



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 10. Februar 2014
(OR. en)**

5941/14

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0072 (COD)**

**CODEC 261
AVIATION 25
CONSOM 35
PE 63**

INFORMATORISCHER VERMERK

des	Generalsekretariats
für den	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine 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 – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 3. bis 6. Februar 2014)

I. EINLEITUNG

Der Berichterstatter, Georges BACH (PPE – LU), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) einen Bericht zu dem obengenannten Vorschlag vorgelegt. Der Bericht enthielt 168 Änderungsanträge (Änderungsanträge 1-168).

Zudem hatten verschiedene Fraktionen (S&D, ALDE, Verts/ALE, ECR und GUE/NGL) oder Gruppen von mindestens 40 Mitgliedern des Europäischen Parlaments 14 weitere Änderungsanträge (Änderungsanträge 169-182) eingereicht.

II. AUSSPRACHE

Die Aussprache fand am 5. Februar 2014 statt.

Der Berichterstatter, Georges BACH (PPE – LU), eröffnete die Aussprache und

- begrüßte es, dass die Verordnung zeitgerecht überarbeitet worden sei. Die derzeitige Situation sei eindeutig nicht zufriedenstellend, und die Frage der Fluggastrechte sei für die Bürger Europas wichtig. Seines Erachtens sei das Argument gestiegener Kosten, von denen die Luftfahrtunternehmen betroffen wären, nicht stichhaltig, da derzeit lediglich 2 % der Fluggäste mit Anspruch auf Entschädigung tatsächlich entschädigt würden;
- erklärte, dass die Überarbeitung für Millionen Menschen zu einer Verbesserung ihrer Rechtslage führen werde, und zwar durch zusätzliche Rechte, aber auch durch verbesserte Unterrichtung (vom Zeitpunkt der Buchung an bis hin zu – mit qualifiziertem Personal besetzten – Auskunfts- und Kontaktstellen auf den Flughäfen) und durch verbesserte Möglichkeiten, ihre Rechte einzufordern. In diesem Zusammenhang habe er eine Reihe von zusätzlichen Begriffsbestimmungen zur Präzisierung des Texts vorgeschlagen;
- verwies auf die Verbesserungen am Kommissionsvorschlag, insbesondere in Bezug auf
 - die Schließung von Schlupflöchern für die Luftfahrtunternehmen bei der Geltendmachung "außergewöhnlicher Umstände", insbesondere hinsichtlich aller Arten von "technischen Problemen". Künftig könnten technische Probleme nur geltend gemacht werden, wenn Sie durch herstellerseitige Mängel bedingt seien, und die Auflistung der Umstände, die als "außergewöhnlich" gelten könnten, werde eine erschöpfende Auflistung;
 - Verpflichtungen betreffend Betreuungs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste;
 - Ausgleichsleistungen für Verspätungen, wobei die sogenannten "Schwellenwerte" zugunsten der Fluggäste geändert worden seien, da der Vorschlag der Kommission als zu industriefreundlich empfunden worden sei;
 - das Beschwerdeverfahren durch Festlegung von Fristen und Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen zur Reaktion auf Beschwerden;

- betonte ferner unter anderem Folgendes:
 - In Bezug auf die "No-Show"-Politik (Untersagung der Nutzung von Teilstrecken) sollte es den Luftfahrtunternehmen nicht länger möglich sein, Fluggästen die Beförderung zu verweigern, weil sie den Hinflug nicht angetreten hätten;
 - bei Anschlussflügen sollte, wie von der Kommission vorgeschlagen, das Endziel als Grundlage für die Berechnung der Verspätung herangezogen werden;
 - was das Handgepäck anbelange, sollte die Begrenzung auf nur ein Stück Handgepäck untersagt werden;
 - die Befugnisse der nationalen Behörden sollten gestärkt werden, und die Sanktionen müssten wirksam sein;
- erklärte zum Schluss, er sei vom Rat enttäuscht und hoffe, dass dieser mehr Ehrgeiz an den Tag lege und sich nunmehr im Interesse der Fluggäste mit dem Text befasse.

Kommissionsmitglied KALLAS

- erklärte, dass den Fluggästen nicht immer die ihnen zustehenden Rechte gewährt würden. Dazu komme es erstens, weil das derzeitige Durchsetzungssystem nicht wirksam genug sei und nicht unionsweit einheitlich angewendet werde. Zweitens legten Luftfahrtunternehmen und Fluggäste den gleichen Text unterschiedlich aus. Daher werde mit dem Kommissionsvorschlag angestrebt, den Text klarer zu formulieren und die Durchsetzung der Fluggastrechte zu verbessern. Gleichzeitig werde den operativen und finanziellen Auswirkungen auf die Luftfahrtunternehmen Rechnung getragen, wobei auch berücksichtigt wurde, dass sich dies auf die Preise der Flugscheine für die Fluggäste auswirken werde. Für die Kommission sei es ein Hauptziel gewesen, die Annullierung von Flügen zu vermeiden, was sowohl für die Fluggäste als auch für die Luftfahrtunternehmen der schlimmste denkbare Fall sei;
- begrüßte den Bericht des TRAN-Ausschusses in den Kernbereichen Durchsetzung, Unterrichtsanspruch und Pflichten der Luftfahrtunternehmen bei Flugannullierung und Beschwerdemöglichkeiten;
- äußerte Bedenken zu einigen der vorgeschlagenen Änderungen:
 - Verspätungen auf Kurz- und Mittelstrecken, bei denen das Parlament die derzeitigen Schwellenwerte bei Verspätungen für die Entstehung eines Entschädigungsanspruchs beibehalten möchte. Das Problem liege darin, dass diese Schwellen möglicherweise zu niedrig angesetzt seien und den Luftfahrtunternehmen finanzielle Anreize für eine Annullierung der verspäteten Flüge vermitteln, was letztendlich nicht im Interesse der Fluggäste liege;

- eine erschöpfende Auflistung der außergewöhnlichen Umstände, unter denen das Luftfahrtunternehmen von der Pflicht zur Zahlung von Entschädigungen an die Fluggäste befreit sei, könnte sich als zu starr erweisen;
- hinsichtlich der Insolvenz von Luftfahrtunternehmen sei das Anliegen nachvollziehbar. Der Vorschlag, einen Fonds oder eine Versicherung für die Rückbeförderung und Rückzahlung von Flugscheinen einzurichten, würde aber die Kosten für die Luftfahrtunternehmen gegenüber der derzeitigen Verordnung verdoppeln und wäre somit unverhältnismäßig. Er verwies hingegen auf die Zusagen in der Mitteilung vom 18. März 2013 über den Schutz von Fluggästen im Falle der Insolvenz von Luftfahrtunternehmen, die nunmehr in konkrete Maßnahmen umgesetzt würden;
- verteidigte die Ausgewogenheit des Vorschlags und bemerkte hierzu, dass die derzeitige Überarbeitung der Verordnung über Fluggastrechte eine wesentliche Verbesserung für die Fluggäste darstelle und auf den bei der Vulkanaschekrise gemachten Erfahrungen beruhe. Die Luftfahrtunternehmen seien keine Feinde der Fluggäste, sondern wollten Fluggäste befördern und damit ihr Geld verdienen. Die Luftfahrtunternehmen seien in einem derzeit sehr schwierigen Umfeld tätig, und es müsse ein ausgewogenes Gleichgewicht gefunden werden;
- äußerte die Hoffnung, dass der Rat bald in der Lage sein werde, seinen eigenen Standpunkt zu diesem wesentlichen Gesetzgebungsakt festzulegen, so dass die interinstitutionellen Verhandlungen kurz nach den Wahlen zum Europäischen Parlament beginnen könnten.

Der Verfasser der Stellungnahme des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO), Hans-Peter MAYER (PPE – DE), bemerkte, es sei nicht gerechtfertigt, das Verbot der Beförderungsverweigerung auf einfache Hin- und Rückflüge zu begrenzen – es solle vielmehr auch auf Anschlussflüge ausgedehnt werden.

Mathieu GROSCH (BE), der im Namen der PPE-Fraktion sprach,

- beglückwünschte den Berichterstatter dafür, dass er mit seiner Arbeit das richtige Gleichgewicht zwischen den begründeten Erwartungen der Fluggäste und den Anliegen der Luftfahrtunternehmen gefunden habe. Er habe Klarheit und Transparenz geschaffen, was in Anbetracht der verschiedenen Urteile des Gerichtshofs als wichtigster Aspekt und Hauptaufgabe anzusehen war. Der vorliegende Vorschlag sei mit einem Zusatznutzen für alle, auch für die Luftfahrtunternehmen, verbunden;

- forderte, bei der Entscheidung über die Höhe der Entschädigung auf die Verhältnismäßigkeit zu achten (es wäre zu fragen, ob denn eine Entschädigung in Höhe von beispielsweise 600 EUR sehr sinnvoll wäre, wenn der Flug insgesamt annulliert würde. Habe jemand einen Flug für 20 EUR gebucht, so wäre eine Entschädigung von etwa 400 EUR nicht gerechtfertigt). Was die außergewöhnlichen Umstände anbelangt, so appellierte er an die Luftfahrtunternehmen, nicht bei jeder sich bietenden Gelegenheit außergewöhnliche Umstände geltend zu machen, um die Zahlung von Entschädigungen zu vermeiden;
- betonte, dass seines Erachtens der wichtigste Aspekt die Unterrichtung der Fluggäste vor der Buchung sei (es sollte nicht so sein, dass man 20 Seiten durchlesen müsse, um herauszufinden, ob man einen oder zwei Koffer mitbringen könne usw.), und dass es eine Anlaufstelle an den Flughäfen gebe, wo Auskünfte über Rechte und Beschwerden erteilt werden könnten. Mit dem vorliegenden Vorschlag werde dies sichergestellt.

Bernadette VERGNAUD (FR), die im Namen der S&D-Fraktion sprach,

- erklärte, dass der Vorschlag der Kommission gegenüber dem derzeitigen Text eine Reihe von Fortschritten aufweise. Ihres Erachtens sei es dem Parlament gelungen, den Vorschlag zu verbessern;
- hob in diesem Zusammen unter anderem die folgenden Aspekte hervor:
 - Sicherstellung, dass die Rechtsvorschriften wirksam angewendet werden können. Es sei zwecklos, den Fluggästen Rechte zu verleihen, wenn sich die Luftfahrtunternehmen in der Praxis ihren Verpflichtungen durch Geltendmachung technischer Probleme entziehen könnten oder die Vorschriften nicht ihren Zweck erfüllten. Die Bandbreite der außergewöhnlichen Umstände, die geltend gemacht werden könnten, sei daher streng eingegrenzt worden;
 - Entschädigung für die Verspätung von Flügen unter Berücksichtigung der Vielfalt der Zielflughäfen und der Sachzwänge. Die drei Schwellenwerte für die Entstehung von Entschädigungsansprüchen müssten beibehalten werden. Man könnte versucht sein, noch weiter zu gehen, aber sie sei sich mit der Kommission darin einig, dass dies zu mehr Annullierungen führen könnte;
 - Beibehaltung des Verbots der Beförderungsverweigerung im Fall der Nichtinanspruchnahme des Hinflugs;
 - Recht auf Beförderung weiterer persönlicher Gegenstände an Bord über das Handgepäck hinaus;
- bemerkte zusammenfassend, dass der Text ihres Erachtens ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen einer Verbesserung der Fluggastrechte und realistischen Verpflichtungen für die Luftfahrtunternehmen darstelle und eine gute Grundlage für die Beratungen mit dem Rat bilde.

Vilja SAVISAAR-TOOMAST (ET), die im Namen der ALDE-Fraktion sprach,

- erklärte, dass der Hintergrund für den vorliegenden Vorschlag in den häufigen Annullierungen, Verspätungen und Problemen bei der Gepäckabfertigung zu suchen sei. Lediglich 2 % der Fluggäste erhielten die Entschädigung, auf die sie Anspruch hätten. Die Krise aufgrund der Vulkanasche aus Island habe gezeigt, dass es eines verbesserten Rechtsrahmens bedürfe. Die Fluggäste müssten über ihre Rechte unterrichtet werden und Anspruch auf Entschädigung erhalten, aber die Luftfahrtunternehmen hätten nicht immer genug getan, um die Fluggäste über ihre Rechte aufzuklären;
- begrüßte es, dass der TRAN-Ausschuss sich auf Verbesserungen hinsichtlich der Entschädigungen bei Verspätungen und Annullierungen verständigt, für ein besseres Maß an Betreuung für Menschen mit Behinderungen gesorgt und die regionalen Luftfahrtunternehmen gestärkt habe, einschließlich des 90minütigen Puffers, in dem sie nicht für verpasste Anschlussflüge haften müssten, und auch sichergestellt habe, dass Fluggäste ihren Flugschein auch dann für den Rückflug verwenden dürften, wenn sie den gebuchten Hinflug nicht angetreten hätten;
- bedauerte das Verhalten der S&D-Fraktion, die im TRAN-Ausschuss alle Kompromisse mitgetragen habe und nun versuche, den Kompromiss wieder rückgängig zu machen. Daher werde ihre Fraktion sich den Änderungsanträgen des IMCO-Ausschusses nicht anschließen.

Keith TAYLOR (UK), der im Namen der Verts/ALE-Fraktion sprach,

- begrüßte, dass es möglich gewesen sei, den Kommissionsvorschlag, der weitgehend die Branche bzw. die Luftfahrtunternehmen begünstigt hatte, sehr viel fluggastfreundlicher auszugestalten. Er könne den Bericht unterstützen;
- befürwortete die Kompromisslösung, wonach nach dreistündiger Verspätung eine Entschädigung gezahlt werden sollte, auch wenn der Vorschlag seiner Fraktion (eine Stunde) nicht übernommen worden sei. Drei Stunden sei jedoch erheblich besser als die ursprünglich vorgesehenen fünf Stunden im Vorschlag der Kommission. Seine Fraktion könne auch die Einschränkung der Bandbreite der außergewöhnlichen Umstände mittragen, mit der die Luftfahrtunternehmen daran gehindert sollten, diese Umstände als Vorwand zu benutzen, um keine Entschädigung an Reisende, die darauf Anspruch hätten, zahlen zu müssen. Er hoffe darauf, dass die Durchführung verbessert werden könne, und sei diesbezüglich der Auffassung, dass sich der Vorschlag seiner Fraktion, unabhängige Mediationsstellen einzurichten, als sehr nützlich erweisen werde;

- betonte schließlich, dass die Umweltauswirkungen und die Energieeffizienz von Flugreisen nun auf der Website und den Flugscheinen angegeben würden. Es könne nicht erwartet werden, dass die Menschen im Hinblick auf Kohlenstoffemissionen mehr Verantwortungsbewusstsein zeigten, wenn ihnen die potenziellen Folgen ihrer Handlungen nicht bekannt seien.

Jacqueline FOSTER (UK), die im Namen der ECR-Fraktion sprach,

- vertrat die Auffassung, dass die Rechtsvorschriften von 2004 den Fluggästen europaweit eine Reihe von Vorteilen beschert und zu höheren Dienstleistungsstandards in vielen der betreffenden Bereiche geführt hätten. Im Anschluss an die Geschehnisse im Zusammenhang mit der Vulkanaschewolke aus Island und in Anbetracht der Urteile des Gerichtshofs sei es sehr wohl richtig gewesen, sich erneut mit den Rechtsvorschriften zu befassen, um zu prüfen, ob das betreffende Gleichgewicht wieder hergestellt werden könnte;
- erklärte, dass einige der vom Parlament vorgeschlagenen Abänderungen am Vorschlag der Kommission zweifelsohne mit Verbesserungen verbunden seien; dies gelte beispielsweise für die 90minütige Frist bei Anschlussflügen, für Umbuchungen und für die Gewährleistung, dass die Websites der Luftfahrtunternehmen schon vor Anklicken der Schaltfläche "Bezahlen" verständliche und präzise Auskünfte enthielten. Sie bedauere jedoch, dass einige der Abänderungen durch eine mögliche Einschränkung der Wahlmöglichkeiten, Preiserhöhungen und eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Luftfahrtunternehmen mit unbeabsichtigten Folgen für die Fluggäste verbunden sein könnten;
- bemerkte, dass die Verringerung der Schwellenwerte von fünf auf drei Stunden zur Annullierung von noch mehr Flügen und damit zu einer Senkung der Zahl der Zubringerflüge von regionalen Flughäfen – mit nachteiligen Folgewirkungen – führen könnte. Die Erhöhung der Entschädigungen, wenn auch sie nun geringer ausgefallen sei, stehe oftmals in keinem Verhältnis zu dem sehr günstigen Preis einiger Flugscheine; sie hätte eine Entschädigung vorgezogen, die enger an das Entgelt für den Flugschein gekoppelt sei. Sie hege jedoch die Hoffnung, dass einige dieser Fragen gelöst werden könnten;
- wies schließlich darauf hin, dass sie eine Reihe von Änderungsanträgen zu Gibraltar erneut eingebracht habe. Ihre Fraktion sei bei der Abstimmung im TRAN-Ausschuss unterlegen, sie hoffe aber, dass sie vom Plenum unterstützt werde.

Jaromír KOHLÍČEK (CZ), der im Namen der GUE/NGL-Fraktion sprach,

- erklärte, dass mit dem angestrebten Kompromiss Luftfahrtunternehmen daran gehindert werden sollten, sich ihrer Verantwortung gegenüber den Fluggästen zu entziehen; hierzu sei beispielsweise
 - den Fluggästen eine Beschwerdefrist von drei Monaten eingeräumt und vorgesehen worden, dass innerhalb von zwei Monaten eine Beantwortung der Beschwerde erfolgen müsste,
 - eine erschöpfende Auflistung der außergewöhnlichen Umstände aufgenommen worden;
 - Anhang II aufgenommen worden, der ein einfaches Handbuch für Fluggäste darstelle;
- verwies auf andere Bereiche, in denen gegenüber der Verordnung von 2004 Verbesserungen erzielt worden seien; dies gelte beispielsweise für Familien mit kleinen Kindern, Menschen mit Behinderungen, Fluggäste, die Musikinstrumente mit sich führten, sowie bei Flugscheinen für mehrere Flüge, wo die Fluggäste nun nicht mehr gezwungen seien, sämtliche Flüge auch anzutreten, und bei der Preisfestsetzung, bei der neue Standards für die Luftfahrt gesetzt worden seien.

