Nachweise über diese Umstände und damit zusammenhängende technische Probleme vorlegt. Darüber hinaus muss das Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, um die Annullierung oder Verspätung des betreffenden Fluges zu verhindern.

(7) Die nationale Durchsetzungsstelle leitet diese Informationen an die Stellen weiter, die für das alternative Streitbeilegungsverfahren gemäß dieser Verordnung benannt wurden, sofern es derartige Stellen gibt.

(8) Alle zwei Jahre veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen, spätestens zum 30. Juni, Berichte mit Statistiken über ihre Tätigkeit, gegebenenfalls auch mit Angaben über verhängte Sanktionen während der vorangegangenen Kalenderjahre.

(9) Auf der Grundlage der Daten, die Luftfahrtunternehmen, Flughafenleitungsorgane und Vermittler zu den in Artikel 15a festgelegten Qualitätsstandards für Dienstleistungen vorlegen müssen, veröffentlicht die nationale Durchsetzungsstelle Statistiken über die Anzahl und Art der Beschwerden, die Anzahl der Annullierungen, Nichtbeförderungen und Verspätungen sowie deren Dauer und Daten über verlorenes, verspätetes oder beschädigtes Gepäck.

(10) Die Luftfahrtunternehmen und Vermittler teilen der nationalen Durchsetzungsstelle bzw. den nationalen Durchsetzungsstellen der Mitgliedstaaten, in denen sie tätig sind, ihre Kontaktdaten mit.““ **[Abänd. 179]**

18b. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16aa
Bearbeitung von Beschwerden durch die nationalen Durchsetzungsstellen und andere Stellen

(1) Unbeschadet der Rechte der Verbraucher, alternative Rechtsbehelfe gemäß der Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[1] in Anspruch zu nehmen, kann der Fluggast, nachdem er erfolglos Beschwerde nach Artikel 13a beim Luftfahrtunternehmen oder Vermittler eingereicht hat, spätestens ein Jahr nach Erhalt der Information, dass die ursprüngliche Beschwerde durch das Luftfahrtunternehmen oder den Vermittler zurückgewiesen wurde, Beschwerde bei der nationalen Durchsetzungsstelle oder bei jeder anderen nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels benannten Stelle einlegen.

(2) Jeder Fluggast kann eine Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung an einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder in Bezug auf einen Flug von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder eines Drittlands zu einem solchen Flughafen bei der nationalen Durchsetzungsstelle oder bei einer anderen von einem Mitgliedstaat zu diesem Zweck benannten Stelle einreichen.

(3) Die nationale Durchsetzungsstelle oder jede andere nach Absatz 2 benannte Stelle bestätigt den Eingang der Beschwerde innerhalb von zwei Wochen nach deren Empfang. Das Beschwerdeverfahren darf ab dem Zeitpunkt der Eröffnung der Beschwerdeakte höchstens drei Monate dauern. Das Beschwerdeverfahren muss für Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglich sein.

(4) Bezieht sich eine Beschwerde auf mutmaßliche Verstöße durch ein Flughafenleitungsorgan, so wird die Beschwerde von der nationalen Durchsetzungsstelle oder jeder anderen nach Absatz 2 benannten Stelle des Mitgliedstaats bearbeitet, in dessen Hoheitsgebiet sich der Vorfall ereignet hat.

(5) Durchsetzungsstellen oder sonstige gemäß Absatz 2 dieses Artikels benannte Stellen müssen in der Lage sein, individuelle Fluggastbeschwerden zu bearbeiten, und ihnen müssen zumindest die in Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates[1] festgelegten Mindestermittlungs- und Durchsetzungsbefugnisse übertragen werden.

(6) Die Entscheidungen der nationalen Durchsetzungsstellen oder jeder anderen nach Absatz 2 benannten Stelle sind unbeschadet des Rechts der Parteien auf Zugang zum Gerichtssystem für beide Parteien bindend und rechtskräftig.“

---

1 ***Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (Richtlinie über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten) (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

1 ***Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 345 vom 27.12.2017, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).“*** **[Abänd. 180]**

18c. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16ab

(1) Werden von einem Mitgliedstaat unterschiedliche Stellen gemäß den Artikeln 16 und 16b dieser Verordnung benannt, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass zwischen diesen Stellen gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 ein Austausch über relevante Informationen erfolgt, um den nationalen Durchsetzungsstellen die Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben zu erleichtern und damit die nach Artikel 16b benannte Beschwerdestelle die Informationen einholen kann, die sie für die Prüfung von Einzelbeschwerden benötigt.

(2) Die nationalen Durchsetzungsstellen der verschiedenen Mitgliedstaaten tauschen zu grenzüberschreitenden Koordinierungszwecken Informationen über ihre Arbeit, ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis aus. Die Kommission unterstützt sie bei dieser Aufgabe.““ **[Abänd. 181]**

18d. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16ac
Inspektionen der nationalen Durchsetzungsstellen

(1) Inspektionen der nationalen Durchsetzungsstellen durchführen, um die Anwendung der Verordnung durch die Mitgliedstaaten zu überwachen und Empfehlungen zur Verbesserung ihrer Durchsetzung abzugeben.

(2) Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat rechtzeitig vor solchen Inspektionen.

(3) Jeder Inspektionsbericht der Kommission wird der nationalen Durchsetzungsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats übermittelt, die in ihrer Antwort die Maßnahmen darlegt, die ergriffen wurden, um die festgestellten Verstöße zu beheben und den Empfehlungen nachzukommen.

(4) Der Bericht und die Antwort der nationalen Durchsetzungsstelle werden anschließend gegebenenfalls den nationalen Durchsetzungsstellen der anderen Mitgliedstaaten übermittelt.““ **[Abänd. 182]**

18e. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16ad
Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

(2) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Artikel 16c untersucht die für die Zwecke des Artikels 16b Absatz 4 oder 5 zuständige nationale Durchsetzungsstelle auf Ersuchen der nationalen Durchsetzungsstelle, die die Beschwerde bearbeitet, den von dieser Stelle festgestellten Verstoß gegen diese Verordnung und verhängt erforderlichenfalls Sanktionen.““ [Abänd. 183]

18f. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16ae
Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission regelmäßig relevante Informationen über die Anwendung dieser Verordnung; die Kommission stellt diese Informationen den anderen Mitgliedstaaten in elektronischer Form zur Verfügung.

(2) Auf Ersuchen der Kommission untersuchen die nationalen Durchsetzungsstellen bestimmte mutmaßliche Verstöße von Luftfahrtunternehmen und Flughafenleitungsorganen gegen die in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen und teilen der Kommission ihre Erkenntnisse innerhalb von vier Monaten nach dem Ersuchen mit.

(3) Die Kommission unterstützt über den in Artikel 16a der [Verordnung zur Durchsetzung] genannten Ausschuss den Dialog zwischen den Mitgliedstaaten und die Zusammenarbeit im Hinblick auf die nationale Auslegung und Anwendung dieser Verordnung.

