Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 29. September 2025
(OR. en)

10015/1/25
REV 1

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0072(COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762
PARLNAT

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.:	Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf die Annahme einer 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 - Vom Rat am 29. September angenommen.

VERORDNUNG (EU) 2025/…
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom …

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004
über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

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

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren[2],

---

1 ABl. C […] vom […], S. […].

2 Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 (ABl. C 93, 24.3.2017, S. 336) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 29. September 2025 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom … (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

---

[3] Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

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

(3) Die von der Kommission im Jahr 2020 in Auftrag gegebene und veröffentlichte Studie über das derzeitige Niveau des Schutzes der Fluggastrechte in der Europäischen Union (im Folgenden „Studie“) 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 der Fluggäste 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 der Luftfahrtunternehmen an Anbindungen für Fluggäste führen könnte. 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.

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

(5) Um die Rechtssicherheit für die Luftfahrtunternehmen und die Fluggäste zu verbessern, bedarf es einer Definition des Begriffs „außergewöhnliche Umstände“, die dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann* gegen *Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*)[5] (im Folgenden „Urteil in der Rechtssache C-549/07“) zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 Rechnung trägt. Der Begriff „außergewöhnliche Umstände“ sollte durch nicht erschöpfende Listen der Umstände,, die außergewöhnliche Umstände darstellen, und der Umstände, die keine außergewöhnlichen Umstände darstellen, präzisiert werden. 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.

---

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

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

(7) In seinem Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-156/22, C-157/22 und C-158/22 (*TAP Portugal* gegen *flightright GmbH* und *Myflyright GmbH*)[6] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass eine unerwartete Abwesenheit eines für die Durchführung eines Fluges unverzichtbaren Besatzungsmitglieds aufgrund einer Krankheit oder seines unerwarteten Todes, die kurz vor dem Abflug eintritt, keinen außergewöhnlichen Umstand darstellt. Selbst wenn die Luftfahrtunternehmen verpflichtet sind, alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass Piloten, Kopiloten oder die mindestens erforderliche Anzahl an Flugbegleitern ersetzt werden können, ist die praktische Einhaltung dieser Verpflichtung fern von den Heimatbasen des Luftfahrtunternehmens mit erheblichem Zeitaufwand und hohen finanziellen Kosten verbunden. Daher sollte vorgesehen werden, dass die unerwartete Krankheit oder der unerwartete Tod eines unverzichtbaren Besatzungsmitglieds, beispielsweise wenn sie am Tag vor dem Abflug fern von den Heimatbasen des Luftfahrtunternehmens eintreten, einen außergewöhnlichen Umstand darstellen.

---

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

(8) In seinen Urteilen in den Rechtssachen C-28/20 (*Airhelp Ltd* gegen *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)[7], C-195/17 (*Helga Krüsemann u.a.* gegen *TUIfly GmbH*)[8], C-613/20 (*CS* gegen *Eurowings GmbH*)[9] und C-287/20 (*EL, CP* gegen *Ryanair DAC*)[10] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass Streiks des Luftfahrtpersonals keine außergewöhnlichen Umstände darstellen. Dennoch fallen im Falle eines Streiks bestimmte Anforderungen des Personals der betreffenden Fluggesellschaft nicht in den Zuständigkeitsbereich des Luftfahrtunternehmens und sind von diesem nicht beherrschbar, wie z. B. die Änderung des Renteneintrittsalters oder der finanziellen Beiträge, die nur von Behörden beschlossen werden können. Es sollte daher vorgesehen werden, dass bestimmte Streiks des Luftfahrtpersonals außergewöhnliche Umstände darstellen.

(9) In der Rechtssache C-173/07 (*Emirates Airlines – Direktion für Deutschland* gegen *Diether Schenkel*)[11] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass der Begriff „Flug“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zwar nicht bestimmt ist, aber der Gerichtshof hat ihn im Wesentlichen als ein Beförderungsvorgang im Luftverkehr ausgelegt, der eine „Einheit“ dieser Beförderung darstellt, die von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit und angesichts der gewonnenen Erfahrungen sollten nun der Begriff „Flug“ und die damit zusammenhängenden Ausdrücke „Anschlussflug“ und „Reise“ klar bestimmt werden.

---

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

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

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

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

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

(10) In der Rechtssache C-537/17 (*Claudia Wegener* gegen *Royal Air Maroc SA*)[12] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass die Verordnung für Teile jedes Fluges gilt, die Teil einer einzigen Reise waren, unabhängig davon, wo diese Flüge stattgefunden haben, einschließlich vollständig außerhalb der Union durchgeführter Flüge. 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.

