



Brüssel, den 6. Juni 2025
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0072(COD)

9795/25
ADD 1

AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung 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 – Beratungsergebnisse

Die Delegationen erhalten in der Anlage informationshalber den Kompromisstext für den oben genannten Vorschlag, über den der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie (Verkehr)) auf seiner Tagung vom 5. Juni 2025 eine politische Einigung erzielt hat.

2013/0072 (COD)

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91³ sowie die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr⁴ haben wesentlich zum Schutz der Rechte von Fluggästen beigetragen, wenn ihre Reisepläne durch Nichtbeförderung, große Verspätung oder Annullierung von Flügen oder unsachgemäße Behandlung des Gepäcks beeinträchtigt werden.
- (2) Aufgrund einer Reihe von Mängeln, die sich bei der Durchsetzung dieser Rechte herausgestellt haben, konnte jedoch das Potenzial dieser Verordnungen im Bereich des Fluggastschutzes nicht in vollem Maße genutzt werden. Um eine wirksamere, effizientere und durchgängige Anwendung der Fluggastrechte in der Union zu erreichen, sind eine Reihe von Anpassungen am geltenden Rechtsrahmen vorzunehmen. Dies wurde im Bericht der Kommission über die Unionsbürgerschaft 2010 „Weniger Hindernisse für die Ausübung von Unionsbürgerrechten“⁵ unterstrichen, in dem Maßnahmen angekündigt wurden, die einen Katalog gemeinsamer Rechte für die Reisenden, darunter auch Flugreisende, und eine adäquate Durchsetzung dieser Rechte gewährleisten sollen.
- (2a) Die von der Kommission im Jahr 2020 in Auftrag gegebene und veröffentlichte Studie (im Folgenden „Studie“) hat gezeigt, dass die höchste Priorität der Fluggäste bei einer Störung ihrer Reise darin besteht, Unterstützungsleistungen und ein anderweitiges Beförderungsangebot zu erhalten, damit sie so bald wie möglich an ihrem Ziel ankommen. Aus der Studie geht hervor, dass Ausgleichszahlungen in der Rangfolge der Prioritäten erst an dritter Stelle stehen. Andererseits hat die Studie auch gezeigt, dass die absoluten und relativen Kosten, die den Luftfahrtunternehmen durch die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 entstehen, seit 2011 erheblich gestiegen sind, was langfristig zu einer Beschränkung der Zahl der bedienten Strecken oder zu einer Verringerung des Angebots an Anbindungen für Fluggäste zu führen droht. Bei der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte daher der Schwerpunkt insbesondere auf dem Recht der Fluggäste auf Unterstützungsleistungen und anderweitige Beförderung liegen, wobei zugleich die wirtschaftlichen Anreize für Luftfahrtunternehmen und die Auswirkungen auf die Anbindung zu berücksichtigen sind.

³ ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1.

⁴ ABl. L 285 vom 17.10.1997, S. 1. Geändert in ABl. L 140 vom 30.5.2002, S. 2.

⁵ COM 2010 603 final.

- (2b) Fluggäste, die entweder zum vollen oder zu einem ermäßigten Tarif mit einem Flug reisen, für den gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten, sollten denselben Rechten nach dieser Verordnung unterliegen.
- (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) zur Auslegung der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 Rechnung trägt. Die Definition sollte durch nicht erschöpfende Listen näher präzisiert werden, in der klar angegeben ist, welche Umstände als außergewöhnlich anzusehen sind und welche nicht. Die Kommission sollte die Liste der außergewöhnlichen Umstände alle drei Jahre überprüfen und dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls vorschlagen, diese Liste zu aktualisieren.
- (3a) Nach der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in der Auslegung durch den Gerichtshof in der Rechtssache C-549/07 (Wallentin-Hermann) galt ein unerwartetes technisches Problem nicht als außergewöhnlicher Umstand, es sei denn, es handelt sich um einen versteckten Fabrikationsfehler, der vom Hersteller des Luftfahrzeugs oder von einer zuständigen Behörde aufgedeckt wurde, oder um Schäden an dem Luftfahrzeug, die durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursacht wurden. Angesichts der gewonnenen Erfahrungen und der Tatsache, dass es überaus wichtig ist, sicherzustellen, dass die den Fluggästen im Rahmen dieser Verordnung eingeräumten Rechte sich nicht nachteilig auf die Sicherheit auswirken, sollten unter bestimmten Bedingungen technische Probleme bei bestimmter Ausrüstung als außergewöhnliche Umstände gelten.
- (3b) Nach der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in der Auslegung durch den Gerichtshof in den verbundenen Rechtssachen C-156/22, C-157/22 und C-158/22 (TAP Portugal) galt eine unerwartete Abwesenheit eines für die Durchführung eines Fluges unverzichtbaren Besatzungsmitglieds aufgrund einer Krankheit oder seines unerwarteten Todes, die kurz vor dem Abflug eintritt, nicht als außergewöhnlicher Umstand. Selbst wenn die Luftfahrtunternehmen verpflichtet sind, alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass Piloten, Kopiloten oder die mindestens erforderliche Anzahl an Flugbegleitern ersetzt werden können, ist die praktische Einhaltung dieser Verpflichtung fern vom Ort der Niederlassung des Luftfahrtunternehmens mit erheblichem Zeitaufwand und hohen finanziellen Kosten verbunden. Daher sollte vorgesehen werden, dass die unerwartete Krankheit oder der unerwartete Tod eines solchen unverzichtbaren Besatzungsmitglieds, beispielsweise wenn sie am Tag vor dem Abflug fern vom Ort der Niederlassung des Luftfahrtunternehmens eintreten, als außergewöhnlicher Umstand gelten.

- (3c) Nach der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in der Auslegung durch den Gerichtshof in den Rechtssachen C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann u. a.), C-613/20 (Eurowings) und C-287/20 (Ryanair) galten Streiks des Luftfahrtpersonals nicht als außergewöhnliche Umstände. Dennoch fallen im Falle eines Streiks bestimmte Anforderungen nicht in den Zuständigkeitsbereich des Luftfahrtunternehmens und sind von diesem nicht beherrschbar, wie z. B. die Änderung des Renteneintrittsalters oder der finanziellen Beiträge, die nur von Behörden beschlossen werden können. Es sollte daher vorgesehen werden, dass bestimmte Streiks des Luftfahrtpersonals als außergewöhnliche Umstände gelten.
- (4) Nach der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in der Auslegung durch den Gerichtshof in der Rechtssache C-173/07 (Emirates) wurde der Begriff „Flug“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zwar nicht bestimmt, aber im Wesentlichen als ein Beförderungsvorgang im Luftverkehr betrachtet, der eine „Einheit“ dieser Beförderung darstellt, die von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit und angesichts der gewonnenen Erfahrungen sollten nun der Begriff „Flug“ und die damit zusammenhängenden Ausdrücke „Anschlussflug“ und „Reise“ klar bestimmt werden.
- (4a) Nach der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in der Auslegung durch den Gerichtshof in der Rechtssache C-537/17 (Wegener) galt die Verordnung für alle Flüge, die Teil einer einzigen Reise waren, unabhängig davon, wo diese Flüge stattgefunden haben, einschließlich vollständig außerhalb der Union durchgeführter Flüge. Wenn sich der ursprüngliche Abflugort im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, befindet oder – sofern es sich bei dem ausführenden Luftfahrtunternehmen um ein ausführendes Luftfahrtunternehmen der Union handelt – wenn sich das Endziel der Reise im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, befindet, sollte diese Verordnung gelten.
- (4b) Die Studie hat gezeigt, dass Luftfahrtunternehmen der Union die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in höherem Maße einhalten. Die Wiederherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen Luftfahrtunternehmen der Union und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern und die Verbesserung der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit der Luftfahrtunternehmen der Union werden daher die Vorrangstellung der Union untermauern und letztlich den Schutz der Fluggäste insgesamt verbessern.

- (4ba) In Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union werden die besonderen Merkmale der Gebiete in äußerster Randlage anerkannt, die insbesondere auf ihre Abgelegenheit zurückzuführen sind. Angesichts der mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gewonnenen Erfahrungen ist es notwendig, geeignete Vorkehrungen zu treffen, um die territoriale Kontinuität mit den französischen Gebieten in äußerster Randlage und die Inklusion in der gesamten Union zu gewährleisten, was letztlich den Fluggästen zugutekommt. Aufgrund der Besonderheiten von Reisen zwischen Gebieten in äußerster Randlage und anderen EU-Gebieten sollten Fluggäste auf solchen Reisen daher entsprechend der tatsächlichen Entfernung der Reise behandelt werden.
- (4c) Grönland ist besonders rauen Wetterbedingungen ausgesetzt und durch eine sehr geringe Bevölkerungsdichte und die Abgelegenheit seiner besiedelten Orte gekennzeichnet. Um die Anbindung zu gewährleisten und die Verfügbarkeit von Flügen innerhalb Grönlands zu erhalten, sollte für Flüge innerhalb Grönlands keine Verpflichtung zu Ausgleichsleistungen bestehen, auch wenn es sich bei diesen Flügen um Anschlussflüge handelt, die im Gebiet eines Mitgliedstaats ankommen, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, oder von einem solchen Gebiet abfliegen.
- (4d) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte unbeschadet des Status und der Souveränität über die Landenge von Gibraltar, auf der sich der Flughafen von Gibraltar befindet, und der diesbezüglichen Rechtsstellung des Königreichs Spanien gelten, und unter Berücksichtigung der derzeitigen Umstände und im Interesse der Rechtssicherheit sollte präzisiert werden, dass die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nur dann für den Flughafen von Gibraltar gelten sollten, wenn das Königreich Spanien nach Beilegung seiner Streitigkeit mit dem Vereinigten Königreich in der Lage ist, eine wirksame Kontrolle über den genannten Flughafen auszuüben und die Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten Vorschriften auf diesen Flughafen sicherzustellen, und eine entsprechende Mitteilung im Amtsblatt veröffentlicht wurde.
- (4e) Flugscheine werden vom ausführenden Luftfahrtunternehmen nach Abschluss eines Luftbeförderungsvertrags mit einem Fluggast ausgegeben oder genehmigt. Sie sollten anhand einer eindeutigen Flugscheinnummer identifiziert werden können und einen eindeutigen Verweis auf den bei der Buchung ausgestellten Luftbeförderungsvertrag enthalten. Sie sollten einen einzigen Flug oder Anschlussflug einer Reise abdecken und keine Zwischenlandungen zu technischen und betrieblichen Zwecken berücksichtigen. Sie sollten mehrere Angaben zu diesem Flug oder Anschlussflug enthalten, wie Datum, Abflugs- und Ankunftsort, die planmäßigen Abflug- und Ankunftszeiten, Vor- und Nachname des Fluggastes, Flugnummer und Name des ausführenden Luftfahrtunternehmens.

