

Brüssel, den 12. März 2026
(OR. en)

7297/26

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0072 (COD)

AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	12. März 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 129 final
Betr.:	STELLUNGNAHME DER KOMMISSION gemäß Artikel 294 Absatz 7 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments am Standpunkt des Rates 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

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 129 final.

Anl.: COM(2026) 129 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

**gemäß Artikel 294 Absatz 7 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der
Europäischen Union
zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments am
Standpunkt des Rates**

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

**gemäß Artikel 294 Absatz 7 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments am
Standpunkt des Rates**

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINFÜHRUNG

Gemäß Artikel 294 Absatz 7 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gibt die Kommission eine Stellungnahme zu den vom Europäischen Parlament in zweiter Lesung vorgeschlagenen Abänderungen ab. Im Folgenden legt die Kommission ihre Stellungnahme zu den vom Parlament vorgeschlagenen 243 Abänderungen betreffend den oben genannten Vorschlag dar.

2. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat 13. März 2013
(Dokument COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):

Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 5. Februar 2014

Übermittlung des geänderten Vorschlags an den Rat: entfällt

Festlegung des Standpunkts des Rates in erster Lesung: 16. September 2025

Abänderungen des Europäischen Parlaments in zweiter Lesung: 21. Januar 2026

3. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

Ziel des Vorschlags ist eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte, indem zum einen wesentliche Grundsätze und implizite Rechte geklärt werden, die in der Vergangenheit Anlass für zahlreiche Streitigkeiten zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen waren, und zum anderen die Durchsetzungsmaßnahmen auf nationaler Ebene verstärkt und besser koordiniert werden, während gleichzeitig die finanzielle Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen

stärker berücksichtigt wird. Er zielt auch auf eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte in Bezug auf unsachgemäß behandeltes Gepäck ab.

4. STELLUNGNAHME DER KOMMISSION ZU DEN VOM EUROPÄISCHEN PARLAMENT VORGESCHLAGENEN ABÄNDERUNGEN

4.1. Zusammenfassende Einordnung des Standpunkts der Kommission

Das Europäische Parlament nahm 243 Abänderungen an. Die Kommission kann 115 Abänderungen unverändert akzeptieren (1 bis 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 bis 33, 35 bis 39, 42, 45, 46, 47, 53, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119 bis 123, 125 bis 128, 130, 135, 137 bis 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164 bis 167, 169 bis 172, 174 bis 178, 181, 183, 184, 188, 190, 195 bis 198, 200, 201, 203, 206 bis 210, 241 bis 243).

Die Kommission kann 92 Abänderungen teilweise, vorbehaltlich einer Umformulierung oder im Grundsatz akzeptieren (9, 10, 11, 16, 20, 22, 23, 40, 43, 44, 49, 51, 52, 70, 74, 84, 85, 86, 88, 90, 91, 93, 94, 97, 99, 100 bis 107, 111, 114, 124, 131 bis 134, 136, 143, 144, 149 bis 152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212, 215 bis 239).

Die Kommission kann 36 Abänderungen nicht akzeptieren (13, 25, 34, 41, 48, 50, 54, 55, 57, 58, 61, 62, 63, 67, 68, 72, 73, 75, 76, 79, 87, 108, 112, 118, 129, 145, 151, 168, 182, 186, 191, 202, 204, 213, 214 und 240).

Die Kommission begrüßt die Bemühungen des Europäischen Parlaments, die Bestimmungen, mit denen das Schutzniveau für Fluggäste erhöht und die Durchsetzung ihrer Rechte verbessert wird, im Vergleich zum ursprünglichen Standpunkt des Rates weiter zu verbessern.

4.2. Abänderungen des Parlaments in zweiter Lesung

Im Folgenden werden die Gründe für den Standpunkt der Kommission dargelegt, wobei der Schwerpunkt auf den wichtigsten Abänderungen liegt.

4.2.1. Akzeptierte Abänderungen

Die Kommission akzeptiert die Abänderungen 1 bis 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 bis 33, 35 bis 39, 42, 45, 46, 47, 53, 54, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119 bis 123, 125 bis 128, 130, 135, 137 bis 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164 bis 167, 169 bis 172, 174 bis 178, 181, 183, 184, 188, 190, 195 bis 198, 200, 201, 203, 206 bis 210 und 241 bis 243.