In den meisten Beiträgen der folgenden Redner fanden sich die vorstehenden Bemerkungen wieder. Folgende Beiträge wären vielleicht noch erwähnenswert:

Dieter-Lebrecht KOCH (PPE – DE)

- vertrat die Auffassung, dass der Bericht des Berichterstatters einen sehr verbraucherfreundlichen Kompromiss darstelle, mit dem ein Gleichgewicht zwischen den Rechten der Fluggäste und den Interessen der Luftfahrtunternehmen hergestellt werde. Er stärke die Rechte der Verbraucher beträchtlich, sowohl bezogen auf die derzeitige Verordnung als auch auf den Vorschlag der Kommission;
- warnte davor, dass in Zeiten kurz vor Wahlen die Gefahr bestehe, dass man sich an Geschenken für Fluggäste überbieten möchte. Daher spreche er sich dafür aus, dem Bericht in der vom TRAN-Ausschuss verabschiedeten Fassung zuzustimmen und weitergehende Änderungsanträge abzulehnen; dies gelte insbesondere für die Reduzierung der Schwellenwerte von drei auf zwei, was nur zu mehr Annullierungen und höheren Ticketpreisen führen würde, und für die Ausdehnung des Verbots der "No-Show"-Politik, was die Luftfahrtunternehmen davon abhalten könnte, besonders preisgünstige Angebote zu machen.

Eva LICHTENBERGER (Verts/ALE – AT)

- erklärte, dass sie eine kleine Erhebung durchgeführt und Fluggäste danach gefragt habe, ob sie schon jemals eine Entschädigung geltend gemacht und ob sie diese auch erhalten hätten. Das Ergebnis sei ziemlich deprimierend gewesen und hätte gezeigt, dass die Fluggäste kein großes Vertrauen in das System hätten. Sie machten keine Ansprüche geltend, da sie dies für aussichtslos hielten, und wenn sie Ansprüche geltend gemacht hätten, seien sie oftmals gezwungen gewesen, den Rechtsweg zu beschreiten. Diese Situation sei nicht hinnehmbar;
- zeigte sich daher enttäuscht vom Vorschlag der Kommission, der noch dazu alles verschlechtert habe. Die Kommission habe nur den Luftfahrtunternehmen Gehör geschenkt, Fluggäste würden als Störfaktor wahrgenommen. Besonders schlimm habe sie gefunden, dass der Begriff "höhere Gewalt" so ausgelegt werde, dass eine hinuntergefallene Schraube gleich behandelt wurde wie die Aschewolke;
- begrüßte die vom TRAN-Ausschuss vorgenommenen Verbesserungen, noch mehr aber die vom IMCO-Ausschuss eingebrachten Verbesserungen, und bat nachdrücklich um Unterstützung dieser Änderungsanträge.

Inés AYALA SENDER (S&D – ES)

- erinnerte daran, dass die letzte Verordnung über Fluggastrechte vor zehn Jahren angenommen worden sei und dass unterdessen die Rechte von Bahn- und Busfahrgästen überarbeitet worden seien. Es sei daher an der Zeit, erneut zu prüfen, wie die Rechte der Fluggäste weiter verbessert werden könnten;
- begrüßte insbesondere die Aufmerksamkeit, die besonderen Kategorien von Fluggästen, nämlich Familien mit kleinen Kindern, Fluggästen mit Behinderungen und Fluggästen, die Musikinstrumente mit sich führten, gewidmet worden sei. Die Maßnahmen, die zugunsten dieser Kategorien hätten getroffen werden müssen, seien nicht mit sehr hohen Kosten verbunden;
- erklärte, dass es auch möglich sein sollte, Handtaschen und Einkäufe aus Duty-free-Shops in die Fluggastkabine mitzunehmen. Es sei notwendig, sich um die Fluggäste zu kümmern, die im Falle der Insolvenz eines Luftfahrtunternehmens festsäßen. Die Entschädigungsregelung sollte modernisiert werden, damit sie in größerem Maße automatisch greife oder zumindest kohärenter werde und bestimmte grundlegende Rechte, wie etwa der Zugang zu Nahrung, garantiert würden.

Zur Gibraltarfrage äußerten sich eine Reihe von Abgeordneten, insbesondere aus dem Vereinigten Königreich:

Graham WATSON (ALDE – UK) erklärte, dass die Verordnung zu den wenigen verbleibenden Luftverkehrsmaßnahmen der Union gehöre, die noch eine Klausel über den Ausschluss des Flughafens von Gibraltar enthielten. Im Anschluss an die Übereinkunft von Cordoba aus dem Jahr 2006 habe Spanien der Kommission mitgeteilt, es werde nicht länger anstreben, dass Gibraltar von solchen Luftverkehrsmaßnahmen ausgenommen wird. Bei der Überarbeitung der Verordnung habe die Kommission jedoch die Klausel über den Ausschluss Gibaltars in der Verordnung belassen. Die Klausel müsse herausgenommen werden, da es um die Rechte jedes Unionsbürgers gehe – gleich, ob er aus Gibraltar, Spanien oder einem anderen Land komme –, der den Flughafen von Gibraltar nutze. Daher rief er nachdrücklich dazu auf, die Änderungsanträge 171-174, die auf die Streichung der Ausschlussklausel abstellten, zu unterstützen.

Luis DE GRANDES PASCUAL (PPE – ES) räumte ein, dass es sich um ein sensibles Thema handle. Seines Erachtens sollte die Streitfrage im Wege des Dialogs zwischen zwei befreundeten Ländern ausgeräumt werden.

III. ABSTIMMUNG

Die Abstimmung fand am 5. Februar 2014 statt. Das Europäische Parlament hat 169 Änderungsanträge zu dem Vorschlag angenommen.

Es wurden alle Änderungsanträge des Ausschusses bis auf einen (Änderungsantrag 62) angenommen, Änderungsantrag 74 in einer mündlich geänderten Form. Darüber hinaus wurden zwei weitere Änderungsanträge angenommen (Änderungsantrag 169 der S&D-Fraktion sowie Änderungsantrag 174 der ALDE-Fraktion).

Die angenommenen Abänderungen sind in der Anlage wiedergegeben.

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 zu dem Vorschlag für eine 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 (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0130),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0066/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A7-0020/2014),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C 327 vom 12. November 2013, S. 115.

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Lufttransportdienste sind Dienstleistungen, die vom Fluggast vorausbezahlt sind und direkt oder indirekt vom Steuerzahler subventioniert werden. Flugscheine sollten daher als „resultierende Verträge“ betrachtet werden, bei denen die Fluggesellschaften die Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen mit größter Sorgfalt garantieren.

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Um die Rechtssicherheit für die Luftfahrtunternehmen und die Fluggäste zu verbessern, bedarf es einer genaueren Definition des Begriffs „außergewöhnliche Umstände“, die dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache C-549/07 (Wallentin-Hermann) Rechnung trägt. Die Definition sollte durch eine **nicht** erschöpfende Liste näher präzisiert werden, in der klar angegeben ist, welche Umstände als außergewöhnlich anzusehen sind **und welche nicht**.

(3) Um die Rechtssicherheit für die Luftfahrtunternehmen und die Fluggäste zu verbessern, bedarf es einer genaueren Definition des Begriffs „außergewöhnliche Umstände“, die dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache C-549/07 (Wallentin-Hermann) Rechnung trägt. Die Definition sollte durch eine erschöpfende Liste näher präzisiert werden, in der klar angegeben ist, welche Umstände als außergewöhnlich anzusehen sind. **Der Kommission sollte nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Liste gegebenenfalls zu ergänzen.**

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) In der Rechtssache C-22/11 (Finnair) hat der Gerichtshof **der Europäischen Union** entschieden, dass der Begriff „Nichtbeförderung“ dahin auszulegen ist, dass er sich nicht nur auf die Nichtbeförderung wegen Überbuchung bezieht, sondern auch auf die Nichtbeförderung aus anderen, z. B. betrieblichen Gründen. **In Anbetracht dieser Bestätigung besteht kein Anlass, die aktuelle** Bestimmung des Begriffs „Nichtbeförderung“ **zu ändern.**

Geänderter Text

(5) In der Rechtssache C-22/11 (Finnair) hat der Gerichtshof entschieden, dass der Begriff „Nichtbeförderung“ dahin auszulegen ist, dass er sich nicht nur auf die Nichtbeförderung wegen Überbuchung bezieht, sondern auch auf die Nichtbeförderung aus anderen, z. B. betrieblichen Gründen. **Die** Bestimmung des Begriffs „Nichtbeförderung“ **sollte auch Fälle umfassen, in denen die planmäßige Abflugzeit auf einen früheren Zeitpunkt verlegt wurde und ein Fluggast aus diesem Grund den Flug verpasst.**

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt auch für Fluggäste, die ihren Flug als Teil einer Pauschalreise gebucht haben. Allerdings sollte klargestellt werden, dass eine Kumulierung von Ansprüchen, die sich insbesondere aus der vorliegenden Verordnung und der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen¹⁷ ergeben, nicht zulässig ist. Die Fluggäste sollten die Wahl haben, auf welche Rechtsvorschrift sie ihre Forderungen stützen, jedoch nicht auf der Grundlage beider Rechtsvorschriften Ausgleichsleistungen für dasselbe Problem beanspruchen können. **Die Fluggäste sollten von der Art und Weise, wie die Luftfahrtunternehmen und die Reiseveranstalter diese Forderungen untereinander aufteilen, nicht betroffen**

Geänderter Text

(6) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt auch für Fluggäste, die ihren Flug als Teil einer Pauschalreise gebucht haben. Allerdings sollte klargestellt werden, dass eine Kumulierung von Ansprüchen, die sich insbesondere aus der vorliegenden Verordnung und der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen¹⁷ ergeben, nicht zulässig ist. Die Fluggäste sollten die Wahl haben, auf welche Rechtsvorschrift sie ihre Forderungen stützen, jedoch nicht auf der Grundlage beider Rechtsvorschriften Ausgleichsleistungen für dasselbe Problem beanspruchen können. **Luftfahrtunternehmen und Reiseveranstalter sollten den Fluggästen die Nachweise zur Verfügung stellen, die sie benötigen, um ihre Forderungen**

sein.

¹⁷ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

unverzüglich anzumelden.

¹⁷ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Um das Schutzniveau zu verbessern, sollte Fluggästen auf **dem Rückflug** eines für Hin- und Rückflug geltenden Flugscheins die Beförderung nicht deshalb verweigert werden, weil sie **den Hinflug** nicht *angetreten* haben.

Geänderter Text

(7) Um das Schutzniveau zu verbessern, sollte Fluggästen auf **einem Flugabschnitt** eines für Hin- und Rückflug geltenden Flugscheins die Beförderung nicht deshalb verweigert werden **dürfen**, weil sie nicht **alle Teilstrecken des Flugscheins in Anspruch genommen** haben.

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Derzeit müssen Fluggäste mitunter eine Verwaltungsgebühr wegen falscher Schreibung ihres Namens entrichten. **Zumutbare** Berichtigungen von Buchungsfehlern sollten unentgeltlich vorgenommen werden, sofern sie nicht die Flugzeiten, das Datum, die Flugroute oder den Fluggast betreffen.

Geänderter Text

(8) Derzeit müssen Fluggäste mitunter eine Verwaltungsgebühr wegen falscher Schreibung ihres Namens entrichten. Berichtigungen von Buchungsfehlern sollten unentgeltlich vorgenommen werden, sofern sie nicht die Flugzeiten, das Datum, die Flugroute oder den Fluggast betreffen.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Es sollte deutlich gemacht werden, dass bei Annullierung eines Fluges der Fluggast zwischen Erstattung des Flugpreises, anderweitiger Fortsetzung der Reise oder Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt auswählen kann und nicht das Luftfahrtunternehmen darüber entscheidet.

Geänderter Text

(9) Es sollte deutlich gemacht werden, dass bei Annullierung eines Fluges der Fluggast zwischen Erstattung des Flugpreises, anderweitiger Fortsetzung der Reise oder Beförderung ***später am selben Tag oder*** zu einem späteren Zeitpunkt auswählen kann und nicht das Luftfahrtunternehmen darüber entscheidet.

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Die Luftfahrtunternehmen sollten verpflichtet sein, bei einer Stornierung seitens des Fluggastes die bereits gezahlten Steuern unentgeltlich zurückzuerstatten.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9b) Wenn sich der Fluggast im Rahmen einer Vereinbarung für eine Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt entscheidet, sollten An - und Abreisekosten für den entfallenen Flug grundsätzlich vollumfänglich erstattet werden. Hierzu sollten grundsätzlich Kosten für

öffentliche Verkehrsmittel, Taxikosten und Parkgebühren im Parkhaus am Flughafen gehören.

Abänderung 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9c) In einem wirksamen Regelwerk für Fluggastrechte ist die finanzielle Absicherung von Fluggästen bei Ausfall eines Luftfahrtunternehmens ein zentrales Element . Zur Stärkung der Absicherung von Fluggästen im Falle der Streichung von Flügen infolge der Insolvenz eines Luftfahrtunternehmens oder der Aussetzung der Tätigkeiten eines Luftfahrtunternehmens aufgrund des Entzugs seiner Betriebsgenehmigung sollten Luftfahrtunternehmen verpflichtet sein, einen ausreichenden Nachweis dafür zu erbringen, dass eine Rückerstattung oder der Rücktransport der Fluggäste sichergestellt ist.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9d) Durch die Einrichtung eines Garantiefonds oder eines verbindlichen Versicherungssystems könnte zum Beispiel sichergestellt werden, dass ein Luftfahrtunternehmen den Fluggästen bei einer Annullierung des Flugs infolge seiner Insolvenz oder infolge der Einstellung seines Flugbetriebs aufgrund

des Entzugs der Betriebsgenehmigung die Kosten erstatten oder für ihre Rückreise sorgen kann.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) *Die Flughäfen und ihre Nutzer* wie Luftfahrtunternehmen und ***Bodenabfertigungsunternehmen*** sollten ***zusammenarbeiten***, um die Auswirkungen mehrfacher Flugunterbrechungen auf die Fluggäste gering zu halten und für ihre Betreuung und anderweitige Beförderung zu sorgen. Zu diesem Zweck *sollten sie* für solche Fälle ***Notfallpläne erstellen*** und bei der Ausarbeitung dieser Pläne zusammenarbeiten.

Geänderter Text

(10) *Das Flughafenleitungsorgan und Flughafennutzer* wie Luftfahrtunternehmen, ***Bodenabfertigungsunternehmen, Flugsicherungsdienste und Unterstützungsdienstleister für Fluggäste mit Behinderungen und Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität*** sollten ***angemessene Maßnahmen zur Durchsetzung der Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den Flughafennutzern ergreifen***, um die Auswirkungen mehrfacher Flugunterbrechungen auf die Fluggäste gering zu halten und für ihre Betreuung und anderweitige Beförderung zu sorgen. Zu diesem Zweck *sollte das Flughafenleitungsorgan für eine angemessene Koordinierung mittels eines ordnungsgemäßen Notfallplans für* solche Fälle *sorgen* und ***mit den nationalen, regionalen und lokalen Behörden*** bei der Ausarbeitung dieser Pläne zusammenarbeiten. ***Der Plan sollte von den nationalen Durchsetzungsstellen geprüft werden, die bei Bedarf Anpassungen verlangen können.***

Abänderung 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Luftfahrtunternehmen sollten Verfahren und koordinierte Maßnahmen festlegen, um festsitzende Fluggäste angemessen zu informieren. Solche Verfahren sollten klare Hinweise enthalten, welche Stelle an jedem Flughafen für die Betreuung, die Unterstützung, die anderweitige Beförderung oder die Rückerstattung zuständig ist. Zudem sollten die Vorgehensweisen und Bedingungen für die Bereitstellung solcher Leistungen geregelt sein.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10b) Um Fluggästen bei Flugunterbrechungen oder bei Verspätung, Beschädigung oder Verlust von Gepäckstücken Unterstützungsleistungen 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 ergreifen.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte im Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 und C-432/07 (Sturgeon) ausdrücklich einen Ausgleichsanspruch für Fluggäste vorsehen, die von großen Verspätungen betroffen sind. Um den finanziellen Auswirkungen auf die Luftfahrtbranche Rechnung zu tragen **und eine daraus resultierende Zunahme der Annullierungen zu verhindern**, sollte **gleichzeitig** die einen Ausgleichsanspruch begründende Verspätungsdauer erhöht werden. Damit für die innerhalb der EU reisenden Bürger einheitliche Ausgleichsregelungen gelten, **sollte bei allen Reisen innerhalb der Union dieselbe Verspätungsdauer gelten, während** sie bei Reisen aus/nach Drittländern von der Entfernung **abhängen sollte**, um den betrieblichen Schwierigkeiten, mit denen die Luftfahrtunternehmen beim Umgang mit Verspätungen auf weit entfernten Flughäfen konfrontiert sind, Rechnung zu tragen.

Geänderter Text

(11) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte im Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 und C-432/07 (Sturgeon) **und dem Grundsatz der Gleichbehandlung, nach dem vergleichbare Situationen nicht unterschiedlich behandelt werden dürfen**, ausdrücklich einen Ausgleichsanspruch für Fluggäste vorsehen, die von großen Verspätungen betroffen sind. Um **unter anderem** den finanziellen Auswirkungen auf die Luftfahrtbranche Rechnung zu tragen, sollte die einen Ausgleichsanspruch begründende Verspätungsdauer erhöht werden. **Die Erhöhung sollte dazu führen**, dass für die innerhalb der EU reisenden Bürger einheitliche Ausgleichsregelungen gelten. **Gleichzeitig sollte die Verspätungsdauer** bei Reisen aus/nach Drittländern abhängig von der Entfernung in bestimmten Fällen **erhöht** werden, um den betrieblichen Schwierigkeiten, mit denen die Luftfahrtunternehmen beim Umgang mit Verspätungen auf weit entfernten Flughäfen konfrontiert sind, Rechnung zu tragen. **Was die Höhe der Ausgleichszahlungen betrifft, sollte bei der gleichen Flugentfernung immer derselbe Betrag gelten.**

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Zur Schaffung von Rechtssicherheit sollte in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ausdrücklich festgehalten

Geänderter Text

(12) 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 große Verspätungen und daher vergleichbare Ausgleichsansprüche begründen sollten.

werden, dass Änderungen der Flugzeiten ähnliche Folgen für die Fluggäste haben wie große Verspätungen **oder Nichtbeförderung** und daher vergleichbare Ausgleichsansprüche begründen sollten.

