



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

2013/0072(COD)

8.11.2013

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr
(COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Hans-Peter Mayer

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Aufgrund der Tatsache, dass der Europäische Gerichtshof insbesondere im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wegen rechtlicher Unklarheiten vermehrt angerufen wurde, erscheint die Überarbeitung dringend notwendig. Dabei sollte ein gerechter Interessenausgleich zwischen Fluggästen und Luftfahrtunternehmen sichergestellt werden. Das Ziel der Überarbeitung sollte aber auch sein, dass sich Luftfahrtgesellschaften mit der Verbesserung ihres Services und Konzepts auseinandersetzen.

Um insbesondere für die europäischen Verbraucher/Fluggäste eine Vereinfachung zu erreichen, sollte nicht nur eine Klarstellung einzelner Teile der Rechtsvorschrift erfolgen, sondern auch eine Vereinfachung des gesamten Instruments und eine Verbesserung der Verständlichkeit.

Verordnung (EG) Nr. 261/2004:

Ansprüche und Staffelungen:

Einer der Kernpunkte im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ist die Frage, welche Verspätungen Ansprüche auslösen und wie diese zu staffeln sind. Der Verfasser der Stellungnahme hat sich in seiner Stellungnahme in dieser Hinsicht an der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs orientiert. Des Weiteren sieht er im Interesse der Übersichtlichkeit eine Einstufung in lediglich zwei Kategorien vor: Flüge von weniger und mehr als 3 500 km. In die erste Entfernungsklasse bis 3 500 km und für Flüge innerhalb der EU werden ausdrücklich auch Überseedepartements der EU mit eingestuft. Hier sollte eine maximale Schadensersatzhöhe von 250 EUR pro Flug ab einer Verspätung von drei Stunden möglich sein. In der zweiten Klasse sind Flüge ab 3 500 km Entfernung erfasst. Für diese sind Ansprüche bis maximal 600 EUR ab einer Verspätung von fünf Stunden möglich. Um die wirtschaftliche Situation der Billigfluggesellschaften angemessen zu berücksichtigen, sollte eine Begrenzung des Ausgleichs auf den Flugscheinpreis möglich sein. Hier muss jedoch der gesamte Flugpreis inklusive Hin- und Rückflug mit allen Nebenkosten, insbesondere hinzugebuchtem Gepäck, angerechnet werden. Die genannten Beträge (250 EUR und 600 EUR) sollten folglich als Höchstgrenze gelten. Auf diese Weise soll Unverhältnismäßigkeit vermieden werden.

Der Ausgleichsanspruch soll pauschal den Schaden decken. Der Verfasser der Stellungnahme hat daher eine Klarstellung der Regelung des Artikels 12 Absatz 1 Satz 2 vorgeschlagen, damit dort nun eine Anrechnung der Ausgleichsansprüche auf weitergehende Schadensersatzansprüche nicht möglich ist. Die Notwendigkeit dieser Klarstellung ergibt sich auch aus der vor dem Gerichtshof anhängigen Rechtssache X ZR111/12.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die sogenannte No-Show-Politik. Da verhindert werden sollte, dass in EU-Rechtsvorschriften Vertragsbrüche gerechtfertigt werden (selbst für die Zwecke des Schadensersatzes), sollte es verboten werden, einem Fluggast auf dem Rückflug oder Weiterflug die Beförderung zu verweigern, weil er den Hinflug oder eine Teilstrecke nicht angetreten hat.

Der Verfasser der Stellungnahme sieht des Weiteren vor, die Wartezeit bei Verspätung auf der Rollbahn auf maximal zwei Stunden zu begrenzen. Bei einem unmittelbar bevorstehenden Abflug, d. h. einem wahrscheinlichen Abflug innerhalb der nächsten halben Stunde, kann die Wartezeit über zwei Stunden hinaus verlängert werden. In diesen Fällen müssen die Piloten je nach Situation eine Entscheidung treffen. Darüber hinaus sieht der Verfasser der Stellungnahme einen Anspruch auf anderweitige Beförderung ab einer Verspätung von maximal drei Stunden vor. Gleichzeitig ist in der Stellungnahme vorgesehen, dass Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 und 9 bereits frühzeitig zu leisten sind. Der Ausschuss ist der Auffassung, dass bei nicht verschuldeten Verspätungen und Annullierungen die Luftfahrtunternehmen bis zu einer Summe von 175 EUR pro Nacht die Kosten für maximal fünf Hotelübernachtungen zu tragen haben. Die von der Kommission angesetzte Summe erscheint bei einigen Zielen, insbesondere bei der Notwendigkeit, wegen eines möglichen Weiterflugs in der Nähe des Flughafens zu übernachten, als zu gering.

In der Stellungnahme ist des Weiteren angelehnt an Artikel 12 der Richtlinie 2013/11 zu alternativen Formen der Streitbeilegung für Verbraucherrechtsstreitigkeiten vorgesehen, dass zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen die Verjährungsfrist für die Einreichung von Beschwerden generell zwei Jahre betragen sollte. Darüber hinaus wird gefordert, dass die Luftfahrtunternehmen ausdrücklich auf Verjährungsfristen hinweisen müssen.

Liste der außergewöhnlichen Umstände im Anhang I:

In der Stellungnahme wird die bevorzugte Reihenfolge der als verbindlich anzusehenden Umstände ihrer Bedeutung entsprechend geändert. Die Liste enthält technische Probleme, wird aber auch auf den Bereich der Sicherheitsrisiken ausgedehnt.

Darüber hinaus wird zwischen Arbeitsstreitigkeiten beim ausführenden Luftfahrtunternehmen einerseits und anderen Beförderungsunternehmen und den Erbringern grundlegender Dienstleistungen andererseits unterschieden. Es wird nur bei Letzteren davon ausgegangen, dass außergewöhnliche Umstände vorliegen.

Beide Listen, die der außergewöhnlichen und die der gewöhnlichen Umstände, sollten keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, damit sie auch in Zukunft als Beweise geeignet sind und keine Probleme in Situationen verursachen, in denen Umstände auftreten, die dort nicht genannt sind. Diese Listen wurden aufgrund von Urteilen europäischer Gerichte bereits erweitert. Sie können mittels delegierter Rechtsakte angepasst, aber nicht gekürzt werden.

Beschwerdeverfahren:

Zahlreiche Rückmeldungen der Fluggäste zeigen, dass der Umgang mit ihren Forderungen und Beschwerden nicht angemessen erfolgt. Oftmals wird seitens der Luftfahrtunternehmen zunächst versucht, einen Anspruch abzuweisen, zum Teil unter Angabe unwahrer Gründe. Für solche Fälle sollten Sanktionen eingeführt werden.

Um eine Durchsetzung zu erleichtern, sollte zusätzlich ein Rechtsanspruch auf vollständige Information hinsichtlich der Gründe für Verspätung, Annullierung und Flugplanänderung bestehen. Anderenfalls wird das Ziel, eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte zu gewährleisten, nicht erreicht.

Verordnung (EG) Nr. 2027/97:

Da es sich um eine EU-Verordnung handelt, sollte der Euro als Währungseinheit dienen. Daher ist in der Stellungnahme aus Gründen der Verständlichkeit eine Streichung der

Verweise auf das Sonderziehungsrecht (SZR) als Maßeinheit vorgesehen. Stattdessen werden gerundete Beträge, angelehnt an den jetzigen Wert der genannten SZR-Beträge, angegeben.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Es sollte deutlich gemacht werden, dass der Fluggast, wenn er einen Teil seiner Reise nicht antreten möchte, dies dem Luftfahrtunternehmen bereits vor dem geplanten Abflugzeitpunkt mitteilen kann und nicht erst im Nachhinein lediglich zur Geltendmachung der zu erstattenden Steuern.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Einige Fluggesellschaften verlangen in solchen Fällen – oftmals unverhältnismäßige – Servicegebühren. Dies ist unzulässig. Eine Steuer, die nicht anfällt, muss vollends erstattet werden. Der Fluggast nutzt bereits den bezahlten Flug nicht, dies dürfte „Strafe“ genug sein.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9c) Wenn sich der Fluggast im Rahmen einer Vereinbarung für eine Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt entscheidet, sollten An- und Abreisekosten zum bzw. vom Flughafen für den entfallenen Flug vollumfänglich erstattet werden. Hierzu gehören Kosten für öffentliche

***Verkehrsmittel, Taxikosten und
Parkgebühren im Parkhaus am
Flughafen.***

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(9d) Fluggäste sollten bei Annullierungen
aufgrund der Insolvenz des
Luftfahrtunternehmens oder der
Einstellung des Betriebs des
Luftfahrtunternehmens aufgrund des
Entzugs der Betriebsgenehmigung
besonderen Schutz genießen.
Luftfahrtunternehmen sollten
hinreichend nachweisen müssen, dass die
Erstattung gezahlter Beträge und/oder die
Rückreise der Fluggäste sichergestellt
sind.***

Begründung

*Es muss ein Schutz für Fluggäste für den Fall vorgesehen werden, dass ein
Luftfahrtunternehmen den Betrieb einstellt; dieser Schutz muss sowohl die Erstattung der
Kosten für den nicht genutzten Flugschein als auch – falls sich die Fluggäste im Ausland
befinden – die Rückreise umfassen. Über die Art der Umsetzung des Schutzes (Finanzmittel,
Versicherung usw.) sollte das Luftfahrtunternehmen entscheiden können.*

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10) Die Flughäfen und ihre Nutzer wie
Luftfahrtunternehmen **und**
Bodenabfertigungsunternehmen sollten
zusammenarbeiten, um die Auswirkungen
mehrfacher Flugunterbrechungen auf die
Fluggäste gering zu halten und für ihre

(10) Die Flughäfen und ihre Nutzer wie
Luftfahrtunternehmen,
Bodenabfertigungsunternehmen **und**
Flugsicherungsdienste sollten
zusammenarbeiten, um die Auswirkungen
mehrfacher Flugunterbrechungen auf die

Betreuung und anderweitige Beförderung zu sorgen. Zu diesem Zweck sollten sie für solche Fälle Notfallpläne erstellen und bei der Ausarbeitung dieser Pläne zusammenarbeiten.