Mit diesen Abänderungen werden Begriffsbestimmungen, Fluggastrechte und Verpflichtungen von Luftfahrtunternehmen und Vermittlern präzisiert. Sie verbessern auch den Text des Rates, insbesondere in Bezug auf die Bearbeitung von Beschwerden durch Luftfahrtunternehmen und Vermittler, die Benennung nationaler Durchsetzungsstellen, den Informationsaustausch und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen, Sanktionen und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission. Diese Elemente verbessern die Qualität des Rechtstextes, stellen eine Verbesserung des

Fluggastsschutzes dar und gewährleisten auch eine weitere Angleichung an die für andere Verkehrsträger geltenden Vorschriften.

4.2.2. Teilweise akzeptierte Abänderungen

Gepäckfreimengen

Mit Abänderung 144 möchte das EP Bestimmungen über Handgepäck in die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 aufnehmen, während der Vorschlag der Kommission von 2013 Vorschriften über die Gepäckbeförderung in Artikel 2 des genannten Vorschlags zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 enthält, einschließlich der Verantwortung der nationalen Durchsetzungsstellen, die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen.

Abänderung 144 sieht einen neuen Artikel 11a („Recht auf einen persönlichen Gegenstand und auf Handgepäck“) vor, der drei Absätze umfasst: Absatz 1 über „persönliche Gegenstände“, Absatz 2 über das Recht auf ein im Flugscheinpreis enthaltenes Handgepäckstück und Absatz 3 über das Verfahren zum Rückerhalt in der Kabine des Luftfahrzeugs zurückgelassener persönlicher Gegenstände und zurückgelassenen Handgepäcks.

Die Kommission lehnt es ab, das Recht auf Mitführung von Handgepäck ohne zusätzliche Kosten (Absatz 2 des vorgeschlagenen neuen Artikels), wie vom EP in Abänderung 144 und in Abänderung 204 vorgeschlagen, entweder in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 oder in der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 zu regeln. Eine solche Maßnahme muss zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen einer angemessenen Folgenabschätzung unterzogen werden, die bereits im Rahmen der Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 durchgeführt wird (siehe auch Abschnitt 4.2.4 unter Handgepäck).

In Bezug auf die übrigen Teile der Abänderung 144 ist die Kommission der Auffassung, dass Absatz 1 des neuen Artikels über den „persönlichen Gegenstand“ ebenfalls besser im Rahmen der laufenden Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über Luftverkehrsdienste behandelt werden sollte, bei der die Maßnahmen in Bezug auf einen persönlichen Gegenstand einer umfassenden Folgenabschätzung unterzogen werden können.

Würde diese Frage (Absatz 1) in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 behandelt, müssten andernfalls die nationalen Durchsetzungsstellen auch für die Durchsetzung dieser Vorschriften zuständig sein (es sei darauf hingewiesen, dass das Europäische Parlament keine Abänderung in Bezug auf die Zuständigkeiten der nationalen Durchsetzungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97, wie im Vorschlag der Kommission von 2013 enthalten, vorgeschlagen hat). In einem solchen Fall könnte sich die Kommission flexibel zeigen, ob diese Frage in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 oder in der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 geregelt wird.

Die Kommission kann Absatz 3 (über die Information der Fluggäste bezüglich der Verfahren, wenn Handgepäck in der Kabine des Luftfahrzeugs zurückgelassen wird) akzeptieren. Dies sollte in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 geregelt werden.

Mobilitätshilfen – Interessenerklärung

Abänderung 199 betrifft die besondere Interessenerklärung, die Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität abgeben können, um ihre Mobilitätshilfen bei Verlust oder Beschädigung über die im Übereinkommen von Montreal und in der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 vorgesehene pauschale

Ausgleichsleistung hinaus abzudecken. Die Abänderung würde die Kommission verpflichten, ein Musterformular für eine solche besondere Interessenerklärung festzulegen. Die Kommission lehnt diese Verpflichtung aufgrund des übermäßigen Verwaltungsaufwands auch für die Luftfahrtunternehmen ab, da diese ein anderes als das üblicherweise zum Einsatz kommende Formular verwenden müssten. Die Kommission könnte die Abänderung 199 vorbehaltlich der Streichung der Anforderung, dass die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des zu verwendenden Musterformulars erlassen muss, akzeptieren.

Fristen

Der Standpunkt des Europäischen Parlaments unterscheidet sich von dem des Rates in Bezug auf die verschiedenen Fristen, die den Luftfahrtunternehmen für die Unterrichtung der Fluggäste (Abänderung 88) und für die Erstattung an die Fluggäste (Abänderungen 114, 124 und 131) eingeräumt werden, sowie in Bezug auf die Gewährung einer Fristverlängerung im Falle eines aktivierten Contingency-Plans (Abänderungen 118 – siehe unten unter den abgelehnten Abänderungen – und 129) und in Bezug auf die Fristen für die Einreichung von Beschwerden von Fluggästen (165 und 180).