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

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

---

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

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

(14) In seinem Urteil in der Rechtssache C-22/11 (*Finnair Oyj* gegen *Timy Lassooy*)[13] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass der Begriff „Nichtbeförderung“ dahin auszulegen ist, dass er sich nicht nur auf Fälle der Nichtbeförderung wegen Überbuchung bezieht, sondern auch auf die Nichtbeförderung aus anderen, z. B. betrieblichen Gründen. Fluggästen, die sich am Flugsteig eingefunden haben und die nicht befördert werden oder denen im Voraus mitgeteilt wurde, dass ihnen die Beförderung gegen ihren Willen verweigert wird, sollten die Kosten unverzüglich erstattet werden.

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

---

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

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

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

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

(19) Leitungsorgane von Flughäfen, die jährlich mehr als fünf Millionen Fluggäste bewältigen, 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 in Situationen, die zu einer erheblichen Anzahl festsitzender Fluggäste führen könnten, zu koordinieren und Vereinbarungen mit ihnen zu treffen, und um die festsitzenden Fluggäste auf dem Laufenden zu halten.

(20) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte im Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon* und *Alana Sturgeon* gegen *Condor Flugdienst GmbH*) und C-432/07 (*Stefan Böck und Cornelia Lepuschitz* gegen *Air France SA*)[14] (im Folgenden „verbundene Rechtssachen C-402/07 und C-432/07“) 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.

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

---

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

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

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

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

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

(26) 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.

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

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

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

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

(31) Die Vergleichbarkeit der Reisebedingungen könnte von einer Reihe von Faktoren und von den besonderen Umständen abhängen. Soweit dies möglich ist und nicht zu weiteren Verspätungen führt, sollten die Fluggäste nicht auf Beförderungsleistungen einer niedrigeren Klasse als auf der Buchung angegeben herabgestuft werden. Die anderweitige Beförderung sollte dem Fluggast ohne Zusatzkosten angeboten werden, auch wenn Fluggäste von einem anderen Luftfahrtunternehmen oder mit einem anderen Verkehrsträger oder in einer höheren Klasse oder zu einem höheren Preis, als für die ursprüngliche Leistung gezahlt wurde, befördert werden. Es sollten angemessene Bemühungen unternommen werden, um zusätzliches Umsteigen zu vermeiden. Bei der Nutzung eines anderen Luftfahrtunternehmens oder eines anderen Verkehrsträgers für eine anderweitige 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 des Europäischen Parlaments und des Rates[15] auch im Rahmen des alternativen Transports verfügbar sein.

---

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

(32) Die Luftfahrtunternehmens sollten den Fluggästen von der planmäßigen Abflugzeit bis zum Abflug ihres Fluges oder ihrer anderweitigen Beförderung Unterstützungsleistungen anbieten. Im Fall außergewöhnlicher Umstände über einen langen Zeitraum müssen die Luftfahrtunternehmen derzeit unbeschränkt für die Unterbringung ihrer Fluggäste aufkommen. Wegen des Fehlens einer absehbaren zeitlichen Beschränkung kann diese Ungewissheit die finanzielle Stabilität des Luftfahrtunternehmens gefährden, was wiederum negative Folgen für die Fluggäste hinsichtlich der Anbindungen hat. Die Luftfahrtunternehmen sollten daher die Bereitstellung einer Unterkunft 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.

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

(34) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt auch für Fluggäste, die ihren Flug als Teil einer Pauschalreise gebucht haben. Mit dieser Änderungsverordnung soll die Kohärenz zwischen der Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates[16] und der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 weiter verbessert werden. In diesem Zusammenhang dürfen Fluggäste einander entsprechende Ansprüche, insbesondere nach diesen beiden Rechtsakten, nicht kumulieren.