Fluggäste gering zu halten und für ihre Betreuung und anderweitige Beförderung zu sorgen. Zu diesem Zweck sollten sie für solche Fälle Notfallpläne erstellen und bei der Ausarbeitung dieser Pläne **mit europäischen, nationalen, regionalen und lokalen Behörden** zusammenarbeiten. **Vorhandene Notfallpläne sollten erforderlichenfalls entsprechend angepasst werden.**

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Um den finanziellen Auswirkungen auf die Luftfahrtbranche auch im Niedrigpreissektor Rechnung zu tragen, sollten Ausgleichszahlungen in Höhe des gesamten gezahlten Flugscheinpreises, maximal jedoch in Höhe der in dieser Verordnung genannten Beträge, geltend gemacht werden können. Dieser Flugscheinpreis sollte den Hin- und Rückflug inklusive aller Nebenkosten, beispielsweise für Gepäck, beinhalten. Dieser Anspruch besteht pro verspäteten Flug in entsprechender Höhe. Bei einem verspäteten Hin- und einem verspäteten Rückflug besteht folglich ein Anspruch auf zweimalige Ausgleichszahlung in Höhe jeweils des gesamten Flugscheinpreises.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

Begründung

Im dazugehörigen Artikel ist nicht nur von kleineren Luftfahrzeugen, sondern auch von Strecken unter 250 km die Rede. Wenn ein Fluggast mitten in der Nacht an einem Flughafen „strandet“ und keine Option der sofortigen oder anderweitigen Weiterreise hat, muss ihm eine Unterkunft gestellt werden. Es liegt nicht am Verbraucher, dass es sich um ein kleines Flugzeug handelt.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18) Behinderte Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und andere Personen mit besonderen Bedürfnissen, beispielsweise Kinder ohne Begleitung, Schwangere und Personen mit speziellen medizinischen Bedürfnissen, haben unter Umständen größere Schwierigkeiten, sich im Fall einer Flugunterbrechung um eine Unterbringung zu kümmern. Diese

(18) Behinderte Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und andere Personen mit besonderen Bedürfnissen, beispielsweise Kinder ohne Begleitung, Schwangere und Personen mit speziellen medizinischen Bedürfnissen, haben unter Umständen größere Schwierigkeiten, sich im Fall einer Flugunterbrechung um eine Unterbringung zu kümmern. Diese

Kategorien von Fluggästen sollten daher von den Beschränkungen des Rechts auf Unterbringung, die im Fall außergewöhnlicher Umstände **oder bei regionalen Flugverkehrsdiensten** vorgesehen sind, ausgenommen werden.

Kategorien von Fluggästen sollten daher **unbedingt** von den Beschränkungen des Rechts auf Unterbringung, die im Fall außergewöhnlicher Umstände vorgesehen sind, ausgenommen werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(20) Die Fluggäste sollten nicht nur über die ihnen bei einer **Flugverspätung, Flugannullierung, Flugunterbrechung oder Flugplanänderung** zustehenden Rechte korrekt informiert, sondern auch über die Gründe **hierfür** angemessen unterrichtet werden, sobald diese Informationen vorliegen. **Hierauf sollten sie einen sanktionsbewehrten Rechtsanspruch haben. Dieser Anspruch besteht** auch dann, wenn der Fluggast den Flugschein über einen in der Union niedergelassenen Vermittler erworben hat.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

niedergelassenen Vermittler erworben hat.

Ferner sollten die Fluggäste über die einfachsten und schnellsten Verfahren im Hinblick auf Forderungen und Beschwerden unterrichtet werden, damit sie ihre Rechte geltend machen können.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) Zur besseren Durchsetzung der Fluggastrechte sollte die Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen genauer definiert und von der Bearbeitung individueller Fluggastbeschwerden klar abgegrenzt werden.

Geänderter Text

(21) Zur besseren Durchsetzung der Fluggastrechte sollte die Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen genauer definiert und von der Bearbeitung individueller Fluggastbeschwerden klar abgegrenzt werden. ***Außerdem sollte klargestellt werden, dass die maximale Bearbeitungszeit von 90 Tagen im Interesse der europäischen Verbraucher nicht überschritten werden darf. Die Verantwortung für die Handhabung der Beschwerden von Einzelpersonen sollte eindeutig festgelegt werden, um zu vermeiden, dass nationale Durchsetzungsstellen einander Passagiere zuweisen, anstatt die Beschwerden zügig zu bearbeiten.***

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Fluggäste sollten über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Forderungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen hinreichend informiert werden ***und*** innerhalb ***einer angemessenen Zeit*** eine Antwort erhalten. Darüber hinaus sollten

Geänderter Text

(22) Die Fluggäste sollten über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Forderungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen hinreichend informiert ***und auf die diesbezüglichen Fristen, insbesondere die des Artikels 16a Absatz 2, hingewiesen***

die Fluggäste die Möglichkeit haben, sich auf außergerichtlichem Weg gegen Luftfahrtunternehmen zu beschweren. Da es sich bei dem Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf um ein anerkanntes Grundrecht nach Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union handelt, sollte der Zugang der Fluggäste zu den Gerichten durch solche Maßnahmen **allerdings** weder verhindert noch erschwert werden.

werden. **Sie sollten** innerhalb **von zwei Monaten nach Eingang der Forderung oder Beschwerde** eine Antwort erhalten. Darüber hinaus sollten die Fluggäste die Möglichkeit haben, sich auf außergerichtlichem Weg gegen Luftfahrtunternehmen zu beschweren. Da es sich bei dem Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf um ein anerkanntes Grundrecht nach Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union handelt, sollte der Zugang der Fluggäste zu den Gerichten durch solche Maßnahmen weder verhindert noch erschwert werden. **Zur einfachen, schnellen und kostengünstigen Abwicklung von Ansprüchen in gerichtlichen und außergerichtlichen Verfahren sollte insbesondere auf die online verfügbaren und alternativen Formen der Streitbeilegung sowie auf das europäische Verfahren für geringfügige Forderungen hingewiesen werden.**

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Fluggäste sollten über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Forderungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen hinreichend informiert werden und innerhalb einer angemessenen Zeit eine Antwort erhalten. Darüber hinaus sollten die Fluggäste die Möglichkeit haben, sich auf außergerichtlichem Weg gegen Luftfahrtunternehmen zu beschweren. Da es sich bei dem Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf um ein anerkanntes Grundrecht nach Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union handelt, sollte der Zugang der Fluggäste zu

Geänderter Text

(22) Die Fluggäste sollten über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Forderungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen hinreichend informiert werden und innerhalb einer angemessenen Zeit eine Antwort erhalten. Darüber hinaus sollten die Fluggäste die Möglichkeit haben, sich auf außergerichtlichem Weg gegen Luftfahrtunternehmen zu beschweren. **Zu diesem Zweck sollten die Fluggäste alle Anschriften und Kontaktdaten der in den einzelnen Ländern mit der Durchführung der entsprechenden Verfahren betrauten Stellen erhalten.** Da es sich bei dem Recht

den Gerichten durch solche Maßnahmen allerdings weder verhindert noch erschwert werden.

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.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Luftfahrtunternehmen sollten Streitschlichtungssystemen in Sinne der Richtlinie 2013/11/EU über die alternative Streitbeilegung angehören.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22b) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen sollten Beschwerden und Forderungen im Sinne dieser Verordnung innerhalb von zwei Jahren nach Entstehung des Anspruchs, d. h. dem Tag der gebuchten Startzeit des Fluges, verjähren.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Reisegepäck sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die Möglichkeit bieten, mittels eines am Flughafen verfügbaren Formulars Beschwerde einzureichen. Dabei kann es sich auch um eine Schadensanzeige in Form des so genannten „Property Irregularity Report“ (PIR) handeln.

Reisegepäck sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die Möglichkeit bieten, mittels eines am Flughafen **in allen EU-Amtssprachen** verfügbaren Formulars Beschwerde einzureichen. Dabei kann es sich auch um eine Schadensanzeige in Form des so genannten „Property Irregularity Report“ (PIR) handeln.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 33

Vorschlag der Kommission

(33) Um der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung zu tragen, sollten die in der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 festgelegten Haftungshöchstbeträge **gemäß der Überprüfung, die die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) 2009 nach Maßgabe von Artikel 24 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens vorgenommen hat**, angepasst werden.

Geänderter Text

(33) Um der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung zu tragen, sollten die in der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 festgelegten Haftungshöchstbeträge **mittels Durchführungsrechtsakten** angepasst werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 34 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(34a) Diese Verordnung sollte auch für den Flughafen Gibraltar gelten.