(4) Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder einer nationalen Durchsetzungsstelle oder von sich aus Fälle, in denen Unterschiede bei der Anwendung und Durchsetzung einer der Bestimmungen dieser Verordnung auftreten.

(5) Die Kommission kann gegebenenfalls Leitlinien erlassen, um die einheitliche Anwendung dieser Verordnung zu fördern.““ **[Abänd. 184]**

19. Folgender Artikel wird eingefügt:

‘Artikel 16a
Außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fluggäste individuelle Streitigkeiten infolge von Beschwerden oder Anträgen gemäß dieser Verordnung einer oder mehreren Stellen für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen vorlegen können. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Stelle bzw. Stellen für die Behandlung von Streitfällen gemäß diesem Artikel zuständig ist bzw. sind. Die ~~Mitgliedstaaten können beschließen, diesen Artikel nur auf Streitigkeiten zwischen~~***Beteiligung von*** Luftfahrtunternehmen ~~oder~~***und*** Vermittlern***, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, an alternativen Streitbeilegungsverfahren ist verbindlich und ihre Entscheidungen sind bindend, unbeschadet des Rechts der Parteien auf Zugang zum Justizsystem*** ~~einerseits und Verbrauchern andererseits anzuwenden~~.’ **[Abänd. 185]**

19a. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16aa
Konformitätsdokumente

(1) Luftfahrtunternehmen der Union erstellen ein Dokument, in dem hinreichend ausführlich dargelegt wird, dass mit ihren Betriebsverfahren für die konsequente Einhaltung sämtlicher einschlägiger Artikel dieser Verordnung gesorgt ist, und legen dieses Dokument der nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, der ihre Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ausgestellt hat, und der Kommission bis zum [1. Januar xxxx] vor.

(2) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um festzulegen, welche Angaben diese Konformitätsdokumente mindestens enthalten müssen. Die Mindestangaben umfassen zumindest Notfallpläne für größere Störungen, die Angabe darüber, wer für die Erbringung von Unterstützungsleistungen und die Erfüllung sonstiger Rechte zuständig ist, die Modalitäten und Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden und die Erbringung von Unterstützungs- und Ausgleichsleistungen sowie Verfahren und Vorlagen für Mitteilungen an Fluggäste. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16c Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(3) Alle anderen Luftfahrtunternehmen, die Dienstleistungen von einem Flughafen der Union aus erbringen, legen den nationalen Durchsetzungsstellen sämtlicher Mitgliedstaaten, in denen sie tätig sind, und der Kommission ein Konformitätsdokument vor.

(4) Die Luftfahrtunternehmen führen eine Überprüfung ihrer Konformitätsdokumente durch und legen der betreffenden nationalen Durchsetzungsstelle bzw. den betreffenden nationalen Durchsetzungsstellen und der Kommission ab dem [1. Januar xxxx] alle drei Jahre aktualisierte Fassungen vor.

(5) Die nationale Durchsetzungsstelle berücksichtigt die von den Luftfahrtunternehmen vorgelegten Konformitätsdokumente und gleicht nach Möglichkeit die Konformitätsdokumente mit Informationen aus Beschwerden ab, um ihre Plausibilität zu prüfen.““
[Abänd. 186]

19b. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16ab
Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6c und Artikel 7 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem … [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 6c und Artikel 7 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

***(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 6c und Artikel 7 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.““* **[Abänd. 187]**

19c. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16ac
Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird vom Ausschuss für Fluggastrechte unterstützt, der sich aus jeweils zwei Vertretern der einzelnen Mitgliedstaaten zusammensetzt, von denen mindestens einer eine nationale Durchsetzungsstelle vertritt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.““ **[Abänd. 188]**

20. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 17
Überprüfung und Berichterstattung

~~(1) Bis zum … [fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] und danach alle drei Jahre erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die im Anhang enthaltene Liste außergewöhnlicher Umstände in Anbetracht der in den jedem Bericht vorangegangenen zwei Jahren eingetretenen Ereignisse, die die fristgerechte und erfolgreiche Durchführung von Flügen beeinträchtigt haben.~~

~~Dem Bericht wird, soweit erforderlich, ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.~~ **[Abänd. 189]**

(2) Bis zum … [fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] und danach alle fünf Jahre erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung, die Durchsetzung und die Ergebnisse dieser Verordnung. Die Kommission nimmt in diesen Bericht Informationen auf, die den verbesserten Schutz von Reisenden auf Flügen aus Drittländern, die von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern durchgeführt werden, betreffen.

~~Dieser Bericht enthält auch eine Überprüfung der in Artikel 7 Absatz 1 festgelegten Beträge und der in Artikel 10 Absatz 2 festgelegten Prozentsätze, wobei unter anderem die Entwicklung der Flugpreise, die Inflationsrate sowie Statistiken über die Nichtbeförderung, Annullierungen, Verspätungen und verpasste Anschlussflüge, die den Luftfahrtunternehmen zuzurechnen sind, und Statistiken über Herabstufungen aus den vorangegangenen fünf Jahren berücksichtigt werden.~~ **[Abänd. 190]**

Im dem gemäß Unterabsatz 1 bis zum … [5 Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] vorzulegenden Bericht bewertet die Kommission auch

a) ~~die Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer Überarbeitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung, um den Schutz der Fluggäste und gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Luftfahrtunternehmen aus der Union und aus Drittländern sowie Aspekte der Konnektivität weiter zu fördern. Insbesondere bewertet die Kommission die Risiken von Zuständigkeitskonflikten und die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Durchsetzung und zeigt Wege zur Minderung dieser Risiken und zur Bewältigung dieser Schwierigkeiten auf;~~ **[Abänd. 191]**

b) ~~die Notwendigkeit einer Anpassung der in Artikel 7 Absatz 2 festgelegten Schwellenwerte und stützt sich dabei auf Statistiken über die Entwicklung der Verspätungen und Annullierungen während der fünf Jahre vor dem … [2 Jahre ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] und aus jedem Jahr danach;~~ **[Abänd. 192]**

c) die Durchführbarkeit einer weiteren Automatisierung von Anträgen auf und Zahlungen von Ausgleichsleistung für Verspätungen.

Dem Bericht werden, soweit erforderlich, Gesetzgebungsvorschläge beigefügt.’

21. Der in Anhang 1 der vorliegenden Verordnung enthaltene Wortlaut wird der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 als Anhang angefügt.