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Fluggäste, die einen Anschlussflug verpassen, sollten während der Wartezeit auf anderweitige Beförderung angemessen betreut werden. Entsprechend dem Grundsatz der Gleichbehandlung sollten diese Fluggäste auf ähnlicher Grundlage wie die Fluggäste verspäteter oder annullierter Flüge ausgleichsberechtigt sein, da auch sie ihr Endziel mit Verspätung erreichen.

Geänderter Text

(13) Fluggäste, die einen Anschlussflug **aufgrund einer Flugplanänderung oder Verspätung** verpassen, sollten während der Wartezeit auf anderweitige Beförderung angemessen betreut werden. Entsprechend dem Grundsatz der Gleichbehandlung **und dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache C-11/11 (Air France/Folkerts)** sollten diese Fluggäste auf ähnlicher Grundlage wie die Fluggäste verspäteter oder annullierter Flüge ausgleichsberechtigt sein, da auch sie ihr Endziel mit Verspätung erreichen.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Grundsätzlich sollte das Luftfahrtunternehmen, das die Flugplanänderung oder die Verspätung verursacht hat, verpflichtet sein, für Unterstützung und eine anderweitige Beförderung zu sorgen. Um jedoch die finanzielle Belastung für das betroffene Luftfahrtunternehmen abzumildern, sollte die Ausgleichszahlung an die betroffenen Fluggäste in einem Verhältnis zur

*Verspätung des vorhergehenden
Anschlussfluges am Umsteigepunkt
stehen.*

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13b) Fluggäste mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, die aufgrund einer durch Flughafenabfertigungsdienste verursachte Verspätung einen Anschlussflug verpassen, sollten angemessen betreut werden, während sie auf anderweitige Beförderung warten. Diese Fluggäste sollten vom Flughafenleitungsorgan in gleicher Weise Ausgleichszahlungen fordern können wie Fluggäste, deren Flüge sich verspäten oder vom Luftfahrtunternehmen gestrichen werden.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16) Im Fall außergewöhnlicher Umstände von langer Dauer 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 erheblich gefährden. Die*

(16) Im Fall außergewöhnlicher Umstände von langer Dauer müssen die Luftfahrtunternehmen derzeit unbeschränkt für die Unterbringung ihrer Fluggäste aufkommen. Die Luftfahrtunternehmen sollten *jedoch* die Betreuungsleistungen *hinsichtlich der Dauer der Unterbringung sowie – wenn sich die Fluggäste selbst um ihre Unterbringung kümmern –*

Luftfahrtunternehmen sollten **daher** die Betreuungsleistungen nach einer bestimmten Zeit einschränken können. Darüber hinaus sollte durch Notfallplanungen und schnellere anderweitige Beförderungen das Risiko, dass Fluggäste über einen langen Zeitraum festsitzen, gemindert werden.

hinsichtlich der Kosten und Betreuung nach einer bestimmten Zeit einschränken können. Darüber hinaus sollte durch Notfallplanungen und schnellere anderweitige Beförderungen das Risiko, dass Fluggäste über einen langen Zeitraum festsitzen, gemindert werden.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Bei bestimmten Flugverkehrsdiensten von geringem Umfang hat sich die Umsetzung einiger Fluggastrechte, insbesondere des Anspruchs auf Unterbringung, gemessen an den Einnahmen der Luftfahrtunternehmen als unverhältnismäßig herausgestellt. Bei Kurzstreckenflügen mit kleinen Luftfahrzeugen sollte daher die Verpflichtung, für die Unterbringung aufzukommen, nicht gelten, wenngleich die Luftfahrtunternehmen die Fluggäste bei der Suche einer solchen Unterbringung unterstützen sollten.

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Behinderte Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und andere Personen mit besonderen Bedürfnissen, beispielsweise Kinder ohne Begleitung, Schwangere und Personen mit speziellen medizinischen Bedürfnissen, haben unter Umständen größere Schwierigkeiten, sich

Geänderter Text

(18) Behinderte Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und andere Personen mit besonderen Bedürfnissen, beispielsweise Kinder ohne Begleitung, Schwangere und Personen mit speziellen medizinischen Bedürfnissen, haben unter Umständen größere Schwierigkeiten, sich

im Fall einer Flugunterbrechung um eine Unterbringung zu kümmern. Diese Kategorien von Fluggästen sollten daher von den Beschränkungen des Rechts auf Unterbringung, die im Fall außergewöhnlicher Umstände **oder bei regionalen Flugverkehrsdiensten** vorgesehen sind, ausgenommen werden.

im Fall einer Flugunterbrechung um eine Unterbringung zu kümmern. Diese Kategorien von Fluggästen sollten daher **unbedingt** von den Beschränkungen des Rechts auf Unterbringung, die im Fall außergewöhnlicher Umstände vorgesehen sind, ausgenommen werden.

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Verlangt ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, dass Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität von einem Betreuer begleitet werden, sollten Betreuer von der Zahlung der Flughafengebühr befreit werden.

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18 b) Die Dienstleistungserbringer sollten sicherstellen, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität und Personen mit Behinderungen das Recht haben, an Bord jederzeit kostenlos sicherheitsgeprüfte Atemgeräte benutzen dürfen. Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit den Unternehmen und Vertreterorganisationen von Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität eine Liste mit genehmigten medizinischen Sauerstoffgeräten aufstellen, wobei die Sicherheitserfordernisse gebührend berücksichtigt werden.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20) Die Fluggäste sollten nicht nur über die ihnen bei einer Flugunterbrechung zustehenden Rechte korrekt informiert, sondern auch über die Gründe der Unterbrechung angemessen unterrichtet werden, sobald diese Informationen vorliegen. Diese Unterrichtung sollte auch dann erfolgen, wenn der Fluggast den Flugschein über einen in der Union niedergelassenen Vermittler erworben hat.

(20) Die Fluggäste sollten nicht nur über die ihnen bei einer Flugunterbrechung, ***einer Flugplanänderung oder einer Nichtbeförderung*** zustehenden Rechte korrekt informiert, sondern auch über die Gründe der Unterbrechung angemessen unterrichtet werden, sobald diese Informationen vorliegen. Diese Unterrichtung durch das Luftfahrtunternehmen sollte auch dann erfolgen, wenn der Fluggast den Flugschein über einen in der Union niedergelassenen Vermittler erworben hat. ***Ferner sollten die Fluggäste über die einfachsten und schnellsten Verfahren im Hinblick auf Forderungen und***

Beschwerden unterrichtet werden, um dafür zu sorgen, dass sie ihre Rechte geltend machen können.

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21a) Um die nationalen Durchsetzungsstellen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zur Durchsetzung dieser Verordnung zu unterstützen, sollten Luftfahrtunternehmen ihnen entsprechende Unterlagen zum Nachweis der ordnungsgemäßen Einhaltung aller einschlägigen Artikel der Verordnung zur Verfügung stellen.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21b) Da die gewerbliche Luftfahrt ein integrierter EU-Markt ist, sind Maßnahmen zur gesicherten Durchsetzung der Verordnung auf Ebene der Union wirkungsvoller, wenn die Kommission stärker beteiligt ist. Insbesondere sollte die Kommission durch die Veröffentlichung einer Liste von Luftfahrtunternehmen, die die Verordnung systematisch missachten, die Flugreisenden besser aufklären, was die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften durch die

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Fluggäste sollten über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Forderungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen hinreichend informiert werden und ***innerhalb einer angemessenen*** Zeit eine Antwort erhalten. Darüber hinaus sollten die Fluggäste die Möglichkeit haben, sich auf außergerichtlichem Weg gegen Luftfahrtunternehmen zu beschweren. 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.

Geänderter Text

(22) Die Fluggäste sollten über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Forderungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen hinreichend informiert ***sowie auf die diesbezüglichen Fristen, insbesondere die des Artikels 16a Absatz 2, hingewiesen werden und so zeitnah wie möglich*** eine Antwort erhalten. Darüber hinaus sollten die Fluggäste die Möglichkeit haben, sich auf außergerichtlichem Weg gegen Luftfahrtunternehmen zu beschweren. ***Die Mitgliedstaaten sollten für Fälle, in denen für Konflikte zwischen Fluggästen und Luftfahrtunternehmen keine Lösung gefunden wird, gut gerüstete Vermittlungsdienste vorsehen.*** 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. ***Zu diesem Zweck sollten die Fluggäste grundsätzlich alle Anschriften und Kontaktdaten der in den einzelnen Ländern mit der Durchführung der entsprechenden Verfahren betrauten Stellen erhalten. Um für eine einfache, schnelle und kostengünstige Abwicklung von Ansprüchen in gerichtlichen und außergerichtlichen Verfahren zu sorgen, sollte insbesondere auf die online verfügbaren und alternativen Formen der Streitbeilegung sowie auf das europäische Verfahren für geringfügige Forderungen hingewiesen werden.***

Abänderung 29

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Einer Forderung sollte stets eine Beschwerde vorangehen.

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23) In der Rechtssache C-139/11 (Moré vs. KLM) stellte der Gerichtshof der Europäischen Union klar, dass sich die Fristen für Schadensersatzklagen nach den nationalen Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten richten.

(23) In der Rechtssache C-139/11 (Moré vs. KLM) stellte der Gerichtshof der Europäischen Union klar, dass sich die Fristen für Schadensersatzklagen nach den nationalen Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten richten. **Was außergerichtliche Streitbeilegungsverfahren betrifft, werden im Einklang mit der Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates 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)^{17a} Fristen festgelegt.**

^{17a} ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 65.

Abänderung 31

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(26a) Um die Rechtssicherheit für die Luftfahrtunternehmen und die Fluggäste zu verbessern, sollte es möglich sein, den Begriff „außergewöhnliche Umstände“, auf der Grundlage der Arbeit der nationalen Durchsetzungsstellen und von Gerichtsurteilen zu klären. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen mit den nationalen Durchsetzungsstellen durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Abänderung 32

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(27) Damit bei Beschädigung oder Verlust von Mobilitätshilfen der volle Wert erstattet wird, *sollten* die Luftfahrtunternehmen **Personen** mit eingeschränkter Mobilität die Gelegenheit **bieten, unentgeltlich** eine besondere Interessenserklärung abzugeben, die es ihnen nach dem Montrealer Übereinkommen ermöglicht, vollständigen Ersatz für den Verlust oder die Beschädigung zu verlangen.

(27) Damit bei Beschädigung oder Verlust von Mobilitätshilfen der volle Wert erstattet wird, *informieren* die Luftfahrtunternehmen *und Flughafenabfertigungsdienste Fluggäste* mit *Behinderungen oder* eingeschränkter Mobilität *bei der Buchung und noch einmal bei der Abfertigung über* die Gelegenheit, eine besondere Interessenserklärung abzugeben, die es ihnen nach dem Montrealer Übereinkommen ermöglicht, vollständigen Ersatz für den Verlust oder die

Beschädigung zu verlangen. **Die Luftfahrtunternehmen müssen die Fluggäste bei der Buchung der Flugscheine auf die Existenz dieser Erklärung und die sich daraus ergebenden Rechte hinweisen.**

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

(29) Musikinstrumente sollten, **soweit dies möglich ist, als** Kabinengepäck zugelassen und andernfalls **nach Möglichkeit** unter geeigneten Bedingungen im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördert werden. Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 sollte entsprechend geändert werden.

Geänderter Text

(29) Musikinstrumente sollten als Kabinengepäck zugelassen und, wo dies nicht möglich ist, unter geeigneten Bedingungen im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördert werden. **Damit die Fluggäste beurteilen können, ob ihr Instrument als Kabinengepäck geeignet ist, sollten die Luftfahrtunternehmen sie über die Größe der Aufbewahrungsmöglichkeiten informieren.** Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 sollte entsprechend geändert werden.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

(31) Angesichts der kurzen Beschwerdefristen für verloren gegangenes, beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen **die Möglichkeit bieten, mittels eines am Flughafen verfügbaren Formulars Beschwerde einzureichen**. Dabei kann es sich auch um eine Schadensanzeige in

Geänderter Text

(31) Angesichts der kurzen Beschwerdefristen für verloren gegangenes, beschädigtes oder verspätetes 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

Form des so genannten „Property Irregularity Report“ (PIR) handeln.

den Fluggästen *in allen EU-Amtssprachen ein Beschwerdeformular zur Verfügung stellen*. Dabei kann es sich auch um eine Schadensanzeige in Form des so genannten „Property Irregularity Report“ (PIR) handeln. *Die Kommission sollte über Durchführungsrechtsakte die Form des standardisierten Antragsformulars festlegen.*

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 35 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(35a) Um den Flugastschutz auch jenseits der EU-Grenzen zu verbessern, sollten Fluggastrechte laufend Gegenstand bilateraler und internationaler Vereinbarungen sein.

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 35 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(35b) Spezielle Einrichtungen für schwerbehinderte Fluggäste, die Umkleidekabinen und Toilettenanlagen (sog. „changing places“) benötigen, sollten dem Fluggast auf allen EU-Flughäfen mit einem jährlichen Aufkommen von mehr als einer Million Fluggästen kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Abänderung 37

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 35 c (neu)

(35c) Die von den Mitgliedstaaten eingerichteten nationalen Durchsetzungsstellen verfügen nicht immer über die erforderlichen Befugnisse, um den wirksamen Schutz der Fluggastrechte zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten sollten daher die nationalen Durchsetzungsstellen mit ausreichenden Befugnissen ausstatten, um Verstöße zu ahnden und Streitigkeiten zwischen Fluggästen und Unternehmen zu lösen. Die nationalen Durchsetzungsstellen sollten alle eingehenden Beschwerden umfassend untersuchen.

Abänderung 38

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe d (neu)

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(-1) In Artikel 1 Absatz 1 wird folgender Buchstabe eingefügt:
'(d) Herabstufung;'

Abänderung 39

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1a) In Artikel 1 Absatz 1 wird folgender Buchstabe eingefügt:

'(e) verpasster Anschlussflug;'

Abänderung 174/Rev.

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 1 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

-Ib. Artikel 1 Absatz 3 wird gestrichen.

3. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen Gibraltar wird bis zum Wirksamwerden der Regelung ausgesetzt, die in der Gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist. Die Regierungen des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs unterrichten den Rat über den Zeitpunkt des Wirksamwerdens.

Abänderung 40

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(d) „Veranstalter“ **eine Person im Sinne von Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen;**

(d) „Veranstalter“ **die Person, die nicht nur gelegentlich Pauschalreisen organisiert und sie direkt oder über einen Vermittler verkauft oder zum Verkauf anbietet;**

Abänderung 41

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Buchstabe g erhält folgende Fassung:

„(g) „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;“

Abänderung 42

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) „Person mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person ***im Sinne von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Fluggreisenden und Fluggreisenden mit eingeschränkter Mobilität²².***‘

(i) „***Person mit Behinderungen oder*** mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person, ***deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen (sensorischen oder motorischen, dauerhaften oder zeitweiligen) Behinderung, einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung, wegen anderer Behinderungen oder aufgrund des Alters eingeschränkt ist und deren Zustand angemessene Unterstützung und eine Anpassung der für alle Fluggäste bereitgestellten Dienstleistungen an die Bedürfnisse dieser Person erfordert.***‘

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe c a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca). Buchstabe j erhält folgende Fassung:

„(j) „Nichtbeförderung“ die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich in den unter Artikel 3 Absatz 2 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben, sofern keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind, z. B. im Zusammenhang mit der Gesundheit oder der allgemeinen oder betrieblichen Sicherheit oder unzureichenden Reiseunterlagen. Ein Flug, dessen planmäßige Abflugzeit vorverlegt wurde, sodass der Fluggast den betroffenen Flug verpasst, gilt als Flug, für den dem Fluggast die Beförderung verweigert wird;“

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe d

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe l

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(l) „Ein Flug, bei dem das Luftfahrzeug gestartet ist **und** anschließend jedoch, **aus welchem Grund auch immer, auf einem anderen Flughafen als dem Zielflughafen landen oder** zum Ausgangsflughafen zurückkehren muss, gilt als annullierter

(l) „Ein Flug, bei dem das Luftfahrzeug gestartet ist, anschließend jedoch zum Ausgangsflughafen zurückkehren muss **und bei dem die Passagiere des betroffenen Luftfahrzeugs auf andere Flüge verlegt wurden**, gilt als annullierter

Abänderung 45

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe m

Vorschlag der Kommission

„(m) „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. Für
die Zwecke dieser Verordnung **schließen**
außergewöhnliche Umstände **auch die im**
Anhang aufgeführten Umstände **ein**;

Geänderter Text

„(m) „außergewöhnliche Umstände“
Umstände, die **außerhalb der Kontrolle**
der Ausübung der Tätigkeit des
betroffenen Luftfahrtunternehmens sind
und **außerhalb der Verpflichtungen der**
einzuhaltenden anwendbaren
Sicherheitsregeln. Für die Zwecke dieser
Verordnung **werden** außergewöhnliche
Umstände **auf die in** Anhang 1
aufgeführten Umstände **beschränkt**.