Änderungsantrag 22

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

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

Begründung

Im Vorschlag der Kommission wird der Abschnitt zur Aussetzung der Anwendung auf den Flughafen Gibraltar nicht aus der Verordnung von 2004 gestrichen. Im Jahr 2006 trafen das Vereinigte Königreich, Spanien und die Regierung von Gibraltar eine konstruktive Vereinbarung, in deren Rahmen der Flughafen Gibraltar in den Binnenmarkt für den Luftverkehr aufgenommen wurde. Der Flughafen von Gibraltar ist ein EU-Flughafen, und im Einklang mit den Verträgen müssen daher alle EU-Maßnahmen im Bereich des Luftverkehrs auf Gibraltar ausgeweitet werden.

Änderungsantrag 23

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Begründung

Für die Verständlichkeit und Verbraucherfreundlichkeit ist es besser, Verweise aller Art zu unterlassen und stattdessen die entsprechenden Definitionen in dieser Verordnung alle deutlich zu nennen.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ea) „Abfertigung eines Passagiers“ das Einchecken für einen Flug entweder durch die Fluggesellschaft selbst, durch eine Abfertigungsgesellschaft oder durch den Abschluss des Eincheckens online;

Begründung

Im Englischen ist in Artikel 3 Absatz 2 nunmehr von „boarding“ die Rede, während es im Deutschen um die „Abfertigung“ geht. Dies ist irreführend in Hinblick auf die angegebene Zeit von 45 Minuten (geht es um Check-in oder Boarding des Flugzeuges?).

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Begründung

Für die Verständlichkeit und Verbraucherfreundlichkeit ist es besser, Verweise aller Art zu unterlassen und stattdessen die entsprechenden Definitionen in dieser Verordnung alle deutlich zu nennen.

Änderungsantrag 26

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

Vorschlag der Kommission

(d) Die Bestimmung des Begriffs „Annullierung“ unter Buchstabe l wird um folgenden Satz ergänzt:

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

Geänderter Text

(d) Die Bestimmung des Begriffs „Annullierung“ unter Buchstabe l wird um folgenden Satz ergänzt:

„Bezüglich der Folgen für Luftfahrtunternehmen und Fluggäste gilt ein Flug, bei dem das Luftfahrzeug gestartet ist und anschließend jedoch, aus welchem Grund auch immer, auf einem anderen Flughafen als dem Zielflughafen landen oder zum Ausgangsflughafen zurückkehren muss, als annullierter Flug.“

Änderungsantrag 27

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

Vorschlag der Kommission

„(m) „außergewöhnliche Umstände“ Umstände, die aufgrund ihrer Natur oder Ursache nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Für die Zwecke dieser Verordnung schließen außergewöhnliche Umstände auch die **im**

Geänderter Text

„(m) „außergewöhnliche Umstände“ Umstände, die aufgrund ihrer Natur oder Ursache nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Für die Zwecke dieser Verordnung schließen außergewöhnliche Umstände auch die **in der nicht erschöpfenden Liste in**

Anhang aufgeführten Umstände ein;

Anhang **1** aufgeführten Umstände ein; **die Kommission ist befugt, mittels delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 16d Umstände zu der Liste in Anhang 1 hinzuzufügen, die für die Zwecke dieser Verordnung als außergewöhnliche Umstände zu gelten haben;**

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe s

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

„Flugscheinpreis“ den kompletten Preis eines Flugscheins, einschließlich des Beförderungstarifs, aller anwendbaren Steuern und Gebühren, Zuschläge und Entgelte, die für alle im Flugschein eingeschlossenen fakultativen und nicht fakultativen Dienstleistungen entrichtet werden, **die im Zusammenhang mit dem Flug stehen;**

Begründung

Verdeutlicht, dass sich „Flugscheinpreis“ nur auf den Flug (und nicht auf Leistungen wie Hotelreservierungen und Mietwagen) bezieht.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe w

Vorschlag der Kommission

„Verspätung auf der Rollbahn“ die Zeit, die sich das Luftfahrzeug entweder beim Abflug zwischen dem **Beginn** des

Geänderter Text

„Verspätung auf der Rollbahn“ die Zeit, die sich das Luftfahrzeug entweder beim Abflug zwischen dem **Abschluss** des

Einstiegs der Fluggäste und der Startzeit oder bei der Ankunft zwischen der Landung und dem Beginn des Ausstiegs der Fluggäste am Boden befindet;

Einstiegs der Fluggäste und der Startzeit oder bei der Ankunft zwischen der Landung und dem Beginn des Ausstiegs der Fluggäste am Boden befindet;

Begründung

Die Einstiegszeit sollte keine „Verspätung auf der Rollbahn“ einschließen. Sie ist ab dem Abschluss des Einstiegs zu berechnen.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

- wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem Luftfahrtunternehmen, dem Veranstalter oder einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit **zur Abfertigung einfinden**

oder, falls keine Zeit angegeben wurde,

- spätestens 45 Minuten vor der planmäßigen Abflugzeit zur Abfertigung **einfinden** oder

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

- wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem Luftfahrtunternehmen, dem Veranstalter oder einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit

oder, falls keine Zeit angegeben wurde,

- spätestens 45 Minuten vor der planmäßigen Abflugzeit zur Abfertigung **eingefunden und diese mit der Ausstellung des Tickets abgeschlossen haben** oder

Begründung

Es ist unklar, was mit Abfertigung gemeint ist. Mit dieser Änderung und mit der neu vorgeschlagenen Definition von „Abfertigung“ soll klargestellt werden, dass nicht das tatsächliche Boarding gemeint ist.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut

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

Geänderter Text

b) sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist ***oder es sich bei dem Flug um einen Rückflug handelt, der zusammen mit einem entsprechenden Hinflug gebucht wurde, der von einem EU-Flughafen aus von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ausgeführt wird***, für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

,6. Diese Verordnung gilt auch für Fluggäste, die aufgrund von Pauschalreiseverträgen befördert werden, lässt allerdings die aufgrund der Richtlinie 90/314/EWG bestehenden Fluggastrechte unberührt. Die Fluggäste sind berechtigt, Forderungen nach dieser Verordnung und nach der Richtlinie 90/314/EWG des Rates geltend zu machen, dürfen allerdings für denselben Sachverhalt keine Ansprüche auf der Grundlage beider

Geänderter Text

,6. Diese Verordnung gilt auch für Fluggäste, die aufgrund von Pauschalreiseverträgen befördert werden, lässt allerdings die aufgrund der Richtlinie 90/314/EWG bestehenden Fluggastrechte unberührt. Die Fluggäste sind berechtigt, Forderungen nach dieser Verordnung und nach der Richtlinie 90/314/EWG des Rates ***getrennt oder gleichzeitig*** geltend zu machen, dürfen allerdings für denselben Sachverhalt keine Ansprüche auf der

Rechtsvorschriften kumulieren, wenn die Rechte das gleiche Interesse schützen oder das gleiche Ziel haben. Diese Verordnung gilt nicht für Fälle, in denen die Annullierung oder Verspätung einer Pauschalreise andere Gründe als die Annullierung oder Verspätung des Fluges hat.’

Grundlage beider Rechtsvorschriften kumulieren, wenn die Rechte das gleiche Interesse schützen oder das gleiche Ziel haben. Diese Verordnung gilt nicht für Fälle, in denen die Annullierung oder Verspätung einer Pauschalreise andere Gründe als die Annullierung oder Verspätung des Fluges hat.’

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

„3. Wird Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung **für den Hin- oder Rückflug** verweigert, so erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen diesen **so schnell wie möglich** die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 und die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8. **Entscheiden** sich **die Fluggäste** für eine anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b, so erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9.’

Begründung

Es darf keine Rolle spielen, ob man den Hinflug angetreten hat oder nicht. Darüber hinaus darf kann es nicht sein, dass einem Fluggast erst ab zwei Stunden Verspätung etwas zu trinken angeboten wird.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

4. Es ist verboten, einem Fluggast auf dem Rückflug **oder Weiterflug** die Beförderung **zu verweigern**, weil er/sie den Hinflug **oder eine Teilstrecke** nicht angetreten hat.