In Bezug auf Abänderung 88 stimmt die Kommission der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Frist zu, wonach Fluggäste sobald die Informationen vorliegen, spätestens jedoch nach 30 Minuten, über ein Ereignis unterrichtet werden müssen, da dies mit dem Vorschlag der Kommission im Einklang steht (siehe Artikel 14 Absatz 5 in COM(2013) 130 final).

In Bezug auf die Abänderungen 114 und 124 stimmt die Kommission der Frist von sieben Tagen für Erstattungen oder Zahlungen nur dann zu, wenn keine Vermittler beteiligt sind. Falls diese beteiligt sind, sollten verlängerte Fristen gelten (siehe den neuen Entwurf von Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 im Vorschlag COM(2023) 753 final). In Bezug auf Abänderung 124 befürwortet die Kommission verlängerte Fristen für den Fall, dass Contingency-Pläne aktiviert werden, und unterstützt daher in dieser Hinsicht den Standpunkt des Rates, der eine Verlängerung der Erstattungsfrist auf 30 Tage vorschlägt, während das Europäische Parlament in Abänderung 124 die Streichung einer solchen Verlängerung vorgeschlagen hat.

Was Abänderung 131 betrifft, so kann die Kommission dem Europäischen Parlament bezüglich der Frist von sieben Tagen für die Erstattung im Falle einer Herabstufung zustimmen, da dies der Anforderung der geltenden Vorschriften entspricht.

Durchsetzung

Die Kommission kann die in den Abänderungen 40 und 185 vorgeschlagene außergerichtliche Beilegung nur teilweise unterstützen, da sie sich dagegen ausspricht, die Teilnahme von Luftfahrtunternehmen an AS-Verfahren verbindlich vorzuschreiben und die AS-Entscheidungen ohne vorherige Prüfung verbindlich zu machen. Die verpflichtende AS mit verbindlichen Entscheidungen, die allen Mitgliedstaaten auferlegt werden, würde zusätzlichen Verwaltungsaufwand mit sich bringen und wurde nicht gründlich geprüft. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die kürzlich erzielte Vereinbarung über die Überprüfung der Pauschalreiserichtlinie dies auch für Pauschalreisen aus ähnlichen Gründen nicht vorsieht.

4.2.3. Vorbehaltlich einer Umformulierung oder im Grundsatz akzeptierte Abänderungen

Außergewöhnliche Umstände

In Abänderung 99 führt das Europäische Parlament einen neuen Artikel über „außergewöhnliche Umstände“ ein, der unter anderem vorsieht, dass die in einer erschöpfenden Liste im Anhang genannten Umstände als „außergewöhnlich“ anzusehen sind; die Liste kann von der Kommission durch einen delegierten Rechtsakt geändert werden. Die Kommission könnte Abänderung 99 akzeptieren, wenn die erschöpfende Liste durch eine nicht erschöpfende Liste ersetzt würde.

Die Abänderungen 86 und 93 sehen die Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens vor, Ausgleichszahlungen für Annullierungen und Verspätungen zu leisten, wenn es das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände nicht nachweist. Für die Vorlage eines solchen Nachweises durch das Luftfahrtunternehmen ist jedoch keine Frist festgelegt. Um Rechtssicherheit und eine rasche Beilegung von Streitigkeiten zu gewährleisten, könnte die Kommission diese Abänderungen unterstützen, wenn eine klare Frist für die Vorlage des Nachweises außergewöhnlicher Umstände durch das Luftfahrtunternehmen hinzugefügt würde.

Die Abänderungen 215 bis 239 betreffen verschiedene Ereignisse, die außergewöhnliche Umstände darstellen. Im Wesentlichen spiegelt die vom Europäischen Parlament aufgenommene Liste der Umstände weitgehend die bestehende Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union wider, weicht jedoch in einigen Fällen davon ab. Unbeschadet ihres Standpunkts, dass die Liste nicht erschöpfend sein darf und künftig zur Sicherstellung, dass sie auf dem neuesten Stand bleibt, im Wege delegierter Befugnisse geändert werden muss, könnte die Kommission die aufgenommenen besonderen Umstände unterstützen, sofern sie so formuliert sind, dass sie den in der Rechtsprechung entwickelten allgemeinen Ansatz widerspiegeln.