Abänderung 46

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe o

Vorschlag der Kommission

(o) „Anschlussflug“ einen Flug, der dazu
dient, einen Fluggast im Rahmen eines
einzigen Beförderungsvertrags an einen
Umsteigepunkt zu befördern, um von dort
einen anderen Flug anzutreten, oder **je**
nach Kontext jener andere vom
Umsteigepunkt abgehende Flug;

Geänderter Text

(o) „Anschlussflug“ einen Flug, der dazu
dient, einen Fluggast im Rahmen eines
einzigen Beförderungsvertrags **und/oder**
auf Grundlage einer einzigen
Buchungsreferenz an einen
Umsteigepunkt zu befördern, um von dort
einen anderen Flug anzutreten, oder
gegebenenfalls im Sinne von Artikel 6a
jener andere vom Umsteigepunkt
abgehende Flug;

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe r

Vorschlag der Kommission

(r) „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;

Geänderter Text

(r) „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 **gemäß ihren Befugnissen** die Koordinierung der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafennetz obliegt;

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe s

Vorschlag der Kommission

(s) „Flugscheinpreis“ den kompletten Preis eines Flugscheins, einschließlich des Beförderungstarifs und aller anwendbaren Steuern und Gebühren, Zuschläge und Entgelte, die für alle im Flugschein eingeschlossenen fakultativen und nicht fakultativen Dienstleistungen entrichtet werden;

Geänderter Text

(s) „Flugscheinpreis“ den kompletten Preis eines Flugscheins, einschließlich des Beförderungstarifs und aller anwendbaren Steuern und Gebühren, Zuschläge und Entgelte, die für alle im Flugschein eingeschlossenen fakultativen und nicht fakultativen Dienstleistungen entrichtet werden, ***darunter die Kosten der Abfertigung, der Flugscheinlieferung und der Ausstellung der Bordkarte, des Mitführens von Gepäck mit einem minimalen zulässigen Gewicht sowie von Handgepäck, aufgegebenem Gepäck und unentbehrlichen Gegenständen und alle Kosten im Zusammenhang mit der Zahlungsabwicklung, wie etwa Kreditkartengebühren. Der vorab veröffentlichte Flugscheinpreis entspricht dem endgültigen zu entrichtenden Flugscheinpreis.***

Abänderung 49

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe t

Vorschlag der Kommission

(t) „Flugpreis“ den Wert, der sich durch Multiplikation des Flugscheinpreises mit dem Quotienten aus Flugentfernung und Gesamtentfernung der im Flugschein eingeschlossenen Reise(n) ergibt;

Geänderter Text

(t) „Flugpreis“ den Wert, der sich durch Multiplikation des Flugscheinpreises mit dem Quotienten aus Flugentfernung und Gesamtentfernung der im Flugschein eingeschlossenen Reise(n) ergibt; ***ist der Flugscheinpreis nicht bekannt, entspricht die Rückerstattungssumme dem Zuschlag,***

der für einen Premium-Sitz auf dem Flug bezahlt wurde;

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe w

Vorschlag der Kommission

(w) „Verspätung auf der Rollbahn“ die Zeit, die sich das Luftfahrzeug entweder beim Abflug zwischen dem **Beginn** des Einstiegs der Fluggäste und der Startzeit oder bei der Ankunft zwischen der Landung und dem Beginn des Ausstiegs der Fluggäste am Boden befindet;

Geänderter Text

(w) „Verspätung auf der Rollbahn“ die Zeit, die sich das Luftfahrzeug entweder beim Abflug zwischen dem **Abschluss** des Einstiegs der Fluggäste und der Startzeit oder bei der Ankunft zwischen der Landung und dem Beginn des Ausstiegs der Fluggäste am Boden befindet;

Abänderung 51

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe y a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In Artikel 2 wird folgender Buchstabe eingefügt:

(ya) „Verspätung bei der Ankunft“ die Zeitdifferenz zwischen der auf dem Flugschein des Fluggastes vermerkten Zeit, zu der der Flug ankommen sollte, und der tatsächlichen Ankunftszeit. 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. Gleichmaßen gilt ein Flug, der umgeleitet wurde, jedoch schließlich sein Endziel oder einen Flughafen in der näheren Umgebung des Endziels erreicht,

als bei der Ankunft verspätet.

Abänderung 52

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe y b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In Artikel 2 wird folgender Buchstabe eingefügt:

(yb) „anderweitige Beförderung“ ein alternatives Beförderungsangebot ohne Preisaufschlag, das es dem Fluggast ermöglicht, sein Endziel zu erreichen;

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und – außer im Fall einer Annullierung gemäß Artikel 5 und im Fall einer Flugplanänderung gemäß Artikel 6 – sich

a) über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und – außer im Fall einer Annullierung gemäß Artikel 5 und im Fall einer Flugplanänderung gemäß Artikel 6 ***oder im Fall eines Anschlussflugs gemäß Artikel 6a*** – sich

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 3

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 Reiseunternehmen ausgegeben wurden.

2aa. In Absatz 3 wird folgender Buchstabe angefügt:

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, **darunter Kinder unter zwei Jahren, für die kein eigener Sitz gebucht wurde**. Sie gilt jedoch für Fluggäste mit Flugscheinen, die im Rahmen eines Kundenbindungsprogramms oder anderer Werbeprogramme von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen ausgegeben wurden.

Mit diesem Änderungsantrag soll eine Bestimmung des bestehenden Rechtsakts –Artikel 3 Absatz 3 – geändert werden, die im Kommissionsvorschlag nicht genannt wird.

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Unbeschadet Artikel 8 Absatz 6 gilt diese Verordnung nur für Fluggäste, die mit motorisierten Starrflügelflugzeugen befördert werden. Wird jedoch ein Teil der Reise gemäß **dem** Beförderungsvertrag mit einem anderen Verkehrsträger oder per Hubschrauber durchgeführt, so gilt **diese Verordnung** für die gesamte Reise, **und der Teil der Reise, der mit einem anderen Verkehrsträger durchgeführt wird, gilt** für die **Zwecke** dieser Verordnung **als Anschlussflug.**

Geänderter Text

4. Unbeschadet Artikel 8 Absatz 6 gilt diese Verordnung nur für Fluggäste, die mit motorisierten Starrflügelflugzeugen befördert werden. Wird jedoch ein Teil der Reise gemäß **einem einzigen** Beförderungsvertrag **und aufgrund einer einzigen Reservierung** mit einem anderen Verkehrsträger oder per Hubschrauber durchgeführt, so gilt **Artikel 6a** für die gesamte Reise, **sofern der andere Verkehrsträger im Beförderungsvertrag angegeben ist.** **Das Luftfahrtunternehmen ist weiterhin** für die **Anwendung** dieser Verordnung **auf die gesamte Reise verantwortlich.**

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

„6. Diese Verordnung gilt auch für Fluggäste, die aufgrund von Pauschalreiseverträgen befördert werden, lässt allerdings die aufgrund der Richtlinie 90/314/EWG bestehenden Fluggastrechte unberührt. Die Fluggäste sind berechtigt, **Forderungen** nach dieser Verordnung und nach der Richtlinie 90/314/EWG des Rates geltend zu machen, dürfen allerdings für denselben Sachverhalt keine Ansprüche auf der Grundlage beider Rechtsvorschriften kumulieren, wenn die Rechte das gleiche Interesse schützen oder das gleiche Ziel haben. Diese Verordnung gilt nicht für Fälle, in denen die Annullierung oder Verspätung einer Pauschalreise andere Gründe als die Annullierung oder Verspätung des Fluges hat.’

Geänderter Text

„6. Diese Verordnung gilt auch für Fluggäste, die aufgrund von Pauschalreiseverträgen befördert werden, lässt allerdings die aufgrund der Richtlinie 90/314/EWG bestehenden Fluggastrechte unberührt. Die Fluggäste sind berechtigt, nach dieser Verordnung **an das Luftfahrtunternehmen** und nach der Richtlinie 90/314/EWG des Rates **an den Reiseveranstalter Forderungen** geltend zu machen, dürfen allerdings für denselben Sachverhalt keine Ansprüche auf der Grundlage beider Rechtsvorschriften kumulieren, wenn die Rechte das gleiche Interesse schützen oder das gleiche Ziel haben. Diese Verordnung gilt nicht für Fälle, in denen die Annullierung oder Verspätung einer Pauschalreise andere Gründe als die Annullierung oder Verspätung des Fluges hat.’

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe -a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

1. Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so versucht es zunächst, Fluggäste gegen eine

Geänderter Text

(-a) Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

1. Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so versucht es zunächst, Fluggäste gegen eine

entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen dem betreffenden Fluggast und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchungen zu bewegen. Die Freiwilligen *sind* gemäß Artikel 8 *zu unterstützen*, wobei die Unterstützungsleistungen zusätzlich zu dem in diesem Absatz genannten Ausgleich zu gewähren sind.

entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen dem betreffenden Fluggast und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchungen zu bewegen. Die Freiwilligen *werden über ihre Rechte* gemäß Artikel *14 Absatz 2 informiert, in Übereinstimmung mit Artikel 8 unterstützt, und in Fällen, in denen die vereinbarte Abflugzeit mindestens zwei Stunden nach der ursprünglichen Abflugzeit liegt, bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen den Passagieren in Übereinstimmung mit Artikel 9 Betreuung an*, wobei die Unterstützungsleistungen *und Betreuung* zusätzlich zu dem in diesem Absatz genannten Ausgleich zu gewähren sind.

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Wird Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigert, so erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen diesen unverzüglich die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 und die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8. Entscheidet sich der Fluggast für eine anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b und liegt die Abflugzeit mindestens zwei Stunden nach der ursprünglichen Abflugzeit, so erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9.“

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 169

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 3 – Buchstabe a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Folgender Absatz wird eingefügt:

„3a. Die Luftfahrtunternehmen oder ihre Vermittler dürfen die Beförderung auf Inlandflügen nicht aufgrund ungültiger Dokumentation verweigern, wenn der Fluggast seine Identität anhand von Dokumenten nachweist, die im Abflugland gesetzlich vorgeschrieben sind.“

Abänderung 59

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„4. Die Absätze 1, 2 und 3 gelten auch für Rückflugscheine, wenn einem Fluggast auf dem Rückflug die Beförderung verweigert wird, weil er/sie den Hinflug nicht angetreten oder dafür keine zusätzliche Gebühr entrichtet hat.

„4. Die Beförderung der Fluggäste auf dem Rückflug – der aus einem oder mehreren Flügen bestehen kann – darf nicht mit der Begründung verweigert werden, dass er/sie den Hinflug eines Hin- und Rückflugscheins nicht angetreten oder dafür keine zusätzliche Gebühr entrichtet hat. Sollte Fluggästen die Beförderung gegen ihren Willen verweigert werden, gelten die Absätze 1 und 2. Zudem muss das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 und die Unterstützungsleistungen gemäß den Artikeln 8 und 9 unverzüglich erbringen.

Der erste Unterabsatz dieses Absatzes gilt

nicht, wenn der Flugschein mehrere Flüge umfasst und Fluggästen die Beförderung verweigert wird, weil die Beförderung nicht auf allen Einzelflügen genutzt wird oder nicht in der im Flugschein aufgeführten vereinbarten Abfolge genutzt wird.

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Meldet der Fluggast oder ein in seinem Namen handelnder Vermittler **einen** Fehler in der Namensschreibung eines oder mehrerer Fluggäste desselben Beförderungsvertrags, **der** zu einer Nichtbeförderung führen **kann**, so berichtigt das Luftfahrtunternehmen **dies** bis 48 Stunden vor dem Abflug mindestens einmal ohne zusätzliche Gebühr für den Fluggast oder den Vermittler, sofern ihm dies aufgrund nationaler oder internationaler Rechtsvorschriften nicht untersagt ist.'

Geänderter Text

5. Meldet der Fluggast oder ein in seinem Namen handelnder Vermittler Fehler in der Namensschreibung eines oder mehrerer Fluggäste desselben Beförderungsvertrags, **die** zu einer Nichtbeförderung führen **können**, so berichtigt das Luftfahrtunternehmen **diese Fehler** bis 48 Stunden vor dem Abflug mindestens einmal ohne zusätzliche Gebühr für den Fluggast oder den Vermittler, sofern ihm dies aufgrund nationaler oder internationaler Rechtsvorschriften nicht untersagt ist.'

Abänderung 61

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) Folgender Absatz wird angefügt:

„5a. Die Absätze 1, 2 und 4 gelten auch, wenn der Fluggast den Flug aus folgenden Gründen verpasst:

(a) der Flug ist vor der planmäßigen Abflugzeit gestartet, der Fluggast hat sich jedoch gemäß Artikel 3 Absatz 2 rechtzeitig am Flughafen eingefunden; oder

(b) die planmäßige Abflugzeit des Flugs wurde vorverlegt, ohne dass der Fluggast mindestens 24 Stunden vorher darüber

informiert wurde. Die Beweislast für die rechtzeitige Unterrichtung des Fluggastes über die Änderung der planmäßigen Abflugzeit trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.'

Zudem muss das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 und die Unterstützungsleistungen gemäß den Artikeln 8 und 9 unverzüglich erbringen.

Abänderung 63

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen eine Erstattung des Flugpreises, anderweitige Fortsetzung der Reise oder Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Artikel 8 zur Auswahl angeboten,

Geänderter Text

,(a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen eine Erstattung des Flugpreises, anderweitige Fortsetzung der Reise oder Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt ***am selben oder an einem anderen Tag*** gemäß Artikel 8 zur Auswahl angeboten,

Abänderung 64

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe a a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut

2. Wenn die Fluggäste über die Annullierung unterrichtet werden, erhalten sie ***Angaben zu einer möglichen anderweitigen*** Beförderung.

Geänderter Text

(aa) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

2. Wenn die Fluggäste über die Annullierung unterrichtet werden, erhalten sie ***vom ausführenden Luftfahrtunternehmen oder vom Veranstalter umfassende Informationen über ihre Rechte gemäß Artikel 5 Absatz 1***

*und über eine mögliche anderweitige
Beförderung.'*

Abänderung 65

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht ***und sich die Annullierung auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.*** Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie sich auf den betreffenden Flug oder den Flug auswirken, der zuvor mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wurde.

Geänderter Text

3. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht . Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie sich auf den betreffenden Flug oder den Flug auswirken, der zuvor mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wurde. ***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 5 Absatz 1 Buchstabe b dieser Verordnung anzubieten, wird vom ersten Unterabsatz nicht berührt.

Abänderung 66

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

„5. Auf ***Flughäfen, die zumindest in den***

Geänderter Text

„5. ***Mit Blick*** auf ***die Möglichkeit***

vorangegangenen drei Jahren mindestens drei Millionen Fluggäste jährlich zu verzeichnen hatten, gewährleistet das Flughafenleitungsorgan die Koordinierung der Aktivitäten des Flughafens und der Flughafennutzer, vor allem der Luftfahrtunternehmen und Bodenabfertigungsunternehmen, durch einen angemessenen Notfallplan für mögliche Situationen mehrfacher Flugausfälle und/oder -verspätungen, bei denen eine erhebliche Anzahl von Fluggästen am Flughafen festsitzen können; dies schließt auch die Insolvenz von Luftfahrtunternehmen oder den Entzug ihrer Betriebsgenehmigung ein. Der Notfallplan wird erstellt, um eine angemessene Information und Unterstützung der festsitzenden Fluggäste zu gewährleisten. Das Flughafenleitungsorgan übermittelt der nach Artikel 16 benannten nationalen Durchsetzungsstelle den Notfallplan und seine etwaigen Änderungen. Auf Flughäfen mit einem geringeren Fluggastaufkommen unternimmt das Flughafenleitungsorgan alle zumutbaren Anstrengungen, um die Flughafennutzer zu koordinieren und festsitzende Fluggäste in solchen Situationen zu unterstützen und zu informieren.'

mehrfacher Flugausfälle und/oder -verspätungen, bei denen eine erhebliche Anzahl von Fluggästen am Flughafen festsitzen können – dies schließt auch die Insolvenz von Luftfahrtunternehmen oder den Entzug ihrer Betriebsgenehmigung ein – sollten die Flughafenleitungsorgane von EU-Flughäfen, die in den vorangegangenen drei Jahren mindestens 1,5 Mio. Fluggästen jährlich zu verzeichnen hatten, für eine angemessene Koordinierung mittels eines ordnungsgemäßen Notfallplans sorgen.

Der Notfallplan wird von dem Flughafenleitungsorgan in Zusammenarbeit mit den Flughafennutzern – insbesondere den Luftfahrtunternehmen, den Bodenabfertigungsunternehmen, den Flugsicherungsdiensten, den Einzelhandelsgeschäften am Flughafen und den Unterstützungsdienstleistern für Fluggäste mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität – und gegebenenfalls unter Mitwirkung der entsprechenden nationalen, regionalen und lokalen Behörden und Organisationen erstellt.

Das Flughafenleitungsorgan übermittelt der nach Artikel 16 benannten nationalen Durchsetzungsstelle den Notfallplan und seine etwaigen Änderungen. Die

Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nationale Durchsetzungsstelle sowohl über die Fähigkeit als auch über die Mittel verfügt, die Notfallpläne wirksam umsetzen und gegebenenfalls anpassen zu können.

Auf Flughäfen mit einem geringeren Fluggastaufkommen unternimmt das Flughafenleitungsorgan alle zumutbaren Anstrengungen, um die Flughafennutzer zu koordinieren und festsitzende Fluggäste in solchen Situationen zu unterstützen und zu informieren.'

Abänderung 67

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe c a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Folgender Absatz 5a wird angefügt:

„5a. Zum einen dürfen sich die Luftfahrtunternehmen ihren Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung nicht entziehen, zum anderen wird der in Absatz 5 vorgesehene Notfallplan erstellt, in dessen Rahmen gegebenenfalls koordinierte Maßnahmen festgelegt werden, um die Bereitstellung angemessener Informationen und Unterstützungsleistungen für festsitzende Fluggäste, insbesondere für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, sicherzustellen, vor allem im Hinblick auf:

– die Bereitstellung von Informationen für Fluggäste, die am Flughafen festsitzen oder auf dem Weg dorthin sind, um ihre Flugreise anzutreten;

– die Bereitstellung einer Unterkunft vor

*Ort, falls aufgrund der hohen Anzahl der
festsitzenden Fluggäste keine
Unterbringung in Hotels möglich ist;*

*– die Bereitstellung von Informationen
und Unterstützungsleistungen für
Fluggäste, die von den in Artikel 9 Absatz
4 und 5 vorgesehenen Beschränkungen
betroffen sind;*

*– eine kostengünstige oder unentgeltliche
anderweitige Beförderung der
festsitzenden Fluggäste durch alternative
Luftfahrtunternehmen und
Verkehrsträger, falls das ausführende
Luftfahrtunternehmen seinen Betrieb
eingestellt hat.'*

Abänderung 68

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe c b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(cb) Folgender Absatz 5b wird angefügt:

*„5b. Die Luftfahrtunternehmen sollen
ausführliche Verfahren entwickeln und
umsetzen, die ihnen vor allem im Fall von
Verspätungen, Annullierungen,
Nichtbeförderungen, massiven Störungen
im Flugverkehr und Insolvenz eine
wirksame und konsequente Einhaltung
dieser Verordnung ermöglichen. Diese
Verfahren enthalten klare Angaben zur
Kontaktperson des
Luftfahrtunternehmens an jedem
Flughafen, in deren
Verantwortungsbereich es liegt,
verlässliche Auskunft zu Betreuung,
Unterstützungsleistungen, anderweitiger
Beförderung oder Erstattung zu geben
und die nötigen Sofortmaßnahmen zu
ergreifen. Das Luftfahrtunternehmen legt
die Verfahren und Bedingungen für die*

Erbringung dieser Dienstleistungen so fest, dass der Vertreter dieser Verpflichtung ohne Verzögerungen nachkommen kann. Das Luftfahrtunternehmen teilt die Verfahren und alle etwaigen Änderungen der gemäß Artikel 16 benannten nationalen Durchsetzungsstelle mit.