- (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 Fälle der Nichtbeförderung wegen Überbuchung bezieht, sondern auch auf die Nichtbeförderung aus anderen, z. B. betrieblichen Gründen. Fluggästen, die sich am Flugsteig eingefunden haben und die nicht befördert werden oder denen im Voraus mitgeteilt wurde, dass ihnen die Beförderung gegen ihren Willen verweigert wird, sollten die Kosten unverzüglich erstattet werden.
- (5a) Gleichzeitig gibt es triftige Gründe für die Weigerung, Fluggäste zu befördern, wie etwa aus Gründen der Gesundheit, der Flug- oder Luftsicherheit oder aufgrund unzureichender Reiseunterlagen. Die Luftfahrtunternehmen haben auch triftige Gründe, Fluggästen, die ein störendes, die Sicherheit eines Fluges gefährdendes Verhalten – wie in dem geänderten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen vorgesehen – an den Tag legen, die Beförderung zu verweigern. Das ausführende Luftfahrtunternehmen sollte die diesbezügliche Beweislast tragen.
- (7) Um das Schutzniveau zu verbessern, sollte Fluggästen die Beförderung auf einem Rückflug nicht mit der Begründung verweigert werden können, dass sie den Hinflug im Rahmen desselben Luftbeförderungsvertrags nicht angetreten haben.
- (8) Derzeit müssen Fluggäste mitunter eine Verwaltungsgebühr wegen falscher Schreibung ihres Namens entrichten. Zumutbare Berichtigungen von Buchungsfehlern oder aufgrund einer verwaltungstechnischen Änderung sollten unentgeltlich vorgenommen werden, sofern sie keine Änderung in Bezug auf die Flugzeiten, das Datum, die Flugroute oder den Fluggast nach sich ziehen.
- (9) Im Falle der Annullierung eines Fluges sollte der Fluggast zwischen Erstattung des Flugpreises, anderweitiger Fortsetzung der Reise oder Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt auswählen können und nicht das Luftfahrtunternehmen darüber entscheiden.
- (10) Leitungsorgane von Flughäfen, die jährlich mindestens fünf Millionen Fluggäste zu verzeichnen haben, und Erbringer grundlegender Flughafendienstleistungen, insbesondere Luftfahrtunternehmen und Bodenabfertigungsunternehmen, sollten zusammenarbeiten, um die Auswirkungen mehrfacher Flugstörungen auf die Fluggäste so gering wie möglich zu halten. Zu diesem Zweck sollten Flughafenleitungsorgane für solche Fälle Notfallpläne erstellen und bei der Ausarbeitung dieser Pläne zusammenarbeiten. Auf allen anderen Flughäfen sollte das Flughafenleitungsorgan alle zumutbaren Anstrengungen unternehmen, um die Flughafennutzer zu koordinieren und Vereinbarungen mit ihnen zu treffen, um festsitzende Fluggäste in Situationen, die zu einer erheblichen Anzahl festsitzender Fluggäste führen, zu informieren.

- (10a) 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. Im Einklang mit dem in jenem Urteil genannten Grundsatz der Gleichbehandlung sollten für Erstattung, anderweitige Beförderung und Ausgleichsleistungen dieselben Regeln gelten.
- (11) Im Urteil in der Rechtssache Sturgeon wurde eine einzige Verspätungsdauer von drei Stunden für die Auslösung des Ausgleichsanspruchs bei Verspätungen genannt. Die seit dem Erlass der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gewonnenen Erfahrungen zeigen jedoch, dass viele Verspätungen nicht innerhalb der in diesem Urteil genannten drei Stunden behoben werden können, und eine kürzere Dauer kann die Zahl der Flugannullierungen erhöhen, wenn Luftfahrtunternehmen den Dominoeffekt verspäteter Flüge auf die nachfolgenden Flüge verringern, indem sie einen oder mehrere Flüge annullieren und damit das Luftfahrzeug für einen weiteren Flug neu positionieren. In den meisten Fällen würde der Fluggast immer noch eine Verspätung einer Annullierung vorziehen, da er so mehr Gewissheit hat, dass er zum frühestmöglichen Zeitpunkt am Ziel ankommt. Auf vielen Strecken ist die Flugfrequenz begrenzt, und bei Annullierungen kann der Fluggast nicht sofort auf andere Weise weiterbefördert werden. Eine Anhebung der zeitlichen Schwelle stellt daher einen Vorteil für den Fluggast dar.
- (11a) Um Anbindungen zu erhalten, sollten die Schwellenwerte, ab denen Verzögerungen einen Ausgleichsanspruch begründen, angehoben werden, um den finanziellen Auswirkungen und den Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors Rechnung zu tragen. Auf diese Weise können Fehlanreize, langfristig die Häufigkeit von Annullierungen oder Einschränkungen bei den bedienten Strecken zu erhöhen oder das Anbindungsangebot für Fluggäste zu verringern, vermieden werden. Damit für die innerhalb der EU reisenden Fluggäste einheitliche Ausgleichsregelungen gelten, sollte für alle Reisen innerhalb der Union dieselbe Verspätungsdauer zugrunde gelegt werden.

- (11b) Die standardisierten Ausgleichsleistungen gemäß der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dienen dem Ausgleich eines Zeitverlusts, der alle Fluggäste gleichermaßen betrifft, während die in der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgesetzten Beträge in vielen Fällen über den in wirtschaftlichen Studien ermittelten Wert des den Fluggästen entstandenen Schadens hinausgehen könnten. Es ist daher angezeigt, je nach Streckenlänge des von einer Störung betroffenen Fluges und je nach Verspätung bei der Ankunft unterschiedliche Schwellenwerte für die Ausgleichsleistungen festzulegen.
- (11c) Im Einklang mit den Anstrengungen der Union zur Förderung einer klimaneutralen und umweltfreundlichen Mobilität sollte auch sichergestellt werden, dass die Rechtsrahmen der verschiedenen Verkehrsträger in Bezug auf die Fahrgastrechte so weit wie möglich angeglichen werden; entsprechendes sollte auch für die Ausgleichsleistungen gelten.
- (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 Annullierungen oder Verspätungen und daher dieselben Ausgleichsansprüche begründen sollten.
- (13) Fluggäste, die auf ihrer Reise infolge einer Störung bei einem vorherigen Flug einen Anschlussflug verpassen, sollten angemessen unterstützt werden, während sie auf eine anderweitige Beförderung warten. In solchen Fällen sollten Fluggäste im Einklang mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung bei der Ankunft am Endziel nach einem alternativen Flug- oder Beförderungsangebot einen vergleichbaren Ausgleichsanspruch haben, wie Fluggäste, die auf Direktflügen Störungen erleiden.
- (13a) Zum Zeitpunkt der Buchung und vor dem Kauf der Flugscheine sollten die Luftfahrtunternehmen oder gegebenenfalls die Vermittler die Fluggäste in eindeutiger Weise darüber unterrichten, ob ihre geplante Reise unter einen einzigen Luftbeförderungsvertrag fällt und welche Rechte ihnen gemäß der Verordnung, insbesondere hinsichtlich verpasster Anschlussflüge, zustehen.
- (14) Um den Schutz von Fluggästen zu verbessern, sollte klargestellt werden, dass von Verspätungen betroffene Fluggäste Anspruch auf Unterstützungs- und Ausgleichsleistungen haben, gleich ob sie sich noch im Flughafengebäude oder bereits im Luftfahrzeug befinden. Da sie in letzterem Fall die im Flughafengebäude verfügbaren Dienstleistungen jedoch nicht nutzen können, sollten ihre Rechte auf Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse und das Verlassen des Luftfahrzeugs gestärkt werden. Das Recht auf Verlassen des Luftfahrzeugs darf nur aus Gründen der Flugsicherheit, der Einwanderung, der Flugverkehrskontrolle oder der Luftsicherheit eingeschränkt werden. Wenn ein Luftfahrtunternehmen im Begriff ist, Fluggäste aussteigen zu lassen, aber von den Flugverkehrskontrollbehörden darüber informiert wird, dass der Abflug kurz bevorsteht, sollte es die Möglichkeit haben, das Verlassen des Luftfahrzeugs abzulehnen.

- (15) Entscheidet sich ein Fluggast für eine anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt, so machen die Luftfahrtunternehmen dies häufig von der Verfügbarkeit freier Plätze auf ihren eigenen Flügen abhängig und enthalten ihren Fluggästen damit die Möglichkeit vor, mit alternativen Verkehrsdiensten schneller anderweitig befördert zu werden. Daher sollte das Luftfahrtunternehmen auch andere Möglichkeiten für die anderweitige Beförderung vorschlagen, einschließlich der Beförderung zu einem anderen Flughafen, über eine andere Strecke, mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder anderen Verkehrsträgern, wenn dadurch die Reise eher fortgesetzt werden kann. Anderweitige Beförderungen sollten von der Verfügbarkeit freier Plätze abhängen. Hat das Luftfahrtunternehmen keine anderweitige Beförderung angeboten und wird die kumulierte Wartezeit um mindestens drei Stunden verlängert, so sollte der Fluggast Anspruch darauf haben, seine anderweitige Beförderung selbst zu veranlassen, um sein Endziel ohne unnötige Verspätung zu erreichen. Diese anderweitige Beförderung sollte – vorbehaltlich bestimmter Bedingungen – auf Kosten des Luftfahrtunternehmens und zu vergleichbaren Reisebedingungen erfolgen.
- (15a) Bei der anderweitigen Beförderung von Fluggästen sollten die Luftfahrtunternehmen bemüht sein, sicherzustellen, dass die Fluggäste mit ihrem – aufgegebenen und nicht aufgegebenen – Reisegepäck reisen können. Unbeschadet der Haftung der Luftfahrtunternehmen für das Reisegepäck der Fluggäste gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 und dem Übereinkommen von Montreal sollte ein Luftfahrtunternehmen vom Fluggast die Erlaubnis erhalten, anders vorzugehen, wenn Beschränkungen bezüglich der Beförderung von Reisegepäck zu weiteren Verspätungen bei Fluggästen führen würden, die auf eine anderweitige Beförderung warten.
- (15b) Die Vergleichbarkeit der Reisebedingungen könnte von einer Reihe von Faktoren und von den Umständen abhängen. Soweit dies möglich ist und nicht zu weiteren Verspätungen führt, sollten die Fluggäste nicht auf Beförderungsleistungen einer niedrigeren Klasse als auf der Buchung angegeben herabgestuft werden. Die anderweitige Beförderung sollte dem Fluggast ohne Zusatzkosten angeboten werden, auch wenn Fluggäste von einem anderen Luftfahrtunternehmen oder mit einem anderen Verkehrsträger oder in einer höheren Klasse oder zu einem höheren Preis, als für die ursprüngliche Leistung gezahlt wurde, befördert werden. Es sollten angemessene Bemühungen unternommen werden, um zusätzliches Umsteigen zu vermeiden. Bei der Nutzung eines anderen Luftfahrtunternehmens oder eines anderen Verkehrsträgers für eine anderweitige Beförderung sollte die Gesamtreisezeit so nahe wie nach vernünftigem Ermessen möglich an der planmäßigen Reisezeit des ursprünglichen Fluges in derselben oder erforderlichenfalls einer höheren Beförderungsklasse liegen. Sind mehrere Flüge mit vergleichbaren Zeitplänen verfügbar, so sollten Fluggäste mit dem Anspruch auf anderweitige Beförderung das Beförderungsangebot des Luftfahrtunternehmens auch mit den Luftfahrtunternehmen annehmen, die mit dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zusammenarbeiten. Wurden für den ursprünglichen Flug Unterstützungsleistungen für Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität gebucht, so sollten diese Unterstützungsleistungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 auch im Rahmen der anderweitigen Beförderung verfügbar sein.