Ausgleichsbeträge und Verspätungsdauer

In Bezug auf die Abänderungen 100, 101 und 102 (Ausgleichsbeträge je Entfernung) und die Abänderungen 105, 106 und 107 (eine Ausgleichsleistung begründende Verspätungsdauer) könnte sich die Kommission im Interesse eines Gesamtkompromisses in Bezug auf die Verspätungsdauer und die Beträge für Ausgleichsleistungen bei Verspätungen flexibel zeigen, sofern die endgültige Vereinbarung die Fluggastrechte mit größter Wirkung und Effizienz stärkt und gleichzeitig den Auswirkungen auf die finanzielle Tragfähigkeit der Luftfahrtunternehmen Rechnung trägt.

Anpassung der Ausgleichsbeträge

Mit Abänderung 104 möchte das Europäische Parlament die Kommission verpflichten, die Ausgleichsbeträge alle drei Jahre im Wege eines delegierten Rechtsakts anzupassen. Die Kommission kann diesem Vorschlag vorbehaltlich einer verlängerten Frist von fünf Jahren für solche Anpassungen zur Begrenzung des Verwaltungsaufwands im Grundsatz zustimmen.

Vorausgefüllte Formulare

Mit den Abänderungen 88, 91, 97 und 111 werden die Luftfahrtunternehmen verpflichtet, den Fluggästen vorausgefüllte Formulare für die Beantragung von Ausgleichs- und Erstattungsleistungen zur Verfügung zu stellen. Die Kommission

kann vorbehaltlich weiterer redaktioneller Verbesserungen in Bezug auf i) den Inhalt des Formulars und ii) die Umstände, unter denen es bereitzustellen ist, im Grundsatz die Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen akzeptieren, vorausgefüllte Formulare bereitzustellen, damit gewährleistet ist, dass die Fluggäste ihre Fluggastrechte wirksamer geltend machen können.

Abänderung 156 erfordert eine Umformulierung, da sie sich auch auf vorausgefüllte Formulare im Zusammenhang mit Beschwerden gemäß Artikel 15a (Abänderungen 164 bis 171) bezieht, in dem solche Formulare nicht erwähnt werden.

Durchsetzung

Die Kommission akzeptiert grundsätzlich die Abänderungen in Bezug auf die Bearbeitung von Beschwerden durch Luftfahrtunternehmen und Vermittler, die Bearbeitung von Beschwerden durch die nationalen Durchsetzungsstellen, die alternative Streitbeilegung, die Benennung nationaler Durchsetzungsstellen und Durchsetzungsaufgaben durch nationale Durchsetzungsstellen. Die folgenden Abänderungen müssen jedoch umformuliert werden, um Klarheit, Kohärenz und Rechtssicherheit zu gewährleisten: 40, 165, 173, 179 und 180.

Übertragene Befugnisse

Mit Abänderung 187 (Ausübung der Befugnisübertragung) wird der Kommission das Recht übertragen, für einen Zeitraum von nur fünf Jahren mit der Möglichkeit von Verlängerungen delegierte Rechtsakte zu erlassen. Die Kommission könnte die Abänderung 187 akzeptieren, sofern die Befugnisübertragung auf unbegrenzte Zeit erfolgt.

Beschwerden bezüglich des Reisegepäcks

Mit Abänderung 194 führt das Europäische Parlament besondere Bestimmungen für Beschwerden von Fluggästen über beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck ein und sieht spezifische Möglichkeiten vor, wie Flughäfen die Beschwerdeformulare zur Verfügung stellen müssen. Die Kommission stimmt dieser Abänderung zwar im Grundsatz zu, fordert jedoch eine technologieoffene Art und Weise der Bereitstellung des Beschwerdeformulars.

Berichterstattung durch die Kommission

Abänderung 211 sieht die Verpflichtung der Kommission vor, über die Anwendung der geänderten Verordnung Bericht zu erstatten. Die Kommission könnte die Abänderung 211 unterstützen, wenn die Frist von drei Jahren auf fünf Jahre ab Inkrafttreten der geänderten Verordnung verlängert würde, um eine umfassende Analyse ihrer Auswirkungen zu ermöglichen.

Personen mit besonderen Bedürfnissen

Mit Abänderung 143 möchte das EP erreichen, dass Luftfahrtunternehmen neben der anderweitigen Beförderung und Unterstützung auch für Ausgleichsleistungen für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität sowie für Kinder ohne Begleitung verantwortlich sind, wenn diese einen Flug aufgrund unzureichender Unterstützung am Flughafen durch das Leitungsorgan eines Flughafens verpassen. Mit der Änderung wird die Kommission beauftragt, die Modalitäten einer solchen Regelung und die Rechtsbehelfsmechanismen für Luftfahrtunternehmen gegenüber den Leitungsorganen eines Flughafens im Wege eines Durchführungsrechtsakts im Einzelnen festzulegen.