Abänderung 69

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe c c (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(cc) Folgender Absatz 5c wird angefügt:

„5c. Im Falle der Annullierung eines Fluges aufgrund von Insolvenz, Konkurs, Aussetzung oder Einstellung des Geschäftsbetriebs eines Luftfahrtunternehmens haben festsitzende Fluggäste Anspruch auf Erstattung, Rückflug zum Abflugort oder eine anderweitige Beförderung sowie auf Betreuungsleistungen gemäß Artikel 8 und Artikel 9 der vorliegenden Verordnung. Gleichmaßen haben Fluggäste, die ihre Reise noch nicht angetreten haben, Anspruch auf Rückerstattung. Luftfahrtunternehmen weisen nach, dass sie alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen haben, beispielsweise den Abschluss einer Versicherung oder die Einrichtung eines Garantiefonds, um im Bedarfsfall für Betreuungsleistungen, 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.

Abänderung 70

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass sich der Abflug verspätet, oder verschiebt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen die planmäßige Abflugzeit auf einen späteren Zeitpunkt, so werden den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen,

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Abänderung 71

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 – Absatz 1 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

(ii) wenn die Verspätung mindestens **fünf** Stunden beträgt und **eine oder mehrere Nächte** einschließt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b und c angeboten und,

Geänderter Text

(ii) wenn die Verspätung mindestens **drei** Stunden beträgt und **Nachtstunden** einschließt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b und c angeboten und,

Abänderung 72

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 – Absatz 1 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

(iii) wenn die Verspätung mindestens **fünf** Stunden beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 **Buchstabe a** angeboten.

Geänderter Text

(iii) wenn die Verspätung mindestens **drei** Stunden beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 angeboten.

Abänderung 73

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„1a. Wenn ein Luftfahrtunternehmen die planmäßige Abflugzeit um mehr als drei Stunden vorverlegt, bietet es den Fluggästen die Erstattung des Flugpreises gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a oder eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b an. Die Fluggäste können ihre anderweitige Beförderung auch selbst organisieren und die Rückerstattung der entsprechenden Kosten verlangen, wenn das Luftfahrtunternehmen keine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b anbietet.“

Abänderung 74

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(a) bei allen Reisen **innerhalb der EU sowie Reisen nach/aus Drittländern** über eine Entfernung bis 3 500 km nicht früher

Geänderter Text

(a) bei allen Reisen über eine Entfernung bis 3 500 km nicht früher als **drei** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit

als **fünf** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen;

(b) bei Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung zwischen 3 500 **und 6 000 km** nicht früher als **neun** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen;

(c) bei Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung von mehr als 6 000 km nicht früher als **zwölf** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen.

erreichen;

(b) bei Reisen **innerhalb der EU über eine Entfernung von mehr als 3500 km und bei Reisen** nach/aus Drittländern über eine Entfernung zwischen 3500 **und 6000 km** nicht früher als **fünf** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen;

(c) bei Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung von mehr als 6000 km nicht früher als **sieben** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen;

Abänderung 75

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß **Artikel 7** zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung **oder die Flugplanänderung** auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht **und die Verspätung oder die Flugplanänderung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie sich auf den betreffenden Flug oder den Flug auswirken, der zuvor mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wurde.**

Geänderter Text

4. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß **Artikel 7** zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht .

Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie sich auf den betreffenden Flug oder den Flug auswirken, der zuvor mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wurde. 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 5 Absatz 1 Buchstabe b anzubieten, wird von diesen Bestimmungen nicht berührt.

Abänderung 76

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Bei Verspätungen auf der Rollbahn von mehr als einer Stunde stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen vorbehaltlich sicherheitsbezogener Beschränkungen unentgeltlich Toiletten und Trinkwasser zur Verfügung und sorgt für eine angemessene Beheizung oder Kühlung der Kabine sowie bei Bedarf für eine angemessene medizinische Versorgung. Erreicht die Verspätung auf der Rollbahn die Höchstdauer von **fünf** Stunden, kehrt das Luftfahrzeug an den Flugsteig oder einen anderen geeigneten Ausstiegspunkt zurück, an dem die Fluggäste aussteigen **und dieselben Unterstützungsleistungen wie in Absatz 1 in Anspruch nehmen** können, außer in den Fällen, in denen das Luftfahrzeug aus Gründen der Sicherheit oder der Gefahrenabwehr seine Position auf der Rollbahn nicht verlassen kann.

Geänderter Text

5. Bei Verspätungen auf der Rollbahn von mehr als einer Stunde stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen vorbehaltlich sicherheitsbezogener Beschränkungen unentgeltlich Toiletten und Trinkwasser zur Verfügung und sorgt für eine angemessene Beheizung oder Kühlung der Kabine sowie bei Bedarf für eine angemessene medizinische Versorgung. Erreicht die Verspätung auf der Rollbahn die Höchstdauer von **zwei** Stunden, kehrt das Luftfahrzeug an den Flugsteig oder einen anderen geeigneten Ausstiegspunkt zurück, an dem die Fluggäste aussteigen können, außer in den Fällen, in denen das Luftfahrzeug aus Gründen der Sicherheit oder der Gefahrenabwehr seine Position auf der Rollbahn nicht verlassen kann. **Nach einer Gesamtverspätung von mehr als drei Stunden nach der ursprünglichen Abflugzeit können Fluggäste dieselben Unterstützungsleistungen wie in Absatz 1 in Anspruch nehmen, einschließlich Erstattungsmöglichkeit, Rückflug und anderweitiger Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1, wobei sie entsprechend**

informiert werden.

Abänderung 77

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 a – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Verpasst ein Fluggast einen Anschlussflug wegen einer Verspätung oder Flugplanänderung des vorhergehenden Fluges, so bietet ihm das den Anschlussflug *ausführende Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft* Folgendes an:

Geänderter Text

Verpasst ein Fluggast einen *von ihm gebuchten* Anschlussflug wegen einer Verspätung oder Flugplanänderung des vorhergehenden Fluges, so bietet ihm das *EU-Luftfahrtunternehmen, das den vorhergehenden Anschlussflug ausführt und für die Verspätung oder Flugplanänderung verantwortlich zeichnet – auch in Fällen, in denen der bei einer anderweitigen Beförderung auf einen Alternativflug gebucht wird –*, Folgendes an:

Abänderung 78

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 a – Absatz 1 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

(iii) wenn die planmäßige Abflugzeit des neuen Fluges oder der nach Artikel 8 angebotenen anderweitigen Beförderung mindestens *fünf* Stunden nach der planmäßigen Abflugzeit des verpassten Fluges liegt und die Verspätung *eine oder mehrere Nächte umfasst*, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b und c.

Geänderter Text

(iii) wenn die planmäßige Abflugzeit des neuen Fluges oder der nach Artikel 8 angebotenen anderweitigen Beförderung mindestens *drei* Stunden nach der planmäßigen Abflugzeit des verpassten Fluges liegt und die Verspätung *Nachtstunden einschließt*, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b und c.

Abänderung 79

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Verpasst ein Fluggast einen Anschlussflug wegen Verspätung eines vorhergehenden Anschlussflugs, so hat er gegenüber dem Luftfahrtunternehmen der **Gemeinschaft**, das den vorhergehenden Anschlussflug ausführt, einen Ausgleichsanspruch gemäß Artikel 6 Absatz 2. Die Verspätung wird auf der Grundlage der planmäßigen Ankunftszeit am Endziel berechnet.

Geänderter Text

2. Verpasst ein Fluggast einen Anschlussflug wegen **einer Flugplanänderung oder einer** Verspätung eines vorhergehenden Anschlussflugs **von 90 Minuten oder mehr, berechnet auf Grundlage der Ankunftszeit am Umsteigepunkt**, so hat er gegenüber dem Luftfahrtunternehmen der **Union**, das den vorhergehenden Anschlussflug ausführt, einen Ausgleichsanspruch gemäß Artikel 6 Absatz 2. Die **gesamte** Verspätung wird auf der Grundlage der planmäßigen Ankunftszeit am Endziel berechnet.

Abänderung 80

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Die Absätze 1 und 2 gelten auch für Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten, die einen Anschlussflug **zu** oder von einem Flughafen in der **EU** durchführen.

Geänderter Text

4. Die Absätze 1 und 2 gelten auch für Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten, die einen Anschlussflug **zwischen zwei Flughäfen innerhalb der Union** oder von einem Flughafen in der **Union zu einem Flughafen außerhalb der Union** durchführen.

Abänderung 81

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 7 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

1. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:

(a) **250 EUR** bei allen **Flügen** über eine Entfernung von **1 500 km** oder weniger,

(b) 400 EUR bei allen **innergemeinschaftlichen Flügen** über eine Entfernung **von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung** zwischen **1 500 km** und **3 500 km**,

(c) 600 EUR bei allen **nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen**.

Bei der Ermittlung der Entfernung wird der letzte Zielort zugrunde gelegt, an dem der Fluggast infolge der Nichtbeförderung oder der Annullierung später als zur planmäßigen Ankunftszeit ankommt.

Mit diesem Änderungsantrag soll eine Bestimmung des bestehenden Rechtsakts –Artikel 7 Absatz 1 – ersetzt werden, die im Kommissionsvorschlag nicht im vollen Umfang wiedergegeben wird.

Geänderter Text

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:

a) **300 EUR** bei allen **Reisen** über eine Entfernung von **2 500 km** oder weniger,

b) 400 EUR bei allen **Reisen** über eine Entfernung zwischen **2 500 km** und **6 000 km**,

c) 600 EUR bei allen **Reisen über eine Entfernung von mindestens 6 000 km**,

Bei der Ermittlung der Entfernung wird der letzte Zielort zugrunde gelegt, an dem der Fluggast infolge der Nichtbeförderung oder der Annullierung später als zur planmäßigen Ankunftszeit ankommt.“

Abänderung 82

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 **erfolgen** durch **Barzahlung, durch** elektronische oder gewöhnliche Überweisung **oder durch Scheck**.

Geänderter Text

3. Mit dem Einverständnis des Fluggasts erfolgen die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 durch elektronische Überweisung, **Kreditkartengutschrift** oder gewöhnliche Überweisung **auf das vom schadenersatzberechtigten Fluggast angegebene Konto. Die Kommission erhöht die Ausgleichsbeträge nach Konsultation des gemäß Artikel 16**

Abänderung 83

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Das Luftfahrtunternehmen kann mit dem Fluggast eine freiwillige Vereinbarung treffen, die die **Ausgleichsbestimmungen in Absatz 1** ersetzt, sofern diese Vereinbarung durch ein vom Fluggast unterzeichnetes Dokument bestätigt wird, in dem er auf die ihm nach der vorliegenden Verordnung zustehenden Ausgleichsansprüche hingewiesen wird.'

Geänderter Text

5. Das Luftfahrtunternehmen kann mit dem Fluggast eine freiwillige Vereinbarung treffen, die die **Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 in mindestens gleichwertiger Weise durch andere geldwerte Leistungen (z.B. Fluggutscheine ohne Verfallsdatum in Höhe von 100 % des Ausgleichsanspruches)** ersetzt, sofern diese Vereinbarung durch ein vom Fluggast unterzeichnetes Dokument bestätigt wird, in dem er **unmissverständlich** auf die ihm nach der vorliegenden Verordnung zustehenden Ausgleichsansprüche hingewiesen wird. **Eine derartige Vereinbarung kann erst nach Eintritt der Ereignisse, auf denen der Anspruch beruht, geschlossen werden.**

Abänderung 84

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 7 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Die Beweislast dafür, wann und wie der Fluggast die Art der Auszahlung der Entschädigung oder der Erstattung der Kosten für den Flugschein gemäß Artikel 7 Absatz 3 zugestimmt hat, sowie dafür, ob und wann der Fluggast der

Vereinbarung gemäß Absatz 5 zugestimmt hat, liegt bei dem ausführenden Luftfahrtunternehmen.

Abänderung 85

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 8 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

– Erstattung des **Flugpreises** binnen sieben **Tagen** nach Anforderung des Fluggastes nach den in Artikel 7 Absatz 3 genannten Modalitäten für nicht zurückgelegte Reiseabschnitte sowie für bereits zurückgelegte Reiseabschnitte, wenn der Flug im Hinblick auf den ursprünglichen Reiseplan des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit

Geänderter Text

– Erstattung des **Flugscheinpreises** binnen sieben **Werktagen** nach Anforderung des Fluggastes nach den in Artikel 7 Absatz 3 genannten Modalitäten für nicht zurückgelegte Reiseabschnitte sowie für bereits zurückgelegte Reiseabschnitte, wenn der Flug im Hinblick auf den ursprünglichen Reiseplan des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit

Abänderung 86

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 8 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Absatz 1 Buchstabe b gilt auch in Fällen, in denen das Luftfahrzeug gestartet ist, anschließend jedoch auf einem anderen Flughafen als dem Zielflughafen landen muss. Gemäß Absatz 3 trägt das Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Flughafen.

Abänderung 87

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Bietet ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu oder von einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Flughafen an, so trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Flughafen ***oder, bezogen auf den Zielflughafen, zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort.***

Geänderter Text

3. Bietet ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu oder von einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Flughafen an, so trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Flughafen.

Abänderung 88

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Wählt der Fluggast die Option in Absatz 1 Buchstabe b, so hat er vorbehaltlich verfügbarer Plätze Anspruch auf anderweitige Beförderung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder einem anderen Verkehrsträger, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, den Fluggast mit eigenen Verkehrsdiensten innerhalb von **12** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit an sein Endziel zu befördern. ***Unbeschadet Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008²³ stellt das andere*** Luftfahrtunternehmen ***oder das***

Geänderter Text

5. Wählt der Fluggast die Option in Absatz 1 Buchstabe b, so hat er vorbehaltlich verfügbarer Plätze ***und sofern vergleichbare Alternativen zur Verfügung stehen,*** Anspruch auf anderweitige Beförderung ***zum frühestmöglichen Zeitpunkt*** mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder einem anderen Verkehrsträger, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, den Fluggast mit eigenen Verkehrsdiensten innerhalb von ***acht*** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit an sein Endziel zu befördern.

andere Verkehrsunternehmen dem vertraglichen Luftfahrtunternehmen keinen höheren Preis in Rechnung als den von ihren eigenen Passagieren in den vorangegangenen drei Monaten für vergleichbare Dienste gezahlten Durchschnittspreis.

Der Fluggast hat das Recht, die anderweitige Beförderung abzulehnen. Das Luftfahrtunternehmen teilt dem Fluggast binnen 30 Minuten nach der planmäßigen Abflugzeit mit, ob es ihn fristgerecht mit eigenen Verkehrsdiensten befördert. In diesem Fall bleibt sein Anspruch auf Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9 während des Wartens auf die anderweitige Beförderung bestehen.

²³ ABL L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

Abänderung 89

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 8 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Wird Fluggästen angeboten, gemäß Absatz 1 ganz oder teilweise mit einem anderen Verkehrsträger befördert zu werden, so ist *diese* Verordnung auf die *andere Beförderung so anwendbar, als wäre sie mit einem motorisierten Starrflügelflugzeug durchgeführt worden.*²³

Geänderter Text

6. Wird Fluggästen angeboten, gemäß Absatz 1 ganz oder teilweise mit einem anderen Verkehrsträger befördert zu werden, so ist **Artikel 6 a auf die Beförderung durch den anderen Verkehrsträger gemäß den bestehenden Vereinbarungen zur anderweitigen Beförderung zwischen dem ausführenden Luftfahrtunternehmen und dem anderen Verkehrsträger anwendbar. Das Luftfahrtunternehmen hat dabei weiterhin für die Anwendung dieser Verordnung auf die gesamte Reise zu sorgen.**

Abänderung 90

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 8 – Absatz 6 a (neu)

(8a) In Artikel 8 wird folgender Absatz angefügt:

„6a. Der Fluggast kann seine anderweitige Beförderung selbst organisieren und die Erstattung der entstehenden Kosten fordern, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen ihm keine anderweitige Beförderung gemäß Absatz 1 Buchstabe b anbietet.“

Abänderung 91

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe -a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut

(a) Mahlzeiten und Erfrischungen **in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit,**

Geänderter Text

(-a) Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„(a) Mahlzeiten und Erfrischungen. Das Luftfahrtunternehmen bietet Trinkwasser unaufgefordert zu Mahlzeiten und im Übrigen jederzeit auf Verlangen von Fluggästen an.“

Mit diesem Änderungsantrag soll eine Bestimmung des bestehenden Rechtsakts – Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a – geändert werden, die im Vorschlag der Kommission nicht genannt wird.

Abänderung 92

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) Beförderung **zwischen dem** Flughafen

Geänderter Text

(c) Beförderung **vom** Flughafen **zum** Ort

und dem Ort der Unterbringung (Hotel, Wohnort des Fluggastes oder Sonstiges).’

der Unterbringung (Hotel, Wohnort des Fluggastes oder Sonstiges) *und zurück*.

Abänderung 93

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Außerdem wird den Fluggästen angeboten, unentgeltlich zwei Telefongespräche zu führen und zwei Telefaxe oder E-Mails zu versenden.“

Abänderung 94

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

3. Bei der Anwendung dieses Artikels hat das ausführende Luftfahrtunternehmen besonders auf die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität und *deren* Begleitpersonen sowie auf die Bedürfnisse von Kindern ohne Begleitung zu achten.

(ab) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Bei der Anwendung dieses Artikels hat das ausführende Luftfahrtunternehmen besonders auf die Bedürfnisse von Personen mit *Behinderungen oder* eingeschränkter Mobilität und *all ihrer* Begleitpersonen sowie auf die Bedürfnisse von *mit kleinen* Kindern *reisenden Müttern oder Vätern und von Kindern* ohne Begleitung zu achten.“;

Mit diesem Änderungsantrag soll eine Bestimmung des bestehenden Rechtsakts –Artikel 9 Absatz 3 – geändert werden, die im Vorschlag der Kommission nicht genannt wird.

Abänderung 95

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a c (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ac) Folgender Absatz wird eingefügt:

„3a. Die Flughafenleitungsorgane stellen Fluggästen mit schweren Behinderungen, die Umkleideräume und Toiletten benötigen, auf allen EU-Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von über einer Million Fluggäste kostenlos spezielle Einrichtungen zur Verfügung.