- (16) Den Fluggästen sollten von der planmäßigen Abflugzeit bis zum Abflug ihres Fluges oder ihrer anderweitigen Beförderung Unterstützungsleistungen angeboten werden. 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 gefährden, was wiederum negative Folgen für die Fluggäste hinsichtlich der Anbindungen hat. Die Luftfahrtunternehmen sollten daher die Bereitstellung einer Unterkunft auf drei Nächte beschränken können. Darüber hinaus sollte durch Notfallplanungen und schnellere anderweitige Beförderungen das Risiko, dass Fluggäste über einen langen Zeitraum festsitzen, gemindert werden.
- (17) [...]
- (18) Das ausführende Luftfahrtunternehmen muss gegebenenfalls Fluggästen mit besonderen Bedürfnissen, wie Menschen mit Behinderung, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kindern, Kleinkindern, Schwangeren und Personen, die besondere medizinische Betreuung benötigen, wie Menschen mit schwerem Diabetes oder Epilepsie, besondere Aufmerksamkeit zukommen lassen. Insbesondere kann es schwieriger sein, sich im Falle einer Flugstörung um eine Unterbringung zu kümmern. Diese Kategorien von Fluggästen sollten daher von den Beschränkungen des Anspruchs auf Unterbringung, die im Fall außergewöhnlicher Umstände vorgesehen sind, ausgenommen werden, sofern sie das ausführende Luftfahrtunternehmen rechtzeitig informiert haben.
- (18a) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt auch für Fluggäste, die ihren Flug als Teil einer Pauschalreise gebucht haben. Mit der Überarbeitung soll die Kohärenz zwischen der Richtlinie (EU) 2015/2302⁶ und der Verordnung weiter verbessert werden. In diesem Zusammenhang dürfen Fluggäste einander entsprechende Ansprüche, insbesondere nach diesen beiden Rechtsakten, nicht kumulieren.
- (19) Für den derzeitigen Umfang an Verspätungen und annullierten Flügen in der EU sind nicht allein die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Um allen Akteuren der Flugverkehrskette Anreize zu bieten, effiziente und zeitgerechte Lösungen zu finden, um die mit Verspätungen und Annullierungen verbundenen Unannehmlichkeiten für die Fluggäste zu mindern, sollten die Luftfahrtunternehmen das Recht haben, bei Dritten, die zu dem die Ausgleichsleistung oder sonstige Verpflichtungen begründenden Ereignis beigetragen haben, Regress zu nehmen.

⁶ ABl. L 326 vom 11.12.2015.

- (19a) In der Rechtssache C-502/18 (České aerolinie) hat der Europäische Gerichtshof entschieden, dass im Falle von Anschlussflügen im Geltungsbereich der Verordnung jedes ausführende Luftfahrtunternehmen, das an der Durchführung mindestens eines dieser Anschlussflüge beteiligt war, für Ausgleichsleistungen an den Fluggast nach dieser Verordnung haftet, unabhängig davon, ob der von diesem Luftfahrtunternehmen durchgeführte Flug gestört wurde oder nicht. Auch wenn in der Verordnung darauf hingewiesen wird, dass ausführende Luftfahrtunternehmen, die Pflichten nach dieser Verordnung erfüllen, bei Dritten Regress nehmen können, hat die Studie gezeigt, dass das in der Verordnung verankerte Recht auf Regress nur unzureichend wirksam ist. Folglich tragen die Luftfahrtunternehmen der Union eine unverhältnismäßige finanzielle Belastung gegenüber Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen der Union im Einklang mit den Empfehlungen des Draghi-Berichts wiederherzustellen und das Anbindungsangebot langfristig aufrechtzuerhalten, sollte die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 daher die Haftung eines Luftfahrtunternehmens auf die Flüge beschränken, die es als ausführendes Luftfahrtunternehmen durchführt.
- (20) Mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 wird die Pflicht eingeführt, den Fluggast über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten, und mit der Richtlinie 93/13/EWG werden Pflichten eingeführt, über Vertragsklauseln zu informieren. Die Fluggäste sollten nicht nur über die ihnen bei einer Flugstörung zustehenden Rechte korrekt informiert, sondern auch über die Gründe der Störung 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. Diese Informationen sollten zumindest von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Vermittler in einem barrierefreien Format erteilt werden, und gegebenenfalls durch sogenannte „Push“-Meldungen von mobilen Anwendungen oder andere digitale Mittel.
- (20a) Um eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte zu gewährleisten, sollten die nationalen Durchsetzungsstellen die Durchsetzung der Verordnung überwachen und angemessene Sanktionen beschließen, um Anreize für die Einhaltung dieser Verordnung zu schaffen.
- (21) Um eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten den Verbrauchern die Möglichkeit geben, die Mechanismen zur außergerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten in Anspruch zu nehmen, wenn sie erfolglos eine Beschwerde eingelegt oder einen Antrag beim Luftfahrtunternehmen oder beim Vermittler eingereicht haben. Diese Mechanismen sollten das Recht der Mitgliedstaaten unberührt lassen, zu bestimmen, ob die Beteiligung der Luftfahrtunternehmen oder Vermittler obligatorisch sein sollte.

- (21a) Wenn Fluggäste sich nach einer Störung für eine Erstattung entscheiden, sollte die Erstattung automatisch und zeitnah erfolgen, ohne dass eigens ein Antrag gestellt werden muss.
- (22) Die Fluggäste sollten über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Anträgen auf Ausgleichsleistungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen hinreichend informiert werden und zeitnah eine Antwort erhalten. Die Fristen für die Antworten könnten verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Flughafen-Notfallplan aktiviert. Darüber hinaus sollten die Fluggäste die Möglichkeit haben, nach erfolglosen Beschwerden oder Anträgen individuelle Streitigkeiten auf außergerichtlichem Wege einzubringen. 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.
- (22a) Damit Fluggäste und Verbraucher ihre Rechte in Bezug auf Anträge, Beschwerden und individuelle Streitigkeiten wahrnehmen können, sollten sie in der Lage sein, in klarer und zugänglicher Weise direkt und persönlich bei den Luftfahrtunternehmen, den Vermittlern oder den zuständigen Stellen im Rahmen dieser Verordnung einen Antrag zu stellen.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Mit Blick auf das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sollten Luftfahrtunternehmen – damit sichergestellt wird, dass bei Beschädigung, Zerstörung oder Verlust von Mobilitätshilfen oder bei Verletzung oder Tod von anerkannten Assistenzhunden die Ersatzbeschaffungskosten erstattet werden – Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 unentgeltlich die Möglichkeit bieten, eine besondere Interessenerklärung abzugeben, die es ihnen nach dem Montrealer Übereinkommen ermöglicht, vollständigen Ersatz zu verlangen.

- (27a) Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität sollten im Falle des Verlusts, der Zerstörung oder der Beschädigung ihrer aufgegebenen Mobilitätshilfen Anspruch darauf haben, vom Luftfahrtunternehmen unverzüglich einen benötigten vorübergehenden Ersatz zu erhalten. Da anerkannte Assistenzhunde nicht ohne Weiteres ersetzt werden können, sollten im Falle ihres Verlusts, ihres Tods oder ihrer Verletzung andere vorübergehende Lösungen als Ersatz bereitgestellt werden.
- (28) Unter den Fluggästen herrscht mitunter Unklarheit über Abmessungen, Gewicht und Anzahl der Gepäckstücke, die mit an Bord genommen werden dürfen. Damit die Fluggäste über die für nicht aufgegebenes und aufgegebenes Reisegepäck zulässigen Mengen ihres Flugscheins informiert sind, sollten die Luftfahrtunternehmen bei der Buchung und am Flughafen diese Mengen eindeutig angeben. Wie vom Europäischen Gerichtshof in der [Rechtssache C-487/12 \(Vueling\)](#) anerkannt wurde, sollte es den Fluggästen gestattet sein, unentgeltlich persönliche Gegenstände in die Kabine mitzuführen, die einen unverzichtbaren Bestandteil ihrer Beförderung darstellen, um den Fluggästen während ihrer Reise einen ausreichenden persönlichen Komfort zu gewährleisten, vorausgesetzt die Gegenstände entsprechen den geltenden Sicherheitsanforderungen und erfüllen zumutbare Anforderungen in Bezug auf Gewicht und Abmessungen. Als persönliche Gegenstände, die einen unverzichtbaren Bestandteil der Beförderung von Fluggästen darstellen, gelten die Gegenstände, die für die Dauer der Reise unverzichtbar sind; dazu können Reisepässe und andere Reisedokumente, unentbehrliche Arzneimittel, persönliche Geräte und Lesematerialien sowie Lebensmittel und Getränke in einer der Flugdauer angemessenen Menge gehören.
- (28a) Die Fluggäste sollten bei der Buchung in einem klaren und barrierefreien Format über die höchstzulässigen Abmessungen und das höchstzulässige Gewicht des Reisegepäckes informiert werden, das sie in die Kabine mitführen dürfen. Unbeschadet des Grundsatzes der Preisfreiheit sollten die Luftfahrtunternehmen eine angemessene Regelungen in Bezug auf die Abmessungen von Handgepäck festlegen, die es den Fluggästen ermöglicht, ein Handgepäck in die Kabine mitzuführen, sofern die geltenden Sicherheitsanforderungen eingehalten werden. Angesichts der Vielfalt der Regelungen der Luftfahrtunternehmen sollte bei der Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. [1008/2008](#) bewertet werden, ob einheitliche Mindestvorschriften für Handgepäck festgelegt werden können.