---

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

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

(36) In seinem Urteil in der Rechtssache C-502/18 (*CS u. a.* gegen *České aerolinie a.s.*)[17] zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass im Falle von Anschlussflügen im Geltungsbereich der Verordnung jedes ausführende Luftfahrtunternehmen, das an der Durchführung mindestens eines dieser Anschlussflüge beteiligt war, für Ausgleichsleistungen an den Fluggast nach dieser Verordnung haftet, unabhängig davon, ob der von diesem Luftfahrtunternehmen durchgeführte Flug gestört wurde oder nicht. Auch wenn Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorsieht, dass ausführende Luftfahrtunternehmen, die Pflichten nach dieser Verordnung erfüllen, bei Dritten Regress nehmen können, hat die Studie gezeigt, dass das in jener Verordnung vorgesehene Recht auf Regress nur unzureichend wirksam ist. Folglich tragen die Luftfahrtunternehmen der Union eine unverhältnismäßige finanzielle Belastung gegenüber Luftfahrtunternehmen aus Drittländern. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen der Union im Einklang mit den Empfehlungen des Berichts mit dem Titel „Die Zukunft der europäischen Wettbewerbsfähigkeit“ von September 2024 (im Folgenden „Draghi-Bericht“) wiederherzustellen und das Anbindungsangebot langfristig aufrechtzuerhalten, sollte die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 daher die Haftung eines Luftfahrtunternehmens auf die Flüge beschränken, die es als ausführendes Luftfahrtunternehmen durchführt.

---

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

(37) Mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates[18] wird der Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr verpflichtet, den Fluggast über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten, und mit der Richtlinie 93/13/EWG des Rates[19] wird der Gewerbetreibende verpflichtet, den Verbraucher über die Vertragsbedingungen zu informieren. Die Fluggäste sollten ausführlicher über die ihnen bei einer Flugstörung zustehenden Rechte informiert und auch über die Gründe der Störung angemessen unterrichtet werden, sobald diese Informationen vorliegen. Diese Unterrichtung sollte auch dann erfolgen, 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.

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

(39) Um eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen dass die Verbraucher Zugang zu Mechanismen zur außergerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten haben, wenn sie erfolglos eine Beschwerde eingelegt oder einen Antrag beim Luftfahrtunternehmen oder beim Vermittler eingereicht haben. Diese Mechanismen sollten das Recht der Mitgliedstaaten unberührt lassen, zu bestimmen, ob die Beteiligung der Luftfahrtunternehmen oder Vermittler obligatorisch sein sollte.

---

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

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

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

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

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

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

(44) Mit Blick auf das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen[20] und damit sichergestellt wird, dass bei Beschädigung, Zerstörung oder Verlust von Mobilitätshilfen oder bei Verletzung oder Tod eines anerkannten Assistenzhundes die Ersatzbeschaffungskosten erstattet werden, sollten Luftfahrtunternehmen Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 die Möglichkeit bieten, unentgeltlich das Interesse betragsmäßig anzugeben, die es ihnen nach dem Montrealer Übereinkommen ermöglicht, vollständigen Ersatz zu verlangen.

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

[20] Abl. L 23, 27.1.2010, S. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) Unter den Fluggästen herrscht mitunter Unklarheit über Abmessungen, Gewicht und Anzahl der Gepäckstücke, die mit an Bord genommen 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 Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache C-487/12 (*Vueling Airlines SA* gegen *Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)[21] anerkannt wurde, sollte es den Fluggästen gestattet sein, unentgeltlich persönliche Gegenstände in die Kabine mitzuführen, die einen unverzichtbaren Bestandteil ihrer Beförderung darstellen, um den Fluggästen während ihrer Reise einen ausreichenden persönlichen Komfort zu gewährleisten, vorausgesetzt die persönlichen Gegenstände entsprechen den geltenden Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen und erfüllen zumutbare Anforderungen in Bezug auf Gewicht und Abmessungen. Als persönliche Gegenstände, die einen unverzichtbaren 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.

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

(47) Die Fluggäste sollten bei der Buchung in einem klaren und barrierefreien Format über die höchstzulässigen Abmessungen und das höchstzulässige Gewicht des Reisegepäcks informiert werden, das sie in die Kabine mitführen dürfen. Unbeschadet des Grundsatzes der Preisfreiheit sollten die Luftfahrtunternehmen angemessene Regelungen in Bezug auf die Abmessungen von Handgepäck festlegen, die es den Fluggästen ermöglicht, ein Handgepäck in die Kabine mitzuführen, sofern die geltenden Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen eingehalten werden. Angesichts der Vielfalt der Regelungen der Luftfahrtunternehmen sollte bei der Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates[22] bewertet werden, ob einheitliche Mindestvorschriften für Handgepäck festgelegt werden können.

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

---

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

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

(50) Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 ist hinfällig geworden, da Versicherungsfragen nun durch die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates[23] geregelt werden. Er sollte daher gestrichen werden.

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

---

[23] Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 1).

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

(53) 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.