Abänderung 96

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Kann das ausführende Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass die Annullierung, die Verspätung oder die Flugplanänderung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht und die Annullierung, die Verspätung oder die Flugplanänderung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, so kann es die **Gesamtkosten** der Unterbringung gemäß **Absatz 1 Buchstabe b je** Fluggast auf **100 EUR** pro Nacht und **auf höchstens drei Nächte** beschränken. Ausführende Luftfahrtunternehmen, die von dieser Ausnahme Gebrauch machen, informieren

4. Kann das ausführende Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass die Annullierung, die Verspätung oder die Flugplanänderung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht und die Annullierung, die Verspätung oder die Flugplanänderung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen **ordnungsgemäß** ergriffen worden wären, so kann es die **Gesamtdauer** der Unterbringung gemäß **Absatz 1 Buchstabe b auf höchstens fünf Nächte beschränken. Wenn der** Fluggast **beschließt, sich selbst um eine Unterbringung zu kümmern, kann es die Kosten der Unterbringung auf 125 EUR**

die Fluggäste gleichwohl über verfügbare Unterbringungsmöglichkeiten nach diesen **drei** Nächten, zusätzlich zu ihren fortlaufenden Informationspflichten gemäß Artikel 14.

pro Nacht und **Fluggast** beschränken. Ausführende Luftfahrtunternehmen, die von dieser Ausnahme Gebrauch machen, informieren die Fluggäste gleichwohl über verfügbare Unterbringungsmöglichkeiten nach diesen **fünf** Nächten, zusätzlich zu ihren fortlaufenden Informationspflichten gemäß Artikel 14.

Von dieser Beschränkung bleibt die Verpflichtung der ausführenden Luftfahrtunternehmen, für eine Unterbringung zu sorgen, unberührt und ist von diesen vorrangig zu erbringen. Die Beschränkung gilt nicht, wenn das Luftfahrtunternehmen nicht für die Unterbringung gesorgt hat.

Abänderung 97

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Unterbringungspflicht gemäß Absatz 1 Buchstabe b besteht nicht, wenn die Flugentfernung 250 km oder weniger beträgt und die Kapazität des Luftfahrzeugs 80 Sitzplätze nicht übersteigt, es sei denn, es handelt sich um einen Anschlussflug. Ausführende Luftfahrtunternehmen, die von dieser Ausnahme Gebrauch machen, informieren die Fluggäste gleichwohl über verfügbare Unterbringungsmöglichkeiten.

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 98

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Entscheidet sich der Fluggast für eine Erstattung des Flugpreises gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a ***und befindet sich am Ausgangsflughafen seiner Reise***, 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 Betreuungsleistungen nach Artikel 9 Absatz 1.'

Geänderter Text

6. Entscheidet sich der Fluggast für eine Erstattung des Flugpreises gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a 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 Betreuungsleistungen nach Artikel 9 Absatz 1. ***Sofern dem Fluggast aufgrund dieser Entscheidung nachweislich Kosten für die An- und Abreise zum/vom Flughafen entstehen, sind ihm diese Kosten für die Anreise zur nicht genutzten Reise vollumfänglich zu erstatten.***

Abänderung 99

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -10 (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 10 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-10) In Artikel 10 Absatz 2 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„2. Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine niedrigere Klasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so erstattet es binnen sieben Werktagen nach den in Artikel 7 Absatz 3 genannten Modalitäten“

Abänderung 100

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 11 – Absatz 3

Artikel 11 wird folgender Absatz hinzugefügt:

„3. Das ausführende Luftfahrtunternehmen wendet die in Artikel 9 **Absätze 4** und 5 genannten Beschränkungen nicht an, wenn es sich bei den Fluggästen um Personen mit eingeschränkter Mobilität, ihre Begleitpersonen, Kinder ohne Begleitung, Schwangere oder Personen mit speziellen medizinischen Bedürfnissen handelt, sofern das Luftfahrtunternehmen, sein Vermittler oder der Veranstalter mindestens 48 Stunden vor dem planmäßigen Abflug über die speziellen Bedürfnisse unterrichtet wurde. Diese Unterrichtung gilt für die gesamte Reise und die Rückreise, sofern **für** beide Reisen **ein Vertrag mit demselben Luftfahrtunternehmen geschlossen wurde.**“

In Artikel 11 werden folgende Absätze angefügt:

„3. Das ausführende Luftfahrtunternehmen wendet die in Artikel 9 **Absatz 4** und 5 genannten Beschränkungen nicht an, wenn es sich bei den Fluggästen um Personen mit **Behinderungen oder** eingeschränkter Mobilität, ihre Begleitpersonen, Kinder ohne Begleitung, Schwangere oder Personen mit speziellen medizinischen Bedürfnissen handelt, sofern das **ausführende** Luftfahrtunternehmen, sein Vermittler oder der Veranstalter mindestens 48 Stunden vor dem planmäßigen Abflug über die speziellen Bedürfnisse unterrichtet wurde. Diese Unterrichtung gilt für die gesamte Reise und die Rückreise, sofern beide Reisen **auf demselben Flugschein aufgeführt sind.**

Zudem müssen sich die Luftfahrtunternehmen bemühen, für angemessene Betreuungsbedingungen von Blinden- und Assistenzhunden zu sorgen. Informationen über die Betreuung und die Vorkehrungen werden über verschiedene zugängliche Kommunikationsmittel zur Verfügung gestellt.

Abänderung 101

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 11 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**„3a. Das Personal der
Luftfahrtunternehmen muss in der
Unterstützung von Personen mit
Behinderungen oder eingeschränkter
Mobilität geschult werden, um diesen den
Zugang zu den Flugzeugen bzw. das Ein-
und Aussteigen zu erleichtern;**

Abänderung 102

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 11 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**„3b. Luftfahrtunternehmen dürfen
Personen mit Behinderungen oder
eingeschränkter Mobilität das Einsteigen
weder unter dem Vorwand verweigern,
dass sie ohne Begleitung sind, noch
automatisch die Anwesenheit einer
Begleitperson verlangen;**

Abänderung 103

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 12 – Absatz 2

„2. Unbeschadet **der einschlägigen Grundsätze und Vorschriften des einzelstaatlichen Rechts, einschließlich der Rechtsprechung, gilt Absatz 1 nicht für Fluggäste, die nach Artikel 4 Absatz 1 freiwillig auf eine Buchung verzichtet haben.**“

In Artikel 12 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„2. **Diese Verordnung gilt** unbeschadet **eines weitergehenden Schadensersatzanspruchs des Fluggastes.** Die nach **dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung darf auf einen solchen Schadensersatzanspruch nicht angerechnet werden.**“

Mit diesem Änderungsantrag soll eine Bestimmung des bestehenden Rechtsakts – Artikel 12 Absatz 2 – geändert werden, die im Kommissionsvorschlag nicht genannt wird.

Abänderung 104

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 13

Vorschlag der Kommission

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 Gesetze** in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, für die aufgrund dieser Verordnung entstandenen Kosten bei Dritten, die zu dem die Ausgleichszahlung oder sonstige Verpflichtungen begründenden Ereignis beigetragen haben, Regress zu nehmen.

Geänderter Text

In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, **und unbeschadet bestehender Verzichtsverträge mit Dritten zum Zeitpunkt des jeweiligen Streitfalls** kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, für die aufgrund dieser Verordnung entstandenen Kosten bei **anderen Personen, auch** Dritten, die zu dem die Ausgleichszahlung oder sonstige Verpflichtungen begründenden Ereignis beigetragen haben, **nach geltendem Recht** Regress zu nehmen **oder die gesamten Kosten zurückzuerhalten. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens,**

Ausgleichsleistungen zu verlangen oder für die ihm entstanden Kosten bei einem Flughafen oder einem anderen Dritten, mit dem es in einer Vertragsbeziehung steht, Regress zu nehmen.

Abänderung 105

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Das Flughafenleitungsorgan und das ausführende Luftfahrtunternehmen stellen sicher, dass an den Abfertigungsschaltern (einschließlich der Check-in-Automaten) und am Flugsteig ein klar lesbarer Hinweis mit folgendem Wortlaut für die Fluggäste deutlich sichtbar angebracht wird: „Wenn Ihnen die Beförderung verweigert wird **oder** wenn Ihr Flug annulliert wird oder um mindestens zwei Stunden verspätet ist, verlangen Sie am Abfertigungsschalter oder am Flugsteig schriftliche Auskunft über ihre Rechte, insbesondere über Unterstützungs- und eventuelle Ausgleichsleistungen.“

Geänderter Text

1. Das Flughafenleitungsorgan und das ausführende Luftfahrtunternehmen stellen sicher, dass an den Abfertigungsschaltern (einschließlich der Check-in-Automaten) und am Flugsteig ein klar lesbarer Hinweis mit folgendem Wortlaut für die Fluggäste deutlich sichtbar angebracht wird: „Wenn Ihnen die Beförderung verweigert wird, wenn Ihr Flug annulliert wird oder um mindestens zwei Stunden verspätet ist **oder wenn der planmäßige Abflug gegenüber der ursprünglichen, auf Ihrem Flugschein angegebenen Abflugzeit um mindestens zwei Stunden vorverlegt wurde**, verlangen Sie am Abfertigungsschalter oder am Flugsteig schriftliche Auskunft über ihre Rechte, insbesondere über Unterstützungs- und eventuelle Ausgleichsleistungen.“

Abänderung 106

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 1 a (neu)

„1a. Luftfahrtunternehmen richten an jedem Flughafen, an dem sie tätig sind, Anlaufstellen ein, und sorgen dafür, dass dort Ansprechpartner oder vom betreffenden Luftfahrtunternehmen beauftragte Dritte bereitstehen, die den Fluggästen die notwendigen Informationen über ihre Rechte einschließlich Beschwerdeverfahren zur Verfügung stellen, sie unterstützen und bei Annullierungen oder Verspätungen von Flügen und bei verloren gegangenem oder verspätetem Reisegepäck sofortige Maßnahmen ergreifen. Diese Anlaufstellen stehen während der Betriebszeiten der Luftfahrtunternehmen und bis die letzten Fluggäste aus dem letzten Luftfahrzeug ausgestiegen sind, bereit, um Fluggäste unter anderem in Bezug auf Rückerstattungen, anderweitige Beförderung und Umbuchungen zu unterstützen und Beschwerden entgegenzunehmen.“

Abänderung 107

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 14 – Absatz 1 b (neu)

„1b. Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt den Fluggästen auf elektronischen Flugscheinen und elektronischen sowie gedruckten Bordkarten deutlich lesbare und transparente Informationen über die Fluggastrechte und Kontaktstellen für Unterstützung und Beratung zur Verfügung.

Abänderung 108

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Ein ausführendes

Luftfahrtunternehmen, **das Fluggästen die Beförderung verweigert** oder einen **Flug annulliert, händigt jedem betroffenen Fluggast einen schriftlichen** Hinweis aus, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt werden, einschließlich Informationen über mögliche Beschränkungen gemäß Artikel 9 Absätze 4 und 5. **Ferner wird allen Fluggästen, die von einer Flugverspätung oder -verschiebung von mindestens zwei Stunden betroffen sind, ein entsprechender Hinweis ausgehändigt.** Die Kontaktinformationen der nach Artikel 16a benannten zuständigen Beschwerdestellen werden dem Fluggast ebenfalls in schriftlicher Form ausgehändigt.

Geänderter Text

2. Im Falle der Nichtbeförderung, bei Annullierung, Flugverspätung oder -verschiebung von mindestens zwei Stunden informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen alle betroffenen Fluggäste unverzüglich und umfassend und lässt ihnen in schriftlicher oder elektronischer Form einen Hinweis zukommen, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt werden, einschließlich Informationen über mögliche Beschränkungen gemäß Artikel 9 Absätze 4 und 5 **und Informationen über mögliche andere Verkehrsträger. Die Adresse des Luftfahrtunternehmens, an die er seine Beschwerde richten kann, sowie** die Kontaktinformationen der nach Artikel 16a benannten zuständigen Beschwerdestellen werden dem Fluggast ebenfalls in schriftlicher Form ausgehändigt.

Abänderung 109

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Bei blinden oder sehbehinderten Personen sind die Bestimmungen dieses Artikels durch den Einsatz geeigneter **alternativer** Mittel anzuwenden.

Geänderter Text

3. Bei **Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, insbesondere** blinden oder sehbehinderten Personen, sind die Bestimmungen dieses Artikels durch den Einsatz geeigneter Mittel **und in**

geeigneten Formaten anzuwenden.

Abänderung 110

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Das Flughafenleitungsorgan stellt sicher, dass in den Fluggastbereichen des Flughafens allgemeine Informationen über Fluggastrechte deutlich sichtbar angebracht sind. Es **stellt** ferner sicher, dass die sich am Flughafen aufhaltenden Fluggäste über die Annullierung ihres Fluges und ihre Rechte unterrichtet werden, **falls** das Luftfahrtunternehmen unerwartet seinen Betrieb einstellt, **etwa wegen** Insolvenz oder **Entzug** seiner Betriebsgenehmigung.

Geänderter Text

4. 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 und ihre Rechte im Falle von Verspätungen und Flugunterbrechungen, wie etwa die** Annullierung ihres Fluges, und ihre Rechte **für den Fall** unterrichtet werden, **dass** das Luftfahrtunternehmen unerwartet seinen Betrieb einstellt, **zum Beispiel im Falle der** Insolvenz oder **des Entzugs** seiner Betriebsgenehmigung.

Abänderung 111

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Bei Annullierung oder Verspätung des Abflugs informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen die Fluggäste **so rasch wie möglich**, jedoch spätestens 30 Minuten nach der planmäßigen Abflugzeit, über die Lage und, **sobald diese Informationen vorliegen**, über die

Geänderter Text

5. 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**

voraussichtliche Abflugzeit, sofern das Luftfahrtunternehmen gemäß den Absätzen 6 und 7 die Kontaktinformationen des Fluggastes erhalten hat, wenn der Flugschein über einen Vermittler erworben wurde.

Reiseunterbrechung, und über die voraussichtliche Abflugzeit, sofern das Luftfahrtunternehmen gemäß den Absätzen 6 und 7 die Kontaktinformationen des Fluggastes erhalten hat, wenn der Flugschein über einen Vermittler erworben wurde.

Abänderung 112

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 14 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„5a. Die Luftfahrtunternehmen müssen an den Abfertigungsschaltern und am Flugsteig über Unterlagen mit der Europäischen Charta der Rechte der Flugreisenden verfügen, welche ihr Personal den Fluggästen auf Verlangen aushändigt. Die Europäische Kommission bringt diese Charta bei jeder wesentlichen Änderung der Fluggastrechte auf den neuesten Stand.“

Abänderung 113

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 14 – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„5b. Alle Luftfahrtunternehmen richten einen funktionierenden telefonischen Beratungsdienst ein, der allen Fluggästen nach Buchung der Reise zugänglich ist. Diese Beratung muss im Störfall sämtliche Auskünfte sowie Alternativvorschläge bereitstellen und darf die Kosten eines Ortsgesprächs in

keinem Fall übersteigen.

Abänderung 114

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Erwirbt der Fluggast seinen Flugschein nicht unmittelbar beim ausführenden Luftfahrtunternehmen, sondern über einen in der Union niedergelassenen Vermittler, so übermittelt dieser Vermittler dem Luftfahrtunternehmen die Kontaktinformationen des Fluggastes, sofern der Fluggast dem ***ausdrücklich und in schriftlicher Form*** zugestimmt hat. Diese Zustimmung muss vom Fluggast bestätigt werden („Opt-in“). Das Luftfahrtunternehmen darf diese Kontaktinformationen nur zur Erfüllung der Informationspflichten gemäß diesem Artikel und nicht zu Marketingzwecken verwenden und löscht diese Angaben binnen 72 Stunden nach Erfüllung des Beförderungsvertrags. Die Verarbeitung, Abfrage und Speicherung dieser Daten erfolgen im Einklang mit der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr²⁴.

²⁴ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

Geänderter Text

6. Erwirbt der Fluggast seinen Flugschein nicht unmittelbar beim ausführenden Luftfahrtunternehmen, sondern über einen in der Union niedergelassenen Vermittler, so übermittelt dieser Vermittler dem Luftfahrtunternehmen die Kontaktinformationen des Fluggastes, sofern der Fluggast dem zugestimmt hat. Diese Zustimmung muss vom Fluggast bestätigt werden („Opt-in“). Das Luftfahrtunternehmen darf diese Kontaktinformationen nur zur Erfüllung der Informationspflichten gemäß diesem Artikel und nicht zu Marketingzwecken verwenden und löscht diese Angaben binnen 72 Stunden nach Erfüllung des Beförderungsvertrags. Die ***Zustimmung des Fluggasts zur Weitergabe seiner Kontaktinformationen an das Luftfahrtunternehmen und zur*** Verarbeitung, Abfrage und Speicherung dieser Daten erfolgen im Einklang mit der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr²⁴.

²⁴ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

Abänderung 115

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Vermittler sind von **den Bestimmungen** **in** Absatz 6 ausgenommen, wenn sie nachweisen können, dass durch ein alternatives System die Unterrichtung des Fluggastes ohne die Übermittlung seiner Kontaktinformationen sichergestellt ist.'

Geänderter Text

7. Vermittler sind von **ihren Verpflichtungen** Absatz 6 ausgenommen, wenn sie nachweisen können, dass durch ein alternatives System die Unterrichtung des Fluggastes ohne die Übermittlung seiner Kontaktinformationen sichergestellt ist, **oder wenn sich der Fluggast entschieden hat, seine Kontaktinformationen nicht anzugeben.**

Abänderung 116

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„7a. Der Erbringer der Dienstleistung ermöglicht den einfachen Zugang zu korrekten und objektiven Informationen über die Auswirkungen der Reise auf die Umwelt (einschließlich Klima) und die Energieeffizienz der Reise. Diese Informationen werden auf den Websites der Luftfahrtunternehmen bzw. Reiseveranstalter veröffentlicht und müssen dort und auf den Flugscheinen selbst deutlich sichtbar sein. Die Kommission unterstützt die laufenden Maßnahmen in diese Richtung.“

Abänderung 117

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„7b. Unbeschadet der Verpflichtungen gemäß Absatz 2 wird in jeder elektronischen Mitteilung an den Fluggast, mit der ihm Annullierungen, große Verspätungen oder Flugplanänderungen mitgeteilt werden, deutlich darauf hingewiesen, dass der Fluggast möglicherweise Anspruch auf Ausgleichszahlungen und/oder Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung hat.“

Abänderung 118

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Jeder Mitgliedstaat benennt eine nationale Durchsetzungsstelle, die für die Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf Flüge von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen und Flüge von einem Drittland zu diesen Flughäfen zuständig ist. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Stelle gemäß diesem Absatz benannt worden ist.