- (29) Musikinstrumente können von enormem monetärem, künstlerischem und historischem Wert sein. Darüber hinaus sind Musikinstrumente das Berufswerkzeug von Musikern, auf denen sie regelmäßig üben und spielen, und können nicht ohne Weiteres ersetzt werden. Daher sollte es Fluggästen gestattet sein, Musikinstrumente in eigener Verantwortung in der Kabine mitzuführen, sofern diese Instrumente die Kapazitäts- sowie Sicherheitsvorschriften und die Regelungen der jeweiligen Luftfahrtunternehmen für die zulässigen Gepäckmengen einhalten. Sind die Kapazitäts- sowie Sicherheitsvorschriften erfüllt, so sollte das Luftfahrtunternehmen bestrebt sein, den Fluggästen das Mitführen von Musikinstrumenten auf zusätzlichen Sitzplätzen zu erlauben, sofern die entsprechenden Flugpreise dafür bezahlt wurden. Ist dies nicht möglich, so sollten Musikinstrumente, soweit möglich, unter geeigneten Bedingungen im Frachtraum des Luftfahrzeugs mitgeführt werden. Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 sollte entsprechend geändert werden.
- (30) [...]
- (31) Angesichts der kurzen Beschwerdefristen für die Rechte und Pflichten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die Möglichkeit bieten, mittels eines zumindest auf ihren mobilen Anwendungen und ihren Websites verfügbaren Formulars in einem für Menschen mit Behinderung und Personen, die keine digitalen Instrumente nutzen, barrierefreien Format Beschwerde einzureichen. Dieses Formular sollte es dem Fluggast ermöglichen, unverzüglich eine Beschwerde in Bezug auf beschädigtes, verspätetes oder verloren gegangenes Reisegepäck einzureichen.
- (32) Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 ist hinfällig geworden, da Versicherungsfragen nun durch die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 geregelt werden. Er sollte daher gestrichen werden.
- (33) Um der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung zu tragen, sollten die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 genannten Haftungshöchstbeträge gemäß der Überprüfung, die die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) nach Maßgabe von Artikel 24 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens vorgenommen hat, regelmäßig von den Luftfahrtunternehmen angepasst werden.

- (33a) Im Draghi-Bericht wurden die entscheidende Rolle des Verkehrs für die Wettbewerbsfähigkeit der Union und das Risiko einer Verlagerung von Geschäftstätigkeiten von Verkehrsknotenpunkten der Union in jene ihrer Nachbarschaft hervorgehoben, die sich aus asymmetrischen Vorschriften ergeben. Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt nur dann für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittland zu einem Flughafen reisen, der in dem unter den Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates liegt, wenn es sich bei dem ausführenden Luftfahrtunternehmen des betreffenden Fluges um ein Luftfahrtunternehmen der Union handelt. Innerhalb von drei Jahren nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung sollte die Kommission die Durchführbarkeit einer Überarbeitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung bewerten, um das Maß an Schutz der Fluggäste und gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Luftfahrtunternehmen aus der Union und aus Drittländern weiter zu fördern.
- (33b) Im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sollte ein Mechanismus zum Schutz der Fluggäste im Falle der Insolvenz von Luftfahrtunternehmen geprüft werden.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich der faire und ausgewogene Schutz der Fluggastrechte unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors der Union und der Notwendigkeit, das Anbindungsangebot für Fluggäste langfristig aufrechtzuerhalten, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 EUV verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

0. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

- a) Nichtbeförderung;
- b) Annullierung, Verspätung oder Verschiebung des Fluges;
- c) verpasster Anschlussflug;
- d) Höherstufung oder Herabstufung.“

aa) Die Absätze 2 und 3 werden gestrichen.

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

-a) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen – juristischen oder natürlichen – Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt. Für die Zwecke dieser Verordnung gilt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das für die Durchführung seiner Flüge ein Luftfahrzeug eines anderen Luftfahrtunternehmens – mit oder ohne Besatzung dieses anderen Luftfahrtunternehmens – einsetzt, als ausführendes Luftfahrtunternehmen.“

a) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„Luftfahrtunternehmen der Union“⁷ ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft⁸ erteilt wurde;“

⁷ Im Rahmen der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen werden Angleichungen im gesamten Text vorgenommen.

⁸ ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

- b) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe d erhält folgende Fassung:
- „Reiseveranstalter“⁷ eine Person im Sinne des Artikels 3 Nummer 8 der Richtlinie (EU) 2015/2302⁹;
- ba) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe e erhält folgende Fassung:
- „Pauschalreise“ eine Kombination aus Reiseleistungen im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2015/2302;
- bb) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe f erhält folgende Fassung:
- „Flugschein“ einen in beliebiger Form vorliegenden, gültigen Nachweis über einen Luftbeförderungsvertrag;
- bc) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe g wird gestrichen.
- bd) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe h erhält folgende Fassung:
- „Endziel“ den Zielort des Fluges oder des letzten Anschlussfluges einer Reise;
- c) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe i erhält folgende Fassung:
- „Mensch mit Behinderung“ und „Person mit eingeschränkter Mobilität“⁷ jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, seelischen, geistigen oder Sinnesbeeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, tatsächlichen und mit anderen Passagieren gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen kann, oder eine Person, die bei der Benutzung von Beförderungsmitteln aufgrund des Alters nur eingeschränkt mobil ist;
- ca) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe j erhält folgende Fassung:
- „Nichtbeförderung“ die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich unter den in Artikel 4 Absatz 0 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben, oder wenn sie vorab darüber informiert wurden, dass sie gegen ihren Willen nicht befördert werden, sofern keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind, z. B. im Zusammenhang mit der Gesundheit oder der allgemeinen oder betrieblichen Sicherheit oder unzureichenden Reiseunterlagen;
- cb) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe k erhält folgende Fassung:

⁹ ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1.

„Freiwilliger“ einen Fluggast, der sich unter den in Artikel 4 Absatz 0 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden hat und dem Aufruf des Luftfahrtunternehmens nachkommt, gegen eine entsprechende Gegenleistung den Flug nicht anzutreten;“

d) Die Begriffsbestimmung unter Buchstabe l erhält folgende Fassung:

„Annullierung“ die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den ein Luftbeförderungsvertrag ausgestellt war. Ein Flug, bei dem das Flugzeug startete, aber aus einem beliebigen Grund zu einem anderen als dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen umgeleitet wurde oder zum Abflugflughafen zurückkehrte, und der nicht zu dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen fortgesetzt werden konnte, ist als annulliert zu behandeln, es sei denn, der tatsächliche Ankunftsflughafen und der auf dem Flugschein angegebene Ankunftsflughafen bedienen denselben Ort, dieselbe Stadt oder dieselbe Region und das Luftfahrtunternehmen hat dem Fluggast die Beförderung zu dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen bereitgestellt. Wenn einem Fluggast ein Flugschein ausgestellt wurde und die auf dem Flugschein des Fluggastes angegebene Abflugzeit um mehr als eine Stunde vorverlegt wurde, ist dies ebenfalls als Annullierung zu behandeln, es sei denn, die Abfertigungszeit und die Einstiegszeit wurden nicht geändert oder der Fluggast hat den verschobenen Flug angetreten;“

e) Folgende Begriffsbestimmungen werden hinzugefügt:

- „aa) ‚Drittland‘ jedes Land oder jeden Teil des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats, auf das bzw. den die Verträge keine Anwendung finden;
- ab) ‚Verspätung beim Abflug‘ den Zeitunterschied zwischen der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit und der tatsächlichen Abflugzeit eines Fluges;
- ac) ‚Verspätung bei der Ankunft‘ den Zeitunterschied zwischen der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Ankunftszeit und der tatsächlichen Ankunftszeit eines Fluges;
- ad) ‚Beförderungsklasse‘ einen Teil der Fluggastkabine eines Luftfahrzeugs, der durch unterschiedliche Sitze, eine unterschiedliche Anordnung der Sitze oder jeden anderen Unterschied beim Standardservice für die Fluggäste im Vergleich zu anderen Teilen der Kabine gekennzeichnet ist;
- ga) ‚Luftbeförderungsvertrag‘ einen Beförderungsvertrag zwischen einem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Vermittler und einem Fluggast über die Erbringung eines oder mehrerer Flüge;
- 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 der vorliegenden Verordnung sind im Anhang nicht erschöpfende Listen außergewöhnlicher Umstände und nicht als außergewöhnlich geltender Umstände aufgeführt;

- n) ‚Flug‘ einen mit einem einzigen Luftfahrzeug durchgeführten Beförderungsvorgang im Luftverkehr zwischen zwei auf dem Flugschein angegebenen Flughäfen mittels einer vorab festgelegten Flugroute, eines Flugplans und einer einzigen Flugnummer; Zwischenlandungen zu rein technischen oder betrieblichen Zwecken werden dabei nicht berücksichtigt;
- o) ‚Anschlussflug‘ einen Flug, der dazu dient, einen Fluggast im Rahmen eines einzigen Luftbeförderungsvertrags an einen Umsteigepunkt zu befördern, um von dort einen anderen Flug anzutreten, oder je nach Kontext jenen anderen vom Umsteigepunkt abgehenden Flug;
- oa) ‚Zwischenlandung‘ eine beabsichtigte Reiseunterbrechung im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags für einen Zeitraum, der über die für den direkten Transit erforderliche Zeit hinausgeht oder, im Falle des Umsteigens auf einen anderen Flug, für einen Zeitraum, der sich in der Regel bis zur Abflugzeit des nächsten Anschlussfluges erstreckt und ausnahmsweise eine Übernachtung beinhalten kann;
- p) ‚Reise‘ einen Flug oder Anschlussflüge zur Beförderung des Fluggastes vom ersten Abflugort an sein Endziel entsprechend einem einzigen Luftbeförderungsvertrag. Hinreise und Rückreise gelten als getrennte Reisen;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) ‚Abflugzeit‘ den Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug die Abflugposition verlässt, entweder durch Pushback oder mit eigener Kraft (Off-Block-Zeit);
- v) ‚Ankunftszeit‘ den Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug seine Ankunftsposition erreicht und die Parkbremsen gesetzt werden (On-Block-Zeit);
- w) ‚Verspätung auf der Rollbahn‘ eine Zeit von mehr als 30 Minuten, während der sich das Luftfahrzeug beim Abflug zwischen dem Schließen der Türen des Luftfahrzeugs und der Startzeit des Luftfahrzeugs oder bei der Ankunft zwischen der Landung des Luftfahrzeugs und dem Öffnen der Türen des Luftfahrzeugs am Boden befindet;
- x) ‚Nacht‘ den Zeitraum zwischen Mitternacht und 6.00 Uhr morgens;
- y) [...]
- ya) „Kind“ eine Person unter 14 Jahren zum Zeitpunkt des Abflugs des Fluges oder des ersten Anschlussflugs im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags;
- yb) „Kleinkind“ eine Person unter zwei Jahren zum Zeitpunkt des Abflugs des Fluges oder des ersten Anschlussflugs im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags;