Begründung

Einem Fluggast darf die Beförderung auf dem Rückflug oder Weiterflug nicht deshalb verweigert werden, weil er den Hinflug oder eine Teilstrecke nicht angetreten hat. Das ist, was der Verfasser der Stellungnahme mit dem Änderungsantrag 25 bezweckt hat.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

,a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen im Fall einer anderweitigen Beförderung, **wenn die nach vernünftigen Ermessen zu erwartende Abflugzeit mindestens zwei Stunden nach der planmäßigen Abflugzeit des annullierten Fluges liegt**, Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 angeboten und‘

Geänderter Text

,a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen im Fall einer anderweitigen Beförderung Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 angeboten und‘

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe b
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 5 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht und sich die Annullierung auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie sich auf den betreffenden Flug oder den Flug auswirken, der zuvor mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wurde. ***Kann das Luftfahrtunternehmen dies angesichts des Anspruchs eines Fluggastes nicht schriftlich belegen, bleibt die Ausgleichzahlung nach wie vor zu entrichten.***

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Folgender Absatz 5a wird angefügt:
,5a. Im Falle der Annullierung eines Fluges aufgrund der Insolvenz eines Luftfahrtunternehmens oder der Einstellung des Betriebs haben die Fluggäste ein Anrecht auf Erstattung des Flugpreises oder auf einen Rückflug zum ersten Abflugort gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a und Anspruch auf Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9. Die Luftfahrtunternehmen weisen nach, dass die Erstattung gezahlter Beträge und die Rückreise sichergestellt sind.‘

Begründung

Im Falle der Annullierung aufgrund von Insolvenz oder aus irgendeinem anderen Grund müssen die Passagiere abgesichert sein. Dazu gehört auch der Fall des Entzugs einer Betriebsgenehmigung.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Große Verspätungen

Verspätungen

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Absatz 1 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) wenn die Verspätung mindestens zwei Stunden beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9

(i) die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a und

Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 9
Absatz 2 angeboten,

Artikel 9 Absatz 2 angeboten,

Begründung

Es kann nicht richtig sein, dass ein Fluggast erst zwei Stunden warten muss, bevor er ein Glas Wasser bekommt.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Absatz 1 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die Ziffern ii und iii sollten in ihrer Reihenfolge andersherum stehen.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Absatz 1 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die Ziffern ii und iii sollten in ihrer Reihenfolge andersherum stehen.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) bei allen Reisen innerhalb der EU sowie Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung bis 3 500 km nicht früher als **fünf** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen;

Geänderter Text

a) bei allen Reisen innerhalb der EU **inklusive der Überseedepartements von Mitgliedstaaten** sowie Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung bis 3 500 km nicht früher als **drei** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen;

Begründung

Die maximale Dauer sollte sich an der bestehenden Rechtsprechung orientieren. Diese Regelung sollte auch für die zur EU gehörenden Überseedepartements gelten.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

b) bei Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung **von mehr als 3 500** km nicht früher als **fünf** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen;

Änderungsantrag 48

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Es sollte maximale zwei verschiedene Stufen geben.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Absatz 2 gilt auch, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen die planmäßige Abflug- und Ankunftszeit geändert hat und sich daraus eine Verspätung gegenüber der ursprünglichen Ankunftszeit ergibt, es sein denn, dem Fluggast wurde die Flugplanänderung mehr als 15 Tage vor der ursprünglichen Abflugzeit mitgeteilt.

3. Absatz 2 gilt auch, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen die planmäßige Abflug- und Ankunftszeit geändert hat und sich daraus eine Verspätung **oder eine Vorverlegung** gegenüber der ursprünglichen Ankunftszeit ergibt, es sein denn, dem Fluggast wurde die Flugplanänderung mehr als 15 Tage vor der ursprünglichen Abflugzeit mitgeteilt.

Begründung

Auch die Vorverlegung eines Fluges ist von Bedeutung, denn sofern sie nicht rechtzeitig mitgeteilt wird, könnte der Flug verpasst werden.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Bei Verspätungen auf der Rollbahn ***von mehr als einer Stunde*** stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen vorbehaltlich sicherheitsbezogener Beschränkungen unentgeltlich Toiletten und Trinkwasser zur Verfügung und sorgt für eine angemessene Beheizung oder Kühlung der Kabine sowie bei Bedarf für eine angemessene medizinische Versorgung. Erreicht die Verspätung auf der Rollbahn die Höchstdauer von ***fünf*** Stunden, kehrt das Luftfahrzeug an den Flugsteig oder einen anderen geeigneten Ausstiegspunkt zurück, an dem die Fluggäste aussteigen und dieselben

Geänderter Text

5. Bei Verspätungen auf der Rollbahn stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen vorbehaltlich sicherheitsbezogener Beschränkungen unentgeltlich Toiletten und Trinkwasser zur Verfügung und sorgt für eine angemessene Beheizung oder Kühlung der Kabine sowie bei Bedarf für eine angemessene medizinische Versorgung. Erreicht die Verspätung auf der Rollbahn die Höchstdauer von ***zwei*** Stunden, kehrt das Luftfahrzeug an den Flugsteig oder einen anderen geeigneten Ausstiegspunkt zurück, an dem die Fluggäste aussteigen und dieselben Unterstützungsleistungen wie in Absatz 1

Unterstützungsleistungen wie in Absatz 1 in Anspruch nehmen können, außer in den Fällen, in denen das Luftfahrzeug aus Gründen der Sicherheit oder der Gefahrenabwehr seine Position auf der Rollbahn nicht verlassen kann.

in Anspruch nehmen können, außer in den Fällen, in denen das Luftfahrzeug aus Gründen der Sicherheit oder der Gefahrenabwehr seine Position auf der Rollbahn nicht verlassen kann, **oder wenn der Abflug unmittelbar bevorsteht, d. h. wahrscheinlich innerhalb einer halben Stunde erfolgt.**

Begründung

Es ist nicht ersichtlich, warum Flugpassagiere bis zu fünf Stunden in einem Flugzeug verbleiben sollten, wenn sie auch im Transitbereich des Flughafens warten könnten.

Änderungsantrag 52

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 53

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

Vorschlag der Kommission

1. Verpasst ein Fluggast einen Anschlussflug wegen einer Verspätung oder Flugplanänderung des vorhergehenden Fluges, so bietet ihm das den Anschlussflug ausführende

Geänderter Text

1. Verpasst ein Fluggast einen Anschlussflug wegen einer Verspätung, **Annullierung** oder Flugplanänderung des vorhergehenden Fluges, so bietet ihm das den Anschlussflug ausführende

Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft
Folgendes an:

Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft
Folgendes an:

Änderungsantrag 54

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

Vorschlag der Kommission

i) **wenn die Wartezeit bis zum Anschlussflug mindestens zwei Stunden beträgt**, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 9 Absatz 2,

Geänderter Text

i) die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 9 Absatz 2,

Begründung

Es kann nicht richtig sein, dass ein Fluggast erst zwei Stunden warten muss, bevor er ein Glas Wasser bekommt.

Änderungsantrag 55

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 56

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe -a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 7 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-a) In Absatz 1 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

,Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste pro verspäteten Flug Ausgleichszahlungen in Höhe des gesamten gezahlten Flugscheinpreises, maximal jedoch in folgender Höhe:‘

Begründung

Für Billigfluglinien sind die Beträge zu hoch. Einen Flugschein, der nur 49 EUR gekostet hat, mit 250 EUR zu erstatten, wäre unwirtschaftlich. Daher sollte der Anspruch auf den Flugscheinpreis begrenzt werden können, maximal sollten aber die genannten Beträge gelten. Es ist jedoch möglich, diese Summe zweimal erstattet zu bekommen, wenn sowohl Hin- als auch Rückflug verspätet sind.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) *In Absatz 1 wird der Ausdruck „Flügen“ durch „Reisen“ ersetzt.*

Geänderter Text

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

,(a) 250 EUR bei allen Reisen innerhalb der EU inklusive der Überseedepartements sowie Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung bis zu 3 500 km oder weniger,‘

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe a a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

,(b) 600 EUR bei allen Reisen nach/aus Drittländern über eine Entfernung von mehr als 3 500 km.‘

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe a b (neu)
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ab) Absatz 1 Buchstabe c wird

gestrichen.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

,2. Entscheidet sich der Fluggast für die Fortsetzung seiner Reise gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b, so hat er bis zum Erreichen seines **Endziels** nur einmal Anspruch auf Ausgleichsleistungen, auch wenn bei der anderweitigen Beförderung ein weiterer Flug annulliert oder ein Anschlussflug verpasst werden sollte.

Geänderter Text

,2. Entscheidet sich der Fluggast für die Fortsetzung seiner Reise gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b, so hat er bis zum Erreichen seines **endgültigen Ziels** nur einmal Anspruch auf Ausgleichsleistungen, auch wenn bei der anderweitigen Beförderung ein weiterer Flug annulliert oder ein Anschlussflug verpasst werden sollte.

Begründung

Mit Endziel könnte ggf. auch ein Zwischenziel gemeint sein. Das endgültige Ziel ist als Begriff klarer.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

geschlossen werden.

Begründung

Anderenfalls wäre es möglich, die Flugpassagiere bereits bei der Flugbuchung vorab ein solches Dokument unterzeichnen zu lassen.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 8 – Absatz 1 – Buchstabe a – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 8 – Absatz 1 – Buchstabe a – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

einem Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt;

Geänderter Text

einem **vom verantwortlichen Luftfahrtunternehmen zu organisierenden** Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt;

Begründung

Das verantwortliche Luftfahrtunternehmen muss einen solchen Flug organisieren, dies ist

nicht Aufgabe des Passagiers.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Wählt der Fluggast die Option in Absatz 1 Buchstabe b, so hat er vorbehaltlich verfügbarer Plätze Anspruch auf anderweitige Beförderung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder einem anderen Verkehrsträger, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, den Fluggast mit eigenen Verkehrsdiensten innerhalb von **12** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit an sein Endziel zu befördern. Unbeschadet Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 stellt das andere Luftfahrtunternehmen oder das andere Verkehrsunternehmen dem vertraglichen Luftfahrtunternehmen keinen höheren Preis in Rechnung als den von ihren eigenen Passagieren in den vorangegangenen drei Monaten für vergleichbare Dienste gezahlten Durchschnittspreis.