Geänderter Text

1. Jeder Mitgliedstaat benennt eine nationale Durchsetzungsstelle, die für die Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf ***Verstöße gegen diese Verordnung auf in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen***, Flüge von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen und Flüge von einem Drittland zu diesen Flughäfen zuständig ist. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Stelle gemäß diesem Absatz benannt worden ist.

Abänderung 119

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die nationale Durchsetzungsstelle überwacht die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung mit besonderer Aufmerksamkeit und ergreift die zur Wahrung der Fluggastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die Luftfahrtunternehmen und die Flughafenleitungsorgane der nationalen Durchsetzungsstelle ***auf deren Verlangen*** die einschlägigen Unterlagen zur Verfügung. Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben trägt die nationale Durchsetzungsstelle auch den

Geänderter Text

2. Die nationale Durchsetzungsstelle überwacht die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung mit besonderer Aufmerksamkeit und ergreift die zur Wahrung der Fluggastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die Luftfahrtunternehmen und die Flughafenleitungsorgane der nationalen Durchsetzungsstelle die einschlägigen Unterlagen ***innerhalb eines Monats nach der Anforderung*** zur Verfügung, ***unbeschadet der Verpflichtungen von***

Informationen Rechnung, die ihr von der gemäß Artikel 16a benannten Stelle übermittelt werden. Sie **kann auch** Durchsetzungsmaßnahmen zu individuellen Beschwerden **beschließen**, die ihr von der gemäß Artikel 16a benannten Stelle zugeleitet werden.

Luftfahrtunternehmen gemäß Artikel 14a. Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben trägt die nationale Durchsetzungsstelle auch den Informationen Rechnung, die ihr von der gemäß Artikel 16a benannten Stelle übermittelt werden. Sie **ergreift** Durchsetzungsmaßnahmen zu individuellen Beschwerden, die ihr von der gemäß Artikel 16a benannten Stelle zugeleitet werden. ***Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass ihre jeweilige nationale Durchsetzungsstelle mit ausreichenden Befugnissen zur wirksamen Sanktionierung von Verstößen ausgestattet ist.***

Abänderung 120

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Luftfahrtunternehmen stellen der nationalen Durchsetzungsstelle proaktiv umfassende Informationen im Hinblick auf den Eintritt technischer Probleme, insbesondere auf die diesbezüglichen Gründe, bereit. Die nationale Durchsetzungsstelle übermittelt diese Informationen den Stellen, die für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen gemäß Artikel 16a zuständig sind.

Abänderung 121

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3. Die von den Mitgliedstaaten für Verstöße gegen diese Verordnung festgelegten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, **abschreckend** und **hinreichend** sein, **um Beförderungsunternehmen einen finanziellen Anreiz zur konsequenten Einhaltung dieser Verordnung zu geben.**

Abänderung 122

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14**

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. **Sind die nach Artikel 16 und 16a benannten Stellen nicht identisch, so werden *Berichtsverfahren für den Informationsaustausch* zwischen den Stellen eingerichtet**, damit die nationale Durchsetzungsstelle bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Durchsetzungsaufgaben unterstützt wird und die nach Artikel 16a benannte Stelle die für die Prüfung individueller Beschwerden notwendigen Informationen zusammentragen kann.

Geänderter Text

4. **Im Einklang mit der Richtlinie 2013/11/EU werden Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen und der gemäß Artikel 16a benannten Stelle geschaffen. Diese Mechanismen der Zusammenarbeit schließen den gegenseitigen Austausch von Informationen ein**, damit die nationale Durchsetzungsstelle bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Durchsetzungsaufgaben unterstützt wird und die nach Artikel 16a benannte Stelle die für die Prüfung individueller Beschwerden notwendigen Informationen zusammentragen **sowie sich das dafür notwendige fachliche Wissen aneignen** kann.

Abänderung 123

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14**

Vorschlag der Kommission

5. Die nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichen jährlich bis spätestens Ende April des jeweils folgenden Kalenderjahres Statistiken über ihre Tätigkeiten und die verhängten Sanktionen.

Geänderter Text

5. Die nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichen jährlich bis spätestens Ende April des jeweils folgenden Kalenderjahres Statistiken über ihre Tätigkeiten und die verhängten Sanktionen. ***Die nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichen gleichzeitig auf der Grundlage der Daten, die die Luftfahrtunternehmen und die Flughafenleitungsorgane aufzeichnen und übermitteln müssen, Statistiken bezüglich der Anzahl und der Art der Beschwerden, der Anzahl der Annullierungen, der Fälle der Nichtbeförderung und Verspätungen und deren Dauer sowie Angaben über verlorenes, verspätetes oder beschädigtes Reisegepäck.***

Abänderung 124

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. ***Für die unter diese Verordnung fallenden Belange übermitteln die Luftfahrtunternehmen den nationalen Durchsetzungsstellen der Mitgliedstaaten, in denen sie tätig sind, ihre Kontaktinformationen.***

Geänderter Text

6. ***Bis zur Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2013/11/EU durch die Mitgliedstaaten kann jeder Fluggast auf jedem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats bei jeder nationalen Durchsetzungsstelle Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung einlegen, der auf einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats begangen wurde oder Flüge von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder Flüge von einem Drittstaat zu diesen Flughäfen betrifft.***

Abänderung 125

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16 -a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

14a. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16-a

Einhaltungsdokumente

1. Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erstellen ein Dokument, welches hinreichend ausführlich darlegt, dass mit ihren Betriebsverfahren für die konsequente Einhaltung sämtlicher einschlägiger Artikel dieser Verordnung gesorgt ist, und legen dieses Dokument der nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaates, der ihre Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ausgestellt hat, und der Europäischen Kommission bis zum 1. Januar 2016 vor.

1a. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um die Angaben festzulegen, die diese Einhaltungsdokumente mindestens umfassen müssen. Die Mindestangaben umfassen zumindest Notfallpläne für größere Reiseunterbrechungen, die Angabe darüber, wer für die Erbringung von Unterstützungsleistungen und die Erfüllung sonstiger Rechte zuständig ist, die Modalitäten und Verfahren, auf deren Grundlage Beschwerden bearbeitet und Unterstützungsleistungen und Ausgleichszahlungen erbracht werden, sowie Verfahren und Vorlagen für Mitteilungen an Fluggäste. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 16c Absatz 2 erlassen.

*2. Alle anderen
Beförderungsunternehmen, die
Dienstleistungen von einem Flughafen
der Union aus erbringen, legen den
nationalen Durchsetzungsstellen
sämtlicher Mitgliedstaaten, in denen sie
tätig sind, und der Europäischen
Kommission ein Einhaltungsdokument
vor.*

*3. Luftfahrtunternehmen prüfen ihre
Einhaltungsdokumente und legen der
bzw. den betreffenden nationalen
Durchsetzungsstelle(n) und der
Europäischen Kommission ab dem
1. Januar 2019 alle drei Jahre
aktualisierte Fassungen vor.*

*4. Die nationale Durchsetzungsstelle
nimmt die von den Luftfahrtunternehmen
vorgelegten Einhaltungsdokumente zur
Kenntnis und prüft die Gültigkeit der
Einhaltungsdokumente nach Möglichkeit
gegenüber Informationen aus
Beschwerden.“*

Abänderung 126

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Luftfahrtunternehmen unterrichten die Fluggäste **bei der Buchung** über **ihre** Bearbeitungsverfahren für Forderungen und Beschwerden im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und teilen ihnen die betreffenden Kontaktadressen mit, an die die Fluggäste ihre Forderungen und Beschwerden, auch in elektronischer Form, richten können. **Die** Luftfahrtunternehmen unterrichten die Fluggäste auch über die für die Bearbeitung von Fluggastbeschwerden zuständige(n) Stelle(n).

Geänderter Text

1. Die Luftfahrtunternehmen, **Veranstalter oder Verkäufer von Flugscheinen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Artikel 2 Buchstabe d** unterrichten die Fluggäste über **die** Bearbeitungsverfahren **der Luftfahrtunternehmen und die einschlägigen Fristen gemäß Absatz 2** für Forderungen und Beschwerden im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und teilen ihnen die betreffenden Kontaktadressen mit, an die die Fluggäste ihre Forderungen und Beschwerden, auch in elektronischer Form, richten können.

Das Luftfahrtunternehmen und gegebenenfalls der Veranstalter unterrichten die Fluggäste auch über die für die Bearbeitung von Fluggastbeschwerden zuständige(n) Stelle(n), die gemäß diesem Artikel und Artikel 16 von den Mitgliedstaaten benannt wurde(n). Die entsprechenden Informationen werden bei der Buchung gegeben, sie müssen für alle zugänglich und deutlich im Flugschein und auf den Websites der Luftfahrtunternehmen angegeben sein und an den Schaltern der Luftfahrtunternehmen auf den Flughäfen ausgegeben sowie in der E-Mail-Nachricht mitgeteilt werden, über die die Mitteilung einer Annullierung oder Verspätung ergeht. Den Fluggästen wird auf Verlangen ein Beschwerdeformular ausgehändigt.

Abänderung 127

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15**
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16a – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„1a. Die Beweislast bezüglich der Bereitstellung der erforderlichen Informationen für die Fluggäste liegt bei dem Luftfahrtunternehmen.“

Abänderung 128

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15**
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Will ein Fluggast aufgrund seiner ihm

2. Will ein Fluggast aufgrund seiner ihm

nach dieser Verordnung zustehenden Rechte eine Beschwerde an das Luftfahrtunternehmen richten, so muss er diese innerhalb von drei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Fluges einreichen. Innerhalb von sieben **Tagen** nach Eingang der Beschwerde bestätigt das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast deren Empfang. Das Luftfahrtunternehmen gibt dem Fluggast innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Beschwerde eine ausführliche Antwort.

nach dieser Verordnung zustehenden Rechte eine Beschwerde an das Luftfahrtunternehmen richten, so muss er diese innerhalb von drei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Fluges einreichen. **Die Erhebung einer Beschwerde innerhalb von drei Monaten und nach Ablauf dieser drei Monate erfolgt unbeschadet seines Rechts auf Durchsetzung seiner Forderungen nach dieser Verordnung vor Gericht und im Rahmen einer außergerichtlichen Beilegung des Streitfalls. Innerhalb von sieben Werktagen** nach Eingang der Beschwerde bestätigt das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast deren Empfang. Das Luftfahrtunternehmen gibt dem Fluggast innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Beschwerde eine ausführliche Antwort. **Gibt das Luftfahrtunternehmen diese ausführliche Antwort nicht innerhalb dieser Zweimonatsfrist, gilt dies als Anerkennung der Forderungen des Fluggasts.**

Beruft sich das Luftfahrtunternehmen auf außergewöhnliche Umstände, so hat es dem Fluggast in seiner Antwort die spezifischen Umstände der Annullierung oder Verspätung mitzuteilen. Zudem hat das Luftfahrtunternehmen darzulegen, dass es alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um die Annullierung oder Verspätung zu verhindern.

Neben der umfassenden Antwort teilt das Luftfahrtunternehmen dem betroffenen Fluggast die einschlägigen Kontaktinformationen der gemäß Absatz 3 benannten Stelle mit, einschließlich der Anschrift, der Telefonnummer, einer E-Mail-Adresse und einer Website.

Abänderung 129

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15

Vorschlag der Kommission

3. Im Einklang mit den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften und nationalen Gesetzen benennt jeder Mitgliedstaat eine oder mehrere nationale Stellen, die für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen im Zusammenhang mit den unter diese Verordnung fallenden Rechten zuständig sind.

Geänderter Text

3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich Fluggäste bei Streitfällen mit Luftfahrtunternehmen über die Rechte und Pflichten gemäß dieser Verordnung an unabhängige, wirksame und effiziente Mechanismen zur außergerichtlichen Beilegung von Streitfällen wenden können. Zu diesem Zweck benennt jeder Mitgliedstaat eine oder mehrere nationale Stellen, die für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen im Zusammenhang mit den unter diese Verordnung fallenden Rechten **und Pflichten** zuständig sind. **Dabei sollte es sich um andere Stellen als die in Artikel 16 Absatz 1 genannte Durchsetzungsstelle handeln. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Stellen befugt sind, den zugrundeliegenden Streitfall zwischen Fluggästen und Luftfahrtunternehmen durch eine für beide Parteien rechtlich bindende und durchsetzbare Entscheidung beizulegen. Für Streitfälle, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2013/11/EU fallen, findet nur ebendiese Richtlinie Anwendung. Sämtliche Luftfahrtunternehmen, die an Flügen von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder eines Drittstaates zu diesen Flughäfen beteiligt sind, halten sich an das System zur alternativen Streitbeilegung im Sinne der Richtlinie 2013/11/EU, das eine einfache, schnelle und kostengünstige Möglichkeit der außergerichtlichen Beilegung von Streitfällen zwischen Fluggästen und Luftfahrtunternehmen darstellt.**

Abänderung 130

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. **Jeder** Fluggast **kann** bei einer gemäß Absatz 3 benannten Stelle Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung erheben, der auf einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats begangen wurde oder einen Flug von einem Drittstaat zu einem Flughafen **in diesem Hoheitsgebiet** betrifft. Solche Beschwerden **dürfen frühestens zwei Monate nach einer entsprechenden Beschwerde beim betreffenden Luftfahrtunternehmen** eingereicht werden, **sofern** das Luftfahrtunternehmen **diese noch nicht abschließend beantwortet** hat.

Geänderter Text

4. **Nach Empfang der vollständigen Antwort des Luftfahrtunternehmens kann der betreffende** Fluggast bei einer gemäß Absatz 3 benannten Stelle **für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen** Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung erheben, der auf einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats begangen wurde oder einen Flug von einem **Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder von einem** Drittstaat zu einem **solchen** Flughafen betrifft. Solche Beschwerden **können innerhalb einer im Voraus festgelegten Frist** eingereicht werden, **die nicht weniger als ein Jahr ab dem Zeitpunkt betragen darf, an dem der Fluggast die Beschwerde oder die Forderung an das betreffende Luftfahrtunternehmen gerichtet bzw. gestellt** hat.

Abänderung 131

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16a – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Wird dem Luftfahrtunternehmen eine unrechtmäßige Handlung nachgewiesen, setzt die Beschwerdestelle die nationale Durchsetzungsstelle darüber in Kenntnis, und diese trifft gemäß Artikel 16a

Abänderung 132

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16 a – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Innerhalb von sieben Tagen nach Eingang der Beschwerde bestätigt die benannte Stelle **deren Empfang und** sendet ein Exemplar an die zuständige nationale Durchsetzungsstelle. Die Frist für die endgültige Beantwortung darf **drei Monate ab Eingang der Beschwerde** nicht überschreiten. Die zuständige nationale Durchsetzungsstelle erhält ebenfalls ein Exemplar der endgültigen Antwort.

Geänderter Text

5. Wenn die benannte Stelle **eine Beschwerde erhalten hat, benachrichtigt sie die Streitparteien, sobald sie alle Unterlagen mit den Informationen zu der Beschwerde erhalten hat. Sie** sendet ein Exemplar **der die Beschwerde betreffenden Unterlagen** an die zuständige nationale Durchsetzungsstelle. Die Frist für die endgültige Beantwortung darf **90 Kalendertage ab dem Zeitpunkt, an dem die benannte Stelle die vollständige Beschwerdeakte erhalten hat,** nicht überschreiten. Die zuständige nationale Durchsetzungsstelle erhält ebenfalls ein Exemplar der endgültigen Antwort.

Abänderung 133

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16 a – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„5a. Damit Luftfahrtunternehmen in Bezug auf die unter diese Verordnung fallenden Belange kontaktiert werden können, übermitteln sie den in diesem Artikel genannten Stellen der Mitgliedstaaten, in denen sie tätig sind, ihre Kontaktinformationen.“

Abänderung 134

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16a – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**„5b. Wenn in Bezug auf diese
Verordnung Sicherheitsgründe angeführt
werden, fällt die Beweislast dem
betroffenen Luftfahrtunternehmen zu.“**

Abänderung 135

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16aa (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„Artikel 16aa
Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge,
dass bei Konflikten zwischen Fluggästen
und Luftfahrtunternehmen sowie
Erbringern von Dienstleistungen anderer
Verkehrsträger gut ausgestattete,
kostenlose und unabhängige
Schlichtungsstellen bei der Suche nach
Lösungen behilflich sind.“

Abänderung 136

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16b – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Kommission unterstützt durch den in Artikel 16c genannten Ausschuss den Dialog zwischen den Mitgliedstaaten **über** die nationale Auslegung und Anwendung dieser Verordnung.

Geänderter Text

1. Die Kommission unterstützt durch den in Artikel 16c genannten Ausschuss den Dialog zwischen den Mitgliedstaaten **und die Zusammenarbeit im Hinblick auf die** nationale Auslegung und Anwendung dieser Verordnung.

Abänderung 137

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16b – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich bis spätestens Ende April des jeweils folgenden Kalenderjahres einen Bericht über ihre Tätigkeiten. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte über die in diesen Berichten zu behandelnden Fragen erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 16c angenommen.

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich bis spätestens Ende April des jeweils folgenden Kalenderjahres einen Bericht über ihre Tätigkeiten, **einschließlich der Statistiken gemäß Artikel 16 Absatz 5.** Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte über die in diesen Berichten zu behandelnden Fragen erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 16c angenommen.

Abänderung 138

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16b – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Die Kommission und die Mitgliedstaaten richten ein unionsweites Verfahren ein, das alle gemäß Artikel 16

und Artikel 16a benannten Stellen umfasst, um den Austausch von Informationen über Verstöße, Sanktionen und bewährte Durchsetzungsverfahren zwischen allen Mitgliedstaaten sicherzustellen. Die Kommission stellt diese Informationen allen Mitgliedstaaten in elektronischer Form zur Verfügung.

Abänderung 139

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16b – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5b. Die nationalen Durchsetzungsstellen stellen der Kommission auf Anfrage Informationen und einschlägige Unterlagen zu einzelnen Verstößen bereit.

Abänderung 140

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16b – Absatz 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5c. Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Website spätestens ab dem 1. Mai 2015 eine Liste sämtlicher in der Union tätiger Luftfahrtunternehmen, die systematisch gegen die Bestimmungen dieser Verordnung verstoßen, und aktualisiert diese Liste regelmäßig. Unabhängig von der Größe oder Staatszugehörigkeit wird von jedem Luftfahrtunternehmen angenommen, dass es systematisch gegen diese Verordnung verstößt, wenn die Kommission in Bezug auf dieses Luftfahrtunternehmen gemäß Artikel 16b

Absatz 5b Nachweise für Verstöße erhalten hat, die Fluggästen in Bezug auf mehr als zehn verschiedene Flüge innerhalb eines Kalenderjahres widerfahren sind und mehr als einen Artikel dieser Verordnung betreffen.