- zb) ‚dauerhafter Datenträger‘ jedes Medium, das es dem Fluggast gestattet, Informationen derart zu speichern, dass er sie in der Folge für eine den Zwecken der Informationen angemessene Dauer einsehen kann, und das die unveränderte Wiedergabe der gespeicherten Informationen ermöglicht;
- zc) ‚barrierefreies Format‘ ein Format, das Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität Zugang zu allen relevanten Informationen gewährt und es ihnen ermöglicht, sich einen genauso leichten und komfortablen Zugang zu verschaffen wie eine Person ohne Beeinträchtigungen oder Behinderungen, und das die Barrierefreiheitsanforderungen, die im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften wie dem Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/882 festgelegt sind, erfüllt;
- zd) ‚Störung‘ eine Nichtbeförderung im Sinne des Buchstabens j, eine Annullierung im Sinne des Buchstabens l, eine Verspätung auf der Rollbahn im Sinne des Buchstabens w, eine Verspätung beim Abflug im Sinne des Buchstabens ab oder eine Verspätung bei der Ankunft im Sinne des Buchstabens ac;
- ze) ‚erster Abflugort‘ den Abflugort des Fluges oder des ersten Anschlussfluges einer Reise.

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

a) über einen Flugschein für den betreffenden Flug verfügen
oder

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

aa) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 3 Buchstabe d gilt diese Verordnung nur für Fluggäste, die mit motorisierten Starrflügelflugzeugen befördert werden.“

ba) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

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

c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Unbeschadet des Artikels 12 dieser Verordnung gilt diese Verordnung auch für Fluggäste, die aufgrund von Pauschalreiseverträgen befördert werden, es sei denn, ein Pauschalreisevertrag wird aus anderen Gründen als einer Störung des Fluges beendet oder in seiner Erfüllung beeinträchtigt.“

d) Folgender Absatz wird angefügt:

„(7) Artikel 7 dieser Verordnung über Ausgleichsleistungen findet keine Anwendung, wenn die Störung auf einem Anschlussflug eintritt, der sowohl von einem Flughafen in Grönland abgeht als auch dort ankommt.“

e) Folgender Absatz wird angefügt:

„(8) Diese Verordnung lässt den Rechtsstandpunkt des Königreichs Spanien in Bezug auf das Gebiet Gibraltars sowie die Landenge und den darauf errichteten Flughafen unberührt.

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

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

-a) Folgender Absatz 0 wird hinzugefügt:

„(0) Dieser Artikel gilt für Fluggäste, die sich – nach dem Online-Check-in oder dem Check-in am Flughafen – wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen oder dem Vermittler angegebenen Zeit oder, falls keine Einstiegszeit angegeben wurde, nicht später als

45 Minuten vor der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit am Flugsteig einfinden. Dieser Artikel gilt auch für Fluggäste, die sich nicht am Flugsteig einfinden, wenn sie vorab darüber informiert wurden, dass sie gegen ihren Willen nicht befördert werden.“

-aa) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

Das ausführende Luftfahrtunternehmen versucht Fluggäste gegen eine entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen dem Freiwilligen und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, zum freiwilligen Verzicht auf den Antritt ihres Fluges zu bewegen. Eine solche Vereinbarung mit einem Freiwilligen über Gegenleistungen ersetzt nur dann den Anspruch des Fluggastes auf Ausgleich nach Artikel 7 Absatz 1, wenn der Freiwillige ihr im Wege eines unterzeichneten Dokuments oder beliebiger digitaler Mittel auf einem dauerhaften Datenträger ausdrücklich zustimmt. In Ermangelung einer solchen Zustimmung hat der Freiwillige unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von sieben Kalendertagen nach der Nichtbeförderung, eine Ausgleichsleistung durch das ausführende Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung verweigert hat, gemäß Artikel 7 Absatz 1 zu erhalten.“

-ab) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

Das ausführende Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung verweigert, bietet den betroffenen Fluggästen unverzüglich und in klarer Weise die Wahl zwischen Erstattung und anderweitiger Beförderung gemäß Artikel 8. Abweichend von Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a wird die Erstattung – sofern die betroffenen Fluggäste Anspruch darauf

haben – unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von sieben Kalendertagen nach der Nichtbeförderung, gewährt.

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

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

b) Folgende Absätze werden angefügt:

„(4) Die Absätze 2 und 3 gelten auch für Rückflüge, wenn die Beförderung des Fluggastes mit der Begründung verweigert wird, dass der Fluggast keinen vorherigen Flug desselben Luftbeförderungsvertrags angetreten hat.

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

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

-a) Folgender Absatz 0 wird hinzugefügt:

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

Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen unverzüglich die Gründe für die Annullierung mit. Die Fluggäste haben Anspruch darauf, auf Antrag die Gründe für die Annullierung schriftlich zu erhalten. Das ausführende

Luftfahrtunternehmen stellt diese Informationen innerhalb von sieben Kalendertagen nach Einreichung des Antrags in klarer Weise zur Verfügung.“

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

ab) Die folgenden Absätze 1a und 1b werden angefügt:

„(1a) Das ausführende Luftfahrtunternehmen bietet den betroffenen Fluggästen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 an.

(1b) Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen des annullierten Fluges Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 zu erhalten, wenn sie sich für eine Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a oder eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c entscheiden oder wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über die in Artikel 7 Absatz 1a festgelegten Schwellenwerte hinausgeht, nachdem sie sich für eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b entschieden haben. Zu diesem Zweck stellt das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast systematisch ein vorausgefülltes Formular in einem barrierefreien Format und auf einem dauerhaften Datenträger zur Verfügung. Das Luftfahrtunternehmen antwortet innerhalb der in Artikel 7 Absatz 2a festgelegten Frist.“

ac) Absatz 2 wird gestrichen.

b) Die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

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

(4) Der Anspruch auf Unterstützungsleistungen gemäß Absatz 1a und auf Ausgleichsleistungen gemäß Absatz 1b gilt nicht, wenn der Fluggast mindestens 14 Kalendertage vor dem auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugdatum über die Annullierung informiert wurde. Die Beweislast dafür, ob und wann der Fluggast über die Annullierung des Fluges unterrichtet wurde, trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.“

c) [...]

5. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Verspätung

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

Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen unverzüglich die Gründe für die Verspätung mit. Die Fluggäste haben Anspruch darauf, auf Antrag die Gründe für die Verspätung bei der Ankunft schriftlich zu erhalten. Das ausführende Luftfahrtunternehmen, das den verspäteten Flug durchführt, stellt diese Informationen innerhalb von sieben Kalendertagen nach Antragstellung in klarer Weise zur Verfügung.

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

(1a) Wird die Wartezeit um mindestens die in Artikel 7 Absatz 1a festgelegten Schwellenwerte ab der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit verlängert, so bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen den betroffenen Fluggästen unverzüglich die Wahl zwischen anderweitiger Beförderung und Erstattung gemäß Artikel 8.

(2) Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen, das den verspäteten Flug durchführt, auf Antrag Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 zu erhalten, wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über die in Artikel 7 Absatz 1a festgelegten Schwellenwerte hinausgeht.

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

(3) [...]

(3a) Dieser Artikel gilt auch, wenn die auf dem Flugschein des Fluggastes angegebene Abflugzeit vom ausführenden Luftfahrtunternehmen verschoben wurde.

Der Anspruch auf Unterstützungsleistungen gemäß Absatz 1 und auf Ausgleichsleistungen gemäß Absatz 2 gilt nicht, wenn der Fluggast mindestens 14 Kalendertage vor der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit über diese Änderung informiert wurde. Die Beweislast dafür, ob und wann der Fluggast über die Änderung der Abflugzeit unterrichtet wurde, trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.

(4) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung bei der Ankunft auf außergewöhnliche Umstände zurückging und die Verspätung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hätte. Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie den betroffenen Flug oder mindestens einen der drei vorangegangenen Flüge in der planmäßig von demselben Luftfahrzeug durchgeführten Kette betreffen und sofern ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Eintritt dieses Umstands und der Verspätung beim Abflug des nachfolgenden Fluges besteht. Die Beweislast für das Vorliegen dieses unmittelbaren ursächlichen Zusammenhangs trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.

(5) [...]"

6. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 6-2a

Verspätung auf der Rollbahn

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

- (1) Bei Verspätung auf der Rollbahn sorgt das ausführende Luftfahrtunternehmen vorbehaltlich flug- oder luftsicherheitsbezogener Beschränkungen für eine angemessene Beheizung oder Kühlung der Fluggastkabine, für unentgeltlichen Zugang zu den Toiletten an Bord und dafür, dass die in Artikel 11 genannten Personen die erforderliche Unterstützung erhalten. Sofern dies die Verspätung auf der Rollbahn nicht verlängert oder mit den Flug- bzw. Luftsicherheitsanforderungen nicht unvereinbar ist, stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen an Bord unentgeltlich Trinkwasser zur Verfügung.
- (2) Erreicht die Verspätung auf der Rollbahn auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, die Höchstdauer von drei Stunden, so kehrt das Luftfahrzeug an den Flugsteig oder einen anderen geeigneten Ausstiegspunkt zurück, an dem die Fluggäste aussteigen können. Eine Verspätung auf der Rollbahn kann nur dann über diese Höchstdauer hinaus verlängert werden, wenn das Luftfahrzeug aus Gründen im Zusammenhang mit der Flugsicherheit, den Einwanderungsbestimmungen, der Flugverkehrskontrolle oder der Luftsicherheit seine Position auf der Rollbahn nicht verlassen kann.
- (3) Fluggäste, die gemäß Absatz 2 ausgestiegen sind, haben Anspruch auf die in den Artikeln 6 und 11 vorgesehenen Rechte, unter Berücksichtigung der Verspätung auf der Rollbahn und der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit.