Artikel 2

Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

‘b) ‚Luftfahrtunternehmen der Union‘ ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates* erteilten gültigen Betriebsgenehmigung;

---

* Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).’

b) Folgende Buchstaben werden angefügt:

‘h) ‚Mobilitätshilfen‘ alle Ausrüstungsgegenstände, die dazu bestimmt sind, Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates* die Fortbewegung zu erleichtern.

i) ‚anerkannter Begleithund‘ ein Hund, der speziell ausgebildet ist, um die Unabhängigkeit und Selbstbestimmung von Menschen mit Behinderung zu steigern, und der gemäß den geltenden nationalen Vorschriften – sofern solche bestehen – offiziell anerkannt ist.

j) ‚barrierefreies Format‘ ein Format, das Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität Zugang zu allen relevanten Informationen gewährt und es ihnen ermöglicht, sich einen genauso leichten und komfortablen Zugang zu verschaffen wie eine Person ohne Beeinträchtigungen oder Behinderungen, und das die Barrierefreiheitsanforderungen, die im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates** festgelegt sind, erfüllt;

k) ‚Vermittler' jede natürliche oder juristische Person, bei der es sich nicht um ein Transportunternehmen handelt und die für die Zwecke ihrer gewerblichen, geschäftlichen oder beruflichen Tätigkeit im Namen eines Transportunternehmens oder eines Fluggasts für den Abschluss eines Beförderungsvertrags handelt;

l) ‚persönlicher Gegenstand' ein nicht aufgegebenes Reisegepäckstück, das einen unverzichtbaren Bestandteil der Beförderung von Fluggästen darstellt, den Gefahrenabwehr- und Sicherheitsanforderungen entspricht und entweder Höchstabmessungen von 40 x 30 x 15 cm hat oder unter den Sitz vor dem Sitz, in dem der Fluggast sitzt, passt;
[Abänd. 193]

m) ‚Handgepäck' ein nicht aufgegebenes Reisegepäckstück, das kein persönlicher Gegenstand ist und das den Gefahrenabwehr- und Sicherheitsanforderungen entspricht.

---

* Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).'

2. Artikel 3 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

'Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Union für Fluggäste und deren Gepäck gelten alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal. Dies umfasst auch die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Union für Verspätungen bei der Beförderung von Fluggästen oder von Reisegepäck.'

3. Artikel 3 Absatz 2 ~~wird gestrichen.~~***erhält folgende Fassung:***

„(2) „Die Luftfahrtunternehmen der Union und die in ihrem Namen handelnden Bodenabfertigungsunternehmen richten an allen Flughäfen in der Union eine Stelle ein, an der Fluggäste Beschwerdeformulare erhalten, mit denen sie unmittelbar nach ihrer Ankunft eine Beschwerde über beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck einreichen können. Das Luftfahrtunternehmen der Union stellt ebenso sicher, dass die Fluggäste durch die Verwendung von QR-Codes einen einfachen und benutzerfreundlichen Zugang zu dem in diesem Absatz genannten Beschwerdeformular erhalten. Diese QR-Codes werden deutlich und sichtbar bekannt gemacht und bereitgestellt, beispielsweise an Check-in-Schaltern, Flughafenserviceschaltern, Flugsteigen sowie auf der Website des Luftfahrtunternehmens oder einer gleichwertigen Online-Plattform, damit die Fluggäste rasch und ohne übermäßige Schwierigkeiten auf das Beschwerdeformular zugreifen können. Solche Beschwerdeformulare, auch in Form so genannter ‚Property Irregularity Reports' (PIR), werden vom Luftfahrtunternehmen am Flughafen als Beschwerde im Sinne von Artikel 31 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens entgegengenommen. Diese Möglichkeit lässt das Recht des Fluggastes unberührt, eine Beschwerde auf anderem Wege innerhalb der im Montrealer Übereinkommen festgesetzten Fristen einzureichen."

[Abänd. 194]

(2a) Die Kommission kann über Durchführungsrechtsakte die Form des standardisierten Antragsformulars festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Beratungs-/Prüfverfahren gemäß Artikel 6f Absatz 2 erlassen.“ **[Abänd. 195]**

4. Artikel 3a erhält folgende Fassung:

‘Artikel 3a

Der Zuschlag, den ein Luftfahrtunternehmen der Union gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal und unbeschadet des Artikels 6a verlangen kann, wenn ein Fluggast sein Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig angegeben hat, richtet sich nach einem Tarif, der die zusätzlichen Kosten für die Beförderung und die Versicherung solches Reisegepäcks berücksichtigt, dessen Wert über den Haftungshöchstbetrag hinausgehet. Der Tarif wird den Fluggästen auf Anfrage mitgeteilt.’

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 5

(1) Im Fall des Todes oder der Körperverletzung eines Fluggastes zahlt das Luftfahrtunternehmen der Union unverzüglich, spätestens jedoch 15 Tage nach der Feststellung der Identität der schadensersatzberechtigten natürlichen Person einen Vorschuss zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse, und zwar im Verhältnis zur Schwere des Falls.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 beläuft sich der Vorschuss im Fall des Todes von Fluggästen je Fluggast mindestens auf 16 % des Haftungsmindestbetrags, der gemäß Artikel 21 Absatz 1 des Übereinkommens von Montreal und von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal festgelegt wurde.

(3) Der Vorschuss stellt keine Haftungsanerkennung dar und kann mit den eventuell später aufgrund der Haftung des Luftfahrtunternehmens der Union gezahlten Beträgen verrechnet werden; er kann jedoch nur in den Fällen des Artikels 20 des Übereinkommens von Montreal oder den Fällen, in denen die Person, die den Vorschuss erhalten hat, keinen Schadensersatzanspruch hatte, zurückgefordert werden.

(3a) Bei Verlust, Verspätung oder Beschädigung von Reisegepäck müssen die Luftfahrtgesellschaften zunächst die Fluggäste, mit denen sie einen Vertrag geschlossen haben, entschädigen, bevor sie Ansprüche gegenüber Flughäfen oder Dienstleistern für Schäden geltend machen können, für die diese nicht notwendigerweise verantwortlich sind.“’ **[Abänd. 196]**

6. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

‘(1) Alle Luftfahrtunternehmen, die in der Union Luftbeförderungen gegen Entgelt anbieten, ***stellen den Fluggästen in klarer und zugänglicher Weise umfassende Informationen über die geltenden Verfahren zur Verfügung, die bei verlorenem, verspätetem oder beschädigtem Gepäck einzuhalten sind. Luftfahrtunternehmen*** stellen sicher, dass den Fluggästen an allen Verkaufsstellen, auch beim Verkauf per Telefon oder über das Internet, eine Zusammenfassung der wesentlichen Bestimmungen über die Haftung für Schäden der Fluggäste und an deren Reisegepäck, einschließlich der Fristen für die Erhebung von Schadensersatzklagen und der Möglichkeit der betragsmäßigen Angabe des Interesses am Reisegepäck, bekannt gegeben wird. Um dieser Informationspflicht nachzukommen, verwenden die Luftfahrtunternehmen der Union die Hinweise im Anhang. Diese Zusammenfassung oder Hinweise können weder als Grundlage eines Schadensersatzanspruchs noch zur Auslegung dieser Verordnung oder des Übereinkommens von Montreal herangezogen werden.’ **[Abänd. 197]**