Abänderung 141

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

15a. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16ca

Delegierte Rechtsakte

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16cb zu erlassen, in denen der erschöpfenden Liste der Fälle, die als außergewöhnliche Umstände gelten, entsprechend der Tätigkeit der nationalen Durchsetzungsstellen und der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union weitere Fälle hinzugefügt werden“

Abänderung 142

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15 b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16cb (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

15b. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16cb

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 16b wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ...* übertragen. Die Kommission legt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung vor. 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 in Artikel 16ca genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in dem betreffenden Beschluss genannten Befugnisse. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, teilt sie dies

gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat mit.

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 16ba 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 vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

**ABl.: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.*

Abänderung 143

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 17

Vorschlag der Kommission

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2017 Bericht über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Auswirkungen des Ausgleichs bei großer Verspätung und der Begrenzung der Unterbringung bei außergewöhnlichen Umständen von langer Dauer. Die Kommission berichtet auch über den verbesserten Schutz von Reisenden von Flügen aus Drittländern, die von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, im Rahmen internationaler Luftverkehrsabkommen. Dem Bericht

Geänderter Text

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2017 Bericht über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Auswirkungen des Ausgleichs bei großer Verspätung und der Begrenzung der Unterbringung bei außergewöhnlichen Umständen von langer Dauer, **Probleme bei der Auslegung außergewöhnlicher Umstände, die von den nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichten Statistiken über ihre Tätigkeiten, einschließlich der Sanktionen und ihren Feststellungen zu Verstoßpraktiken von Luftfahrtunternehmen, die Fortschritte**

werden, soweit erforderlich,
Legislativvorschläge beigelegt.

bei der Errichtung nationaler Stellen für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen und die Tätigkeiten dieser Stellen. Die Kommission berichtet auch über den verbesserten Schutz von Reisenden von Flügen aus Drittländern, die von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, im Rahmen internationaler Luftverkehrsabkommen. *Zudem erstattet die Kommission über die Wirksamkeit der von den in Artikel 16 genannten Stellen eingeleiteten Maßnahmen und Sanktionen sowie über die etwaige Notwendigkeit eines harmonisierten Ansatzes Bericht.* Dem Bericht werden, soweit erforderlich, Legislativvorschläge beigelegt.

Abänderung 144

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Artikel 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. **Das** Luftfahrtunternehmen der **Gemeinschaft stellt am Flughafen** Beschwerdeformulare **zur Verfügung**, die es **dem Fluggast** ermöglichen, unmittelbar eine Beschwerde über beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck einzureichen. **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 **festgelegten** Fristen einzureichen.

Geänderter Text

2. **Die** Luftfahrtunternehmen der **Union und die in ihrem Namen handelnden Bodenabfertigungsdienstleister richten an allen Flughäfen in der Union eine Stelle ein, an der Fluggästen** Beschwerdeformulare **ausgehändigt werden**, die es **ihnen** ermöglichen, unmittelbar **nach ihrer Ankunft** eine Beschwerde über beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck einzureichen. **Gleichmaßen händigen die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft derartige** Beschwerdeformulare **auf Verlangen der Fluggäste an ihren Abfertigungsschaltern oder an ihren Serviceschaltern am Flughafen oder an beiden Stellen aus, und sie stellen das Beschwerdeformular auf ihrer Website zur Verfügung. Diese** 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 *vorgeschriebenen* Fristen einzureichen.

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.

Abänderung 145

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 2027/97
Artikel 5 – Absatz 3a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. In Artikel 5 wird folgender Absatz angefügt:

„3a. Bei Verlust, Verspätung oder Beschädigung von Reisegepäck müssen die Luftfahrtgesellschaften zunächst die Fluggäste, mit denen sie einen Vertrag geschlossen haben, entschädigen, bevor sie im Anschluss daran das Recht ausüben können, gegenüber den Flughäfen oder Dienstleistungserbringern ihre Ansprüche aufgrund von Schäden geltend zu machen, für die sie nicht notwendigerweise verantwortlich sind.“

Abänderung 146

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Artikel 6a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Bei der Beförderung aufgebener Rollstühle oder sonstiger Mobilitätshilfen und Hilfsgeräte **bieten** das Luftfahrtunternehmen und seine Vermittler Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006²⁵ bei der Buchung und spätestens bei der Übergabe der Ausrüstung an das Luftfahrtunternehmen die Gelegenheit, unentgeltlich eine besondere Interessenserklärung gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens abzugeben.

²⁵ 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.

Geänderter Text

1. Bei der Beförderung aufgebener Rollstühle oder sonstiger Mobilitätshilfen und Hilfsgeräte **weisen** das Luftfahrtunternehmen und seine Vermittler Personen mit **Behinderung oder** eingeschränkter Mobilität im Sinne von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006²⁵ **auf ihre Rechte hin und bieten diesen Personen** bei der Buchung und spätestens bei der Übergabe der Ausrüstung an das Luftfahrtunternehmen die Gelegenheit, unentgeltlich eine besondere Interessenserklärung gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens abzugeben. **Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen das Format des für diese Interessenerklärung zu verwendenden Musterformulars festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 6f Absatz 2 erlassen.**

²⁵ 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.

Abänderung 147

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Artikel 6a – Absatz 3 a (neu)

3a. Die Luftfahrtunternehmen sorgen dafür, dass die Fluggäste ihre Rollstühle, einschließlich Kinderwagen, unentgeltlich bis zum Flugsteig nutzen können und dass sie diese an der Luftfahrzeugtür zurückerhalten. Falls dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, müssen die Luftfahrtunternehmen Rollstuhlfahrern im Flughafengebäude eine unentgeltliche Mobilitätsalternative bis zu dem Zeitpunkt bieten, an dem sie ihren Rollstuhl entgegennehmen können. Falls diese Sicherheitsgründe unmittelbar auf das Flughafengebäude zurückzuführen sind, fällt es dem Betreiber des Flughafens zu, die in diesem Absatz genannte Alternative zur Verfügung zu stellen.

Abänderung 148

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) 2027/97

Artikel 6b – Absatz 2

2. Zur Überwachung des Schutzes von behinderten Fluggästen und Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität im Fall einer Beschädigung ihrer Mobilitätshilfen 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.

2. Zur Überwachung des Schutzes von behinderten Fluggästen und Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität im Fall 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.

Abänderung 149

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Artikel 6c – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die **Befugnisübertragung an** die Kommission **gemäß Artikel 6 Absatz 1 erfolgt auf unbestimmte Zeit ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.**

Geänderter Text

2. Die **in Artikel 6 Absatz 1 genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ...* übertragen.** Die Kommission **legt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung vor. 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.**

***ABl.: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.**

Abänderung 150

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Artikel 6d – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Luftfahrtunternehmen **können zwar aufgrund ihrer unternehmerischen Freiheit die Bedingungen für die Gepäckbeförderung festlegen, jedoch geben sie bei der Buchung** und an den Abfertigungsschaltern (einschließlich Check-in-Automaten) eindeutig die zulässigen Freimengen für Handgepäck und aufgegebenes Gepäck an, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs auf den

Geänderter Text

1. Die Luftfahrtunternehmen **geben in einer frühen Phase des Buchungsvorgangs in allen Vertriebswegen, einschließlich der computergestützten Reservierungssysteme,** und an den Abfertigungsschaltern (einschließlich Check-in-Automaten) eindeutig die zulässigen Freimengen für Handgepäck und aufgegebenes Gepäck an, die die Fluggäste in der Kabine und im

einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen, einschließlich etwaiger, innerhalb einer bestimmten Freimenge geltender Beschränkungen der Zahl der Gepäckstücke. **Werden** für die Gepäckbeförderung **zusätzliche Gebühren erhoben, so** geben die Luftfahrtunternehmen **bei der Buchung** und auf Anfrage am Flughafen **genaue Einzelheiten zu diesen Gebühren** an.

Frachtraum des Luftfahrzeugs auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen, einschließlich etwaiger, innerhalb einer bestimmten Freimenge geltender Beschränkungen der Zahl der Gepäckstücke **und Beschränkungen in Bezug auf Einkäufe am Flughafen. Einzelheiten zu zusätzlichen Gebühren** für die Gepäckbeförderung geben die Luftfahrtunternehmen **in einer frühen Phase des Buchungsvorgangs** und auf Anfrage am Flughafen **auf klare, transparente und unmissverständliche Weise** an. **Die wesentliche Reiseleistung und Leistungen, für die zusätzliche Gebühren anfallen, müssen klar erkennbar sein und getrennt voneinander erworben werden können.**

Abänderung 151

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Artikel 6d – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Den Fluggästen ist es gestattet, zusätzlich zu der vorgegebenen Freimenge für Handgepäck grundlegende persönliche Gegenstände oder Habseligkeiten, wie Jacke, und Handtasche, einschließlich mindestens einer Tasche in Standardgröße mit Einkäufen, die am Flughafen getätigt wurden, kostenfrei in die Kabine mitzunehmen.

Abänderung 152

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Artikel 6d – Absatz 1 b (neu)

1b. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 können die Obergrenzen des gesamten zulässigen Handgepäckes pro Fluggast in Höchstabmessungen und/oder einem Höchstgewicht angegeben werden, wobei jedoch die Anzahl der Gepäckstücke nicht begrenzt werden darf.

Abänderung 153

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 2027/97
Artikel 6d – Absatz 2

2. Stehen außergewöhnliche Umstände wie Sicherheitsgründe oder eine nach der Buchung vorgenommene Änderung des Luftfahrzeugtyps der Beförderung als Handgepäck zugelassener Gegenstände in der Kabine entgegen, so können sie vom Luftfahrtunternehmen im Frachtraum des Luftfahrzeugs, allerdings ohne Aufpreis für den Fluggast, befördert werden.

2. Das Luftverkehrsunternehmen kann die oben genannten Gegenstände im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördern lassen, wenn deren Beförderung in der Kabine aufgrund von außergewöhnlichen Umständen im Zusammenhang mit Sicherheitsgründen oder den besonderen Merkmalen des Luftfahrzeugs ausgeschlossen ist. In diesen Fällen werden keine zusätzlichen Gebühren erhoben.

Abänderung 154

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 2027/97
Artikel 6d – Absatz 2 a (neu)

2a. Wird Handgepäck vor dem Besteigen des Luftfahrzeugs oder vor dem Start des Luftfahrzeugs aus dem Luftfahrzeug in den Frachtraum verladen, muss dieses dem Flugpassagier beim Verlassen des Luftfahrzeugs als Handgepäck überreicht werden.

Abänderung 155

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6e – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Luftfahrtunternehmen der **Gemeinschaft** gestatten es Fluggästen, ein Musikinstrument als Kabinengepäck mitzuführen, sofern die geltenden Sicherheitsvorschriften sowie die technischen Spezifikationen und Beschränkungen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Musikinstrumente werden als Kabinengepäck zugelassen, sofern sie in **ein geeignetes** Gepäckabteil innerhalb der Kabine oder unter **einen** geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden können. **Die Luftfahrtunternehmen können bestimmen, dass** ein Musikinstrument Teil der dem Fluggast zustehenden Handgepäckfreimenge **ist und nicht** zusätzlich zu dieser Freimenge mitgeführt **werden darf**.

Geänderter Text

1. Die Luftfahrtunternehmen der **Union** gestatten es Fluggästen, ein Musikinstrument als Kabinengepäck mitzuführen, sofern die geltenden Sicherheitsvorschriften sowie die technischen Spezifikationen und Beschränkungen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Musikinstrumente werden als Kabinengepäck zugelassen, sofern sie in **einem geeigneten** Gepäckabteil innerhalb der Kabine oder unter **einem** geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden können. **Wenn** ein Musikinstrument **als Kabinengepäck zugelassen wurde, ist es** Teil der dem Fluggast zustehenden Handgepäckfreimenge. **Die Luftfahrtunternehmen können bestimmen, dass zusätzliche Gebühren für Handgepäck, das** zusätzlich zu dieser Freimenge mitgeführt **wird, anfallen**.

Abänderung 156

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6e – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Ist ein Musikinstrument zu groß, um in **ein geeignetes** Gepäckabteil innerhalb der Kabine oder unter **einen** geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden zu können, kann das Luftfahrtunternehmen den Erwerb eines zweiten Flugscheins

Geänderter Text

2. Ist ein Musikinstrument zu groß, um in **einem geeigneten** Gepäckabteil innerhalb der Kabine oder unter **einem** geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden zu können, kann das Luftfahrtunternehmen den Erwerb eines zweiten Flugscheins

verlangen, wenn das Musikinstrument als Handgepäck auf einem zweiten Sitzplatz mitgeführt wird. Bei Erwerb eines zweiten Sitzplatzes unternimmt das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen, um dem Fluggast einen Sitzplatz neben dem betreffenden Musikinstrument zuzuweisen.

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. Die Luftfahrtunternehmen geben in ihren Geschäftsbedingungen eindeutig an, auf welcher Grundlage Musikinstrumente befördert und welche Gebühren dafür erhoben werden.'

verlangen, wenn das Musikinstrument als Handgepäck auf einem zweiten Sitzplatz mitgeführt wird. ***Für den zweiten Flugschein ist keine Flughafengebühr zu entrichten.*** Bei Erwerb eines zweiten Sitzplatzes unternimmt das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen, um dem Fluggast einen Sitzplatz neben dem betreffenden Musikinstrument zuzuweisen.

Abänderung 157

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6e – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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 Gepäckscheine zur Verfügung, die gut sichtbar auf dem Musikinstrument angebracht werden, um sicherzustellen, dass dieses mit der nötigen Sorgfalt behandelt wird. Es werden ausschließlich Instrumente im Frachtraum des Flugzeugs befördert, die ordnungsgemäß

*in einem starren Behälter und/oder
Hartschalenbehältnis verpackt sind, der
bzw. das speziell für diese Gegenstände
bestimmt ist.*

Abänderung 158

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 2027/97
Artikel 6e – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*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
Flugzeug zur Verfügung stehenden
Einrichtungen für die Beförderung von
Musikinstrumenten und der
Abmessungen dieser Einrichtungen.
Muss ein zweiter Sitz gebucht werden,
wird den Fluggästen die Möglichkeit
angeboten, diesen zweiten Sitz online zu
buchen.*

Abänderung 159

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 2027/97
Artikel 6f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 6f

*1. Die Kommission wird vom Ausschuss
für Fluggastrechte unterstützt. Bei dem
Ausschuss handelt es sich um einen
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.

Abänderung 160

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) 261/2004

Anhang 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

„Anhang: **Nicht** erschöpfende Liste außergewöhnlicher Umstände im Sinne dieser Verordnung

Geänderter Text

„Anhang: Erschöpfende Liste außergewöhnlicher Umstände im Sinne dieser Verordnung

Abänderung 161

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

ii. technische Probleme, die **nicht Teil des normalen Luftfahrzeugbetriebs sind, beispielsweise die Feststellung eines Fehlers während der Durchführung des betreffenden Fluges, der die normale Fortsetzung des Betriebs unmöglich macht, oder ein versteckter Fabrikationsfehler, der vom Hersteller oder einer zuständigen Behörde *entdeckt wird und*** die Flugsicherheit beeinträchtigt;

Geänderter Text

ii. **das Flugzeug betreffende** technische Probleme, die **unmittelbar von einem** vom Hersteller oder einer zuständigen Behörde **förmlich anerkannten versteckten Fabrikationsfehler, der** die Flugsicherheit beeinträchtigt, **verursacht werden und während der Vorflugkontrolle oder nach der Freigabe des Luftfahrzeugs für den Betrieb aufgetreten sind**;

Abänderung 162

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ii. durch Vogelschlag verursachte Schäden;

Abänderung 163

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang 1**

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iii. ***Sicherheitsrisiken***, Sabotageakte oder terroristische Handlungen, die eine sichere Durchführung des Fluges unmöglich machen;

iii. ***Krieg, politische Unruhen***, Sabotageakte oder terroristische Handlungen, die eine sichere Durchführung des Fluges unmöglich machen;

Abänderung 164

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang 1**

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer iv

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iv. ***lebensbedrohende*** Gesundheitsrisiken oder medizinische Notfälle, die eine Unterbrechung oder Umleitung des betreffenden Fluges erfordern;

iv. Gesundheitsrisiken oder medizinische Notfälle, die eine Unterbrechung oder Umleitung des betreffenden Fluges erfordern;

Abänderung 165

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer v

Vorschlag der Kommission

v. Beschränkungen durch das Flugverkehrsmanagement, die Schließung *eines* Luftraums *oder eines Flughafens*;

Geänderter Text

v. ***unvorhergesehene*** Beschränkungen durch das Flugverkehrsmanagement ***oder die unvorhergesehene*** Schließung ***des*** Luftraums, ***einschließlich der Schließung von Start- oder Landebahnen durch die Behörden***;

Abänderung 166

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer vi

Vorschlag der Kommission

vi. Wetterbedingungen, die mit der Flugsicherheit nicht zu vereinbaren sind;

Geänderter Text

vi. Wetterbedingungen, die mit der Flugsicherheit nicht zu vereinbaren sind ***oder aufgrund deren das Flugzeug während des Fluges oder auf dem Vorfeld nach der Freigabe beschädigt worden ist, sodass eine sichere Durchführung des Fluges nicht gewährleistet werden kann***;

Abänderung 167

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer vii

Vorschlag der Kommission

vii. Arbeitsstreitigkeiten beim ausführenden Luftfahrtunternehmen oder den Erbringern grundlegender

Geänderter Text

vii. ***unvorhergesehene*** Arbeitsstreitigkeiten beim ausführenden Luftfahrtunternehmen oder den Erbringern

Dienstleistungen wie Flughäfen und Flugsicherungsorganisationen.

grundlegender Dienstleistungen wie Flughäfen und Flugsicherungsorganisationen.

Abänderung 168

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Folgende Umstände sind nicht als „außergewöhnlich“ anzusehen:

entfällt

i. technische Probleme, die Teil des normalen Luftfahrzeugbetriebs sind, beispielsweise ein Problem, das bei der routinemäßigen Wartung oder der Vorflugkontrolle des Luftfahrzeugs festgestellt wird oder auf die unsachgemäße Durchführung dieser Wartung oder Vorflugkontrolle zurückzuführen ist;

Ausfall der Flugbesatzung oder des Kabinenpersonals (außer bei Arbeitsstreitigkeiten).