Artikel 6a

Verpasster Anschlussflug bei Reisen im Rahmen eines einzigen Luftbeförderungsvertrags

- (1) Verpasst ein Fluggast einen Anschlussflug während einer Reise aufgrund einer Störung bei einem vorherigen Flug, so ist das ausführende Luftfahrtunternehmen des vorherigen gestörten Fluges dafür verantwortlich, dem Fluggast eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b sowie Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 bereitzustellen.
- (1a) Kann das ausführende Luftfahrtunternehmen den Fluggast nicht innerhalb der in Artikel 7 Absatz 1a festgelegten Schwellenwerte ab der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit des verpassten Anschlussfluges anderweitig befördern, so bietet es den betroffenen Fluggästen unverzüglich in klarer Weise die Wahl zwischen Erstattung und anderweitiger Beförderung gemäß Artikel 8.

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

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

(2a) Plant ein Fluggast eine Zwischenlandung und nimmt diese vor, so gilt der Flughafen, auf dem die Zwischenlandung erfolgt, als Endziel des Fluggastes.

(3) [...]

(4) [...]“

7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

- a) 300 EUR bei Reisen über eine Entfernung von bis zu 3500 km und bei allen Reisen innerhalb der Union;
- b) 500 EUR bei Reisen über eine Entfernung von über 3500 km.

Abweichend vom vorstehenden Unterabsatz werden die Beträge für Ausgleichsleistungen bei Reisen zwischen Gebieten in äußerster Randlage und einem anderen Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, auf der Grundlage der tatsächlichen Entfernung der Reisen bestimmt.“

aa) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Im Falle einer Verspätung bei der Ankunft nach einer anderweitigen Beförderung im Anschluss an eine Annullierung gemäß Artikel 5, einer Verspätung bei der Ankunft gemäß Artikel 6 oder einer Verspätung bei der Ankunft nach einem verpassten Anschlussflug gemäß Artikel 6a entsteht der Anspruch auf Ausgleichsleistung bei einer Verspätung bei der Ankunft von mehr als

- a) vier Stunden bei Reisen über eine Entfernung von bis zu 3500 km und bei allen Reisen innerhalb der Union;
- b) sechs Stunden bei Reisen über eine Entfernung von über 3500 km.“

ab) Folgender Absatz 1b wird eingefügt:

„(1b) Für die Zwecke dieser Verordnung erfolgt die Berechnung von Entfernungen auf der Grundlage der Entfernung zwischen dem ersten Abflugort und dem Endziel. Im Falle eines Anschlussfluges werden nur der erste Abflugort und der Flughafen des Endziels berücksichtigt. Diese Entfernungen werden nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt.“

b) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Hat sich der Fluggast für die Fortsetzung seiner Reise gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b entschieden und kommt es während der anderweitigen Beförderung zu einer weiteren Störung, so hat der Fluggast bis zum Erreichen seines Endziels nur einmal Anspruch auf eine Ausgleichsleistung.

(2a) Anträge auf Ausgleichsleistung gemäß diesem Artikel sind vom Fluggast innerhalb von sechs Monaten ab dem auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen tatsächlichen Abflugdatum einzureichen. Innerhalb von 14 Kalendertagen nach Einreichung des Antrags leistet das ausführende Luftfahrtunternehmen entweder die Ausgleichszahlung oder legt dem Fluggast eine Begründung für die Nichtzahlung der Ausgleichsleistung vor, gegebenenfalls einschließlich einer klaren und begründeten Erläuterung der außergewöhnlichen Umstände gemäß Artikel 5 Absatz 3 oder Artikel 6 Absatz 4 . Diese Frist kann auf 30 Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert.

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

(3) Die Ausgleichszahlung erfolgt in bar oder – sofern der Fluggast dem im Wege eines unterzeichneten Dokuments oder beliebiger digitaler Mittel auf einem dauerhaften Datenträger zugestimmt hat – auf anderem Wege.

(4) [...]

(5) [...]“

ba) Absatz 4 wird gestrichen.

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung

(1) Im Falle einer Störung wird den Fluggästen unentgeltlich die Wahl zwischen den folgenden Optionen unter den in den Artikeln 4, 5, 6 oder 6a und im vorliegenden Artikel festgelegten Bedingungen angeboten:

- a) automatische vollständige Erstattung der Flugscheinkosten innerhalb von 14 Kalendertagen ab dem auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugdatum des gestörten Fluges in bar oder – sofern der Fluggast dem im Wege eines unterzeichneten Dokuments oder beliebiger digitaler Mittel auf einem dauerhaften Datenträger zugestimmt hat – auf anderem Wege für den nicht zurückgelegten Reiseabschnitt oder die nicht zurückgelegten Reiseabschnitte und für den bereits zurückgelegten Reiseabschnitt oder die bereits zurückgelegten Reiseabschnitte, falls der Flug im Hinblick auf die ursprünglichen Reisepläne des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit oder – sofern der Fluggast dem zustimmt – vor diesem Zeitpunkt; diese Frist kann auf 30 Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert;
- b) Fortsetzung der Reise des Fluggastes durch anderweitige Beförderung zum Endziel zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit oder – sofern der Fluggast dem zustimmt – vor diesem Zeitpunkt; oder
- c) anderweitige Beförderung zum Endziel zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze.

(2) [...]

(3) Damit der Fluggast sein Ziel gemäß Absatz 1 zum frühestmöglichen Zeitpunkt erreichen kann, bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast – vorbehaltlich der Verfügbarkeit und sofern dafür vergleichbare Reisebedingungen, wie sie im Luftbeförderungsvertrag festgelegt sind, gelten – mindestens eine der folgenden alternativen Optionen zur Begutachtung und zur Zustimmung im Wege eines unterzeichneten Dokuments oder beliebiger digitaler Mittel auf einem dauerhaften Datenträger an:

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

- b) eine andere Streckenführung, einschließlich zu oder von anderen als den im Luftbeförderungsvertrag angegebenen Flughäfen. In diesem Fall trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes zu oder von den anderen als den im Luftbeförderungsvertrag angegebenen Flughäfen,
- c) die Inanspruchnahme von Diensten, die von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, oder
- d) die Nutzung eines anderen Verkehrsträgers, sofern dies für die zurückzulegende Strecke angemessen ist.

(4) [...]

(5) Hat ein Fluggast das ausführende Luftfahrtunternehmen gemäß Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 7 über seine Entscheidung informiert, seine Reise fortzusetzen, und hat das ausführende Luftfahrtunternehmen innerhalb von drei Stunden keine anderweitige Beförderung angeboten, so kann der Fluggast seine anderweitige Beförderung gemäß Absatz 3 selbst veranlassen.

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

Fluggäste, die diese Möglichkeit in Anspruch nehmen, begrenzen die Kosten auf ein Maß, das notwendig, angemessen und zumutbar ist. Das ausführende Luftfahrtunternehmen erstattet die dem Fluggast entstandenen Kosten, die 400 % der vollständigen Flugscheinkosten nicht übersteigen, innerhalb von 14 Kalendertagen nach Einreichung des Antrags. Diese Frist kann auf 30 Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert.

(6) [...]

(7) Ein Fluggast kann zwischen der Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a oder der anderweitigen Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c entscheiden, bis der Fluggast eine von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen angebotene anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b angenommen hat oder bis der Fluggast gemäß Artikel 8 Absatz 5 entschieden hat, seine anderweitige Beförderung selbst zu veranlassen.

Der Fluggast unterrichtet das ausführende Luftfahrtunternehmen über seine Wahl.“

9. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

-a) Der Titel des Artikels erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Anspruch auf Unterstützungsleistungen“

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Im Falle einer Störung und unter den in den Artikeln 4, 5, 6, 6a und 6-2a und im vorliegenden Artikel festgelegten Bedingungen wird den Fluggästen, wenn die Wartezeit für ihren Flug oder die anderweitige Beförderung um mindestens zwei Stunden verlängert wird, unentgeltlich Folgendes angeboten:

- a) Erfrischungen alle zwei Stunden Wartezeit;
- b) eine Mahlzeit nach drei Stunden und anschließend alle fünf Stunden Wartezeit, wobei höchstens drei Mahlzeiten pro Tag gereicht werden;
- c) zwei Telefonanrufe, Textnachrichten und Internetzugang.

Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann die Unterstützungsleistungen gemäß dem vorstehenden Unterabsatz einschränken oder ablehnen, wenn ihre Bereitstellung zu einer weiteren Verspätung der Fluggäste führen würde.“

aa) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

- a) Hotelunterbringung;
- b) Beförderung vom Flughafen an den Ort der Unterbringung und zurück.“

ab) Die folgenden Absätze 2a, 2b und 2c werden angefügt:

„(2a) Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann Gutscheine verwenden, um seinen Verpflichtungen gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b und Absatz 2 nachzukommen. Die gemäß Absatz 1 bereitgestellten Gutscheine müssen in allen Lebensmittel und Erfrischungen anbietenden Geschäften des Flughafens, auf dem die betroffenen Fluggäste festsitzen, an Bord ihres Fluges und gegebenenfalls in der gemäß Absatz 2 Buchstabe a bereitgestellten Unterkunft verwendet werden können.

(2b) Kommt das ausführende Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen gemäß den Absätzen 1, 2 und 2a nicht nach, so können die betroffenen Fluggäste ihre eigenen Vorkehrungen treffen, soweit die Kosten dafür notwendig und angemessen sind und im Verhältnis zur Wartezeit und zu den Kosten für Erfrischungen und Mahlzeiten am Ort des

Flughafens, auf dem die Fluggäste festsitzen, stehen. Das Luftfahrtunternehmen, das den gestörten Flug durchführt, erstattet die den Fluggästen entstandenen Kosten innerhalb von 14 Kalendertagen ab Einreichung des Erstattungsantrags. Diese Frist kann auf 30 Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert.

(2c) Auf allen Flughäfen der Union treffen die Flughafenleitungsorgane Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass – unabhängig von Tageszeit, Flug und Terminal – Trinkwasser und Ladestationen für elektronische Geräte unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden können.“

ac) Absatz 3 wird gestrichen.

b) Folgende Absätze werden angefügt:

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

(5) [...]

(6) Entscheidet sich der Fluggast für eine Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a, während er sich am ersten Abflugort befindet, oder entscheidet er sich für eine anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c, so hat er in Bezug auf den betreffenden Flug keine weiteren Ansprüche auf Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absätze 1 und 2.“

10. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Höherstufung und Herabstufung

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

(2) Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine niedrigere Klasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so leistet es dem Fluggast unaufgefordert innerhalb von 14 Kalendertagen ab der Herabstufung nach den in Artikel 7

Absatz 3 genannten Modalitäten eine Ausgleichszahlung, die mindestens Folgendem entspricht:

- a) 40 % des Flugpreises bei Flügen über eine Entfernung von bis zu 3500 km, oder
- b) 75 % des Flugpreises bei Flügen über eine Entfernung von über 3500 km.