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

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

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

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 1*
Gegenstand

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

a) Nichtbeförderung;

b) Annullierung, Verspätung oder Verschiebung des Fluges;

c) verpasster Anschlussflug;

d) Höherstufung oder Herabstufung.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Buchstaben b bis f erhalten folgende Fassung:

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

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

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

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

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

---

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

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

b) Buchstabe g wird gestrichen.

c) Die Buchstaben h bis l erhalten folgende Fassung:

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

i) ‚Mensch mit Behinderung' und ‚Person mit eingeschränkter Mobilität' jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, tatsächlichen und mit anderen Passagieren gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen kann, oder eine Person, die bei der Benutzung von Beförderungsmitteln aufgrund des Alters nur eingeschränkt mobil ist;

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

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

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

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

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

d) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

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

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

o) ‚Verspätung bei der Ankunft' den Zeitunterschied zwischen der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Ankunftszeit und der tatsächlichen Ankunftszeit des Fluges;

p) ‚Beförderungsklasse' einen Teil der Fluggastkabine eines Luftfahrzeugs, der durch unterschiedliche Sitze, eine unterschiedliche Anordnung der Sitze oder jeden anderen Unterschied beim Service für die Fluggäste im Vergleich zu anderen Teilen der Kabine gekennzeichnet ist;

q) ‚Luftbeförderungsvertrag' einen Beförderungsvertrag zwischen einem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Händler und einem Fluggast über die Erbringung eines oder mehrerer Flüge;

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

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

t) ‚Anschlussflug' einen Flug, der als Teil einer Reise dazu dient, es dem Fluggast zu ermöglichen, vom ersten Abflugort abzureisen und an einem Umsteigepunkt anzukommen, um von dort einen anderen Flug anzutreten, oder dazu dient, es dem Fluggast zu ermöglichen, von einem anderen Umsteigepunkt abzureisen, um es dem Fluggast zu ermöglichen, einen anderen Umsteigepunkt oder sein Endziel zu erreichen;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

* Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70)."

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 3*
Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt

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

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

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

a) über einen Flugschein für den betreffenden Flug verfügen oder

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

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

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

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

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

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

(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 diesen Flughafen auszuüben und die Anwendung dieser Verordnung auf diesen Flughafen sicherzustellen. Das Königreich Spanien teilt der Kommission mit, wenn diese Bedingungen erfüllt sind, und die Kommission veröffentlicht eine Mitteilung über die Beilegung der Streitigkeit im *Amtsblatt der Europäischen Union*. Diese Verordnung gilt ab dem ersten Tag des Monats nach dem Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Union* für diesen Flughafen.“

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 4*
Nichtbeförderung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 5*
Annullierung

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

Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen unverzüglich 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 in klarer Weise innerhalb von sieben Kalendertagen nach Einreichung des Antrags zur Verfügung.

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

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

(4) Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen des annullierten Fluges Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 zu erhalten, wenn sie sich für eine Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a oder eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c entscheiden oder wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über die in Artikel 7 Absatz 2 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 5 festgelegten Frist.

(5) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückging und die Annullierung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hätte. Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie den betroffenen Flug oder mindestens einen der drei vorangegangenen Flüge in der planmäßig von demselben Luftfahrzeug durchgeführten Rotationssequenzen 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.

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

6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 6*
Verspätung

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

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

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

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

(4) Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen, das den verspäteten Flug durchführt, auf Antrag Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 zu erhalten, wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über die in Artikel 7 Absatz 2 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 2 festgelegten Schwellenwerte hinausgeht, nachdem sie sich für eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b entschieden haben.

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

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

(6) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung bei der Ankunft auf außergewöhnliche Umstände zurückging und die Verspätung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hätte. Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie den betroffenen Flug oder mindestens einen der drei vorangegangenen Flüge in der planmäßig von demselben Luftfahrzeug durchgeführten Rotationssequenzen 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.“

7. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„*Artikel 6a*
Verspätung auf der Rollbahn

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

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

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

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

Artikel 6b

Verpasster Anschlussflug bei Reisen im Rahmen eines einzigen Luftbeförderungsvertrags

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

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

(3) Fluggäste haben außerdem Anspruch darauf, auf Antrag Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 3 vom Luftfahrtunternehmen, das den gestörten Flug durchführt, zu erhalten, wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft erreichen, die über die in Artikel 7 Absatz 2 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 2 festgelegten Schwellenwerte hinausgeht, nachdem sie sich für eine anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b entschieden haben.