Der Vorschlag der Kommission enthielt keine solche Bestimmung, weshalb die Kommission keine Folgenabschätzung zu diesem Aspekt durchgeführt hat. Die Kommission stellt fest, dass die Mitgliedstaaten während der Beratungen des Rates nur sehr wenige solcher Fälle gemeldet haben.

Die Kommission stellt ferner fest, dass die Verpflichtung zur Unterstützung von Fluggästen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität auf einem Flughafen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 dem Leitungsorgan eines Flughafens obliegt. Eine mögliche Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens zur Zahlung einer Ausgleichsleistung an einen Fluggast mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, der vom Leitungsorgan eines Flughafens nicht wirksam unterstützt wurde, müsste mit einem ausdrücklichen Recht des Luftfahrtunternehmens einhergehen, diese Ausgleichsleistung vom Leitungsorgan eines Flughafens zurückzufordern.

Die Kommission kann daher die Abänderung 143 im Grundsatz akzeptieren, sofern diese wichtigen rechtlichen Garantien aufgenommen werden.

In Bezug auf Kinder ohne Begleitung sieht die Abänderung vor, dass die Verantwortung bei dem Luftfahrtunternehmen liegt, das sich zur Beförderung des Kindes bereit erklärt hat. In solchen Fällen kann die Kommission einem Anspruch auf Ausgleichsleistungen zustimmen.

Die Kommission betont ferner, dass ein Durchführungsrechtsakt nur tatsächlich festgelegte Modalitäten abdecken könnte. Der Anspruch auf Ausgleichsleistungen als solches sowie weitere Rechtsbehelfe sollten daher zu den wesentlichen Elementen des Rechts selbst gehören, die im Basisrechtsakt enthalten sind.

4.2.4. Von der Kommission abgelehnte Abänderungen

Erwägungsgründe

Abänderung 54 fordert die Aufnahme des Schutzes der Fluggastrechte in internationale Übereinkünfte. Die Kommission lehnt diese Abänderung ab, da sie keiner materiellrechtlichen Bestimmung im Text der Verordnung entspricht.

In Abänderung 55 fordert das Europäische Parlament spezielle Einrichtungen auf Flughäfen für „Fluggäste mit schweren Behinderungen“. Die Kommission lehnt diese Abänderung ab, da diese Angelegenheit im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität erörtert werden sollte.

Begriffsbestimmungen

Das Europäische Parlament nimmt in Abänderung 57 eine neue Begriffsbestimmung zu „Flugscheinkosten“ auf. Die Kommission lehnt diese Änderung ab, da diese Angelegenheit im Vorschlag zur Durchsetzung behandelt wird.

Mit Abänderung 58 fügt das Europäische Parlament eine Begriffsbestimmung von „Buchung“ hinzu. Dieser Begriff wird an keiner anderen Stelle der Verordnung verwendet, sodass die Begriffsbestimmung überflüssig ist. Die Kommission weist die Abänderung 58 daher zurück.

Mit den Abänderungen 62 und 63 hat das Europäische Parlament mehrere Zeilen der Begriffsbestimmung von „Annullierung“ gestrichen. Da diese Elemente aus der Rechtsprechung abgeleitet wurden, ist die Definition durch ihre Streichung unvollständig und mehrdeutig. Diese Streichungen werden daher abgelehnt.

Mit Abänderung 68 fügte das Europäische Parlament der Begriffsbestimmung von „Anschlussflug“ einen Text hinzu, der sich auf einen einzigen Beförderungsvertrag bezieht. Ein solcher Querverweis ist nicht erforderlich und möglicherweise irreführend. Diese Hinzufügung wird daher abgelehnt.

Außergewöhnliche Umstände

Mit Abänderung 67 hat das Europäische Parlament die Begriffsbestimmung „außergewöhnliche Umstände“ gestrichen und in Artikel 6c verschoben. Aus Gründen der Kohärenz und im Einklang mit dem Leitfaden für die Abfassung von Rechtstexten¹ sollten alle Begriffsbestimmungen in einem einzigen Artikel zusammengefasst werden (Artikel 2). Diese Streichung wird daher abgelehnt.

Die Kommission lehnt die Abänderungen 213 und 214 (Einstufung außergewöhnlicher Umstände als Umstände, die als „außergewöhnlich angesehen werden können“) ab, da sie der Auffassung ist, dass eine solche Einstufung außergewöhnlicher Umstände unklar ist und daher zu Rechtsunsicherheit und Verwirrung bei den Fluggästen führen kann.

Die Kommission lehnt Abänderung 213 auch deshalb ab, weil sie darauf abzielt, das Wesen der Liste von „nicht erschöpfend“ in „erschöpfend“ zu ändern. Auch wenn dies Vorteile für die Rechtssicherheit mit sich bringen kann, muss das Risiko vermieden werden, dass ein Umstand, der außergewöhnlich sein sollte, übersehen und nicht in der Liste aufgeführt wird.

Die Kommission lehnt Abänderung 240 (Streichung der Liste der Umstände, die nicht als außergewöhnlich angesehen werden) ab. Eine solche Liste in Anhang 1, wie sie ursprünglich von der Kommission im Jahr 2013 vorgeschlagen wurde, trägt zur Rechtsklarheit bei.

Anwendungsbereich

Das Europäische Parlament schlägt vor, den Anwendungsbereich der Verordnung auf in der Union ankommende Flüge von EU-Luftfahrtunternehmen auf alle Luftfahrtunternehmen auszuweiten, indem die Einschränkung „sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Union ist“ gestrichen wird (Abänderung 72). Dies würde bedeuten, dass Fluggäste, die mit Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen, die Flüge zu EU-Flughäfen durchführen, fliegen, erstmals unter die Verordnung fallen würden, wodurch der Geltungsbereich der Fluggastrechte im gesamten europäischen Luftraum erheblich erweitert würde.

Die Kommission hat keine Änderung des Anwendungsbereichs der Verordnung vorgeschlagen und die Auswirkungen einer solchen Ausweitung des Anwendungsbereichs in ihrer Folgenabschätzung nicht bewertet.

Zwar ist die Kommission nach wie vor bereit, den Anwendungsbereich der Verordnung zu überprüfen, indem sie künftig die Risiken von Kompetenzkonflikten und die Schwierigkeiten bei der Durchsetzung bewertet – wie im Standpunkt des Rates in erster Lesung vorgeschlagen, der durch Abänderung 191 gestrichen wurde –, doch kann die Kommission die sofortige Ausweitung des Anwendungsbereichs ohne vorherige Bewertung nicht unterstützen. Daher lehnt die Kommission die Abänderungen 48, 72 und 191 ab.

¹ Gemeinsamer Leitfaden des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission für Personen, die an der Abfassung von Rechtstexten der Europäischen Union mitwirken, 2015; Leitlinie Nr. 14.

Mit den Abänderungen 75 und 76 werden die Bestimmungen des Standpunkts des Rates in erster Lesung über die Anwendung der Verordnung auf den Flughafen Gibraltar gestrichen. Da diese Bestimmungen den Stand der laufenden Beratungen über ein Abkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich widerspiegeln, weist die Kommission diese Streichungen zurück und lehnt daher die Abänderungen 75 und 76 ab.

Persönlicher Anwendungsbereich

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sind bestimmte Fluggäste von ihrem Anwendungsbereich ausgenommen, insbesondere Fluggäste, die kostenlos oder zu einem reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist. Mit Abänderung 73 streicht das Europäische Parlament diese Ausnahme. Die Kommission lehnt diese Streichung ab, da die Bestimmung eine gerechtfertigte (und begrenzte) Ausnahme vorsah. Die Kommission lehnt die Abänderung 73 daher ab.

Nichtbeförderung

Im Standpunkt des Rates in erster Lesung werden in der Begriffsbestimmung von „Nichtbeförderung“ die im Standpunkt des Rates aufgeführten vertretbaren Gründe (Gesundheit, Sicherheit, Gefahrenabwehr oder unzureichende Reiseunterlagen) für eine Nichtbeförderung beibehalten, da diese Ausnahmen bereits in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 Artikel 2 Buchstabe j festgelegt sind. Dies steht im Einklang mit der geltenden Verordnung, und die Kommission hat keine Änderung dieser Begriffsbestimmung vorgeschlagen.

Mit Abänderung 61 möchte das Europäische Parlament die vertretbaren Gründe streichen. Dies würde bedeuten, dass Luftfahrtunternehmen Fälle, in denen Fluggästen die Beförderung aus legitimen Gründen verweigert wird, als Nichtbeförderung behandeln müssten. Nach Auffassung der Kommission würde dies eine unzumutbare Belastung für die Luftfahrtunternehmen darstellen und ist nicht zu rechtfertigen. Daher lehnt die Kommission Abänderung 61 ab.

Werden Fluggäste gegen ihren Willen nicht befördert, können sie eine Erstattung des Flugscheinpreises beantragen. Nach den geltenden Vorschriften muss die Erstattung innerhalb der Erstattungsfrist, d. h. innerhalb von sieben Tagen, erfolgen. Das EP fordert, dass die Erstattungen im Falle einer Nichtbeförderung unverzüglich gewährt werden (Abänderung 79). Die Kommission ist der Auffassung, dass dies eine unzumutbare Belastung für das ausführende Luftfahrtunternehmen darstellt, da der Flugscheinpreis für die nicht genutzten Teile des Flugscheins (nicht genutzte Teilstrecken) nicht immer sofort ermittelt werden kann, insbesondere bei Anschlussflügen. Daher lehnt die Kommission Abänderung 79 ab.

Versicherung/Garantiefonds

Mit den Abänderungen 50 und 87 wird die Verpflichtung für Luftfahrtunternehmen eingeführt, eine Versicherung und einen Garantiefonds vorzusehen. Weder die Kommission noch der Rat haben solche Vorschriften vorgeschlagen. Die Kommission kann die sofortige Einführung solcher Vorschriften ohne vorherige Prüfung nicht unterstützen. Die Kommission lehnt daher die Abänderungen 50 und 87 ab, da sie die Notwendigkeit solcher Vorschriften bereits im Rahmen der laufenden Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über Luftverkehrsdienste prüft.

Doppelte Ausgleichsleistungen

Die Kommission schlug 2013 vor, dass der Anspruch auf Ausgleichsleistungen nur einmal entstehen kann, wenn Fluggäste zum frühestmöglichen Zeitpunkt an ihr Endziel umgeleitet werden. Der Rat hat diese Bestimmung in seinem Standpunkt in erster Lesung beibehalten. Mit Abänderung 108 verlangt das EP, dass Fluggäste weiterhin Anspruch auf zusätzliche Ausgleichsleistungen haben, falls sie bei der Fortsetzung ihrer Reise weitere Störungen erleiden. Da eine Ausgleichsleistung nur einmal während einer Reise fällig werden sollte, ist die Kommission bestrebt, die Ausgewogenheit ihres ursprünglichen Vorschlags zu wahren, und lehnt diesen Änderungsantrag daher ab.

Zahlungsart

Die Kommission lehnt Abänderung 112 ab, mit der die ausdrückliche Möglichkeit für Luftfahrtunternehmen gestrichen wird, mit dem Fluggast Ausgleichszahlungen in anderer Form als in bar, z. B. in Form eines Gutscheins, zu vereinbaren. Die Kommission betont, dass dies für bestimmte Fluggäste eine nützliche Option ist und daher beibehalten werden sollte, wobei die ausdrückliche Zustimmung des Fluggastes weiterhin erforderlich ist.

Fristen

Der Standpunkt des Europäischen Parlaments verlangt in Abänderung 84, dass Luftfahrtunternehmen den Fluggästen auf elektronischem Wege spätestens 30 Minuten nach der planmäßigen Abflugzeit die Gründe für eine Annullierung mitteilen. Angesichts der potenziellen Komplexität der Gründe für solche Annullierungen ist dieser Zeitrahmen zu kurz angesetzt.

Das Europäische Parlament schlägt in Abänderung 118 vor, eine Verlängerung der Frist für Erstattungen auf 30 Tage zu streichen, falls Contingency-Pläne aktiviert werden. Die Kommission befürwortet eine Verlängerung der Frist für Erstattungen im Falle aktivierter Contingency-Pläne und kann daher Abänderung 118 nicht akzeptieren.

Die Kommission lehnt Abänderung 129 ab, da die Frist von drei Stunden, innerhalb deren das Luftfahrtunternehmen seiner Verpflichtung zur Unterstützung der Fluggäste nachkommen muss, möglicherweise nicht in allen Fällen verhältnismäßig ist (sie könnte auch kürzer sein, z. B. wenn die Störung nach Mitternacht eintritt), die Einrichtung eines Index der Preise für Unterbringung in den Mitgliedstaaten einen hohen Verwaltungsaufwand verursacht, der Index auch für Drittländer erforderlich wäre und eine Verlängerung der Frist im Falle der Aktivierung von Contingency-Plänen (wahrscheinlich irrtümlich) offengelassen wurde.

Übertragung von Flugscheinen

Die Kommission lehnt Abänderung 145 (Recht auf Übertragung des Flugscheins im Falle des Todes des betreffenden Fluggasts oder eines nahen Angehörigen) ab, da die Kommission der Auffassung ist, dass eine Übertragung des Flugscheins auf eine andere Person die Gefahr birgt, einen Schwarzmarkt für gebrauchte Flugscheine zu schaffen, und daher vermieden werden muss.

Informationspflicht bei kombinierten Flugscheinen

Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthielt die Verpflichtung für Luftfahrtunternehmen und Vermittler, Fluggäste klar zu informieren, wenn sie einen Flugschein verkaufen, der Gegenstand einer Kombination von

Luftbeförderungsverträgen ist. Mit dem gestrichenen Text sollte für Fluggäste klargestellt werden, dass sie, wenn sie keine Flugscheine im Rahmen eines einzigen Vertrags verkaufen, im Falle eines verpassten Folgeflugs keinen Anspruch auf Ausgleichsleistungen, Erstattung, anderweitige Beförderung oder Unterstützung hätten.

Die Kommission lehnt Abänderung 151 ab, mit der diese Verpflichtung gestrichen wird.

Durchsetzung

Die Kommission lehnt Abänderung 41 (Veröffentlichung einer Liste der Luftfahrtunternehmen, die diese Verordnung nicht einhalten, durch die Kommission) ab, da die vorgeschlagene Erwägung keiner materiellrechtlichen Bestimmung im Text der Verordnung entspricht. Darüber hinaus würde die vorgeschlagene Verpflichtung der Kommission einen übermäßigen Verwaltungsaufwand darstellen.

Die Kommission lehnt Abänderung 168 (Fristen/Reaktion auf Beschwerden) ab, da der vorgeschlagene Ansatz, das Ausbleiben einer Antwort des Luftfahrtunternehmens oder Vermittlers auf eine Beschwerde als Anerkennung der Forderungen des Fluggastes zu betrachten, weitreichend sein und zu Rechtsunsicherheit führen könnte. Sie würde auch nicht in die rechtliche Architektur der Bearbeitung von Beschwerden im Rahmen dieser Verordnung passen oder mit den Mechanismen für die Bearbeitung von Beschwerden im Rahmen der bestehenden Rechtsvorschriften über Fluggastrechte für alle Verkehrsträger im Einklang stehen.

Die Kommission lehnt Abänderung 182 (Inspektionen der nationalen Durchsetzungsstellen durch die Kommission) ab, da die vorgeschlagene Verpflichtung nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar sein könnte und auch erhebliche administrative und finanzielle Auswirkungen für die Kommission hätte.

Die Kommission lehnt Abänderung 186 (Konformitätsdokumente) aufgrund des zusätzlichen Verwaltungsaufwands ab.

Transparenz der Gepäckfreimengen

Die Kommission lehnt Abänderung 202 (Transparenz/Kauf von grundlegenden Reiseleistungen/zusätzliche Gebühren) ab, da die Vorschriften darüber, wie diese Dienstleistungen, für die Gebühren anfallen, erworben werden können und aus Gründen der Transparenz angezeigt werden müssen, in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über Luftverkehrsdienste fallen.

Handgepäck

In Abänderung 204 fordert das EP, dass Handgepäck mit einer Höchstabmessung von 100 cm (Summe aus Breite, Länge und Höhe) und einem Höchstgewicht von 7 kg vom Luftfahrtunternehmen ohne zusätzliche Kosten für den Fluggast befördert wird. Insbesondere sollte berücksichtigt werden, dass im Rahmen der Überprüfung der Verordnung über Luftverkehrsdienste, bei der die öffentliche Konsultation im Dezember 2025 abgeschlossen wurde, bereits eine Folgenabschätzung zu diesen beiden Sachverhalten eingeleitet wurde. Die Ansichten der Interessenträger zu diesen beiden Sachverhalten gehen auseinander. Die Kommission ist insbesondere über mögliche unbeabsichtigte Folgen der Annahme eines derzeit nicht weitverbreiteten Standards besorgt. Dies könnte das Risiko erhöhen, dass Luftfahrtunternehmen die Freimengen für Handgepäck von ihrem derzeitigen Niveau herabsetzen, das an den

von der IATA empfohlenen Höchstwert ($56 \times 45 \times 25 = 126 \text{ cm}$) angenähert wird. Die Kommission lehnt daher Abänderung 204 und die entsprechende Bestimmung in Abänderung 144 ab.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission wird das Gesetzgebungsverfahren weiterhin unterstützen, um ein ausgewogenes und rechtlich solides Ergebnis zu ermöglichen, das einen wirksamen Schutz der Fluggäste gewährleistet und gleichzeitig einen verhältnismäßigen und praktikablen Rahmen für den Luftfahrtsektor aufrechterhält.

Die Kommission setzt sich weiterhin für eine konstruktive Zusammenarbeit mit den beiden gesetzgebenden Organen in den nächsten Phasen des Verfahrens ein.