aa) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(1a) Alle Luftfahrtunternehmen, die in der Union Luftbeförderungen gegen Entgelt anbieten, stellen sicher, dass den Fluggästen an allen Verkaufsstellen, auch beim Verkauf per Telefon oder über das Internet, eine Zusammenfassung der wesentlichen Bestimmungen über die Haftung für Schäden der Fluggäste und an deren Reisegepäck, einschließlich der Fristen für die Erhebung von Schadensersatzklagen und der Möglichkeit der betragsmäßigen Angabe des Interesses am Reisegepäck, bekannt gegeben wird. Um dieser Informationspflicht nachzukommen, verwenden die Luftfahrtunternehmen der Union die Hinweise im Anhang. Diese Zusammenfassung oder Hinweise können weder als Grundlage eines Schadensersatzanspruchs noch zur Auslegung dieser Verordnung oder des Übereinkommens von Montreal herangezogen werden. Die Kommission ist befugt, gemäß Artikel 6d delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die im Anhang genannten Beträge, mit Ausnahme des in Artikel 5 Absatz 2 genannten Betrags, unter Berücksichtigung einer von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nach Artikel 24 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens getroffenen Entscheidung anzupassen. “ **[Abänd. 198]**

b) In Absatz 2 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

‘– das Recht, unentgeltlich ein Interesse an dem Wert ihrer Mobilitätshilfen betragsmäßig anzugeben, wenn der Fluggast ein Mensch mit Behinderung oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität ist.’

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

‘(3) Werden alle Beförderungen von einem Luftfahrtunternehmen der Union vorgenommen, so sind gemäß der Informationspflicht nach den Absätzen 1 und 2 die in dieser Verordnung festgelegten Höchstbeträge anzugeben, sofern das Luftfahrtunternehmen der Union die Höchstbeträge nicht freiwillig anhebt. Werden alle Beförderungen durch Luftfahrtunternehmen aus Drittländern vorgenommen, so finden die Absätze 1 und 2 nur auf Beförderungen in die Union, aus der Union und innerhalb der Union Anwendung.’

d) Folgende Absätze werden angefügt:

‘(4) Alle Luftfahrtunternehmen stellen auf ihren mobilen Anwendungen und auf ihren Internetseiten ein Formular zur Verfügung, mit dem der Fluggast unverzüglich online oder auf Papier Beschwerde aufgrund der Beschädigung, der Verspätung oder des Verlusts von Reisegepäck erheben kann. Für das Luftfahrtunternehmen gilt das Datum dieses Formulars als Datum der Schadensanzeige gemäß Artikel 31 Absätze 2 und 3 des Übereinkommens von Montreal, auch wenn das Luftfahrtunternehmen zu einem späteren Zeitpunkt weitere Auskünfte einholt. Dieser Absatz lässt das Recht des Fluggastes unberührt, eine Beschwerde auf anderem Wege innerhalb der im Übereinkommen von Montreal festgelegten Fristen einzureichen.

(5) Alle gemäß diesem Artikel bereitgestellten Informationen und Beschwerdeformulare werden in einem barrierefreien Format bereitgestellt und auch Personen, die keine digitalen Instrumente nutzen, zur Verfügung gestellt.

(6) Alle Informationspflichten gemäß diesem Artikel gelten auch für Vermittler beim Verkauf von Luftbeförderungen in die Union, aus der Union und innerhalb der Union.’

7. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

‘Artikel 6a

(1) Bei der Beförderung aufgegebener Mobilitätshilfen oder anerkannter Begleithunde ~~stellt~~***klärt*** das Luftfahrtunternehmen der Union ***die Fluggäste über ihre Rechte auf und stellt*** sicher, dass Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität bei der Buchung, gleichzeitig mit der Meldung gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 und spätestens bei der Übergabe der Mobilitätshilfen an das Luftfahrtunternehmen und im Falle eines anerkannten Begleithundes beim Einsteigen die Möglichkeit angeboten wird, in einem barrierefreien Format gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig anzugeben. In diesem Fall darf das Luftfahrtunternehmen der Union von den betreffenden Fluggästen keine weitere Gebühr verlangen. ***Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen das Format des Musterformulars festgelegt wird, dass für eine derartige Angabe des Interesses zu verwenden ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel [6f Absatz 2] genannten Beratungsverfahren erlassen.*** Bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung der Ausrüstungsgegenstände oder im Falle des Todes oder einer Verletzung eines anerkannten Begleithundes kann das Luftfahrtunternehmen der Union von dem Menschen mit Behinderung oder der Person mit eingeschränkter Mobilität verlangen, dass sie den als Interesse angegebenen Betrag durch einen Nachweis der Kosten für die Ersetzung der Mobilitätshilfen oder des anerkannten Begleithundes, einschließlich der vorübergehenden Ersetzung, belegt. **[Abänd. 199]**

Beim Verkauf von Luftbeförderungen im Luftverkehr im Namen des Luftfahrtunternehmens der Union ~~bieten~~***klären*** Vermittler ***die Fluggäste über ihre Rechte auf und bieten*** den betroffenen Fluggästen bei der Buchung und gleichzeitig mit der Meldung gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 die Möglichkeit, in einem barrierefreien Format gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig anzugeben. Diese betragsmäßige Angabe des Interesses erfolgt unter den Unterabsatz 1 genannten Bedingungen. Der Vermittler übermittelt die Angabe dem Luftfahrtunternehmen der Union so rasch wie möglich. **[Abänd. 200]**

(2) Bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung bei der Beförderung aufgegebener Mobilitätshilfen oder im Falle des Todes oder einer Verletzung eines anerkannten Begleithundes haftet das Luftfahrtunternehmen der Union bis zur Höhe des vom Fluggast angegebenen Betrags, sofern es nicht nachweist, dass der beanspruchte Betrag höher ist als das tatsächliche betragsmäßig angegebene Interesse der Person an der Ablieferung am Bestimmungsort.

(3) Findet Absatz 2 Anwendung, unternehmen die Luftfahrtunternehmen der Union unbeschadet der Artikel 7 und 8 sowie des Anhangs I Unterabsatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 rasch alle zumutbaren Anstrengungen, um den umgehend benötigten vorübergehenden Ersatz für aufgegebene Mobilitätshilfen und vorübergehende Lösungen als Ersatz für anerkannte Begleithunde bereitzustellen. Dem Menschen mit Behinderung oder der Person mit eingeschränkter Mobilität ist es gestattet, diesen vorübergehenden Ersatz kostenlos zu behalten, bis die Entschädigung gemäß Absatz 2 gezahlt wird oder die Luftfahrtunternehmen der Union die juristischen oder natürlichen Personen für die Kosten des benötigten vorübergehenden Ersatzes von Mobilitätshilfen oder eines anerkannten Begleithundes entschädigt haben.

(4) Die Einhaltung von Absatz 3 stellt keine Anerkennung der Haftung des Luftfahrtunternehmens der Union dar.