Geänderter Text

5. Wählt der Fluggast die Option in Absatz 1 Buchstabe b, so hat er vorbehaltlich verfügbarer Plätze Anspruch auf anderweitige Beförderung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder einem anderen Verkehrsträger, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, den Fluggast mit eigenen Verkehrsdiensten innerhalb von **drei** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit an sein Endziel zu befördern. Unbeschadet Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 stellt das andere Luftfahrtunternehmen oder das andere Verkehrsunternehmen dem vertraglichen Luftfahrtunternehmen keinen höheren Preis in Rechnung als den von ihren eigenen Passagieren in den vorangegangenen drei Monaten für vergleichbare Dienste gezahlten Durchschnittspreis.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

2. Außerdem wird den Fluggästen angeboten, unentgeltlich zwei Telefongespräche zu führen oder

Telefaxe oder E-Mails zu versenden.

Begründung

Hiermit soll der ursprüngliche, in der Revision nicht aufgegriffene Artikel 9 Absatz 2 überarbeitet werden, in dem noch von „Telexen“ die Rede war. Solche sind heute aber veraltet und daher nicht mehr relevant.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

,4. Kann das ausführende Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass die Annullierung, die Verspätung oder die Flugplanänderung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht und die Annullierung, die Verspätung oder die Flugplanänderung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, so kann es die Gesamtkosten der Unterbringung gemäß Absatz 1 Buchstabe b je Fluggast auf **100** EUR pro Nacht und auf höchstens **drei** Nächte beschränken. Ausführende Luftfahrtunternehmen, die von dieser Ausnahme Gebrauch machen, informieren die Fluggäste gleichwohl über verfügbare Unterbringungsmöglichkeiten nach diesen **drei** Nächten, zusätzlich zu ihren fortlaufenden Informationspflichten gemäß Artikel 14.

Geänderter Text

,4. Kann das ausführende Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass die Annullierung, die Verspätung oder die Flugplanänderung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht und die Annullierung, die Verspätung oder die Flugplanänderung sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, so kann es die Gesamtkosten der Unterbringung gemäß Absatz 1 Buchstabe b je Fluggast auf **175** EUR pro Nacht und auf höchstens **fünf** Nächte beschränken. Ausführende Luftfahrtunternehmen, die von dieser Ausnahme Gebrauch machen, informieren die Fluggäste gleichwohl über verfügbare Unterbringungsmöglichkeiten nach diesen **fünf** Nächten, zusätzlich zu ihren fortlaufenden Informationspflichten gemäß Artikel 14.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 5

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

entfällt

Begründung

Es ist nicht einsehbar, warum es hier auf die Entfernung und Größe des Flugzeuges ankommt. Der Fluggast kann die Größe des Flugzeugs nicht beeinflussen. Auch ein kurzer Flug kann nachts enden. Der Fluggast sollte deshalb nicht auf einer Bank übernachten müssen.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 6

6. Entscheidet sich der Fluggast für eine Erstattung des Flugpreises gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a **und befindet sich am Ausgangsflughafen seiner Reise**, oder entscheidet er sich für eine anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c, so hat er in Bezug auf den betreffenden Flug keine weiteren Ansprüche auf Betreuungsleistungen nach Artikel 9 Absatz 1.

6. Entscheidet sich der Fluggast für eine Erstattung des Flugpreises gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a oder entscheidet er sich für eine anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c, so hat er in Bezug auf den betreffenden Flug keine weiteren Ansprüche auf Betreuungsleistungen nach Artikel 9 Absatz 1. **Sofern dem Fluggast aufgrund dieser Entscheidung nachweislich Kosten für die An- und Abreise zum/vom Flughafen entstehen, sind dem Fluggast diese Kosten für die Anreise zur nicht genutzten Reise vollumfänglich zu erstatten.**

Begründung

Hierzu zählen An- und Abreisekosten mit Bus, Bahn und Taxi sowie Parkgebühren im Parkhaus des Flughafens, da diese nachgewiesen werden können.

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 7 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***7. Ein Luftfahrtunternehmen darf die
Betreuungsleistungen nur dann
abbrechen oder streichen, wenn das
Anbieten und Ausführen der
Betreuungsleistungen den Abflug
offensichtlich weiter verzögern würde.***

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

,3. Das ausführende Luftfahrtunternehmen wendet die in Artikel 9 Absätze 4 und 5 genannten Beschränkungen nicht an, wenn es sich bei den Fluggästen um Personen mit eingeschränkter Mobilität, ihre Begleitpersonen, Kinder ohne Begleitung, Schwangere oder Personen mit speziellen medizinischen Bedürfnissen handelt.'

Luftfahrtunternehmen geschlossen wurde.'

Begründung

Die Unterrichtung darf keine Rolle spielen, da diese Personenkreise immer einem besonderen Schutz unterliegen sollten.

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 12 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

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

Begründung

Mit der Ursprungsregelung gab es unterschiedliche Auslegungsoptionen, dies sollte behoben werden. Derzeit läuft hierzu ein Verfahren vor dem Gerichtshof (Az.: X ZR/111/12).

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann

In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann

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

keine Bestimmung dieser Verordnung oder nationaler Gesetze **oder allgemeiner Geschäftsbedingungen** in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, die aufgrund dieser Verordnung entstandenen Kosten bei Dritten, die zu dem die Ausgleichszahlung oder sonstige Verpflichtungen begründenden Ereignis beigetragen haben, **erstattet zu bekommen.**‘

Änderungsantrag 74

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Vor Absatz 1 wird Folgendes eingefügt:
,-1. Die Luftfahrtunternehmen stellen sicher, dass auf jedem Flughafen, auf dem sie tätig sind, Ansprechpartner oder vom betreffenden Luftfahrtunternehmen beauftragte Dritte bereitstehen, die den Fluggästen die notwendigen Informationen über ihre Rechte einschließlich Beschwerdeverfahren geben, sie unterstützen und bei einer Flugunterbrechung und verloren gegangenem oder verspätetem Reisegepäck sofortige Maßnahmen ergreifen.‘

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 14 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das Fluggästen die Beförderung verweigert oder einen Flug annulliert, händigt jedem betroffenen Fluggast **unverzüglich** einen schriftlichen Hinweis aus, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt werden, einschließlich Informationen über mögliche Beschränkungen gemäß Artikel 9 Absätze 4 und 5, **sowie einem ausdrücklichen Hinweis auf die Verjährungsfrist des Artikels 16a Absatz 2 für die Geltendmachung des Anspruchs.** Ferner wird allen Fluggästen, die von einer Flugverspätung oder -verschiebung von mindestens zwei Stunden betroffen sind, ein entsprechender Hinweis ausgehändigt. Die Kontaktinformationen der nach Artikel 16a benannten zuständigen Beschwerdestellen **und der nationalen Durchsetzungsstellen** werden dem Fluggast ebenfalls in schriftlicher Form ausgehändigt.

Änderungsantrag 76

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

Vorschlag der Kommission

5. Bei Annullierung oder Verspätung des Abflugs informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen die Fluggäste so rasch wie möglich, jedoch spätestens **30 Minuten nach der** planmäßigen Abflugzeit, über die Lage und, sobald diese Informationen vorliegen, über die voraussichtliche Abflugzeit, **sofern das Luftfahrtunternehmen gemäß den Absätzen 6 und 7 die**

Geänderter Text

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

Kontaktinformationen des Fluggastes erhalten hat, wenn der Flugschein über einen Vermittler erworben wurde.

Begründung

Wenn Fluggäste erst 30 Minuten nach der geplanten Abflugzeit informiert werden, warten sie bereits eine Stunde (Einstiegszeit) am Gate ohne Informationen. Die Information muss vorher kommen. Die Fluggäste müssen vor Ort informiert werden, nicht über die Kontaktinformationen. Nicht jeder Fluggast gibt diese Informationen an – er ist hierzu nicht verpflichtet. Außerdem haben einige Fluggäste ihre Mobiltelefone ggf. wegen des beginnenden Einsteigeprozesses bereits abgeschaltet.

Änderungsantrag 77

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 14 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 78

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1. Die Luftfahrtunternehmen unterrichten die Fluggäste bei der Buchung über ihre Bearbeitungsverfahren für Forderungen und Beschwerden im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und teilen ihnen die betreffenden Kontaktadressen mit, an die die Fluggäste ihre Forderungen und Beschwerden, auch in elektronischer Form, richten können. Die Luftfahrtunternehmen unterrichten die Fluggäste auch über die für die Bearbeitung von Fluggastbeschwerden zuständige(n) Stelle(n) **und die Verjährungsfrist des Artikels 16a Absatz 2 für die Geltendmachung eines Anspruchs.**

Änderungsantrag 79

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

Vorschlag der Kommission

Will ein Fluggast **aufgrund seiner ihm nach dieser Verordnung zustehenden Rechte** eine Beschwerde an das Luftfahrtunternehmen richten, so muss er **diese** innerhalb von **drei** Monaten **nach der tatsächlichen oder** geplanten **Durchführung** des Fluges **einreichen**. Innerhalb von sieben Tagen nach Eingang der Beschwerde bestätigt das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast deren

Geänderter Text

Will ein Fluggast **eine Forderung oder** eine Beschwerde **im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten** an das Luftfahrtunternehmen richten, so muss er **dies** innerhalb von **sechs** Monaten **ab dem Tag der** geplanten **Startzeit** des Fluges **schriftlich oder in elektronischer Form tun**. **Die Luftfahrtunternehmen informieren die Fluggäste unverzüglich bei Auftreten**

Empfang. Das Luftfahrtunternehmen *gibt* dem Fluggast innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Beschwerde eine ausführliche Antwort.

einer der in Artikel 4, 5 und 6 genannten Fälle über die Adresse, an die die Beschwerde in Schriftform zu richten ist, sowie über die Beschwerdefrist von sechs Monaten. Innerhalb von sieben Tagen nach Eingang der *Forderung oder* Beschwerde bestätigt das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast deren Empfang. Das Luftfahrtunternehmen *ist verpflichtet*, dem Fluggast innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Beschwerde eine ausführliche Antwort *zu übermitteln.*

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6a – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die zivilrechtliche Forderung verjährt, wenn sie nicht innerhalb von zwei Jahren nach ihrem Entstehen gerichtlich geltend gemacht wird. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Parteien, die zur Beilegung einer Streitigkeit Verfahren vor nationalen Durchsetzungsstellen oder vor alternativen Streitbeilegungsstellen im Sinne der Richtlinie 2013/11/EU vom 21. Mai 2013 in Anspruch nehmen, deren Ergebnis nicht verbindlich ist, im Anschluss daran nicht durch den Ablauf der Verjährungsfristen während dieser Verfahren daran gehindert werden, in Bezug auf dieselbe Streitigkeit ein Gerichtsverfahren einzuleiten. Dies gilt unbeschadet der Bestimmungen über die Verjährung in internationalen Übereinkommen, denen Mitgliedstaaten angehören.