(3) Ist der Preis des Fluges nicht auf dem Flugschein angegeben, so wird die in Absatz 2 genannte Ausgleichszahlung im Verhältnis zum Anteil des Fluges an der mit dem Luftbeförderungsvertrag abgedeckten Gesamtentfernung berechnet, wobei die Berechnungsmethode gemäß Artikel 7 Absatz 1b verwendet wird.

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

(5) Dieser Artikel gilt nicht für Vergünstigungen, die mittels eines höheren Tarifs innerhalb derselben Beförderungsklasse angeboten werden, wie etwa bestimmte Sitzplätze oder Catering.“

10a. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

Flughafen-Notfallpläne

(1) Auf Flughäfen der Union, die mehr als fünf Millionen Fluggäste jährlich zu verzeichnen haben, gewährleistet das Flughafenleitungsorgan die Koordinierung der Aktivitäten des Flughafenleitungsorgans und der Erbringer grundlegender Flughafendienstleistungen, vor allem der Luftfahrtunternehmen und Bodenabfertigungsunternehmen, durch einen angemessenen Notfallplan für den möglichen Fall mehrfacher Flugausfälle und/oder -verspätungen, bei denen eine erhebliche Anzahl von Fluggästen am Flughafen festsitzen könnte. Der Notfallplan wird erstellt, um eine angemessene Information der festsitzenden Fluggäste zu gewährleisten; zudem enthält er Vorkehrungen, um Wartezeiten und Unannehmlichkeiten auf ein Mindestmaß zu beschränken.

(1a) Flughafen-Notfallpläne tragen den besonderen und individuellen Bedürfnissen der in Artikel 11 genannten Fluggäste Rechnung.

(2) Der Notfallplan wird insbesondere unter Beteiligung des Nutzerausschusses gemäß der Richtlinie 96/67/EG des Rates über den Zugang zum Markt der

Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Union sowie der Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten und anderen Erbringer grundlegender Flughafendienstleistungen erstellt. Er sollte auch die Kontaktdaten der Person(en) enthalten, die von den Luftfahrtunternehmen, die sich am Nutzausschuss beteiligen, als Vertretung vor Ort bei mehrfachen Flugannullierungen und/oder -verspätungen benannt wurde(n). Das Luftfahrtunternehmen gewährleistet, dass die benannte(n) Person(en) mit den erforderlichen Mitteln ausgestattet ist bzw. sind, um Fluggäste gemäß den Verpflichtungen aus dieser Verordnung im Fall von Störungen unterstützen zu können.

(3) Das Flughafenleitungsorgan übermittelt den Notfallplan dem Nutzausschuss gemäß der Richtlinie 96/67/EG des Rates und – auf Ersuchen – der mit der Durchsetzung der vorliegenden Verordnung betrauten nationalen Durchsetzungsstelle gemäß Artikel 16 Absatz 1.

(3a) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, dass ein nicht durch Absatz 1 erfasster Flughafen, der sich in seinem Hoheitsgebiet befindet, die in den Absätzen 1 bis 3 festgelegten Verpflichtungen zu erfüllen hat.

(4) Auf Flughäfen der Union mit einem Fluggastaufkommen unter dem in Absatz 1 festgelegten Schwellenwert oder Flughäfen der Union, die nicht unter Absatz 3a fallen, unternimmt das Flughafenleitungsorgan alle zumutbaren Anstrengungen, um die Flughafennutzer zu koordinieren und mit den Flughafennutzern Vereinbarungen zu treffen, um festsitzende Fluggäste in Situationen von mehrfachen Flugannullierungen und/oder -verspätungen, bei denen eine erhebliche Anzahl von Fluggästen am Flughafen festsitzen könnte, zu informieren.“

11. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen

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

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

in Kenntnis gesetzt wurde; ausführende Luftfahrtunternehmen können einen Nachweis für diese Bedürfnisse verlangen.

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

(1a) Spätestens bei der Abfertigung und vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Sitzplätzen muss jeder Person, die die in Absatz 1 genannten Personen oder ein Kind begleitet, die Möglichkeit geboten werden, benachbarte Sitzplätze kostenlos zu belegen.

(1b) Beim Einsteigen geben die ausführenden Luftfahrtunternehmen den in Absatz 1 genannten Personen und deren Begleitpersonen oder anerkannten Begleithunden Vorrang.

(2) Bei der anderweitigen Beförderung und den Unterstützungsleistungen gemäß den Artikeln 8 und 9 widmet das ausführende Luftfahrtunternehmen den Bedürfnissen der in Absatz 1 genannten Personen besondere Aufmerksamkeit. Die Luftfahrtunternehmen führen diese anderweitige Beförderung und diese Unterstützungsleistungen für diese Personen, einschließlich ihrer Begleitpersonen oder anerkannten Begleithunde, so rasch wie möglich durch.

(3) Artikel 9 Absatz 4 gilt nicht für die in Absatz 1 genannten Fluggäste und deren Begleitpersonen oder anerkannten Begleithunde.“

11a. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Weitere Rechte“

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung gilt unbeschadet der Rechte und Ansprüche von Fluggästen im Rahmen anderer Rechtsakte. Die gemäß Artikel 7 oder Artikel 10 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung gewährte Ausgleichszahlung wird von der Ausgleichszahlung, die im Rahmen anderer Rechtsakte wie der Richtlinie (EU) 2015/2302 gewährt wird, abgezogen, wenn die genannten Rechte dasselbe Interesse schützen oder dasselbe Ziel haben.

Insbesondere lässt diese Verordnung die Rechte und Ansprüche gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2302 unberührt, sofern in diesem Absatz nichts anderes bestimmt ist. Um eine Überkompensation zu vermeiden, werden eine gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2302 gewährte Ausgleichszahlung oder Preisminderung und eine gemäß Artikel 7 oder Artikel 10 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung gewährte Ausgleichszahlung voneinander abgezogen, wenn die genannten Rechte dieselben Interessen schützen oder dasselbe Ziel haben.

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

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

12. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

Regressansprüche

In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung oder nationaler Rechtsvorschriften in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen.“

13. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

Verpflichtung zur Information der Fluggäste

(0) Das ausführende Luftfahrtunternehmen veröffentlicht auf seiner Website und in seiner mobilen Anwendung einen Informationshinweis, in dem die Rechte gemäß dieser Verordnung einschließlich des Beschwerdeverfahrens erläutert werden.

(0a) Wenn Luftfahrtunternehmen und Vermittler Flugscheine für einen Flug oder Anschlussflüge anbieten, informieren sie den Fluggast vor dem Kauf über Folgendes:

- a) die Art des angebotenen Flugscheins bzw. der angebotenen Flugscheine, insbesondere, ob der Flugschein bzw. die Flugscheine Gegenstand eines einzigen Luftbeförderungsvertrags oder einer Kombination separater Luftbeförderungsverträge ist bzw. sind;
- b) die Rechte und Pflichten des Fluggastes, des ausführenden Luftfahrtunternehmens und des Vermittlers gemäß der vorliegenden Verordnung, die dem Luftbeförderungsvertrag beigelegt sind, einschließlich Informationen über das Erstattungsverfahren;
- c) die Frist und das Verfahren für die mögliche Beantragung einer Namensänderung gemäß Artikel 4 Absatz 5 durch einen Fluggast ohne etwaige zusätzliche Gebühren; und
- d) die Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

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

(0b) Ein Vermittler oder ein Luftfahrtunternehmen, der bzw. das Flugscheine verkauft, die Gegenstand einer Kombination von Luftbeförderungsverträgen sind, informiert den Fluggast vor dem Kauf darüber, dass die Flugscheine Gegenstand gesonderter Luftverkehrsverträge sind und er gemäß den Artikeln 7, 8 und 9 keinen Anspruch auf Erstattung, anderweitige Beförderung oder Unterstützungsleistungen hat, wenn er einen Folgeflug oder Folgeflüge im Rahmen gesonderter Luftbeförderungsverträge verpasst. Diese Informationen müssen beim Verkauf der Flugscheine in klarer Weise bereitgestellt werden.

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

(1) Das Flughafenleitungsorgan stellt sicher, dass an den Abfertigungsschaltern (einschließlich der Check-in-Automaten) und am Flugsteig der folgende Hinweis 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 den Informationshinweis über Ihre Rechte, insbesondere über Erstattung oder anderweitige Beförderung sowie Unterstützungsleistungen und eventuelle Ausgleichszahlungen.‘ Dieser Hinweis wird mindestens in der Sprache bzw. den Sprachen des Abflugflughafens und in einer international verwendeten Sprache bereitgestellt. Zu diesem Zweck arbeiten die Flughafenleitungsorgane mit den ausführenden Luftfahrtunternehmen zusammen.

- (2) [...]
- (3) [...]
- (4) [...]
- (5) [...]
- (6) [...]
- (7) [...]

13a. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 15a

Beschwerde bei dem Luftfahrtunternehmen oder dem Vermittler

- (1) Alle Luftfahrtunternehmen und Vermittler richten ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich ein. Sie stellen ihre Kontaktdaten in der Sprache des Luftbeförderungsvertrags und in einer international verwendeten Sprache zur Verfügung. Die Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens müssen der Öffentlichkeit, einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität, barrierefrei zugänglich sein. Sie informieren die Fluggäste ferner in klarer Weise über die Kontaktdaten der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 16 benannten Stelle(n) und der für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen gemäß Artikel 16ac zuständigen Stelle(n) und gegebenenfalls über deren jeweiligen Zuständigkeiten. Diese Informationen müssen in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Mitgliedstaats verfügbar sein, in dem das Luftfahrtunternehmen und der Vermittler tätig sind.
- (2) Reichen Fluggäste eine Beschwerde über den Mechanismus gemäß Absatz 1 ein, so muss eine solche Beschwerde innerhalb von sechs Monaten nach der Störung, auf die sich die Beschwerde bezieht, eingereicht werden. Innerhalb von 30 Kalendertagen nach Einreichung der Beschwerde gibt das Luftfahrtunternehmen oder der Vermittler, an das bzw. den die Beschwerde gerichtet ist, entweder eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt dem Fluggast in hinreichend begründeten Ausnahmefällen mit, dass der Fluggast innerhalb einer Frist von weniger als zwei Monaten nach Einreichung der Beschwerde eine endgültige Antwort erhalten wird. Für den Fall, dass die Streitigkeit nicht beigelegt werden konnte, enthält die Antwort auch die einschlägigen Kontaktdaten der gemäß Artikel 16 benannten Stelle(n) oder der für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen gemäß Artikel 16ac zuständigen Stelle(n), einschließlich Postanschrift, Website und E-Mail-Adresse.