Folgender Artikel wird eingefügt:

Artikel 6aa

(1) Die nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 benannte nationale Durchsetzungsstelle sorgt für die Einhaltung dieser Verordnung. Sie überwacht zu diesem Zweck

a) die Bedingungen von Beförderungsverträgen im Luftverkehr,

b) das grundsätzliche Angebot, betragsmäßig ein Interesse an aufgegebenen Mobilitätshilfen anzugeben, sowie die Leistung einer angemessenen Entschädigung für Schäden an Mobilitätshilfen,

c) falls zutreffend, die Leistung einer Vorschusszahlung gemäß Artikel 5 Absatz 1,

d) die Anwendung des Artikels 6.

(2) Zur Überwachung des Schutzes von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität und Fluggästen mit Behinderungen im Falle einer Beschädigung ihrer Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräte prüft und berücksichtigt die nationale Durchsetzungsstelle auch die Angaben zu den Beschwerden bezüglich Mobilitätshilfen, die bei den nach Artikel 16a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 benannten Stellen eingereicht wurden.

(3) Die von den Mitgliedstaaten für Verstöße gegen diese Verordnung festgelegten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(4) In ihren Jahresberichten gemäß Artikel 16 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen auch Statistiken über ihre Tätigkeiten und die im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung verhängten Sanktionen. **[Abänd. 201]**

Artikel 6b

1. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 geben alle Luftfahrtunternehmen und Vermittler, wenn sie Luftbeförderungen in die Union, aus der Union oder innerhalb der Union verkaufen, bei der Buchung sowie in ihren mobilen Anwendungen und auf ihrer Internetseite eindeutig Folgendes in einem barrierefreien Format an und machen Luftfahrtunternehmen diese Angaben auf Anforderung ebenfalls am Flughafen (einschließlich an den Check-in-Automaten) verfügbar:

- die zulässigen Mengen – angegeben in Abmessungen und Gewicht – für Reisegepäck, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs entsprechend des Tarifs für die Beförderungsklasse auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen,
- etwaige Beschränkungen der Anzahl von Gepäckstücken im Rahmen der zulässigen Gepäckmengen,
- die Bedingungen, zu denen zerbrechliche Gegenstände oder Wertgegenstände wie etwa Musikinstrumente, Sportausrüstungen, Kinderwagen und Kindersitze in der Kabine oder im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördert werden,
- unbeschadet des Absatzes 2 etwaige zusätzliche Gebühren für die Beförderung von aufgegebenem und nicht aufgegebenem Reisegepäck, einschließlich der in Artikel 6c genannten Musikinstrumente,

– die bestimmten Gründe, die der Beförderung von nicht aufgegebenem Reisegepäck in der Kabine gemäß Absatz 3 entgegenstehen können.

Die grundlegende Reiseleistung und Leistungen, für die zusätzliche Gebühren anfallen, müssen klar erkennbar sein und getrennt voneinander erworben werden können. **[Abänd. 202]**

Wird Handgepäck vor dem Besteigen des Luftfahrzeugs oder vor dem Start des Luftfahrzeugs aus der Kabine in den Frachtraum verladen, muss es dem Fluggast beim Verlassen des Luftfahrzeugs als Handgepäck zurückgegeben werden. **[Abänd. 203]**

(2) Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 gestatten die Luftfahrtunternehmen Fluggästen, einen persönlichen Gegenstand ***und Handgepäck innerhalb der Höchstabmessungen von 100 cm (Summe aus Länge, Breite und Höhe)*** in der Kabine ohne Aufpreis ***gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004*** mitzuführen. ***Die Obergrenzen des gesamten zulässigen Handgepäcks pro Fluggast können in Höchstabmessungen und/oder einem Höchstgewicht angegeben werden, wobei allerdings die Anzahl der Gepäckstücke nicht begrenzt werden darf.*** **[Abänd. 204]**

(3) Stehen bestimmte Gründe wie Sicherheitsgründe, Kapazitätsgründe oder eine nach der Buchung vorgenommene Änderung des Luftfahrzeugtyps der Beförderung eines persönlichen Gegenstands gemäß Absatz 2 oder von Handgepäck in der Kabine entgegen, so kann das Luftfahrtunternehmen dieses nicht aufgegebene Reisegepäck im Frachtraum des Luftfahrzeugs, allerdings ohne Aufpreis für den Fluggast, befördern.

(4) Die Absätze 2 und 3 gelten für alle Luftfahrtunternehmen, die von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, abfliegen, sowie für alle Luftfahrtunternehmen ~~der Union~~, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, ankommen. **[Abänd. 205]**

(5) Die Beschränkungen für nicht aufgegebenes Reisegepäck, die in Vorschriften der Union, unter anderem der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates* und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission**, und in internationalen Gefahrenabwehr- und Sicherheitsvorschriften festgelegt sind, bleiben von diesem Artikel unberührt.

Artikel 6c

(1) Die Luftfahrtunternehmen der Union gestatten es Fluggästen, ein Musikinstrument als Kabinengepäck mitzuführen, sofern die geltenden Gefahrenabwehr- und Sicherheitsvorschriften sowie die technischen Spezifikationen und Beschränkungen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Musikinstrumente werden als Kabinengepäck akzeptiert, sofern sie in ein geeignetes Gepäckfach innerhalb der Kabine oder unter einen geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden können. ~~Die Luftfahrtunternehmen können bestimmen, dass~~***Wenn*** ein Musikinstrument ***als Kabinengepäck akzeptiert wurde, ist es*** Teil der dem Fluggast zustehenden ~~Menge an nicht aufgegebenem Reisegepäck ist und nicht zusätzlich zu dieser Menge mitgeführt werden darf~~***Freimenge an Handgepäck. Die Luftfahrtunternehmen können festlegen, dass zusätzliche Gebühren für mitgeführtes Handgepäck anfallen, das über diese Freimenge hinausgeht***. **[Abänd. 206]**

(2) Ist ein Musikinstrument zu groß, um in ein geeignetes Gepäckfach innerhalb der Kabine oder unter einen geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden zu können, kann das Luftfahrtunternehmen den Erwerb eines zweiten Flugscheins verlangen, wenn das Musikinstrument als ~~nicht aufgegebenes Reisegepäck~~***Handgepäck*** auf einem zweiten Sitzplatz mitgeführt wird~~, sofern die geltenden Gefahrenabwehr- und Sicherheitsvorschriften dies zulassen. Darüber hinaus kann von den Fluggästen verlangt werden, für sich und das Musikinstrument benachbarte Sitzplätze auszuwählen und zu kaufen, wobei es sich für das~~***. Für den zusätzlichen Flugschein ist keine entsprechende Flughafengebühr zu entrichten. Bei Erwerb eines zweiten Sitzplatzes unternimmt das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen, um dem Fluggast einen Sitzplatz neben dem betreffenden*** Musikinstrument ~~stets um einen Fenstersitz handeln muss. Musikinstrumente werden auf Anfrage und soweit verfügbar in einem beheizten Teil des Frachtraums des Luftfahrzeugs befördert, sofern die geltenden Sicherheitsvorschriften, die Platzverhältnisse und die technischen Spezifikationen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen.~~***zuzuweisen.***