Begründung

Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen und zur Vereinfachung für die Verbraucherinnen und Verbraucher sollten hier einheitliche Regeln gelten. Der Inhalt des Absatzes ist identisch mit der kürzlich verabschiedeten Richtlinie über die alternative Streitbeilegung.

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 82

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die benannte Stelle ist verpflichtet, den Empfang der Beschwerde innerhalb von sieben Tagen nach **deren** Eingang **zu bestätigen** und ein Exemplar an die zuständige nationale Durchsetzungsstelle **zu senden**. Die Frist für die endgültige Beantwortung darf **90 Tage** ab Eingang der Beschwerde nicht überschreiten. Die zuständige nationale Durchsetzungsstelle

Exemplar der endgültigen Antwort.

erhält ebenfalls ein Exemplar der endgültigen Antwort.

Begründung

Dies wäre dann angelehnt an die Richtlinie 2013/11/EU zur alternativen Streitbeilegung. Diese sieht zwar eine Verlängerung der 90-Tage-Frist vor, jedoch nur in hoch komplexen Ausnahmefällen. Gemeint sind damit technisch äußerst schwierige Fälle, bei denen Gutachten von Sachverständigen eingeholt oder komplexe Berechnungen vorgenommen werden müssen, beispielsweise bei Lebensversicherungsstreitigkeiten. Dies wird hier nicht notwendig sein.

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16a – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6a. Das Recht des Fluggastes auf Anrufung eines Zivilgerichts bleibt unabhängig von den genannten nationalen Durchsetzungsstellen bestehen.

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16b – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Die Kommission untersucht auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus Fälle, in denen Bestimmungen dieser Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Auslegung außergewöhnlicher Umstände, unterschiedlich angewendet und durchgesetzt werden, und präzisiert die Bestimmungen der Verordnung, um eine gemeinsame Vorgehensweise zu fördern. Die Kommission kann zu diesem Zweck nach Anhörung des in Artikel 16c

4. Die Kommission untersucht auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus Fälle, in denen Bestimmungen dieser Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Auslegung außergewöhnlicher Umstände, unterschiedlich angewendet und durchgesetzt werden, und präzisiert die Bestimmungen der Verordnung ***mittels delegierter Rechtsakte durch entsprechende Ergänzung des Anhangs I***, um eine gemeinsame Vorgehensweise zu

genannten Ausschusses eine Empfehlung abgeben.

fördern. Die Kommission kann zu diesem Zweck nach Anhörung des in Artikel 16c genannten Ausschusses eine Empfehlung abgeben.

Begründung

Hier muss das Vorgehen mittels delegierter Rechtsakte erfolgen. Die Liste ist ohnehin nicht erschöpfend. Die Folgen für die Verbraucher/Fluggäste sind erheblich.

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

,Artikel 16d

Ausübung der übertragenen Befugnisse

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

2. Die in Artikel 2 Buchstabe m genannte Befugnis wird der Kommission ab Inkrafttreten dieser Verordnung auf unbestimmte Zeit übertragen.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 2 Buchstabe m kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.

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

gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat mit.

5. Ein nach Artikel 2 Buchstabe m erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn das Europäische Parlament oder der Rat binnen zwei Monaten ab dem Tag der Mitteilung keine Einwände gegen ihn erheben oder wenn das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.'

Änderungsantrag 86

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

Vorschlag der Kommission

„2. Das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft stellt am Flughafen Beschwerdeformulare zur Verfügung, die es dem Fluggast ermöglichen, unmittelbar eine Beschwerde über beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck einzureichen. Solche Beschwerdeformulare, auch in Form so genannter „Property Irregularity Reports“ (PIR), werden vom Luftfahrtunternehmen am Flughafen als Beschwerde im Sinne von Artikel 31 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens entgegengenommen. Diese Möglichkeit lässt das Recht des Fluggastes unberührt, eine Beschwerde auf anderem Wege innerhalb der im Montrealer Übereinkommen festgelegten Fristen einzureichen.“

Geänderter Text

„2. Das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft stellt am Flughafen Beschwerdeformulare **in allen EU-Amtssprachen** zur Verfügung, die es dem Fluggast ermöglichen, unmittelbar eine Beschwerde über beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck einzureichen. Solche Beschwerdeformulare, auch in Form so genannter „Property Irregularity Reports“ (PIR), werden vom Luftfahrtunternehmen am Flughafen als Beschwerde im Sinne von Artikel 31 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens entgegengenommen. Diese Möglichkeit lässt das Recht des Fluggastes unberührt, eine Beschwerde auf anderem Wege innerhalb der im Montrealer Übereinkommen festgelegten Fristen einzureichen.“

Änderungsantrag 87

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

Vorschlag der Kommission

„2. Unbeschadet des Absatzes 1 beläuft sich dieser Vorschuss mindestens auf einen **18 096 SZR entsprechenden Betrag in Euro** je Fluggast im Todesfall. Die Kommission kann diesen Betrag durch einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 6c unter Berücksichtigung einer von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nach Artikel 24 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens getroffenen Entscheidung anpassen. Bei einer Anpassung des vorgenannten Betrags wird auch der entsprechende Betrag im Anhang geändert.“

Geänderter Text

„2. Unbeschadet des Absatzes 1 beläuft sich dieser Vorschuss mindestens auf einen Betrag **von 20 000 EUR** je Fahrgast im Todesfall. Die Kommission kann diesen Betrag durch einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 6c unter Berücksichtigung einer von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nach Artikel 24 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens getroffenen Entscheidung anpassen. Bei einer Anpassung des vorgenannten Betrags wird auch der entsprechende Betrag im Anhang geändert.“

Änderungsantrag 88

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

Vorschlag der Kommission

1. Die Luftfahrtunternehmen **können zwar aufgrund ihrer unternehmerischen Freiheit die Bedingungen für die Gepäckbeförderung festlegen, jedoch geben sie bei der Buchung** und an den Abfertigungsschaltern (einschließlich Check-in-Automaten) eindeutig die zulässigen Freimengen für Handgepäck und aufgegebenes Gepäck an, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen, einschließlich etwaiger, innerhalb einer bestimmten Freimenge geltender

Geänderter Text

1. Die Luftfahrtunternehmen geben **zu Beginn jedes Buchungsvorgangs** und an den Abfertigungsschaltern (einschließlich Check-in-Automaten) eindeutig die zulässigen Freimengen für Handgepäck und aufgegebenes Gepäck an, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen, einschließlich etwaiger, innerhalb einer bestimmten Freimenge geltender Beschränkungen der Zahl der Gepäckstücke. Werden für die Gepäckbeförderung zusätzliche Gebühren

Beschränkungen der Zahl der Gepäckstücke. Werden für die Gepäckbeförderung zusätzliche Gebühren erhoben, so geben die Luftfahrtunternehmen **bei der Buchung** und **auf Anfrage** am Flughafen genaue Einzelheiten zu diesen Gebühren an.

erhoben, so geben die Luftfahrtunternehmen **zu Beginn jedes Buchungsvorgangs** und am Flughafen genaue Einzelheiten zu diesen Gebühren an.

Zusätzliche Gebühren müssen klar und transparent bekannt gemacht werden und unabhängig von der Buchungsart mit dem eigentlichen Reisebuchungsvorgang bezahlt werden können. Diese Verpflichtung gilt auch für solche Anbieter, die Flugleistungen im Namen der Fluggesellschaften anbieten. Zusätzliche Gebühren sind Teil des gesamten Flugscheinpreises.

Dieser Absatz gilt unbeschadet der Rechte gemäß Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 22 der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 über die Rechte der Verbraucher.

Begründung

Die bereits mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 eingeführte Verpflichtung zur Preistransparenz zu Beginn des Buchungsvorgangs wird hiermit nochmals betont.

Änderungsantrag 89

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Ein Handgepäckstück darf mindestens 55 cm x 40 cm x 20 cm groß und mindestens 6 kg schwer sein.