(3) Die Einreichung von Beschwerden durch Fluggäste über den Mechanismus gemäß Absatz 1 lässt ihr Recht unberührt, Streitigkeiten zur außergerichtlichen Beilegung gemäß Artikel 16ac vorzulegen oder ihr Recht gerichtlich geltend zu machen, vorbehaltlich der Verjährungsfristen nach nationalem Recht.“

14. Artikel 16 erhält folgende Fassung:

„Artikel 16

Durchsetzung

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

(2) Die nationale Durchsetzungsstelle überwacht die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung mit besonderer Aufmerksamkeit und ergreift die zur Wahrung der Fluggastrechte erforderlichen Maßnahmen.

(2a) Fluggäste können der nationalen Durchsetzungsstelle mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung melden. Die nationale Durchsetzungsstelle kann auf der Grundlage der in diesen Meldungen enthaltenen Informationen Untersuchungen durchführen und Durchsetzungsmaßnahmen beschließen.

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

(4) [...]

(5) Die nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichen vier Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung und danach alle fünf Jahre auf ihren Websites einen Bericht über ihre Tätigkeiten, über die Durchsetzungsmaßnahmen und deren Ergebnisse, einschließlich der verhängten Sanktionen. Diese Berichte werden auch der Kommission übermittelt.

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

15. Folgender Artikel wird eingefügt:

Artikel 16a

[...]

„Artikel 16ac

Außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fluggäste individuelle Streitigkeiten infolge von Beschwerden oder Anträgen gemäß dieser Verordnung einer oder mehreren Stellen für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen vorlegen können. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Stelle bzw. Stellen für die Behandlung von Streitfällen gemäß diesem Artikel zuständig ist bzw. sind. Die Mitgliedstaaten können beschließen, diesen Absatz nur auf Streitigkeiten zwischen Luftfahrtunternehmen oder Vermittlern und Verbrauchern anzuwenden.“

Artikel 16b

[...]

Artikel 16c

[...]

16. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

Überprüfung und Berichterstattung

(1) Alle drei Jahre ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die im Anhang enthaltene Liste außergewöhnlicher Umstände in Anbetracht der in den vorangegangenen zwei Jahren

eingetretenen Ereignisse, die die fristgerechte und erfolgreiche Durchführung von Flügen beeinträchtigt haben.

Dem Bericht wird, soweit erforderlich, ein Gesetzgebungsvorschlag beigelegt.

(2) Drei Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung und danach alle fünf Jahre erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung, die Durchsetzung und die Ergebnisse dieser Verordnung.

Im ersten Bericht drei Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung bewertet die Kommission

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

b) die Notwendigkeit einer Anpassung der in Artikel 7 Absatz 1a festgelegten Schwellenwerte und stützt sich dabei auf Statistiken über die Entwicklung der Verspätungen und Annullierungen aus den fünf Jahren vor Geltungsbeginn der Verordnung und aus jedem Jahr danach;

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

Die Kommission nimmt in diesen Bericht auch Informationen auf, die den verbesserten Schutz von Reisenden auf Flügen aus Drittländern, die von Drittstaatsluftfahrtunternehmen durchgeführt werden, betreffen.

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

Dem Bericht werden, soweit erforderlich, Gesetzgebungsvorschläge beigelegt.“

17. Anhang 1 der vorliegenden Verordnung wird der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 als Anhang angelegt.

Artikel 2

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

-1. Artikel 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) ‚Luftfahrtunternehmen der Union‘ ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erteilten gültigen Betriebsgenehmigung;“¹⁰

b) folgender Buchstabe h wird angefügt:

„h) ‚Mobilitätshilfen‘ alle Ausrüstungsgegenstände, die dazu bestimmt sind, Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006¹¹ die Fortbewegung zu erleichtern.“

c) folgender Buchstabe i wird angefügt:

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

d) folgender Buchstabe j wird angefügt:

„j) ‚barrierefreies Format‘ ein Format, das Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität¹ Zugang zu allen relevanten Informationen gewährt und es ihnen ermöglicht, sich einen genauso leichten und komfortablen Zugang zu verschaffen wie eine Person ohne Beeinträchtigungen oder Behinderungen, und das die Barrierefreiheitsanforderungen, die im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften wie dem Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/882 festgelegt sind, erfüllt;“

e) folgender Buchstabe k wird angefügt:

¹⁰ Im Rahmen der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen werden Begriffsbestimmungen und Terminologie im gesamten Text angeglichen.

¹¹ 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).

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

f) folgender Buchstabe l wird angefügt:

„l) ‚persönlicher Gegenstand‘ ein nicht aufgegebenes Reisegepäckstück, das einen unverzichtbaren Bestandteil der Beförderung von Fluggästen darstellt, den Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen entspricht und Höchstabmessungen von 40 x 30 x 15 cm hat oder unter den Vordersitz passt;“

g) folgender Buchstabe m wird angefügt:

„m) ‚Handgepäck‘ ein nicht aufgegebenes Reisegepäckstück, das kein persönlicher Gegenstand ist, das den Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen entspricht.“

-1a. In Artikel 3 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Dies umfasst auch die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Union für Verspätungen bei der Beförderung von Fluggästen oder Reisegepäck.“

1. Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen.

-1a. Artikel 3a erhält folgende Fassung:

„Artikel 3a

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

1b. Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

2. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

3. [...]

3a. In Artikel 6 Absatz 2 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

„– das Recht von Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität, unentgeltlich eine besondere Interessenerklärung über den Wert ihrer Mobilitätshilfen abzugeben.“

3b. In Artikel 6 werden folgende Absätze angefügt:

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

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

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

4. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 6a

(1) Bei der Beförderung aufgebener Mobilitätshilfen oder anerkannter Begleithunde bietet das Luftfahrtunternehmen der Union Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität bei der Buchung, gleichzeitig mit der Meldung gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 und spätestens bei der Übergabe der Mobilitätshilfen

an das Luftfahrtunternehmen und im Falle eines anerkannten Begleithundes beim Einsteigen die Möglichkeit, in einem barrierefreien Format gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig anzugeben. In diesem Fall darf das Luftfahrtunternehmen der Union von den betreffenden Fluggästen keinen Zuschlag verlangen. Bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung der Ausrüstungsgegenstände oder im Falle des Todes oder einer Verletzung eines anerkannten Begleithundes kann das Luftfahrtunternehmen der Union von dem Menschen mit Behinderung oder der Person mit eingeschränkter Mobilität verlangen, dass sie den Betrag in der Angabe des Interesses durch einen Nachweis der Kosten für die Ersetzung der Mobilitätshilfen oder des anerkannten Begleithundes, einschließlich der vorübergehenden Ersetzung, belegt.

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

(2) [...]

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

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

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

Artikel 6b

[...]

Artikel 6c

[...]

Artikel 6d

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

- die zulässigen Mengen – angegeben in Abmessungen und Gewicht – für Reisegepäck, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs in den jeweiligen Tarifklassen auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen,
- etwaige Beschränkungen der Anzahl von Gepäckstücken im Rahmen der zulässigen Gepäckmengen,
- die Bedingungen, zu denen zerbrechliche Gegenstände oder Wertgegenstände wie etwa Musikinstrumente, Sportausrüstungen, Kinderwagen und Kindersitze in der Kabine oder im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördert werden,
- unbeschadet des Absatzes 1a etwaige zusätzliche Gebühren für die Beförderung von aufgegebenem und nicht aufgegebenem Reisegepäck, einschließlich der in Artikel 6e genannten Musikinstrumente,
- die bestimmten Gründe, die der Beförderung von nicht aufgegebenem Reisegepäck in der Kabine gemäß Absatz 2 entgegenstehen können.

(1a) Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 gestatten die Luftfahrtunternehmen Fluggästen, einen persönlichen Gegenstand in der Kabine ohne Aufpreis mitzuführen.

(2) Stehen bestimmte Gründe wie Sicherheitsgründe, Kapazitätsgründe oder eine nach der Buchung vorgenommene Änderung des Luftfahrzeugtyps der Beförderung eines persönlichen Gegenstands gemäß Absatz 1a oder von Handgepäck in der Kabine entgegen, so kann das Luftfahrtunternehmen dieses nicht aufgegebenes Reisegepäck im Frachtraum des Luftfahrzeugs, allerdings ohne Aufpreis für den Fluggast, befördern.

(2a) Die Absätze 1a und 2 gelten für alle Luftfahrtunternehmen, die von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, abfliegen, sowie für alle Luftfahrtunternehmen der Union, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, ankommen.

(3) Die in europäischen und internationalen Flug- und Luftsicherheitsvorschriften, unter anderem in der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission, festgelegten Beschränkungen für nicht aufgegebenes Reisegepäck bleiben von diesem Artikel unberührt.

Artikel 6e

(1) Die Luftfahrtunternehmen der Union gestatten es Fluggästen, ein Musikinstrument als Kabinengepäck mitzuführen, sofern die geltenden Sicherheits- und Gefahrenabwehrvorschriften sowie die technischen Spezifikationen und Beschränkungen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Musikinstrumente werden als Kabinengepäck zugelassen, sofern sie in ein geeignetes Gepäckfach innerhalb der Kabine oder unter einen geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden können. Die Luftfahrtunternehmen können bestimmen, dass ein Musikinstrument Teil der dem Fluggast zustehenden Menge an nicht aufgegebenem Reisegepäck ist und nicht zusätzlich zu dieser Menge mitgeführt werden darf.

(2) Ist ein Musikinstrument zu groß, um in ein geeignetes Gepäckfach innerhalb der Kabine oder unter einen geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden zu können, kann das Luftfahrtunternehmen den Erwerb eines zweiten Flugscheins verlangen, wenn das Musikinstrument als nicht aufgegebenes Reisegepäck auf einem zweiten Sitzplatz mitgeführt wird, sofern die geltenden Sicherheits- und Gefahrenabwehrvorschriften dies zulassen. Darüber hinaus kann von den Fluggästen verlangt werden, für sich und das Musikinstrument benachbarte Sitzplätze auszuwählen und zu kaufen, wobei es sich für das Musikinstrument stets um einen Fenstersitz handeln muss. Musikinstrumente werden auf Anfrage und soweit verfügbar in einem beheizten Teil des Frachtraums des Luftfahrzeugs befördert, sofern die geltenden Sicherheitsvorschriften, die Platzverhältnisse und die technischen Spezifikationen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen.“

5. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [Datum wird zu einem späteren Zeitpunkt mitgeteilt] über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung Bericht.“

6. Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 wird durch Anhang 2 der vorliegenden Verordnung ersetzt.

Artikel 3

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

Sie gilt ab dem ... [zwei Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung].

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Die Präsidentin

Der Präsident/Die Präsidentin