[Abänd. 207]

(2a) Musikinstrumente werden auf Anfrage und soweit Platz zur Verfügung steht, in einem beheizten Teil des Frachtraums des Luftfahrzeugs befördert, sofern die geltenden Sicherheitsvorschriften, die Platzverhältnisse und die technischen Spezifikationen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Die Luftfahrtunternehmen stellen spezielle Gepäckanhänger zur Verfügung, die gut sichtbar auf den Musikinstrumenten angebracht werden, um sicherzustellen, dass diese mit der nötigen Sorgfalt behandelt werden. Es werden ausschließlich Instrumente im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördert, die ordnungsgemäß in einem starren Behältnis bzw. einem Hartschalenbehältnis, das speziell für diese Gegenstände konzipiert ist, verpackt sind. **[Abänd. 208]**

(2b) Die Luftfahrtunternehmen geben bei der Buchung und in ihren Geschäftsbedingungen eindeutig an, auf welcher Grundlage Musikinstrumente befördert werden, einschließlich der Gebühren, die für die Beförderung erhoben werden, der im betreffenden Luftfahrzeug zur Verfügung stehenden Einrichtungen für die Beförderung von Musikinstrumenten und der Abmessungen dieser Einrichtungen. Muss ein zweiter Sitzplatz gebucht werden, wird den Fluggästen die Möglichkeit angeboten, diesen zweiten Sitzplatz online zu buchen. **[Abänd. 209]**

Artikel 6d

(1) Die Kommission wird vom Ausschuss für Fluggastrechte unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. **[Abänd. 210]**

---

* Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“

8. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

‘Artikel 7

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum … [5 ***3*** Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung Bericht. ***Dem Bericht werden, soweit erforderlich, Gesetzgebungsvorschläge beigefügt.*** ’ **[Abänd. 211]**

9. Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 erhält die Fassung des Anhangs II dieser Verordnung.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

~~Sie gilt ab dem … [zwei Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung].~~ **[Abänd. 212]**

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu …

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident/Die Präsidentin*

ANHANG I

‘Anhang

~~Nicht erschöpfende~~***Erschöpfende*** Listen ~~als~~***von*** ~~außergewöhnlich geltender~~ Umständen***, die*** ~~und nicht~~ als ~~außergewöhnlich geltender~~***außergewöhnliche*** Umstände im Sinne dieser Verordnung ***angesehen werden können*** **[Abänd. 213]**

1. Folgende Umstände ~~gelten~~***können*** als ‚~~außergewöhnlich~~‘***außergewöhnliche Umstände‘ angesehen werden***: **[Abänd. 214]**

   a) ~~Umstände, die nicht mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs zusammenhängen, z. B.:~~ **[Abänd. 215]**

      i) ~~Natur- oder Umweltkatastrophen~~***Naturkatastrophen***, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind; **[Abänd. 216]**

      ii) Wetterbedingungen ~~und Schäden an dem Luftfahrzeug im Zusammenhang mit Wetterereignissen~~, die mit der ~~sicheren~~***Flugsicherheit nicht zu vereinbaren sind oder aufgrund deren das Luftfahrtzeug während des Fluges oder auf dem Vorfeld nach der Freigabe beschädigt worden ist, sodass eine sichere*** Durchführung des Fluges ~~unvereinbar sind (z. B. Blitzschlag, Hagel, Gewitter, schwere Turbulenzen oder starker Wind)~~***nicht gewährleistet werden kann***; **[Abänd. 217]**

iii) Krieg***, politische Unruhen, Sabotageakte oder terroristische Handlungen, die eine sichere*** ~~oder Aufstand, der mit der sicheren~~ Durchführung des Fluges ~~unvereinbar ist~~***unmöglich machen***; **[Abänd. 218]**

iv) ~~grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren, die in den Geltungsbereich von Artikel 2 Absatz 1 oder Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2022/2371 des Europäischen Parlaments und des Rates[1] fallen und die mit der sicheren Durchführung des~~***iv)Gesundheitsrisiken oder medizinische Notfälle, die eine Unterbrechung oder Umleitung des betreffendes*** Fluges ~~unvereinbar sind und~~***erfordern;*** **[Abänd. 219]**

v) ~~Zusammenstöße des Luftfahrzeugs mit~~***Schäden an*** einem ~~Vogel oder einem anderen~~***Luftfahrzeug, die durch einen*** Fremdkörper~~, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind~~ ***verursacht werden, der auf einer Start- und Landebahn des Flughafens liegt***. **[Abänd. 220]**

b) ~~Vorfälle im Zusammenhang mit einem Fluggast, darunter:~~ **[Abänd. 221]**

i) ~~Vorfälle mit aggressiven Fluggästen (Unruly Passengers) im Sinne des Montreal-Protokolls von 2014, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind oder den Abflug verzögern~~***ungebührliches Verhalten eines Fluggastes, wegen dem der Pilot des Luftfahrzeugs den betreffenden Flug zu einem anderen Flughafen als dem Ankunftsflughafen umleitet, um diesen Fluggast oder diese Fluggäste und ihr Gepäck von Bord zu nehmen***; **[Abänd. 222]**

ii) ~~Gesundheitsrisiken oder medizinische Notfälle (wie schwere Krankheiten), die erst kurz vor Abflug festgestellt werden oder eine Unterbrechung oder Umleitung des Fluges erfordern;~~ **[Abänd. 223]**

c) ~~andere Vorfälle, wie z. B.:~~ **[Abänd. 224]**

~~i)~~ ~~Sicherheitsrisiken, Schäden, die durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursacht wurden, oder rechtswidrige Handlungen, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind;~~ **[Abänd. 225]**

ii) ein versteckter Fabrikations- oder Konstruktionsfehler, der vom Hersteller oder einer zuständigen Behörde entdeckt wird und der mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist; **[Abänd. 226 *betrifft nicht die deutsche Fassung.*]**

iii) ***unvorhergesehene*** Beschränkungen durch das Flugverkehrsmanagement oder die Flughafenkapazität oder die ***unvorhergesehene*** Schließung eines Luftraums***, einschließlich der Schließung von Start- und Landebahnen durch die Behörden***; **[Abänd. 227]**

~~iv) teilweise oder vollständige außerplanmäßige Schließung eines Flughafens, einschließlich eines allgemeinen Ausfalls des Flughafensystems, eines Stromausfalls und eines Ausfalls der elektronischen Kommunikation, oder Aktivierung des Notfallplans durch das Flughafenleitungsorgan;~~ **[Abänd. 228]**

v) ~~Streiks bei~~***unvorhergesehene Arbeitsstreitigkeiten beim ausführenden Luftfahrtunternehmen oder*** den Erbringern grundlegender Dienstleistungen wie ~~Flughafenleitungsorganen, Flugsicherungsdiensten oder Bodenabfertigungsdiensten oder bei dem ausführenden~~***Flughäfen und Flugsicherungsorganisationen, ausgenommen Streiks des Personals von*** Luftfahrtunternehmen, ~~wenn Streiks mit~~***es sei denn, sie beruhen auf*** Forderungen ~~in Verbindung stehen, die außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des ausführenden Luftfahrtunternehmens liegen~~***, die nur von Behörden erfüllt werden können***; **[Abänd. 229]**