Begründung

Die genannten Werte sind die kleinsten Werte der derzeit operierenden Luftfahrtgesellschaften. Mit diesen Mindestwerten soll vermieden werden, dass in der Zukunft zusätzliche Gebühren für Handgepäck ab einer Mindestgröße eingeführt werden.

Änderungsantrag 90

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Wird Handgepäck vor dem Einstieg in das Flugzeug oder vor dem Start des Flugzeuges aus dem Flugzeug in den Frachtraum verladen, muss es dem Flugpassagier beim Verlassen des Flugzeuges als Handgepäck überreicht werden.

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EG) Nr. 2027/97
Artikel 6d – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In Artikel 6d wird folgender Absatz 3a eingefügt:

,3a. Den Fluggästen ist es gestattet, zusätzlich zu der vorgegebenen maximalen Freimenge für Handgepäck bis zu 5 kg an grundlegenden persönlichen Gegenständen oder Habseligkeiten, einschließlich der im Flughafen getätigten Einkäufe, ohne zusätzliche Kosten mit in den Fluggasträum zu nehmen. Das Luftfahrtunternehmen kann die oben genannten Gegenstände im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördern, falls außergewöhnliche Umstände im Zusammenhang mit Sicherheitsgründen und den spezifischen Eigenschaften des Luftfahrzeugs die Beförderung in der Kabine ausschließen. In diesem Fall

werden keine zusätzlichen Gebühren erhoben.'

Begründung

Bei der Vorgabe der maximalen Freimenge für Handgepäck ist ein Mindestwert für Größe und Gewicht festzulegen, um ein Mindestmaß an Klarheit für die Fluggäste zu schaffen (siehe Änderungsantrag 73 des Verfassers der Stellungnahme). Für persönliche Gegenstände oder Habseligkeiten sollte jedoch ein Höchstgewicht angegeben werden.

Änderungsantrag 92

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 93

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

Vorschlag der Kommission

2. Ist ein Musikinstrument zu groß, um in ein geeignetes Gepäckabteil innerhalb der Kabine oder unter einen geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden zu können, kann das Luftfahrtunternehmen den Erwerb eines zweiten Flugscheins verlangen, wenn das Musikinstrument als Handgepäck auf einem zweiten Sitzplatz mitgeführt wird. Bei Erwerb eines zweiten Sitzplatzes unternimmt das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen, um dem Fluggast einen Sitzplatz neben dem betreffenden Musikinstrument zuzuweisen. Musikinstrumente werden auf Anfrage und soweit verfügbar in einem beheizten Teil des Frachtraums des Luftfahrzeugs befördert, sofern die geltenden Sicherheitsvorschriften, die Platzverhältnisse und die technischen Spezifikationen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Die Luftfahrtunternehmen geben in ihren Geschäftsbedingungen eindeutig an, auf welcher Grundlage Musikinstrumente befördert und welche Gebühren dafür erhoben werden.‘

Geänderter Text

2. Ist ein Musikinstrument zu groß, um in ein geeignetes Gepäckabteil innerhalb der Kabine oder unter einen geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden zu können, kann das Luftfahrtunternehmen den Erwerb eines zweiten Flugscheins, ***der von den anfallenden Flughafensteuern befreit sein muss***, verlangen, wenn das Musikinstrument als Handgepäck auf einem zweiten Sitzplatz mitgeführt wird. Bei Erwerb eines zweiten Sitzplatzes unternimmt das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen, um dem Fluggast einen Sitzplatz neben dem betreffenden Musikinstrument zuzuweisen. Musikinstrumente werden auf Anfrage und soweit verfügbar in einem beheizten Teil des Frachtraums des Luftfahrzeugs befördert, sofern die geltenden Sicherheitsvorschriften, die Platzverhältnisse und die technischen Spezifikationen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. ***Die Luftfahrtunternehmen sollten solche Instrumente mit besonderen Etiketten kennzeichnen, um sicherzustellen, dass diese mit angemessener Sorgfalt behandelt werden.*** Die Luftfahrtunternehmen geben in ihren Geschäftsbedingungen eindeutig an, auf welcher Grundlage Musikinstrumente befördert und welche Gebühren dafür erhoben werden.‘

Begründung

Wenn ein zusätzlicher Sitzplatz für ein Instrument erworben werden muss, muss dieser von den anfallenden Steuern, mindestens aber von den Flughafensteuern befreit werden.

Änderungsantrag 94

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. ***Sie gilt für alle Flüge und Reisen, deren Startzeit für 00.00 Uhr oder später an diesem Tag vorgesehen ist.***

Änderungsantrag 95

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

1. Folgende Umstände sind als „außergewöhnlich“ anzusehen:

Geänderter Text

1. Folgende Umstände sind ***stets bindend*** als „außergewöhnlich“ anzusehen:

Änderungsantrag 96

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 1 – Reihenfolge der Ziffern

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iii.

i.

iv.

ii.

v.

vi.

vii.

Begründung

Die Reihenfolge muss nach Bedeutung der Ursachen gehen.

Änderungsantrag 97

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 1 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 1 – Ziffer ii a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Krieg, politische Unruhen und Ausschreitungen, die eine sichere Durchführung des Fluges unmöglich machen;

Änderungsantrag 99

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 1 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Sicherheitsrisiken, Sabotageakte oder

Krieg, Konflikte, politische Instabilität,

terroristische Handlungen, die eine sichere Durchführung des Fluges unmöglich machen;

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

Änderungsantrag 100

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 1 – Ziffer iv

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Es ist unklar, wer beurteilen soll, wann ein Gesundheitsrisiko lebensbedrohend ist.

Änderungsantrag 101

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 1 – Ziffer vi a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Vogelschlag;

Änderungsantrag 102

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 1 – Ziffer vii

Vorschlag der Kommission

vii. Arbeitsstreitigkeiten **beim**

Geänderter Text

vii. Arbeitsstreitigkeiten **bei** den Erbringern

ausführenden Luftfahrtunternehmen
oder den Erbringern grundlegender
Dienstleistungen wie Flughäfen und
Flugsicherungsorganisationen.

grundlegender Dienstleistungen wie
Flughäfen und
Flugsicherungsorganisationen;

Änderungsantrag 103

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 1 – Ziffer vii a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**offizieller Radarausfall im Luftraum
sowie die Schließung des Flughafens
durch die Flughafenleitung;**

Änderungsantrag 104

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 2 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

technische Probleme, die **nicht gemäß
Nummer 1 Ziffer ii als außergewöhnlich
anzusehen** sind;

Begründung

Technische Probleme liegen immer in der Sphäre der Luftfahrtunternehmen, niemals aber in der Sphäre der Flugpassagiere. Sofern es sich nicht um technische Probleme außerhalb des normalen Luftfahrzeugbetriebs handelt, die auf einem versteckten Fabrikationsfehler beruhen, sollte keine Schuldbefreiung möglich sein.

Änderungsantrag 105

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 2 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Ausfall der Flugbesatzung oder des Kabinenpersonals;

Begründung

Dies liegt in der Risikosphäre der Fluggesellschaft, die – zum Beispiel im Krankheitsfall – rechtzeitig Vertretungen organisieren muss oder auf eine Stand-by-Crew zurückzugreifen hat.

Änderungsantrag 106

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 2 – Ziffer ii a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

schlechte Witterungsbedingungen, wenn keine offizielle Schließung des Luftraums oder Flughafens durch die Flughafenleitung vorliegt;

Begründung

Oftmals entscheiden die Luftfahrtunternehmen unter dem Vorwand des Wetters selbst, dass sie nicht fliegen werden. Dies ist nicht immer tatsächlich auf schlechte, die Flugoptionen beeinflussende Witterungsbedingungen zurückzuführen.

Änderungsantrag 107

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Anhang 1 – Nummer 2 – Ziffer ii b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Wintereinbruch, da Flugzeuge in einem
flugbereiten Zustand zu halten sind;***

Änderungsantrag 108

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Anhang 1 – Nummer 2 – Ziffer ii c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***jegliche Verspätungen aufgrund von
Zwischenfällen bei einem
vorangegangenen Flug;***

Begründung

In solchen Fällen haben die Fluggesellschaften genügend Zeit bis zum folgenden Flug, einen Ersatzflug und eine Crew zu organisieren. Hier ist kein zeitlicher oder örtlicher Zusammenhang mit dem Folgeflug zu erkennen. Dies gilt auch im Falle von Sabotage an einem vorangegangenen Flug, medizinischen Zwischenfällen, vorherigen Schließungen des Luftraums usw.

Änderungsantrag 109

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Anhang 1 – Nummer 2 – Ziffer ii d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Entfernung herrenlosen Gepäcks aus dem
Frachtraum;***

Begründung

Hier liegt schon vorab ein Fehler der Sicherheit vor, der nicht zu Lasten der Passagiere

gehen darf. Der Fluggesellschaft steht es jedoch frei, die verantwortlichen Dienste in Regress zu nehmen.

Änderungsantrag 110

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 2 – Ziffer ii e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***vereistes Treibwerk, fehlendes
Enteisungsmittel;***

Begründung

Für eine Enteisung ist bei Bedarf zu sorgen. Die Flughäfen müssen im Winter ausreichende Mengen an Enteisungsmittel vorhalten, selbst bei lang anhaltenden schlechten Witterungsbedingungen, und die damit verbundenen Risiken tragen. In solchen Fällen kann die Fluggesellschaft Regress nehmen.