(4) Plant ein Fluggast einen Zwischenaufenthalt und nimmt diese vor, so gilt der Flughafen, auf dem der Zwischenaufenthalt erfolgt, als Endziel des Fluggastes.“

8. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 7*
Recht auf Ausgleichsleistungen

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

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

b) 500 EUR bei Reisen über eine Entfernung von über 3500 km.

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

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

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

b) sechs Stunden bei Reisen über eine Entfernung von über 3500 km.

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

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

(5) 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 gemäß Artikel 5 Absatz 5 oder gemäß Artikel 6 Absatz 6 vor, gegebenenfalls einschließlich einer klaren und begründeten Erläuterung der außergewöhnlichen Umstände. Diese Frist kann auf 30 Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert.

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

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

9. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8
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 6b 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 in einem unterzeichneten Dokument oder mit einer beliebigen digitalen Methode auf einem dauerhaften Datenträger zugestimmt hat – auf anderem Wege für den/die nicht zurückgelegten Abschnitt(e) der Reise(n) und für den/die bereits zurückgelegten Abschnitt(e) der Reise(n) , falls der Flug im Hinblick auf die ursprünglichen Reisepläne des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit oder – sofern der Fluggast dem zustimmt – vor diesem Zeitpunkt.

b) Fortsetzung der Reise des Fluggastes durch anderweitige Beförderung des Fluggastes zu seinem Endziel zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit oder – sofern der Fluggast dem zustimmt – vor diesem Zeitpunkt; oder

c) anderweitige Beförderung zum Endziel zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze.

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

(2) Damit der Fluggast sein Ziel gemäß Absatz 1 zum frühestmöglichen Zeitpunkt erreichen kann, bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast – vorbehaltlich der Verfügbarkeit und unter Reisebedingungen, die mit denjenigen vergleichbar sind, die im Luftbeförderungsvertrag festgelegt sind– mindestens eine der folgenden alternativen Optionen zur Begutachtung und zur Prüfung in einem unterzeichneten Dokument oder mit einer beliebigen digitalen Methode auf einem dauerhaften Datenträger an:

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

b) eine andere Streckenführung, einschließlich zu oder von anderen als dem im Luftbeförderungsvertrag angegebenen Flughafen; in diesem Fall trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem im Luftbeförderungsvertrag angegebenen Flughafen zu dem anderen Flughafen oder zu dem im Luftbeförderungsvertrag angegebenen Flughafen von dem anderen Flughafen ,

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.

(3) Hat ein Fluggast das ausführende Luftfahrtunternehmen gemäß Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 4 über seine Entscheidung informiert, seine Reise fortzusetzen, und hat das ausführende Luftfahrtunternehmen innerhalb von drei Stunden keine anderweitige Beförderung 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 ihre anderweitige Beförderung veranlassen, begrenzen die Kosten auf ein Maß, das notwendig, angemessen und zumutbar ist. Das ausführende Luftfahrtunternehmen erstattet bis zu einem Höchstbetrag von 400 % der vollständigen Flugscheinkosten die dem Fluggast entstandenen Kosten innerhalb von 14 Kalendertagen nach Einreichung des Antrags. Diese Frist kann auf 30 Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert.

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

Der Fluggast unterrichtet das ausführende Luftfahrtunternehmen über seine Wahl.“

10. Artikel 9 wird erhält folgende Fassung:

„*Artikel 9*
Anspruch auf Unterstützungsleistungen

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

a) Erfrischungen jeweils nach zwei Stunden Wartezeit;

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

c) Textnachrichten, Internetzugang und zwei Telefonanrufe.

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

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

a) Hotelunterbringung;

b) Beförderung vom Flughafen zur Hotelunterbringung und zurück.

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

(4) Kommt das ausführende Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 nicht nach, so können die betroffenen Fluggäste ihre eigenen Vorkehrungen treffen. Das Luftfahrtunternehmen, das den gestörten Flug durchführt, erstattet die den Fluggästen entstandenen Kosten innerhalb von 14 Kalendertagen ab Einreichung des Erstattungsantrags, soweit die Kosten dafür notwendig und angemessen sind und im Verhältnis zur Wartezeit und zu den Kosten für Erfrischungen und Mahlzeiten am Ort des Flughafens oder der Unterbringung, an dem die Fluggäste festsitzen, stehen. Diese Frist kann auf 30 Kalendertage verlängert werden, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert.

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

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

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

11. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 10*
Höherstufung und Herabstufung

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

(2) Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine niedrigere Beförderungsklasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so leistet es dem Fluggast unaufgefordert innerhalb von 14 Kalendertagen ab der Herabstufung nach den in Artikel 7 Absatz 6 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 Flugpreis nicht auf dem Flugschein angegeben, so wird die in Absatz 2 genannte Ausgleichszahlung auf der Grundlage des entsprechenden Anteils der Entfernung des Fluges im Verhältnis zu der mit dem Luftbeförderungsvertrag abgedeckten Gesamtentfernung berechnet, wobei die Berechnungsmethode gemäß Artikel 7 Absatz 3 verwendet wird.

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

(5) Dieser Artikel gilt nicht für Vergünstigungen, die in einem höheren Tarif innerhalb derselben Beförderungsklasse eingeschlossen sind, wie etwa bestimmte Sitzplätze oder Catering.“

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 10a*
Flughafen-Notfallpläne

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

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

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

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

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

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

---

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

13. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 11*

Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen

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

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

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

(3) Spätestens bei der Abfertigung und vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Sitzplätzen wird jeder Person, die die in Absatz 2 genannten Personen oder ein Kind begleitet, die Möglichkeit angeboten, einen dieser Person oder diesem Kind benachbarten Sitzplatz kostenlos zu belegen.

(4) Beim Einsteigen geben die ausführenden Luftfahrtunternehmen den in Absatz 2 genannten Personen und deren Begleitpersonen oder anerkannten Begleithunden Vorrang.

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

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

14. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 12*
Weitere Rechte

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

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

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

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

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

15. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 13*
Regressansprüche

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

16. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 14*

Verpflichtung zur Information der Fluggäste

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

(2) 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 beigefügt sind, einschließlich Informationen über das Erstattungsverfahren;

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

d) die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Luftbeförderungsvertrags.

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

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

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

(4) 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 Ortes des Flughafens und in einer international verwendeten Sprache bereitgestellt. Zu diesem Zweck arbeiten die Flughafenleitungsorgane mit den ausführenden Luftfahrtunternehmen zusammen.

17. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 15a*

Beschwerde bei dem Luftfahrtunternehmen oder dem Vermittler

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

(2) Reichen Fluggäste eine Beschwerde über den Mechanismus gemäß Absatz 1 ein, so muss eine solche Beschwerde innerhalb von sechs Monaten nach der betreffenden Störung eingereicht werden. Innerhalb von 30 Kalendertagen nach Einreichung der Beschwerde gibt das Luftfahrtunternehmen oder der Vermittler, an das bzw. den die Beschwerde gerichtet ist, entweder eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt dem Fluggast in hinreichend begründeten Ausnahmefällen mit, dass der Fluggast innerhalb einer Frist von weniger als zwei Monaten nach Einreichung der Beschwerde eine endgültige Antwort erhalten wird. Für den Fall, dass die Streitigkeit nicht beigelegt werden konnte, enthält die Antwort auch die einschlägigen Kontaktdaten der gemäß Artikel 16 benannten Stelle(n) oder der für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen gemäß Artikel 16a zuständigen Stelle(n), einschließlich Postanschrift, Internetseite und E-Mail-Adresse dieser Stelle(n).

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

18. 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 sorgfältig und ergreift die zur Wahrung der Fluggastrechte erforderlichen Maßnahmen.

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

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

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

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

19. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 16a*
Außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten

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

20. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 17*
Überprüfung und Berichterstattung

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

Dem Bericht wird, soweit erforderlich, ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.

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

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

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

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

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

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

Dem Bericht werden, soweit erforderlich, Gesetzgebungsvorschläge beigefügt."

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

Artikel 2

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

1. Artikel 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

---

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

b) Folgende Buchstaben werden angefügt:

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

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

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

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

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

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

---

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

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

2. Artikel 3 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

3. Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen.

4. Artikel 3a erhält folgende Fassung:

„*Artikel 3a*

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

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 5*

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

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

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

6. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Alle Luftfahrtunternehmen, die in der Union Luftbeförderungen gegen Entgelt anbieten, stellen sicher, dass den Fluggästen an allen Verkaufsstellen, auch beim Verkauf per Telefon oder über das Internet, eine Zusammenfassung der wesentlichen Bestimmungen über die Haftung für Schäden der Fluggäste und an deren Reisegepäck, einschließlich der Fristen für die Erhebung von Schadensersatzklagen und der Möglichkeit der betragsmäßigen Angabe des Interesses am Reisegepäck, bekannt gegeben wird. Um dieser Informationspflicht nachzukommen, verwenden die Luftfahrtunternehmen der Union die Hinweise im Anhang. Diese Zusammenfassung oder Hinweise können weder als Grundlage eines Schadensersatzanspruchs noch zur Auslegung dieser Verordnung oder des Übereinkommens von Montreal herangezogen werden.

b) In Absatz 2 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

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

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

d. Folgende Absätze werden angefügt:

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

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

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

7. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„*Artikel 6a*

(1) Bei der Beförderung aufgegebener Mobilitätshilfen oder anerkannter Begleithunde stellt das Luftfahrtunternehmen der Union sicher, dass Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität bei der Buchung, gleichzeitig mit der Meldung gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 und spätestens bei der Übergabe der Mobilitätshilfen an das Luftfahrtunternehmen und im Falle eines anerkannten Begleithundes beim Einsteigen die Möglichkeit angeboten wird, in einem barrierefreien Format gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig anzugeben. In diesem Fall darf das Luftfahrtunternehmen der Union von den betreffenden Fluggästen keine weitere Gebühr verlangen. Bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung der Ausrüstungsgegenstände oder im Falle des Todes oder einer Verletzung eines anerkannten Begleithundes kann das Luftfahrtunternehmen der Union von dem Menschen mit Behinderung oder der Person mit eingeschränkter Mobilität verlangen, dass sie den als Interesse angegebenen Betrag durch einen Nachweis der Kosten für die Ersetzung der Mobilitätshilfen oder des anerkannten Begleithundes, einschließlich der vorübergehenden Ersetzung, belegt.

Beim Verkauf von Luftbeförderungen im Luftverkehr im Namen des Luftfahrtunternehmens der Union bieten 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 Unterabsatz 1 genannten Bedingungen. Der Vermittler übermittelt die Angabe dem Luftfahrtunternehmen der Union so rasch wie möglich.

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

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

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

Artikel 6b

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

– die zulässigen Mengen – angegeben in Abmessungen und Gewicht – für Reisegepäck, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs entsprechend des Tarifs für die Beförderungsklasse auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen,

– etwaige Beschränkungen der Anzahl von Gepäckstücken im Rahmen der zulässigen Gepäckmengen,

– die Bedingungen, zu denen zerbrechliche Gegenstände oder Wertgegenstände wie etwa Musikinstrumente, Sportausrüstungen, Kinderwagen und Kindersitze in der Kabine oder im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördert werden,

– unbeschadet des Absatzes 2 etwaige zusätzliche Gebühren für die Beförderung von aufgegebenem und nicht aufgegebenem Reisegepäck, einschließlich der in Artikel 6c genannten Musikinstrumente,

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

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

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

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

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

Artikel 6c

(1) Die Luftfahrtunternehmen der Union gestatten es Fluggästen, ein Musikinstrument als Kabinengepäck mitzuführen, sofern die geltenden Gefahrenabwehr- und Sicherheitsvorschriften sowie die technischen Spezifikationen und Beschränkungen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Musikinstrumente werden als Kabinengepäck akzeptiert, sofern sie in ein geeignetes Gepäckfach innerhalb der Kabine oder unter einen geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden können. Die Luftfahrtunternehmen können bestimmen, dass 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 Gefahrenabwehr- und Sicherheitsvorschriften dies zulassen. Darüber hinaus kann von den Fluggästen verlangt werden, für sich und das Musikinstrument benachbarte Sitzplätze auszuwählen und zu kaufen, wobei es sich für das 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.

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

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

8. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 7*

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum … [5 Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung Bericht.“

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

Artikel 3

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

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

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

Geschehen zu …

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

ANHANG I

„ANHANG

Nicht erschöpfende Listen als außergewöhnlich geltender Umstände
und nicht als außergewöhnlich geltender Umstände im Sinne dieser Verordnung

1. Folgende Umstände gelten als ‚außergewöhnlich‘:

a) Umstände, die nicht mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs zusammenhängen, z. B.:

i) Natur- oder Umweltkatastrophen, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind;

ii) Wetterbedingungen und Schäden an dem Luftfahrzeug im Zusammenhang mit Wetterereignissen, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind (z. B. Blitzschlag, Hagel, Gewitter, schwere Turbulenzen oder starker Wind);

iii) Krieg oder Aufstand, der mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist;

iv) grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren, die in den Geltungsbereich von Artikel 2 Absatz 1 oder Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2022/2371 des Europäischen Parlaments und des Rates[1] fallen und die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind und

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

v) Zusammenstöße des Luftfahrzeugs mit einem Vogel oder einem anderen Fremdkörper, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind.

b) Vorfälle im Zusammenhang mit einem Fluggast, darunter:

i) Vorfälle mit aggressiven Fluggästen (Unruly Passengers) im Sinne des Montreal-Protokolls von 2014, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind oder den Abflug verzögern;

ii) Gesundheitsrisiken oder medizinische Notfälle (wie schwere Krankheiten), die erst kurz vor Abflug festgestellt werden oder eine Unterbrechung oder Umleitung des Fluges erfordern;

c) andere Vorfälle, wie z. B.:

i) Sicherheitsrisiken, Schäden, die durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursacht wurden, oder rechtswidrige Handlungen, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind;

ii) ein versteckter Fabrikations- oder Konstruktionsfehler, der vom Hersteller oder einer zuständigen Behörde entdeckt wird und der mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist;

iii) Beschränkungen durch das Flugverkehrsmanagement oder die Flughafenkapazität oder die Schließung eines Luftraums;

iv) teilweise oder vollständige außerplanmäßige Schließung eines Flughafens, einschließlich eines allgemeinen Ausfalls des Flughafensystems, eines Stromausfalls und eines Ausfalls der elektronischen Kommunikation, oder Aktivierung des Notfallplans durch das Flughafenleitungsorgan;

v) Streiks bei den Erbringern grundlegender Dienstleistungen wie Flughafenleitungsorganen, Flugsicherungsdiensten oder Bodenabfertigungsdiensten oder bei dem ausführenden Luftfahrtunternehmen, wenn Streiks mit Forderungen in Verbindung stehen, die außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des ausführenden Luftfahrtunternehmens liegen;

vi) unerwartete Abwesenheit eines für die Durchführung eines Fluges unverzichtbaren Besatzungsmitglieds aufgrund von Krankheit oder Tod fern von den Heimatbasen des ausführenden Luftfahrtunternehmens oder aufgrund einer Pandemie;

vii) Beschädigung des Luftfahrzeugs durch Dritte während das Luftfahrzeug am Boden ist, für die das Luftfahrtunternehmen nicht verantwortlich ist und die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist;

viii) Beschädigung eines Luftfahrzeugreifens durch einen Fremdkörper, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist;

ix) kontaminierte Piste eines Flughafens, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist;

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

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

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

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

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

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

ANHANG II

„ANHANG

Informationshinweis gemäß Artikel 6

INFORMATIONSHINWEIS ZUR HAFTUNG VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN FÜR FLUGGÄSTE UND DEREN REISEGEPÄCK

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

SCHADENSERSATZ BEI TOD ODER KÖRPERVERLETZUNG

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

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

– der Schaden nicht durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfahrtunternehmens oder seiner Bediensteten oder Händler verursacht wurde oder

– der Schaden ausschließlich durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung eines Dritten verursacht wurde.

VORSCHUSSZAHLUNGEN

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

VERSPÄTUNGEN BEI DER BEFÖRDERUNG VON FLUGGÄSTEN

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

VERSPÄTUNGEN BEI DER BEFÖRDERUNG VON REISEGEPÄCK

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

ZERSTÖRUNG, VERLUST ODER BESCHÄDIGUNG VON REISEGEPÄCK

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

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

Das Luftfahrtunternehmen haftet nur dann für nicht aufgegebenes Reisegepäck (Handgepäck), einschließlich persönlicher Gegenstände, wenn die Beschädigung durch sein Verschulden oder das Verschulden seiner Bediensteten oder Händler verursacht wurde.

HÖHERE HAFTUNGSGRENZE FÜR REISEGEPÄCK

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

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

HAFTUNGSBEFREIUNG

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

FRISTEN FÜR BEANSTANDUNGEN HINSICHTLICH REISEGEPÄCK

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

HAFTUNG DES VERTRAGLICHEN UND DES AUSFÜHRENDEN LUFTFAHRTUNTERNEHMENS

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

KLAGEFRISTEN

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

ZERSTÖRUNG, VERLUST, BESCHÄDIGUNG ODER VERSPÄTUNG VON MOBILITÄTSHILFEN

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

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

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

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

GRUNDLAGE DIESER INFORMATIONEN

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

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