~~vi)~~ ~~unerwartete Abwesenheit eines für die Durchführung eines Fluges unverzichtbaren Besatzungsmitglieds aufgrund von Krankheit oder Tod fern von den Heimatbasen des ausführenden Luftfahrtunternehmens oder aufgrund einer Pandemie;~~ **[Abänd. 230]**

vii) ~~Beschädigung~~***eine Kollision eines Luftfahrzeugs in Parkposition mit einem Luftfahrzeug eines anderen Luftfahrtunternehmens, die durch die Bewegung*** des Luftfahrzeugs ~~durch Dritte während das Luftfahrzeug am Boden ist, für die das Luftfahrtunternehmen nicht verantwortlich ist und die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist~~***des anderen Luftfahrtunternehmens verursacht wird***; **[Abänd. 231]**

~~viii)~~ ~~Beschädigung eines Luftfahrzeugreifens durch einen Fremdkörper, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist;~~ **[Abänd. 232]**

ix) ~~kontaminierte Piste eines~~***das Vorhandensein von Benzin auf einer Start- und Landebahn, das zur Schließung des*** Flughafens~~, die mit der sicheren Durchführung des~~ ***und damit zu einer erheblichen Verspätung eines*** Fluges ~~unvereinbar ist~~***zu oder von diesem Flughafen führt, sofern das Benzin nicht aus einem Luftfahrtzeug des Luftfahrtunternehmens stammt, das den Flug durchführt***; **[Abänd. 233]**

~~x)~~ ~~unerwartete Luftverkehrssicherheitsmängel bei Ausrüstungsteilen für Luftfahrzeuge, die nicht innerhalb des in der Basis-Mindestausrüstungsliste festgelegten annehmbaren Betriebsniveaus oder der darin festgelegten Betriebsmindestbedingungen der Mindestausrüstung liegen und die nicht im Rahmen der präventiven Instandhaltung (gemäß Absatz 2 Buchstabe a) hätten behoben werden können, und~~ **[Abänd. 234]**

~~xi)~~ ~~nach dem Abflug auftretende Gesundheitsrisiken oder medizinische Notfälle (wie schwere Krankheiten) bei einem Besatzungsmitglied, die eine Unterbrechung oder Umleitung des betreffenden Fluges erfordern.~~ **[Abänd. 235]**

xia) eine Kollision zwischen einem Luftfahrzeug und einem Vogel sowie Schäden, die durch eine solche Kollision entstehen; **[Abänd. 236]**

xib) ein Mangel an Personal, das am Flughafen Gepäckverladedienste erbringt; **[Abänd. 237]**

xic) eine Überlastung des Flughafens aufgrund meteorologischer Bedingungen, wodurch der Luftfahrzeugbetreiber gezwungen ist, den Flug später durchzuführen oder zu annullieren; **[Abänd. 238]**

xid) ein allgemeiner Ausfall des Betankungssystems für Luftfahrzeuge, wenn der Ausgangsflughafen des betreffenden Fluges oder Luftfahrzeugs für das Betankungssystem für Luftfahrzeuge verantwortlich ist. **[Abänd. 239]**

~~2. Die Umstände in der folgenden Liste gelten nicht als ‚außergewöhnliche Umstände‘:~~

~~a) technische Probleme, die im Rahmen der präventiven Instandhaltung im Einklang mit den Vorschriften und Verfahren der Union für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen hätten behoben werden können;~~

~~b) betriebliche Entscheidungen sowie verspätete Besatzungs-, Abfertigungs- und Einstiegsabläufe und~~

~~c) Nichtverfügbarkeit der Flug- oder Kabinenbesatzung (sofern sie nicht durch Streiks nach Absatz 1 Buchstabe c Ziffer v oder unerwartete Abwesenheiten aufgrund von Krankheit oder Tod nach Absatz 1 Buchstabe c Ziffer vi verursacht wurde).~~

1 ~~Verordnung (EU) 2022/2371 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 2022 zu schwerwiegenden grenzüberschreitenden Gesundheitsgefahren und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 1082/2013/EU (ABl. L 314 vom 6.12.2022, S. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj.)“~~ **[Abänd. 240]**

ANHANG II

‘Anhang

Informationshinweis gemäß Artikel 6

INFORMATIONSHINWEIS ZUR HAFTUNG VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN FÜR FLUGGÄSTE UND DEREN REISEGEPÄCK

Diese Hinweise fassen die Haftungsregeln zusammen, die von Luftfahrtunternehmen der Union nach den Rechtsvorschriften der Union und dem Übereinkommen von Montreal anzuwenden sind.

SCHADENSERSATZ BEI TOD ODER KÖRPERVERLETZUNG

Es gibt keine Höchstbeträge für die Haftung bei Tod oder Körperverletzung von Fluggästen bei Unfällen, die sich an Bord eines Flugzeugs oder beim Ein- oder Ausstieg ereignet haben.

Unbeschadet des Artikels 20 des Übereinkommens von Montreal betreffend die Haftungsbefreiung des Luftfahrtunternehmens kann das Luftfahrtunternehmen für Schäden bis zu der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Obergrenze gemäß Artikel 21 des Übereinkommens von Montreal [das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an] keine Haftungsfreistellung oder Haftungsbegrenzung geltend machen. Bei höheren Beträgen haftet das Luftfahrtunternehmen nicht, wenn es nachweist, dass

- der Schaden nicht durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfahrtunternehmens oder seiner Bediensteten oder Händler verursacht wurde oder
- der Schaden ausschließlich durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung eines Dritten verursacht wurde.

VORSCHUSSZAHLUNGEN

Wird ein Fluggast getötet oder verletzt, so hat das Luftfahrtunternehmen innerhalb von 15 Tagen nach Feststellung der schadensersatzberechtigten Person eine Vorschusszahlung zu leisten, um die unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu decken. Im Todesfall beträgt dieser Vorschuss nicht weniger als 16 % der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Obergrenze gemäß Artikel 21 des Übereinkommens von Montreal [das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an].

VERSPÄTUNGEN BEI DER BEFÖRDERUNG VON FLUGGÄSTEN

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Fluggästen, es sei denn, dass es alle zumutbaren Maßnahmen zur Schadensvermeidung ergriffen hat oder die Ergreifung dieser Maßnahmen unmöglich war. Die Haftung für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Fluggästen ist auf die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Obergrenze gemäß Artikel 22 Absatz 1 des Übereinkommens von Montreal [das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an] beschränkt.

VERSPÄTUNGEN BEI DER BEFÖRDERUNG VON REISEGEPÄCK

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Reisegepäck bis zu der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Obergrenze gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal [das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an], wobei die Obergrenze für Ausgleichszahlungen je Fluggast und nicht je aufgegebenem Gepäckstück gilt. Das Luftfahrtunternehmen haftet nicht, wenn es alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens aufgrund einer solchen Verspätung ergriffen hat oder die Ergreifung dieser Maßnahmen unmöglich war.

ZERSTÖRUNG, VERLUST ODER BESCHÄDIGUNG VON REISEGEPÄCK

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden bis zu der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Obergrenze gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal [das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an], wobei die Obergrenze für Ausgleichszahlungen je Fluggast und nicht je aufgegebenem Gepäckstück gilt.

Das Luftfahrtunternehmen haftet für beschädigtes oder verloren gegangenes aufgegebenes Reisegepäck, es sei denn, die Beschädigung ist auf die Beschaffenheit, einen Defekt oder einen Mangel des Gepäcks zurückzuführen.

Das Luftfahrtunternehmen haftet nur dann für nicht aufgegebenes Reisegepäck (Handgepäck), einschließlich persönlicher Gegenstände, wenn die Beschädigung durch sein Verschulden oder das Verschulden seiner Bediensteten oder Händler verursacht wurde. **[Abänd. 241 *betrifft nicht die deutsche Fassung.]***

HÖHERE HAFTUNGSGRENZE FÜR REISEGEPÄCK

Eine höhere Haftungsgrenze gilt, wenn der Fluggast spätestens bei der Abfertigung eine betragsmäßige Angabe des Interesses an der Lieferung am Bestimmungsort vornimmt und einen gegebenenfalls verlangten Zuschlag entrichtet. Ein solcher Zuschlag richtet sich nach einem Tarif, der sich auf die Kosten für die Beförderung und die Versicherung des betreffenden Reisegepäcks bezieht, die über den Haftungshöchstbetrag der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Obergrenze gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal ┤**(**das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an┤**)** hinausgehen. Der Tarif wird den Fluggästen auf Anfrage mitgeteilt. **[Abänd. 242]**

Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität wird bei der Buchung, gleichzeitig mit der Meldung gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 und spätestens bei der Übergabe der Ausrüstungsgegenstände an das Luftfahrtunternehmen und im Falle eines anerkannten Begleithundes beim Einsteigen systematisch die Möglichkeit geboten, in einem barrierefreien Format ohne Zusatzkosten das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort für die Beförderung ihrer Mobilitätshilfen oder ihres anerkannten Begleithundes betragsmäßig anzugeben.

HAFTUNGSBEFREIUNG

Wenn das Luftfahrtunternehmen nachweist, dass jeglicher Schaden, der unter die von Luftfahrtunternehmen der Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 und dem Übereinkommen von Montreal angewandten Haftungsregeln fällt, einschließlich Todesfällen und Körperverletzungen, von der Person, die eine Ausgleichsleistung fordert, bzw. von der Person, von der sie ihre Rechte ableitet, durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung verursacht bzw. mitverursacht wurde, ist das Luftfahrtunternehmen in dem Maße ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dem Antragsteller befreit, in dem diese fahrlässige oder unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung den Schaden verursacht bzw. mitverursacht hat.

FRISTEN FÜR BEANSTANDUNGEN ~~HINSICHTLICH~~***IM ZUSAMMENHANG MIT*** REISEGEPÄCK **[Abänd. 243]**

Bei Beschädigung, Verspätung, Verlust oder Zerstörung von Reisegepäck hat der Fluggast dem Luftfahrtunternehmen in jedem Fall so bald wie möglich Anzeige zu erstatten. Bei Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck muss der Fluggast binnen sieben Tagen, bei verspätetem Reisegepäck binnen 21 Tagen ab dem Tag, an dem das Reisegepäck dem Fluggast zur Verfügung gestellt wurde, Anzeige erstatten. Zu diesem Zweck können die Fluggäste auf den Internetseiten und in den Online-Anwendungen der Luftfahrtunternehmen ein entsprechendes Formular finden, das entweder in Papierform oder online eingereicht werden kann. Dieses Formular muss vom Luftfahrtunternehmen am Flughafen als Beschwerde entgegengenommen werden. Für das Luftfahrtunternehmen gilt das Datum dieser Beschwerdeerhebung als Datum der Schadensanzeige gemäß Artikel 31 Absätze 2 und 3 des Übereinkommens von Montreal, auch wenn das Luftfahrtunternehmen zu einem späteren Zeitpunkt weitere Auskünfte einholt.

HAFTUNG DES VERTRAGLICHEN UND DES AUSFÜHRENDEN LUFTFAHRTUNTERNEHMENS

Wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht mit dem vertraglichen Luftfahrtunternehmen identisch ist, kann der Fluggast seine Anzeige oder Schadensersatzansprüche an jedes der beiden Unternehmen richten. Dies schließt auch Fälle ein, in denen das Interesse an der Lieferung gegenüber einem der beiden Luftfahrtunternehmen betragsmäßig angegeben wurde.

KLAGEFRISTEN

Gerichtliche Klagen auf Schadensersatz müssen innerhalb von zwei Jahren, beginnend mit dem Tag der Ankunft des Flugzeugs oder dem Tag, an dem das Flugzeug hätte ankommen sollen, erhoben werden.

ZERSTÖRUNG, VERLUST, BESCHÄDIGUNG ODER VERSPÄTUNG VON MOBILITÄTSHILFEN

Das Luftfahrtunternehmen haftet für die Zerstörung, den Verlust, die Beschädigung und die Verspätung von Mobilitätshilfen bis zu der im Einklang mit Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal festgelegten Obergrenze gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal [das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Betrag in Landeswährung an], wobei die Obergrenze für Ausgleichszahlungen je Fluggast und nicht je aufgegebenem Gepäckstück gilt.

Ein Fluggast kann ohne Zusatzkosten von einem höheren Haftungshöchstbetrag profitieren, indem er spätestens bei der Abfertigung das Interesse betragsmäßig anhand der Kosten für die Ersetzung seiner Mobilitätshilfen angibt.

Bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Mobilitätshilfen zahlt das Luftfahrtunternehmen eine Entschädigung, die den bei der betragsmäßigen Angabe des Interesses angegebenen Betrag nicht übersteigt.

Vor der Zahlung dieser Entschädigung unternimmt das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen, um über das Ende der Reise des betreffenden Fluggastes hinaus einen umgehend benötigten vorübergehenden Ersatz für die Mobilitätshilfen bereitzustellen.

GRUNDLAGE DIESER INFORMATIONEN

Diese Bestimmungen beruhen auf dem Übereinkommen von Montreal vom 28. Mai 1999, das in der Union durch die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 und die Verordnung (EU) …/…[+] geänderten Fassung und in den Mitgliedstaaten durch deren nationale Rechtsvorschriften umgesetzt wurde.

[+] ABl.: Bitte die Nummer der vorliegenden Änderungsverordnung einfügen.“