Änderungsantrag 111

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 2 – Ziffer ii f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Beschädigung des Flugzeugs am Boden
durch einen Dritten kurz vor der
geplanten Abflugzeit;***

Begründung

In diesem Fall kann die Fluggesellschaft den Dritten in Regress nehmen. Es kann aber nicht sein, dass die Flugpassagiere, die keinerlei Einfluss hierauf haben, ihrer Rechte beraubt werden.

Änderungsantrag 112

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Nummer 2 – Ziffer ii g (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Arbeitsstreitigkeiten beim ausführenden Luftfahrtunternehmen.

Begründung

Arbeitsstreitigkeiten beim ausführenden Luftfahrtunternehmen sind beherrschbar und abwendbar. Sie können daher nicht als außergewöhnlich im Sinne der Verordnung gelten. Anders ist dies bei Arbeitsstreitigkeiten bei anderen Unternehmen.

Änderungsantrag 113

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 2 – Absatz 2

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Anhang 2 – Überschrift 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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. Für Schäden bis zu einer Höhe von **113 100 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung)** kann das Luftfahrtunternehmen 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 des Unternehmens, oder ausschließlich durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung eines Dritten verursacht wurde.

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. Für Schäden bis zu einer Höhe von **130 000 EUR** kann das Luftfahrtunternehmen 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 des Unternehmens, oder ausschließlich durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung eines Dritten verursacht wurde.

Begründung

Dies ist eine EU-Verordnung. Hier muss nicht zwangsläufig das SZR als Währungseinheit genutzt werden. Für Verbraucher sind gerundete Eurobeträge am nachvollziehbarsten. Die Höhe des Betrags kann mit delegierten Rechtsakten angepasst werden.

Änderungsantrag 114

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 2 – Absatz 3

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Anhang 2 – Überschrift 3

Vorschlag der Kommission

Wird ein Fluggast getötet oder verletzt, 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 diese Vorschusszahlung nicht weniger als **18 096 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung)**.

Geänderter Text

Wird ein Fluggast getötet oder verletzt, 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 diese Vorschusszahlung nicht weniger als **21 000 EUR**.

Begründung

Dies ist eine EU-Verordnung. Hier muss nicht zwangsläufig das SZR als Währungseinheit genutzt werden. Für Verbraucher sind gerundete Eurobeträge am nachvollziehbarsten. Die Höhe des Betrags kann mit delegierten Rechtsakten angepasst werden.

Änderungsantrag 115

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 2 – Nummer 4

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Anhang 2 – Überschrift 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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 Verspätungsschäden bei der Beförderung von Fluggästen ist auf **4 694 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung)** begrenzt.

war. Die Haftung für Verspätungsschäden bei der Beförderung von Fluggästen ist auf **5 200 EUR** begrenzt.

Begründung

Dies ist eine EU-Verordnung. Hier muss nicht zwangsläufig das SZR als Währungseinheit genutzt werden. Für Verbraucher sind gerundete Eurobeträge am nachvollziehbarsten. Die Höhe des Betrags kann mit delegierten Rechtsakten angepasst werden.

Änderungsantrag 116

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 2 – Nummer 5

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Anhang 2 – Überschrift 5

Vorschlag der Kommission

Das Luftfahrtunternehmen haftet für den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung von Reisegepäck bis zu einer Höhe von **1 113 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung)**, und zwar je Fluggast und nicht je aufgegebenen Gepäckstück, sofern nicht durch eine besondere Erklärung des Fluggastes eine höhere Haftungsgrenze zwischen ihm und dem Luftfahrtunternehmen vereinbart wurde. Das Luftfahrtunternehmen haftet nicht für beschädigtes oder verloren gegangenes Reisegepäck, wenn die Beschädigung oder der Verlust auf die Beschaffenheit oder einen Defekt des Gepäcks zurückzuführen ist. Das Luftfahrtunternehmen haftet nicht für verspätetes Reisegepäck, wenn es alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um den dadurch verursachten Schaden zu vermeiden oder die Ergreifung dieser Maßnahmen unmöglich war. Für Handgepäck, einschließlich persönlicher Gegenstände, haftet das Luftfahrtunternehmen nur, wenn es den Schaden verschuldet hat.

Geänderter Text

Reisegepäck gilt nach 15 Tagen als verloren. Das Luftfahrtunternehmen haftet für den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung von Reisegepäck bis zu einer Höhe von **1 300 EUR**, und zwar je Fluggast und nicht je aufgegebenen Gepäckstück, sofern nicht durch eine besondere Erklärung des Fluggastes eine höhere Haftungsgrenze zwischen ihm und dem Luftfahrtunternehmen vereinbart wurde. Das Luftfahrtunternehmen haftet nicht für beschädigtes oder verloren gegangenes Reisegepäck, wenn die Beschädigung oder der Verlust auf die Beschaffenheit oder einen Defekt des Gepäcks zurückzuführen ist. Das Luftfahrtunternehmen haftet nicht für verspätetes Reisegepäck, wenn es alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um den dadurch verursachten Schaden zu vermeiden oder die Ergreifung dieser Maßnahmen unmöglich war. Für Handgepäck, einschließlich persönlicher Gegenstände, haftet das Luftfahrtunternehmen nur, wenn es den Schaden verschuldet hat.

Begründung

Dies ist eine EU-Verordnung. Hier muss nicht zwangsläufig das SZR als Währungseinheit genutzt werden. Für Verbraucher sind gerundete Eurobeträge am nachvollziehbarsten. Die Höhe des Betrags kann mit delegierten Rechtsakten angepasst werden.

Änderungsantrag 117

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 2 – Nummer 6

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Anhang 2 – Überschrift 6

Vorschlag der Kommission

Eine höhere Haftungsgrenze gilt, wenn der Fluggast spätestens bei der Abfertigung eine besondere Erklärung abgibt 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 von **1 131 SZR** hinausgehen. Der Tarif wird den Fluggästen auf Anfrage mitgeteilt. Behinderte Fluggäste und Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität erhalten grundsätzlich die Möglichkeit, für die Beförderung ihrer Mobilitätshilfen unentgeltlich eine besondere Interessenserklärung abzugeben.

Geänderter Text

Eine höhere Haftungsgrenze gilt, wenn der Fluggast spätestens bei der Abfertigung eine besondere Erklärung abgibt 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 von **1 150 EUR** hinausgehen. Der Tarif wird den Fluggästen auf Anfrage mitgeteilt. Behinderte Fluggäste und Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität erhalten grundsätzlich die Möglichkeit, für die Beförderung ihrer Mobilitätshilfen unentgeltlich eine besondere Interessenserklärung abzugeben.

Begründung

Dies ist eine EU-Verordnung. Hier muss nicht zwangsläufig das SZR als Währungseinheit genutzt werden. Für Verbraucher sind gerundete Eurobeträge am nachvollziehbarsten. Die Höhe des Betrags kann mit delegierten Rechtsakten angepasst werden.

Änderungsantrag 118

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 2 – Nummer 7

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Anhang 2 – Überschrift 7

Vorschlag der Kommission

Bei Beschädigung, Verspätung, Verlust oder Zerstörung von Reisegepäck hat der Fluggast dem Luftfahrtunternehmen so bald wie möglich schriftlich Anzeige zu erstatten. Bei Beschädigung von Reisegepäck muss der Fluggast binnen **sieben** Tagen, **bei verspätetem Reisegepäck binnen 21 Tagen**, nachdem es ihm zur Verfügung gestellt wurde, schriftlich Anzeige erstatten. Um diese Fristen problemlos einhalten zu können, müssen die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die Gelegenheit bieten, am Flughafen ein Beschwerdeformular auszufüllen. Solche Beschwerdeformulare, auch in Form so genannter „Property Irregularity Reports“ (PIR), müssen vom Luftfahrtunternehmen am Flughafen als Beschwerde entgegengenommen werden.

Geänderter Text

Bei Beschädigung, Verspätung, Verlust oder Zerstörung von Reisegepäck hat der Fluggast dem Luftfahrtunternehmen so bald wie möglich schriftlich Anzeige zu erstatten. Bei Beschädigung **oder verspätetem Eintreffen** von Reisegepäck muss der Fluggast binnen **28** Tagen, nachdem es ihm zur Verfügung gestellt wurde, schriftlich Anzeige erstatten. Um diese Fristen problemlos einhalten zu können, müssen die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die Gelegenheit bieten, am Flughafen ein Beschwerdeformular auszufüllen. Solche Beschwerdeformulare, auch in Form so genannter „Property Irregularity Reports“ (PIR), müssen vom Luftfahrtunternehmen am Flughafen **in allen EU-Amtssprachen zur Verfügung gestellt und** als Beschwerde entgegengenommen werden.

VERFAHREN

Titel	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
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 16.4.2013
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 16.4.2013
Verfasser der Stellungnahme Datum der Benennung	Hans-Peter Mayer 29.5.2013
Prüfung im Ausschuss	26.9.2013 4.11.2013
Datum der Annahme	5.11.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 35 - : 0 0 : 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Thomas Händel, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edvard Kožušník, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler, Kerstin Westphal
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Raffaele Baldassarre, Regina Bastos, Jürgen Creutzmann, María Irigoyen Pérez, Constance Le Grip, Emma McClarkin, Claudio Morganti, Sylvana Rapti
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Eva Ortiz Vilella, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid