



A7-0020/2014

22.1.2014

***** I**

BERICHT

über den 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))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Georges Bach

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
- *** Verfahren der Zustimmung
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	115
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ.....	122
VERFAHREN	190

**ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS**

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

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

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

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Begründung

Um Rechtssicherheit bezüglich der Definition von außergewöhnlichen Umständen zu gewähren, sollte die Liste erschöpfend sein.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die aktuelle Bestimmung des Begriffs „Nichtbeförderung“ muss geändert werden, damit auch Fälle erfasst werden, in denen ein Fluggast einen Flug verpasst, weil die Abflugzeit vorverlegt wurde.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt auch für Fluggäste, die ihren Flug als Teil einer Pauschalreise gebucht haben. Allerdings sollte klargestellt werden, dass eine Kumulierung von Ansprüchen, die sich insbesondere aus der vorliegenden Verordnung und der Richtlinie

Geänderter Text

(6) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt auch für Fluggäste, die ihren Flug als Teil einer Pauschalreise gebucht haben. Allerdings sollte klargestellt werden, dass eine Kumulierung von Ansprüchen, die sich insbesondere aus der vorliegenden Verordnung und der Richtlinie

90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen¹⁷ ergeben, nicht zulässig ist. Die Fluggäste sollten die Wahl haben, auf welche Rechtsvorschrift sie ihre Forderungen stützen, jedoch nicht auf der Grundlage beider Rechtsvorschriften Ausgleichsleistungen für dasselbe Problem beanspruchen können. **Die Fluggäste sollten von der Art und Weise, wie die Luftfahrtunternehmen und die Reiseveranstalter diese Forderungen untereinander aufteilen, nicht betroffen sein.**

¹⁷ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen¹⁷ ergeben, nicht zulässig ist. Die Fluggäste sollten die Wahl haben, auf welche Rechtsvorschrift sie ihre Forderungen stützen, jedoch nicht auf der Grundlage beider Rechtsvorschriften Ausgleichsleistungen für dasselbe Problem beanspruchen können. **Luftfahrtunternehmen und Reiseveranstalter sollten den Fluggästen die Nachweise zur Verfügung stellen, die sie benötigen, um ihre Forderungen unverzüglich anzumelden.**

¹⁷ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

Begründung

Mit der Streichung des letzten Satzes wird klargestellt, dass es sich bei der Verordnung 261/2004 und der Pauschalreise-Richtlinie 90/314/EWG um zwei verschiedene Rechtsakte handelt, was bedeutet, dass die Fluggäste ihre Forderungen ausschließlich gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen geltend machen können. Sollten sich jedoch Verpflichtungen gemäß der Verordnung 261 und der Pauschalreise-Richtlinie überschneiden, können die Fluggäste entscheiden, auf welche Rechtsvorschrift sie ihre Forderung stützen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Es handelt sich um ein umfassendes Verbot der „No-Show“ Politik. Besteht der gebuchte Flug aus mehreren Teilstrecken, muss es möglich sein, nur eine oder mehrere Teilstrecken in

Anspruch zu nehmen ohne durch den Verfall der weiteren Beförderungsleistung oder einen hohen Aufpreis sanktioniert zu werden.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Der Begriff „zumutbar“ lässt zu viel Spielraum für Auslegungen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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 9

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 10

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9c) In einem wirksamen Regelwerk für Fluggastrechte ist die finanzielle Absicherung von Fluggästen bei Ausfall eines Luftfahrtunternehmens ein zentrales Element. Zur Stärkung der

Absicherung von Fluggästen im Falle der Streichung von Flügen infolge der Insolvenz eines Luftfahrtunternehmens oder der Aussetzung der Tätigkeiten eines Luftfahrtunternehmens aufgrund des Entzugs seiner Betriebsgenehmigung sollten Luftfahrtunternehmen verpflichtet sein, einen ausreichenden Nachweis dafür zu erbringen, dass eine Rückerstattung oder der Rücktransport der Fluggäste sichergestellt ist.

Begründung

Die Anforderung, einen ausreichenden Nachweis für die Sicherstellung von Erstattungsleistungen zu erbringen, gibt Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit, verschiedene Maßnahmen zur Absicherung von Fluggästen im Falle einer Insolvenz zu ergreifen. Weitere Optionen könnten unter anderem ein Fonds oder eine Versicherung sein.

Änderungsantrag 11

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9d) Durch die Einrichtung eines Garantiefonds oder eines verbindlichen Versicherungssystems könnte zum Beispiel sichergestellt werden, dass ein Luftfahrtunternehmen den Fluggästen bei einer Annullierung des Flugs infolge seiner Insolvenz oder infolge der Einstellung seines Flugbetriebs aufgrund des Entzugs der Betriebsgenehmigung die Kosten erstatten oder für ihre Rückreise sorgen kann.

Begründung

Die Einrichtung eines Garantiefonds oder eines Versicherungssystems stellt den Schutz der Fluggäste im Fall einer Insolvenz oder eines Verlustes der Betriebsgenehmigung sicher.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(10a) Luftfahrtunternehmen sollten Verfahren und koordinierte Maßnahmen festlegen, um festsitzende Fluggäste angemessen zu informieren. Solche Verfahren sollten klare Hinweise

Geänderter Text

enthalten, welche Stelle an jedem Flughafen für die Betreuung, die Unterstützung, die anderweitige Beförderung oder die Rückerstattung zuständig ist. Zudem sollten die Vorgehensweisen und Bedingungen für die Bereitstellung solcher Leistungen geregelt sein.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10b) Um Fluggästen bei Flugunterbrechungen oder bei Verspätung, Beschädigung oder Verlust von Gepäckstücken Unterstützungsleistungen zu erbringen, sollten Luftfahrtunternehmen in den Flughäfen Anlaufstellen einrichten, an denen ihr Personal oder von ihnen beauftragte Dritte den Fluggästen die nötigen Informationen über ihre Rechte, einschließlich Beschwerdeverfahren bereitstellen und sie dabei unterstützen, sofortige Maßnahmen ergreifen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

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

(11) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte im Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 und C-432/07 (Sturgeon) **und dem Grundsatz der Gleichbehandlung, nach dem vergleichbare Situationen nicht**

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.

unterschiedlich behandelt werden dürfen, ausdrücklich einen Ausgleichsanspruch für Fluggäste vorsehen, die von großen Verspätungen betroffen sind. Um **unter anderem** den finanziellen Auswirkungen auf die Luftfahrtbranche Rechnung zu tragen, sollte die einen Ausgleichsanspruch begründende Verspätungsdauer erhöht werden. **Die Erhöhung sollte dazu führen**, dass für die innerhalb der EU reisenden Bürger einheitliche Ausgleichsregelungen gelten. **Gleichzeitig sollte die Verspätungsdauer** bei Reisen aus/nach Drittländern abhängig von der Entfernung in bestimmten Fällen **erhöht** werden, um den betrieblichen Schwierigkeiten, mit denen die Luftfahrtunternehmen beim Umgang mit Verspätungen auf weit entfernten Flughäfen konfrontiert sind, Rechnung zu tragen. **Was die Höhe der Ausgleichszahlungen betrifft, sollte bei der gleichen Flugentfernung immer derselbe Betrag gelten.**

Begründung

Mit dieser Änderung wird die Position des Berichtstatters hinsichtlich der Verspätungsdauer, ab der ein Ausgleichsanspruch begründet werden kann, berücksichtigt. Der Berichtstatter ist der Ansicht, dass die Verspätungsdauer mit dem Urteil des EuGH in der Rechtssache Sturgeon in Einklang gebracht werden sollte, demzufolge Fluggästen, die von großen Verspätungen betroffen sind – d. h. mehr als drei Stunden – die gleichen Rechte zugesprochen werden, wie Fluggästen, deren Flüge gestrichen wurden.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

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

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 **oder Nichtbeförderung** und daher vergleichbare

begründen sollten.

Ausgleichsansprüche begründen sollten.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass in Anbetracht der großen Zahl von Luftfahrtunternehmen, die regionale Kurzstreckenflüge innerhalb der EU durchführen, die finanzielle Belastung, die aufgrund von Ausgleichszahlungen entsteht, für diese Luftfahrtunternehmen abgemildert werden sollte. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wird vor diesem Hintergrund eine zweifache Bedingung hinzugefügt, die gilt, wenn ein vorhergehendes Luftfahrtunternehmen nur eine kurze Verspätung verursacht hat, diese jedoch dazu führt, dass der Fluggast den Anschlussflug verpasst und den endgültigen Bestimmungsort erst mit einer viel größeren Verspätung erreicht.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16) Im Fall außergewöhnlicher Umstände von langer Dauer müssen die Luftfahrtunternehmen derzeit unbeschränkt für die Unterbringung ihrer Fluggäste aufkommen. ***Wegen des Fehlens einer***

(16) Im Fall außergewöhnlicher Umstände von langer Dauer müssen die Luftfahrtunternehmen derzeit unbeschränkt für die Unterbringung ihrer Fluggäste aufkommen. Die Luftfahrtunternehmen

absehbaren zeitlichen Beschränkung kann diese Ungewissheit die finanzielle Stabilität des Luftfahrtunternehmens erheblich gefährden. Die Luftfahrtunternehmen sollten **daher** die Betreuungsleistungen nach einer bestimmten Zeit einschränken können. Darüber hinaus sollte durch Notfallplanungen und schnellere anderweitige Beförderungen das Risiko, dass Fluggäste über einen langen Zeitraum festsitzen, gemindert werden.

sollten **jedoch** die Betreuungsleistungen **hinsichtlich der Dauer der Unterbringung sowie – wenn sich die Fluggäste selbst um ihre Unterbringung kümmern – hinsichtlich der Kosten und Betreuung** nach einer bestimmten Zeit einschränken können. Darüber hinaus sollte durch Notfallplanungen und schnellere anderweitige Beförderungen das Risiko, dass Fluggäste über einen langen Zeitraum festsitzen, gemindert werden.

Begründung

Im Falle massiver Störungen sollte es allen Beteiligten (Behörden, Flughäfen, Luftfahrtunternehmen, Hotels und Fluggäste) obliegen, die gemeinsame Verantwortung für die Bereinigung der Situation zu übernehmen. Die Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens zur Bereitstellung von Betreuungsleistungen kann hinsichtlich von Kosten der Unterbringung pro Nacht und Fluggast eingeschränkt werden. Eine Ausnahme dieser Regel ist möglich, wenn sich Fluggäste selbst um ihre Unterbringung kümmern. In diesem Fall kann das Luftfahrtunternehmen die Kosten der Unterbringung und der Betreuung nach einer bestimmten Zeit einschränken.

Änderungsantrag 21

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

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(18) Behinderte Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und andere Personen mit besonderen Bedürfnissen, beispielsweise Kinder ohne Begleitung, Schwangere und Personen mit speziellen medizinischen Bedürfnissen, haben unter Umständen größere Schwierigkeiten, sich im Fall einer Flugunterbrechung um eine Unterbringung zu kümmern. Diese Kategorien von Fluggästen sollten daher **unbedingt** von den Beschränkungen des Rechts auf Unterbringung, die im Fall außergewöhnlicher Umstände vorgesehen sind, ausgenommen werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 b (neu)

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

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

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

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

Begründung

Das Luftfahrtunternehmen ist die einzige zuverlässige Quelle von Informationen über die Ursachen einer Flugunterbrechung.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(22) Die Fluggäste sollten über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Forderungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen hinreichend informiert **sowie auf die diesbezüglichen Fristen, insbesondere die des Artikels 16a Absatz 2, hingewiesen werden und so zeitnah wie möglich** eine Antwort erhalten. Darüber hinaus sollten die Fluggäste die Möglichkeit haben, sich auf außergerichtlichem Weg gegen Luftfahrtunternehmen zu beschweren. **Die Mitgliedstaaten sollten für Fälle, in denen für Konflikte zwischen Fluggästen und Luftfahrtunternehmen keine Lösung gefunden wird, gut gerüstete Vermittlungsdienste vorsehen.** Da es sich bei dem Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf um ein anerkanntes Grundrecht nach Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union handelt, sollte der Zugang der Fluggäste zu den Gerichten durch solche Maßnahmen allerdings weder verhindert noch erschwert werden. **Zu diesem Zweck sollten die Fluggäste grundsätzlich alle Anschriften und Kontaktdaten der in den einzelnen Ländern mit der Durchführung der entsprechenden Verfahren betrauten Stellen erhalten. Um für eine einfache, schnelle und kostengünstige Abwicklung von Ansprüchen in gerichtlichen und außergerichtlichen Verfahren zu sorgen, sollte insbesondere auf die online verfügbaren und alternativen Formen der Streitbeilegung sowie auf das europäische Verfahren für geringfügige Forderungen hingewiesen werden.**

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(23) In der Rechtssache C-139/11 (Moré vs. KLM) stellte der Gerichtshof der Europäischen Union klar, dass sich die Fristen für Schadensersatzklagen nach den nationalen Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten richten. ***Was außergerichtliche Streitbelegungsverfahren betrifft, werden im Einklang mit der Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (Richtlinie über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten)^{17a} Fristen festgelegt.***

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

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 26 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Flugscheine auf die Existenz dieser Erklärung und die sich daraus ergebenden Rechte hinweisen.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

(31) Angesichts der kurzen Beschwerdefristen für verloren gegangenes, beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen **die Möglichkeit bieten, mittels eines am Flughafen verfügbaren Formulars Beschwerde einzureichen.** Dabei kann es sich auch um eine Schadensanzeige in Form des so genannten „Property Irregularity Report“ (PIR) handeln.

Geänderter Text

(31) Angesichts der kurzen Beschwerdefristen für verloren gegangenes, beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck **sollte an jedem Flughafen ein besonderer Gepäckschadendienst eingerichtet werden, der den Fluggästen die Möglichkeit bietet, bei der Ankunft Beschwerde einzureichen. Zu diesem Zweck** sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen **in allen EU-Amtssprachen ein Beschwerdeformular zur Verfügung stellen.** Dabei kann es sich auch um eine

Schadensanzeige in Form des so genannten „Property Irregularity Report“ (PIR) handeln. **Die Kommission sollte über Durchführungsrechtsakte die Form des standardisierten Antragsformulars festlegen.**

Begründung

Aus praktischen Gründen sollte an allen Flughäfen ein besonderer Gepäckschadendienst zur Verfügung stehen, um das Verfahren zu beschleunigen und zu vereinfachen. Ein EU-weit standardisiertes Antragsformular sollte zusammen mit der überarbeiteten Verordnung bereitgestellt werden.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 35 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 35 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 35 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 38

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

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

***(-1) In Artikel 1 Absatz 1 wird folgender Buchstabe eingefügt:
(ca) Herabstufung,***

Begründung

Der unter (ca) genannte Fall wird in Artikel 10 Absatz 2 genannt. Daher sollte er in die Liste aufgenommen werden.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(cb) verpasster Anschlussflug.

Begründung

In Anbetracht des neuen Artikels 6a zu ‚verpassten Anschlussflügen‘ muss der in Artikel 1 Absatz 1 festgelegte Gegenstand der Verordnung entsprechend geändert werden.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Begründung

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

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Buchstabe g erhält folgende Fassung:

„(g) „Buchung“ den Umstand, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Nachweis verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Veranstalter akzeptiert und registriert wurde;“

Begründung

Dieser Änderungsantrag entspricht der neuen Definition in Artikel 2 Buchstabe d.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) „Person mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person **im Sinne von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität**²²;

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

²² *ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1.*

Begründung

Es ist wichtig, in der Verordnung eine eindeutige und vollständige Definition einer „Person

mit Behinderungen oder mit eingeschränkter Mobilität“ statt eines Verweises auf bestehende Rechtsvorschriften zu haben, hier die Verordnung (EU) Nr. 1107/2006. Es ist auch wichtig hervorzuheben, dass der Begriff „Person mit Behinderungen“ nicht gleichzusetzen ist mit „Person mit eingeschränkter Mobilität“. Dies sollte in der verwendeten Begriffsbestimmung hervorgehoben werden.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca). Buchstabe j erhält folgende Fassung:

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

Begründung

Die aktuelle Bestimmung des Begriffs „Nichtbeförderung“ muss geändert werden, um auch Fälle einzuschließen, in denen ein Fluggast einen Flug verpasst, weil die Abflugzeit vorverlegt wurde.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe d

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe l

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 45

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

„Nicht Teil sein“ ist kein klarer Begriff und hat in verschiedenen Sprachen verschiedene Bedeutungen. Ein Luftfahrtunternehmen, das in vollkommener Übereinstimmung mit den Sicherheits- und Wartungsvorschriften und –verpflichtungen gehandelt und somit alles in seiner Macht stehende getan hat, um eine Reiseunterbrechung zu vermeiden, sollte nicht bestraft werden mit der Verpflichtung, Ausgleichszahlungen zu leisten. Ausgleichszahlungen können nur einen Anreiz für ein besseres Verhalten von Luftfahrtunternehmen darstellen, wenn der Grund tatsächlich von ihnen beherrschbar ist. Der Anhang stellt keine Begrenzung dar und nennt lediglich Beispiele.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe o

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die Formulierung ‚einer einzigen Buchung‘ wird zur Klarstellung hinzugefügt, um Schwierigkeiten vermeiden, wenn im Rahmen einer einzigen Transaktion separate Flugscheine gekauft werden. Mit der Ergänzung von Artikel 6a wird auf die Bestimmungen zu Anschlussflügen Bezug genommen.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe r

Vorschlag der Kommission

(r) „Flughafenleitungsorgan“ eine Stelle, die nach den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Verträgen – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Einrichtungen eines Flughafens oder Flughafennetzes zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung **und Überwachung** der **Tätigkeiten der** verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen oder in dem

Geänderter Text

(r) „Flughafenleitungsorgan“ eine Stelle, die nach den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Verträgen – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Einrichtungen eines Flughafens oder Flughafennetzes zu verwalten und zu betreiben, und der **gemäß ihren Befugnissen** die Koordinierung der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen oder in dem

betreffenden Flughafenetz obliegt;

betreffenden Flughafenetz obliegt;

Begründung

Der Vorschlag erlegt Flughafenleitungsorganen neue Aufgaben auf, darunter die Überwachung aller Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem Flughafen. Dies ist nicht durchführbar und nicht die Aufgabe des Flughafenleitungsorgans. Die Bestimmung soll daher entfernt werden, um Verwirrung im Hinblick auf die Rolle und Verantwortung des Flughafenleitungsorgans zu vermeiden.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe s

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Aus Gründen der Klarheit und der Vergleichbarkeit ist ein Basispaket an Leistungen, die im Flugscheinpreis enthalten sein müssen, festzulegen.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe t

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Der von der Kommission vorgeschlagene Begriff des Flugscheinpreises ist ungeeignet, wenn der Flug als Teil einer Pauschalreise angeboten wurde, da der „Flugscheinpreis“ auf dem Flugschein nicht angegeben ist. Durch den vorgeschlagenen Änderungsantrag soll diese Situation verbessert werden. Im Zusatzteil der Definition wird festgelegt, dass die Höhe der Rückerstattung dem Preis für einen Premium-Sitz auf dem jeweiligen Flug entspricht. Diese Definition gilt im Falle einer teilweisen Rückerstattung aufgrund einer Herabstufung.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe w

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die Einstiegszeit sollte keine „Verspätung auf der Rollbahn“ einschließen, da sie von der Größe des Luftfahrzeugs abhängt. Die Verspätung sollte in absoluten Zahlen angegeben werden, nicht in Bezug auf jedes Luftfahrzeug.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe y a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In Artikel 2 wird folgender Buchstabe eingefügt:

(ya) „Verspätung bei der Ankunft“ die Zeitdifferenz zwischen der auf dem Flugschein des Fluggastes vermerkten Zeit, zu der der Flug ankommen sollte, und der tatsächlichen Ankunftszeit. Ein Flug, bei dem das Luftfahrzeug gestartet ist, anschließend jedoch zum Ausgangsflughafen zurückkehren muss und zu einem späteren Zeitpunkt erneut startet, gilt als bei der Ankunft verspätet. Gleichmaßen gilt ein Flug, der umgeleitet wurde, jedoch schließlich sein Endziel oder einen Flughafen in der näheren Umgebung des Endziels erreicht, als bei der Ankunft verspätet.

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe e

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 2 – Buchstabe y b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In Artikel 2 wird folgender Buchstabe eingefügt:

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

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Begründung

Durch den Änderungsantrag wird der Text an den neuen Artikel 6a über „Verpasste Anschlussflüge“ angepasst.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

3. Diese Verordnung gilt nicht für Fluggäste, die kostenlos oder zu einem

2aa. In Absatz 3 wird folgender Buchstabe angefügt:

3. Diese Verordnung gilt nicht für Fluggäste, die kostenlos oder zu einem

reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist. Sie gilt jedoch für Fluggäste mit Flugscheinen, die im Rahmen eines Kundenbindungsprogramms oder anderer Werbeprogramme von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen ausgegeben wurden.

reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist, **darunter Kinder unter zwei Jahren, für die kein eigener Sitz gebucht wurde.** Sie gilt jedoch für Fluggäste mit Flugscheinen, die im Rahmen eines Kundenbindungsprogramms oder anderer Werbeprogramme von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen ausgegeben wurden.

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

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 3 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Dieser Änderungsantrag wurde zur Klarstellung aufgenommen. Die Verordnung 261/2004 und die Richtlinie 90/314/EWG über Pauschalreisen sind zwei getrennte Rechtsvorschriften. Es ist klarzustellen, dass die Fluggäste nicht Ansprüche aus beiden Rechtsvorschriften akkumulieren können.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

1. Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so versucht es zunächst, Fluggäste gegen eine entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen dem betreffenden Fluggast und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchungen zu bewegen. Die Freiwilligen **sind** gemäß Artikel 8 **zu unterstützen**, wobei die Unterstützungsleistungen zusätzlich zu dem in diesem Absatz genannten Ausgleich zu gewähren sind.

Geänderter Text

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

1. Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so versucht es zunächst, Fluggäste gegen eine entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen dem betreffenden Fluggast und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchungen zu bewegen. Die Freiwilligen **werden über ihre Rechte** gemäß Artikel **14 Absatz 2 informiert, in Übereinstimmung mit Artikel 8 unterstützt, und in Fällen, in denen die vereinbarte Abflugzeit mindestens zwei Stunden nach der ursprünglichen Abflugzeit liegt, bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen den Passagieren in Übereinstimmung mit Artikel 9 Betreuung an**, wobei die Unterstützungsleistungen **und Betreuung** zusätzlich zu dem in diesem Absatz genannten Ausgleich zu gewähren sind.

Begründung

Den Freiwilligen soll das gleiche Maß an Informationen und Betreuung zugesichert werden wie all den anderen Fluggästen, sodass ihre Entscheidungen vor der Annahme eines Angebots seitens des ausführenden Luftfahrtunternehmens auf der Grundlage vollständiger Informationen erfolgt.

Änderungsantrag 58

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

Vorschlag der Kommission

Absatz 3 erhält folgende Fassung:

Geänderter Text

entfällt

„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.“

Begründung

Die bestehende Verordnung sieht die Anwendung von Artikel 9 ohne zeitlichen Aufschub vor. Dies soll so bleiben. Passagiere, denen aus nicht verschuldeten Gründen der Abflug verweigert wird, sollten nicht in der Zeit bis zum Abflug zwei Stunden auf Erfrischungen nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a warten müssen.

Änderungsantrag 59

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

Vorschlag der Kommission

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

den Artikeln 8 und 9 unverzüglich erbringen.

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

Begründung

Die von den Luftfahrtunternehmen angewandte Praxis steht dem Verbraucherinteresse entgegen und soll in Zukunft durch eine klare Rechtsgrundlage unterbunden werden. Hinsichtlich der Anwendung von Artikel 9 wird auf den vorhergehenden Änderungsantrag verwiesen.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Begründung

Da Fehler auf mehrere Ursachen zurückgehen können, soll durch die Änderung sichergestellt werden, dass auch mehrere Fehler in der Namensschreibung berichtigt werden können.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 4 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) Folgender Absatz wird angefügt:

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

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

(b) die planmäßige Abflugzeit des Flugs wurde vorverlegt, ohne dass der Fluggast mindestens 24 Stunden vorher darüber informiert wurde. Die Beweislast für die rechtzeitige Unterrichtung des Fluggastes über die Änderung der planmäßigen Abflugzeit trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.

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

Begründung

Die Überarbeitung von Änderungsantrag 35 steht im Einklang mit dem Standpunkt des Berichtstatters, was die Fluggastrechte im Falle einer Nichtbeförderung betrifft, und insbesondere mit Änderungsantrag 1 zu Erwägung 5, Änderungsantrag 11 zu Erwägung 12, Änderungsantrag 32 zu Artikel 4 Absatz 3 und Änderungsantrag 33 zu Artikel 4 Absatz 4. In Änderungsantrag 35 sollte Absatz 3 daher gestrichen und gemäß Artikel 4 Absatz 4 durch einen Verweis auf Artikel 7, 8 und 9 ersetzt werden.

Änderungsantrag 62

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der folgende Artikel 4a wird eingefügt:

Flugscheine für Multi-Stopp-Flüge

- 1. Sieht ein Flugschein für Multi-Stopp-Flüge mehrere Flüge hintereinander vor, stellen das Luftfahrtunternehmen oder der Verkäufer des Flugscheins im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 sicher, dass der Fluggast in vollständiger Kenntnis der besonderen Nutzungsbedingungen bezüglich dieses Preisangebots war, und fordert ihn auf, sich anhand der Kontaktdaten, die für den Fall, dass einer der Flüge nicht ausgeführt werden kann, angegeben wurden, mit dem Luftfahrtunternehmen in Verbindung zu setzen.***
- 2. Hat ein Fluggast seinen Hinflug oder seinen Zubringerflug nicht angetreten, so wird die entsprechende Reservierung für den Rückflug oder den nächsten Flug vom Luftfahrtunternehmen nicht storniert.***
- 3. Hat sich der Fluggast vor dem Rückflug oder dem nächsten Flug mit dem Luftfahrtunternehmen in Verbindung gesetzt, kann er den Flug antreten, ohne eine zusätzliche Gebühr entrichten zu müssen.***
- 4. In Fällen, die nicht unter Absatz 3 fallen, und wenn das Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die Bestimmungen in Absatz 1 erfüllt werden, kann es eine zusätzliche Gebühr bis zur Höhe der Differenz zwischen dem mit dem Flugschein bezahlten Flugpreis und dem Preis des Einzelflugs zum***

Zeitpunkt der Reservierung erheben.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut

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

Geänderter Text

(aa) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

Begründung

Durch diesen Änderungsantrag soll das Recht der Fluggäste auf Information im Falle einer Annullierung gestärkt werden.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht. Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie sich auf den betreffenden Flug oder den Flug auswirken, der zuvor mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wurde. **Weist das Luftfahrtunternehmen nicht in schriftlicher Form außergewöhnliche Umstände nach, so muss es die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 zahlen.**

Die Pflicht der Luftfahrtunternehmen, den Fluggästen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b dieser Verordnung anzubieten, wird vom ersten Unterabsatz nicht berührt.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

„5. Auf **Flughäfen, die zumindest in den vorangegangenen drei Jahren mindestens drei Millionen Fluggäste jährlich zu verzeichnen hatten, gewährleistet das Flughafenleitungsorgan die Koordinierung der Aktivitäten des Flughafens und der Flughafennutzer, vor**

Geänderter Text

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

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 Flughafenutzer zu koordinieren und festsitzende Fluggäste in solchen Situationen zu unterstützen und zu informieren.'**

– sollten die Flughafenleitungsorgane von EU-Flughäfen, die in den vorangegangenen drei Jahren mindestens 1,5 Mio. Fluggästen jährlich zu verzeichnen hatten, für eine angemessene Koordination mittels eines ordnungsgemäßen Notfallplans sorgen.

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

Das Flughafenleitungsorgan übermittelt der nach Artikel 16 benannten nationalen Durchsetzungsstelle den Notfallplan und seine etwaigen Änderungen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nationale Durchsetzungsstelle sowohl über die Fähigkeit als auch über die

Mittel verfügt, die Notfallpläne wirksam umsetzen und gegebenenfalls anpassen zu können.

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

Begründung

Im Interesse der Fluggäste wird der Grenzwert von drei Millionen Fluggästen pro Jahr für einen Flughafen als zu hoch erachtet und soll auf 1,5 Millionen gesenkt werden. Es ist deutlich hervorzuheben, dass für die Erstellung von Notfallplänen alle Flughafennutzer und die nationalen, regionalen und lokalen Behörden und Organisationen einzubeziehen sind. Wichtigstes Ziel der Erstellung von Notfallplänen ist die Sicherstellung einer angemessenen Koordinierung durch alle beteiligten Parteien.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

- *die Bereitstellung von Informationen für Fluggäste, die am Flughafen festsitzen oder auf dem Weg dorthin sind, um ihre Flugreise anzutreten;*
- *die Bereitstellung einer Unterkunft vor Ort, falls aufgrund der hohen Anzahl der festsitzenden Fluggäste keine Unterbringung in Hotels möglich ist;*
- *die Bereitstellung von Informationen und Unterstützungsleistungen für Fluggäste, die von den in Artikel 9 Absatz 4 und 5 vorgesehenen Beschränkungen betroffen sind;*
- *eine kostengünstige oder unentgeltliche anderweitige Beförderung der festsitzenden Fluggäste durch alternative Luftfahrtunternehmen und Verkehrsträger, falls das ausführende Luftfahrtunternehmen seinen Betrieb eingestellt hat.'*

Begründung

Dieser Änderungsantrag steht in engem Zusammenhang mit dem vorhergehenden Änderungsantrag zu Artikel 5 Absatz 5. Es soll dadurch genauer festgelegt werden, welche Leistungen im Hinblick auf Information und Unterstützung in den Notfallplan eingeschlossen werden müssen. Die Belange der Menschen mit Behinderungen und der Personen mit eingeschränkter Mobilität erfordern besondere Aufmerksamkeit.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(cb) Folgender Absatz 5b wird angefügt:
„5b. Die Luftfahrtunternehmen sollen ausführliche Verfahren entwickeln und umsetzen, die ihnen vor allem im Fall von Verspätungen, Annullierungen, Nichtbeförderungen, massiven Störungen***

im Flugverkehr und Insolvenz eine wirksame und konsequente Einhaltung dieser Verordnung ermöglichen. Diese Verfahren enthalten klare Angaben zur Kontaktperson des Luftfahrtunternehmens an jedem Flughafen, in deren Verantwortungsbereich es liegt, verlässliche Auskunft zu Betreuung, Unterstützungsleistungen, anderweitiger Beförderung oder Erstattung zu geben und die nötigen Sofortmaßnahmen zu ergreifen. Das Luftfahrtunternehmen legt die Verfahren und Bedingungen für die Erbringung dieser Dienstleistungen so fest, dass der Vertreter dieser Verpflichtung ohne Verzögerungen nachkommen kann. Das Luftfahrtunternehmen teilt die Verfahren und alle etwaigen Änderungen der gemäß Artikel 16 benannten nationalen Durchsetzungsstelle mit.

Begründung

Der Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 41 des Berichterstatters.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 5 – Absatz 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(cc) Folgender Absatz 5c wird angefügt:

„5c. Im Falle der Annullierung eines Fluges aufgrund von Insolvenz, Konkurs, Aussetzung oder Einstellung des Geschäftsbetriebs eines Luftfahrtunternehmens haben festsitzende Fluggäste Anspruch auf Erstattung, Rückflug zum Abflugort oder eine anderweitige Beförderung sowie auf Betreuungsleistungen gemäß Artikel 8

und Artikel 9 der vorliegenden Verordnung. Gleichmaßen haben Fluggäste, die ihre Reise noch nicht angetreten haben, Anspruch auf Rückerstattung. Luftfahrtunternehmen weisen nach, dass sie alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen haben, beispielsweise den Abschluss einer Versicherung oder die Einrichtung eines Garantiefonds, um im Bedarfsfall für Betreuungsleistungen, die Rückerstattung oder eine anderweitige Beförderung der festsitzenden Fluggäste sorgen zu können. Diese Rechte gelten für alle betroffenen Fluggäste unabhängig von ihrem Wohnsitz, ihrem Abflugort oder dem Ort, an dem sie den Flugschein erworben haben.

Begründung

Konkurs, Insolvenz sowie die Aussetzung oder Einstellung des Geschäftsbetriebs eines Luftfahrtunternehmens können zu einer Verletzung der Fluggastrechte führen, wie der Annullierung des Fluges und der anderweitigen Beförderung zulasten der Fluggäste. Der Schutz der Fluggäste vor diesen Eventualitäten obliegt den Luftfahrtunternehmen und darf den Fluggästen nicht als optionale und kostenpflichtige Zusatzleistung angeboten werden.

Änderungsantrag 70

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Begründung

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 – Absatz 1 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Dieser Änderungsantrag entspricht dem EuGH-Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 und C-432/07, Sturgeon/Condor und Böck & Lepuschitz/Air France, das Fluggästen im Falle großer Verspätungen, d. h. von mindestens drei Stunden, dieselben Rechte einräumt wie Fluggästen, deren Flug annulliert wurde. Der Grenzwert von fünf Stunden wird daher auf drei Stunden herabgesetzt.

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 6 – Absatz 1 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Dieser Änderungsantrag entspricht dem EuGH-Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 und C-432/07, Sturgeon/Condor und Böck & Lepuschitz/Air France, das Fluggästen

im Falle großer Verspätungen, d. h. von mindestens drei Stunden, dieselben Rechte einräumt, wie Fluggästen, deren Flug annulliert wurde. Der Grenzwert von fünf Stunden wird daher auf drei Stunden herabgesetzt. Siehe dazu auch den Änderungsantrag zu Artikel 6 Absatz 1 Ziffer ii.

Änderungsantrag 73

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Wenn der geänderte Flugplan eine zu große Verspätung zur Folge hat, erhalten die Fluggäste die Möglichkeit, eine Erstattung des Flugpreises oder eine anderweitige Beförderung zu verlangen. Gemäß der neuen Bestimmung in Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe a sollten Fluggäste auch die Möglichkeit haben, ihre anderweitige Beförderung selbst zu organisieren und die Rückerstattung der damit verbundenen Kosten zu verlangen, wenn das Luftfahrtunternehmen keine anderweitige Beförderung anbietet.

Änderungsantrag 74

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

Vorschlag der Kommission

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

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

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

Geänderter Text

(a) bei allen Reisen über eine Entfernung bis **2 500 km** nicht früher als **drei** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen;

(b) bei Reisen **innerhalb der EU über eine Entfernung von mehr als 2500 km und bei Reisen** nach/aus Drittländern über eine Entfernung zwischen **2500 und 6000 km** nicht früher als **fünf** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreichen;

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

Änderungsantrag 75

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Solche außergewöhnlichen Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn sie sich auf den betreffenden Flug oder den Flug auswirken, der zuvor mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt wurde. Weist das Luftfahrtunternehmen nicht in schriftlicher Form außergewöhnliche Umstände nach, so muss es die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 zahlen. Die Pflicht der Luftfahrtunternehmen, den Fluggästen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b anzubieten, wird von diesen Bestimmungen nicht berührt.

Begründung

Der Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 50 des Berichterstatters.

Änderungsantrag 76

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Gründen der Sicherheit oder der Gefahrenabwehr seine Position auf der Rollbahn nicht verlassen kann.

Rollbahn nicht verlassen kann. ***Nach einer Gesamtverspätung von mehr als drei Stunden nach der ursprünglichen Abflugzeit können Fluggäste dieselben Unterstützungsleistungen wie in Absatz 1 in Anspruch nehmen, einschließlich Erstattungsmöglichkeit, Rückflug und anderweitiger Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1, wobei sie entsprechend informiert werden.***

Begründung

Der Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 51 des Berichtstatters, mit dem zusätzlichen Hinweis auf den Anspruch auf Erstattung, Rückflug oder anderweitige Beförderung.

Änderungsantrag 77

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 78

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die Änderung entspricht den vorangehenden Änderungsanträgen zu den Grenzwerten in Artikel 6. Außerdem bedarf es einer Klarstellung, da der derzeitige Wortlaut fälschlicherweise so ausgelegt werden könnte, dass die Unterbringung als Ersatzleistung nur dann angeboten wird, wenn die Verspätung eine ganze Nacht umfasst.

Änderungsantrag 79

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Der Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 54 des Berichterstatters. Darin wird

verdeutlicht, dass die Verspätung von 90 Minuten auf der Grundlage der Ankunftszeit des Luftfahrzeugs berechnet wird.

Änderungsantrag 80

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Diese Änderung ist erforderlich, um die Konsistenz mit Artikel 3 Absatz 1 zum Anwendungsbereich der Verordnung sicherzustellen und Probleme der Extraterritorialität in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Drittländern zu vermeiden.

Änderungsantrag 81

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

Derzeitiger Wortlaut

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

- (a) **250 EUR** bei allen **Flügen** über eine Entfernung von **1 500 km** oder weniger,
- (b) 400 EUR bei allen **innergemeinschaftlichen Flügen** über eine

Geänderter Text

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

- a) **300 EUR** bei allen **Reisen** über eine Entfernung von **2 500 km** oder weniger,
- b) 400 EUR bei allen **Reisen** über eine Entfernung zwischen **2 500 km** und

Entfernung *von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung* zwischen 1 500 km und 3 500 km,

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

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

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

Begründung

In der derzeitigen Verordnung werden Ausgleichszahlungen für „Flüge“ definiert. Dieser Begriff sollte in der überarbeiteten Fassung erhalten bleiben.

Änderungsantrag 82

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Es gibt Probleme mit Luftfahrtunternehmen, die die Ausgleichszahlungen durch Scheck leisten.

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Dieser Änderungsantrag ersetzt Änderungsantrag 61 des Berichterstatters. Anderenfalls könnte man erwarten, dass die Fluggäste ein solches Dokument vorher unterzeichnen, während sie ihren Flug buchen.

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 7 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Mit dieser Bestimmung wird eindeutig festgelegt, bei wem die Beweislast liegt.

Änderungsantrag 85

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– 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

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

Begründung

Mit dieser Änderung wird verdeutlicht, dass es sich um Werktage und nicht um Kalendertage handelt. Außerdem sollte sich die Erstattung gemäß Artikel 2 Buchstabe s auf den Flugscheinpreis und nicht auf den Flugpreis beziehen.

Änderungsantrag 86

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 88

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

Vorschlag der Kommission

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

²³ *ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.*

Geänderter Text

5. Wählt der Fluggast die Option in Absatz 1 Buchstabe b, so hat er vorbehaltlich verfügbarer Plätze **und sofern vergleichbare Alternativen zur Verfügung stehen**, Anspruch auf anderweitige Beförderung **zum frühestmöglichen Zeitpunkt** mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder einem anderen Verkehrsträger, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, den Fluggast mit eigenen Verkehrsdiensten innerhalb von **acht** Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit an sein Endziel zu befördern. **Der Fluggast hat das Recht, die anderweitige Beförderung abzulehnen. Das Luftfahrtunternehmen teilt dem Fluggast binnen 30 Minuten nach der planmäßigen Abflugzeit mit, ob es ihn fristgerecht mit eigenen Verkehrsdiensten befördert. In diesem Fall bleibt sein Anspruch auf Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9 während des Wartens auf die anderweitige Beförderung bestehen.**

Begründung

Es sollten keine Preisbeschränkungen oder -bedingungen bestehen, die zur Nutzung eines Verkehrsträgers verpflichten, weil ein anderer Verkehrsträger Mängel aufweist. Außerdem ist unklar, wie sich die Regelung, dass kein höherer Preis als der von den eigenen Passagieren in den vorangegangenen drei Monaten für vergleichbare Dienste gezahlte Durchschnittspreis in Rechnung gestellt wird, in der Praxis durchsetzen lässt. Zudem sieht der Änderungsantrag vor, dass die Verpflichtung, die Beförderung eines Fluggasts zu organisieren, bei dem Luftfahrtunternehmen verbleibt, dessen Dienste beeinträchtigt sind.

Änderungsantrag 89

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Es ist zu beachten, dass zwischen verschiedenen Verkehrsträgern Vereinbarungen zur anderweitigen Beförderung bestehen, in denen die Bedingungen dieser anderweitigen Beförderung dargelegt sind und die in diesen besonderen Fällen Anwendung finden.

Änderungsantrag 90

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Absatz 1 Buchstabe b anbietet.“

Begründung

Der Fluggast sollte auch die Möglichkeit haben, selbst die anderweitige Beförderung zu organisieren, ohne den Anspruch auf Erstattung der entstehenden Kosten zu verlieren.

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut

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

Geänderter Text

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

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

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

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) Beförderung **zwischen dem** Flughafen **und dem** Ort der Unterbringung (Hotel, Wohnort des Fluggastes oder Sonstiges).’

Geänderter Text

(c) Beförderung **vom** Flughafen **zum** Ort der Unterbringung (Hotel, Wohnort des Fluggastes oder Sonstiges) **und zurück.**

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

Begründung

Telexe sind überholt.

Änderungsantrag 94

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

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

(ab) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

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

Änderungsantrag 95

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ac) Folgender Absatz wird eingefügt:

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

Änderungsantrag 96

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Unterbringungsmöglichkeiten nach diesen **drei** Nächten, zusätzlich zu ihren fortlaufenden Informationspflichten gemäß Artikel 14.

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

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

Begründung

Der Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 69 des Berichtstatters. Die Luftfahrtunternehmen bleiben uneingeschränkt dazu verpflichtet, für die Unterbringung zu sorgen, außer in dem Fall, dass der Fluggast sich selbst um seine Unterbringung kümmern möchte. Die Höchstgrenze sollte in diesem Zusammenhang jedoch von 100 EUR auf 125 EUR angehoben werden. Die Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens, sich vorrangig um die Unterbringung zu kümmern, bleibt von dieser Beschränkung unberührt. Die Beschränkung gilt nicht, wenn das Luftfahrtunternehmen seiner Verpflichtung nicht nachkommt.

Änderungsantrag 97

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 9 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

*über verfügbare
Unterbringungsmöglichkeiten.*

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 9 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

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

Änderungsantrag 99

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -10 (neu)
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 10 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 100

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Artikel 11 wird folgender Absatz hinzugefügt:

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

Geänderter Text

In Artikel 11 werden folgende Absätze angefügt:

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

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

Kommunikationsmittel zur Verfügung gestellt.

Änderungsantrag 101

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 11 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 102

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 11 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 103

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

Derzeitiger Wortlaut

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

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

Begründung

Bei den ursprünglichen Bestimmungen gab es unterschiedliche Auslegungsmöglichkeiten, dies sollte behoben werden. Derzeit läuft hierzu ein Verfahren vor dem Gerichtshof (Az.: X ZR/111/12).

Änderungsantrag 104

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

Vorschlag der Kommission

In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung **oder nationaler Gesetze** in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, für die aufgrund dieser Verordnung entstandenen Kosten bei Dritten, die zu dem die Ausgleichszahlung oder sonstige Verpflichtungen begründenden Ereignis beigetragen haben, Regress zu nehmen.

Geänderter Text

In Artikel 12 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

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

Geänderter Text

In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, ***und unbeschadet bestehender Verzichtsverträge mit Dritten zum Zeitpunkt des jeweiligen Streitfalls*** kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, für die aufgrund dieser Verordnung entstandenen Kosten bei ***anderen Personen, auch*** Dritten, die zu dem die Ausgleichszahlung oder sonstige

Verpflichtungen begründenden Ereignis beigetragen haben, **nach geltendem Recht** Regress zu nehmen **oder die gesamten Kosten zurückzuerhalten. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Ausgleichsleistungen zu verlangen oder für die ihm entstanden Kosten bei einem Flughafen oder einem anderen Dritten, mit dem es in einer Vertragsbeziehung steht, Regress zu nehmen.**

Begründung

Bestehende Verzichtsverträge (z. B. zwischen Flughäfen und Luftfahrtunternehmen) sollten von dieser Bestimmung unberührt bleiben. Es muss eindeutig sein, dass Fluggäste nicht betroffen sind.

Änderungsantrag 105

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

eventuelle Ausgleichsleistungen.“

Begründung

Auch die Vorverlegung der Abflugzeit eines Fluges wird berücksichtigt.

Änderungsantrag 106

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Die Anwesenheit eines Ansprechpartners vor Ort, der das Luftfahrtunternehmen auf dem Flughafen vertritt und der bei Bedarf sofortige Maßnahmen im Auftrag des Luftfahrtunternehmens treffen kann, würde dabei helfen, dass Fluggäste die Rechte, die ihnen zustehen, tatsächlich nutzen können. Nur die Luftfahrtunternehmen verfügen über alle

entsprechenden Informationen im Falle von Flugunterbrechungen und verloren gegangenem oder verspätet übergebenem Reisegepäck. Die Bereitstellung von Informationen für Fluggäste über ihre Rechte und Möglichkeiten für Beschwerden und Forderungen muss verbessert werden.

Änderungsantrag 107

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 108

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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*

2. Im Falle der Nichtbeförderung, bei Annullierung, Flugverspätung oder -verschiebung von mindestens zwei Stunden informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen alle betroffenen Fluggäste unverzüglich und umfassend und lässt ihnen in schriftlicher oder elektronischer Form einen Hinweis zukommen, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt

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.

werden, einschließlich Informationen über mögliche Beschränkungen gemäß Artikel 9 Absätze 4 und 5 **und Informationen über mögliche andere Verkehrsträger. Die Adresse des Luftfahrtunternehmens, an die er seine Beschwerde richten kann, sowie** die Kontaktinformationen der nach Artikel 16a benannten zuständigen Beschwerdestellen werden dem Fluggast ebenfalls in schriftlicher Form ausgehändigt.

Begründung

Dieser Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 37 des Berichtstatters, legt die Modalitäten für die mündliche und schriftliche Information dar und weitet die Verpflichtung zur Information der Fluggäste auf die Veranstalter aus.

Änderungsantrag 109

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Der geänderte Text entspricht den vorherigen Änderungen in Bezug auf die umfassende Definition einer „Person mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität“ und weitet die Personengruppe auf alle Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität aus.

Änderungsantrag 110

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 14 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

4. Das Flughafenleitungsorgan stellt sicher, dass in den Fluggastbereichen des Flughafens allgemeine Informationen über Fluggastrechte deutlich sichtbar angebracht sind. **Auf der Grundlage der erhaltenen Informationen stellt** es ferner sicher, dass die sich am Flughafen aufhaltenden Fluggäste über die **Gründe und ihre Rechte im Falle von Verspätungen und Flugunterbrechungen, wie etwa die** Annullierung ihres Fluges, und ihre Rechte **für den Fall** unterrichtet werden, **dass** das Luftfahrtunternehmen unerwartet seinen Betrieb einstellt, **zum Beispiel im Falle der** Insolvenz oder **des Entzugs** seiner Betriebsgenehmigung.

Begründung

Flughafenleitungsorgane verfügen nicht über Informationen zu einzelnen Fluggästen. Sie müssen diese Informationen zuerst von Luftfahrtunternehmen erhalten, um der oben genannten Verpflichtung nachzukommen.

Änderungsantrag 111

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

Vorschlag der Kommission

5. Bei Annullierung oder Verspätung des Abflugs informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen die Fluggäste **so rasch wie möglich**, jedoch spätestens 30 Minuten nach der planmäßigen

Geänderter Text

5. Bei Annullierung oder Verspätung des Abflugs informiert das ausführende Luftfahrtunternehmen die Fluggäste, **sobald diese Informationen vorliegen**, jedoch spätestens 30 Minuten nach der

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

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

Begründung

Wie in Erwägung 20 des Vorschlags der Kommission dargelegt, sollten die Fluggäste 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. Mit diesem Änderungsantrag wird darauf abgezielt, die Informationen zu verbessern, die Fluggästen in Echtzeit bei Verspätungen oder Annullierungen mitgeteilt werden, so dass sie ihre Rechte wirksam durchsetzen können.

Änderungsantrag 112

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 113

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 114

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

Vorschlag der Kommission

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 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

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

personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr²⁴.

Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr²⁴.

²⁴ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

²⁴ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

Begründung

Die Zustimmung des Fluggasts sollte entsprechend der geltenden Datenschutzgesetzgebung eingeholt werden, in der die genaue Form der Zustimmung („in schriftlicher Form“) nicht konkretisiert wird. (Der zweite Satz beruht nicht auf der deutschen Fassung.)

Änderungsantrag 115

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Vermittler sollten nicht für die Bereitstellung von Informationen verantwortlich gemacht werden, wenn Fluggäste sich dafür entschieden haben, ihre Kontaktinformationen nicht bereitzustellen.

Änderungsantrag 116

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 14 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 117

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 14 – Absatz 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Unbeschadet der Verpflichtung, gemäß Absatz 2 einen schriftlichen Hinweis auf Bestimmungen über Ausgleichszahlungen bereitzustellen (wobei dieser Regelung laut Umfragen nur selten genügt wird), sollte die Mitteilung über die Annullierung/Verspätung einen Hinweis auf die möglichen Ansprüche auf Ausgleichszahlungen und Unterstützungsleistungen enthalten.

Änderungsantrag 118

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die Verordnung gilt gleichermaßen für Verstöße auf Flughäfen, die im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten der EU gelegen sind.

Änderungsantrag 119

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

Vorschlag der Kommission

2. Die nationale Durchsetzungsstelle überwacht die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung mit besonderer Aufmerksamkeit und ergreift die zur Wahrung der Fluggastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die Luftfahrtunternehmen

Geänderter Text

2. Die nationale Durchsetzungsstelle überwacht die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung mit besonderer Aufmerksamkeit und ergreift die zur Wahrung der Fluggastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die Luftfahrtunternehmen

und die Flughafenleitungsorgane der nationalen Durchsetzungsstelle **auf deren Verlangen** die einschlägigen Unterlagen zur Verfügung. Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben trägt die nationale Durchsetzungsstelle auch den Informationen Rechnung, die ihr von der gemäß Artikel 16a benannten Stelle übermittelt werden. Sie **kann auch** Durchsetzungsmaßnahmen zu individuellen Beschwerden **beschließen**, die ihr von der gemäß Artikel 16a benannten Stelle zugeleitet werden.

und die Flughafenleitungsorgane der nationalen Durchsetzungsstelle die einschlägigen Unterlagen **innerhalb eines Monats nach der Anforderung** zur Verfügung, **unbeschadet der Verpflichtungen von Luftfahrtunternehmen gemäß Artikel 14a**. Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben trägt die nationale Durchsetzungsstelle auch den Informationen Rechnung, die ihr von der gemäß Artikel 16a benannten Stelle übermittelt werden. Sie **ergreift** Durchsetzungsmaßnahmen zu individuellen Beschwerden, die ihr von der gemäß Artikel 16a benannten Stelle zugeleitet werden. **Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass ihre jeweilige nationale Durchsetzungsstelle mit ausreichenden Befugnissen zur wirksamen Sanktionierung von Verstößen ausgestattet ist.**

Begründung

In diesem Änderungsantrag wird eine Frist für Luftfahrtunternehmen und Flughafenleitungsorgane genannt, innerhalb derer sie die verlangten Dokumente bereitstellen müssen, und es werden die Durchsetzungsmaßnahmen der nationalen Durchsetzungsstellen gestrichen, die gemeinsam in einem nachfolgenden neuen Absatz aufgeführt werden.

Änderungsantrag 120

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Luftfahrtunternehmen stellen der nationalen Durchsetzungsstelle proaktiv umfassende Informationen im Hinblick auf den Eintritt technischer Probleme, insbesondere auf die diesbezüglichen Gründe, bereit. Die nationale Durchsetzungsstelle übermittelt diese Informationen den Stellen, die für die

außergerichtliche Beilegung von Streitfällen gemäß Artikel 16a zuständig sind.

Begründung

Die Luftfahrtunternehmen sollten verpflichtet werden, die nationalen Durchsetzungsstellen über die Gründe und Umstände hinsichtlich technischer Probleme zu unterrichten.

Änderungsantrag 121

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Laut der 2012 im Auftrag der Europäischen Kommission durchgeführten Studie sind die Sanktionen zu niedrig, um Beförderungsunternehmen einen wirtschaftlichen Anreiz für die Einhaltung der Verordnung zu geben, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass in den meisten Fällen nur eine begrenzte Anzahl von Fluggästen, die von einem Verstoß gegen die Verordnung betroffen sind, bei der nationalen Durchsetzungsstelle Beschwerde einlegt.

Änderungsantrag 122

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Der Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 81 des Berichtstatters. Die Forderung nach einem unionsweiten Mechanismus für den Informationsaustausch wurde Artikel 16b angefügt.

Änderungsantrag 123

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

5. Die nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichen jährlich bis spätestens Ende April des jeweils folgenden Kalenderjahres Statistiken über ihre Tätigkeiten und die verhängten Sanktionen. **Die nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichen gleichzeitig auf der Grundlage der Daten, die die Luftfahrtunternehmen und die Flughafenleitungsorgane aufzeichnen**

und übermitteln müssen, Statistiken bezüglich der Anzahl und der Art der Beschwerden, der Anzahl der Annullierungen, der Fälle der Nichtbeförderung und Verspätungen und deren Dauer sowie Angaben über verlorenes, verspätetes oder beschädigtes Reisegepäck.

Änderungsantrag 124

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Dieser Änderungsantrag wird vorgeschlagen, um sicherzustellen, dass die nationalen Durchsetzungsstellen bis zum Inkrafttreten der Richtlinie über alternative Streitbeilegung im Jahr 2015 auch weiterhin die zuständigen Beschwerdestellen sind. Bis zur Schaffung der neuen Konfliktbeilegungsstelle sollten Fluggäste nach wie vor die Möglichkeit haben, bei jeder nationalen Durchsetzungsstelle individuelle Beschwerden einzulegen.

Änderungsantrag 125

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

14a. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16-a

Einhaltungsdokumente

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

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

2. Alle anderen Beförderungsunternehmen, die

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

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

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

Begründung

Das Einhaltungsdokument wäre ein kosteneffizienter Weg, um die Hauptproblematik der Verordnung anzugehen, die in der Durchsetzung besteht. Die erforderlichen Inhalte der Unterlagen könnten durch den Ausschuss für Fluggastrechte im vorgeschlagenen Artikel 16c festgelegt werden. Darin enthalten sein könnten Aspekte wie Notfallpläne für erhebliche Reiseunterbrechungen, das für die Unterstützung der Fluggäste verantwortliche Personal, Verfahren bei Nichtbeförderung, Flugannullierungen, Fluggastinformationen usw.

Änderungsantrag 126

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Artikel 16a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Luftfahrtunternehmen unterrichten die Fluggäste **bei der Buchung** über **ihre** Bearbeitungsverfahren für Forderungen und Beschwerden im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten

Geänderter Text

1. Die Luftfahrtunternehmen, **Veranstalter oder Verkäufer von Flugscheinen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 Artikel 2 Buchstabe d** unterrichten die Fluggäste über **die** Bearbeitungsverfahren

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).

der Luftfahrtunternehmen und die einschlägigen Fristen gemäß Absatz 2 für Forderungen und Beschwerden im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und teilen ihnen die betreffenden Kontaktadressen mit, an die die Fluggäste ihre Forderungen und Beschwerden, auch in elektronischer Form, richten können.
Das Luftfahrtunternehmen **und gegebenenfalls der Veranstalter** unterrichten die Fluggäste auch über die für die Bearbeitung von Fluggastbeschwerden zuständige(n) Stelle(n), **die gemäß diesem Artikel und Artikel 16 von den Mitgliedstaaten benannt wurde(n). Die entsprechenden Informationen werden bei der Buchung gegeben, sie müssen für alle zugänglich und deutlich im Flugschein und auf den Websites der Luftfahrtunternehmen angegeben sein und an den Schaltern der Luftfahrtunternehmen auf den Flughäfen ausgegeben sowie in der E-Mail-Nachricht mitgeteilt werden, über die die Mitteilung einer Annullierung oder Verspätung ergeht. Den Fluggästen wird auf Verlangen ein Beschwerdeformular ausgehändigt.**

Begründung

Die Fluggäste müssen besser über Verfahren für Forderungen und Beschwerden informiert werden. Bei Bedarf leitet der Veranstalter allgemeine Informationen zu den Verfahren an die Fluggäste weiter, einschließlich der Kontaktadressen der zuständigen Stellen.

Änderungsantrag 127

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„1a. Die Beweislast bezüglich der Bereitstellung der erforderlichen

Informationen für die Fluggäste liegt bei dem Luftfahrtunternehmen.“

Änderungsantrag 128

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

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

ergriffen hat, um die Annullierung oder Verspätung zu verhindern.

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

Begründung

Dieser Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 85 des Berichterstatters.

Änderungsantrag 129

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. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich Fluggäste bei Streitfällen mit Luftfahrtunternehmen über die Rechte und Pflichten gemäß dieser Verordnung an unabhängige, wirksame und effiziente Mechanismen zur außergerichtlichen Beilegung von Streitfällen wenden können. Zu diesem Zweck benennt jeder Mitgliedstaat eine oder mehrere nationale Stellen, die für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen im Zusammenhang mit den unter diese Verordnung fallenden Rechten **und Pflichten** zuständig sind. **Dabei sollte es sich um andere Stellen als die in Artikel 16 Absatz 1 genannte Durchsetzungsstelle handeln. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Stellen befugt sind, den zugrundeliegenden Streitfall zwischen Fluggästen und Luftfahrtunternehmen**

durch eine für beide Parteien rechtlich bindende und durchsetzbare Entscheidung beizulegen. Für Streitfälle, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2013/11/EU fallen, findet nur ebendiese Richtlinie Anwendung. Sämtliche Luftfahrtunternehmen, die an Flügen von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder eines Drittstaates zu diesen Flughäfen beteiligt sind, halten sich an das System zur alternativen Streitbeilegung im Sinne der Richtlinie 2013/11/EU, das eine einfache, schnelle und kostengünstige Möglichkeit der außergerichtlichen Beilegung von Streitfällen zwischen Fluggästen und Luftfahrtunternehmen darstellt.

Änderungsantrag 130

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Fluggast die Beschwerde oder die Forderung an das betreffende Luftfahrtunternehmen gerichtet bzw. gestellt hat.

Änderungsantrag 131

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Wird dem Luftfahrtunternehmen eine unrechtmäßige Handlung nachgewiesen, setzt die Beschwerdestelle die nationale Durchsetzungsstelle darüber in Kenntnis, und diese trifft gemäß Artikel 16a Absatz 2 Maßnahmen bezüglich der Durchsetzung.

Änderungsantrag 132

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Durchsetzungsstelle erhält ebenfalls ein Exemplar der endgültigen Antwort.

Begründung

Im Rahmen dieses Änderungsantrags wird der Artikel an die neue Richtlinie 2013/11/EU über alternative Streitbeilegung angepasst.

Änderungsantrag 133

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 134

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 135

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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 16aa (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„Artikel 16aa

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

Änderungsantrag 136

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 137

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich bis spätestens Ende April des jeweils folgenden Kalenderjahres einen Bericht über ihre Tätigkeiten. Die

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich bis spätestens Ende April des jeweils folgenden Kalenderjahres einen Bericht über ihre Tätigkeiten,

Kommission kann Durchführungsrechtsakte über die in diesen Berichten zu behandelnden Fragen erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 16c angenommen.

einschließlich der Statistiken gemäß Artikel 16 Absatz 5. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte über die in diesen Berichten zu behandelnden Fragen erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 16c angenommen.

Änderungsantrag 138

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Die Kommission und die Mitgliedstaaten richten ein unionsweites Verfahren ein, das alle gemäß Artikel 16 und Artikel 16a benannten Stellen umfasst, um den Austausch von Informationen über Verstöße, Sanktionen und bewährte Durchsetzungsverfahren zwischen allen Mitgliedstaaten sicherzustellen. Die Kommission stellt diese Informationen allen Mitgliedstaaten in elektronischer Form zur Verfügung.

Begründung

Der Änderungsantrag steht mit dem Änderungsantrag 81 des Berichtstatters in Verbindung. Die Forderung nach einem unionsweiten Verfahren für den Informationsaustausch wurde von Artikel 16 Absatz 4 nach Artikel 16b, der die Verfahren der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission betrifft, verschoben.

Änderungsantrag 139

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Um einen kohärenten Informationsfluss zu schaffen, sollte im Rahmen einer einschlägigen Bestimmung dieser Verordnung festgelegt werden, dass die Kommission Informationen von den nationalen Durchsetzungsstellen erhalten kann.

Änderungsantrag 140

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5c. Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Website spätestens ab dem 1. Mai 2015 eine Liste sämtlicher in der Union tätiger Luftfahrtunternehmen, die systematisch gegen die Bestimmungen dieser Verordnung verstoßen, und aktualisiert diese Liste regelmäßig. Unabhängig von der Größe oder Staatszugehörigkeit wird von jedem Luftfahrtunternehmen angenommen, dass es systematisch gegen diese Verordnung verstößt, wenn die Kommission in Bezug auf dieses Luftfahrtunternehmen gemäß Artikel 16b Absatz 5b Nachweise für Verstöße erhalten hat, die Fluggästen in Bezug auf mehr als zehn verschiedene Flüge innerhalb eines Kalenderjahres widerfahren sind und mehr als einen Artikel dieser Verordnung betreffen.

Änderungsantrag 141

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

15a. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16ca

Delegierte Rechtsakte

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

Änderungsantrag 142

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

15b. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16cb

Ausübung der Befugnisübertragung

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

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter

Rechtsakte gemäß Artikel 16b wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... übertragen. Die Kommission legt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung vor. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.*

3. Die in Artikel 16ca genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in dem betreffenden Beschluss genannten Befugnisse. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, teilt sie dies gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat mit.

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 16ba erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

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

Änderungsantrag 143

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16
Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 17

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2017 Bericht über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Auswirkungen des Ausgleichs bei großer Verspätung und der Begrenzung der Unterbringung bei außergewöhnlichen Umständen von langer Dauer, ***Probleme bei der Auslegung außergewöhnlicher Umstände, die von den nationalen Durchsetzungsstellen veröffentlichten Statistiken über ihre Tätigkeiten, einschließlich der Sanktionen und ihren Feststellungen zu Verstößpraktiken von Luftfahrtunternehmen, die Fortschritte bei der Errichtung nationaler Stellen für die außergerichtliche Beilegung von Streitfällen und die Tätigkeiten dieser Stellen.*** Die Kommission berichtet auch über den verbesserten Schutz von Reisenden von Flügen aus Drittländern, die von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, im Rahmen internationaler Luftverkehrsabkommen. ***Zudem erstattet die Kommission über die Wirksamkeit der von den in Artikel 16 genannten Stellen eingeleiteten Maßnahmen und Sanktionen sowie über die etwaige Notwendigkeit eines harmonisierten Ansatzes Bericht.*** Dem Bericht werden,

soweit erforderlich, Legislativvorschläge beigefügt.

Begründung

Nach Auffassung des Berichterstatters sollte die Berichterstattung der Kommission umfassendere Informationen im Hinblick auf die Bewertung der Auswirkungen, der Umsetzung und der Durchsetzung der Verordnung umfassen.

Änderungsantrag 144

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. **Die** Luftfahrtunternehmen der **Union und die in ihrem Namen handelnden Bodenabfertigungsdienstleister richten an allen Flughäfen in der Union eine Stelle ein, an der Fluggästen** Beschwerdeformulare **ausgehändigt werden**, die es **ihnen** ermöglichen, unmittelbar **nach ihrer Ankunft** eine Beschwerde über beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck einzureichen. **Gleichermaßen händigen die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft derartige** Beschwerdeformulare **auf Verlangen der Fluggäste an ihren Abfertigungsschaltern oder an ihren Serviceschaltern am Flughafen oder an beiden Stellen aus, und sie stellen das Beschwerdeformular auf ihrer Website zur Verfügung. Diese** **Beschwerdeformulare**, auch in Form so genannter „Property Irregularity Reports“ (PIR), werden vom Luftfahrtunternehmen am Flughafen als Beschwerde im Sinne von Artikel 31 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens entgegengenommen. Diese Möglichkeit lässt das Recht des Fluggastes unberührt, eine Beschwerde auf anderem Wege innerhalb der im

Montrealer Übereinkommen
vorgeschriebenen Fristen einzureichen.

**2a. Die Kommission kann über
Durchführungsrechtsakte die Form des
standardisierten Antragsformulars
festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte
werden nach dem Beratungs-
/Prüfverfahren gemäß Artikel 6f Absatz 2
erlassen.**

Begründung

*Der Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 92 des Berichtstatters. Das
Beschwerdeformular wird wie alle Durchführungsrechtsakte in allen Amtssprachen im
Amtsblatt veröffentlicht.*

Änderungsantrag 145

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Artikel 5 – Absatz 3a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**2a. In Artikel 5 wird folgender Absatz
angefügt:**

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

Änderungsantrag 146

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

Vorschlag der Kommission

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

²⁵ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1.

Geänderter Text

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

²⁵ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1.

Begründung

Dieser geänderte Text ersetzt den Änderungsantrag 93 des Berichtstatters. Ein Musterformular würde die Interessenerklärung vereinfachen. Sowohl den Fluggästen als auch den Luftfahrtunternehmen würde eine Anleitung an die Hand gegeben, um im Falle der Zerstörung, des Verlusts oder der Beschädigung von Mobilitätshilfen die einschlägigen Informationen und die notwendigen Unterlagen bereitzustellen.

Änderungsantrag 147

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

In zahlreichen Flughäfen der EU ist es nicht erlaubt, Rollstühle für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Kinderrollstühle bis zum Flugsteig mitzunehmen. Mitunter wird ihnen der Rollstuhl erst an der Gepäckausgabe zurückgegeben. Dadurch wird die Mobilität solcher Personen erheblich eingeschränkt, weshalb sichergestellt werden muss, dass Rollstühle bis zum Flugsteig mitgenommen werden dürfen. Falls dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich sein sollte, müssen unentgeltliche Alternativen zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsantrag 148

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

Vorschlag der Kommission

2. Zur Überwachung des Schutzes von behinderten Fluggästen und Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität im Fall einer Beschädigung ihrer Mobilitätshilfen prüft und berücksichtigt die nationale Durchsetzungsstelle auch die Angaben zu den Beschwerden bezüglich Mobilitätshilfen, die bei den nach Artikel 16a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 benannten Stellen eingereicht wurden.

Geänderter Text

2. Zur Überwachung des Schutzes von behinderten Fluggästen und Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität im Fall einer Beschädigung ihrer Mobilitätshilfen **oder Hilfsgeräte** prüft und berücksichtigt die nationale Durchsetzungsstelle auch die Angaben zu den Beschwerden bezüglich Mobilitätshilfen, die bei den nach Artikel 16a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 benannten Stellen eingereicht wurden.

Begründung

Wie in anderen Teilen dieser Verordnung sollten Hilfsgeräte und Mobilitätshilfen als gleichwertig erachtet werden.

Änderungsantrag 149

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Die **in Artikel 6 Absatz 1 genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ...* übertragen.** Die Kommission **legt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung vor. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

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

Begründung

Der Text wurde an den Standardzeitraum der Übertragung von Befugnissen durch das Parlament an die Kommission angepasst.

Änderungsantrag 150

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

Vorschlag der Kommission

Die Luftfahrtunternehmen **können zwar aufgrund ihrer unternehmerischen Freiheit die Bedingungen für die Gepäckbeförderung festlegen, jedoch geben sie bei der Buchung** und an den Abfertigungsschaltern (einschließlich Check-in-Automaten) eindeutig die zulässigen Freimengen für Handgepäck und aufgegebenes Gepäck an, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen, einschließlich etwaiger, innerhalb einer bestimmten Freimenge geltender Beschränkungen der Zahl der Gepäckstücke. **Werden** für die Gepäckbeförderung **zusätzliche Gebühren erhoben, so** geben die Luftfahrtunternehmen **bei der Buchung** und auf Anfrage am Flughafen **genaue Einzelheiten zu diesen Gebühren** an.

Geänderter Text

1. Die Luftfahrtunternehmen **geben in einer frühen Phase des Buchungsvorgangs in allen Vertriebswegen, einschließlich der computergestützten Reservierungssysteme**, und an den Abfertigungsschaltern (einschließlich Check-in-Automaten) eindeutig die zulässigen Freimengen für Handgepäck und aufgegebenes Gepäck an, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen, einschließlich etwaiger, innerhalb einer bestimmten Freimenge geltender Beschränkungen der Zahl der Gepäckstücke **und Beschränkungen in Bezug auf Einkäufe am Flughafen. Einzelheiten zu zusätzlichen Gebühren** für die Gepäckbeförderung geben die Luftfahrtunternehmen **in einer frühen Phase des Buchungsvorgangs** und auf Anfrage am Flughafen **auf klare, transparente und unmissverständliche Weise** an. **Die wesentliche Reiseleistung und Leistungen, für die zusätzliche Gebühren anfallen, müssen klar erkennbar sein und getrennt voneinander**

erworben werden können.

Begründung

Der Änderungsantrag ersetzt den Änderungsantrag 95 des Berichtstatters und soll der Forderung nach Preistransparenz und Handelsfreiheit größeren Nachdruck verleihen.

Änderungsantrag 151

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 152

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

werden darf.

Begründung

Die Fluggesellschaften sollten die Obergrenzen für das zulässige Handgepäck in Bezug auf das Gewicht oder die Abmessungen festlegen; es sollte jedoch untersagt werden, die Anzahl der Gepäckstücke zu begrenzen.

Änderungsantrag 153

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll außergewöhnlichen Umständen im Zusammenhang mit dem Luftfahrzeug oder Sicherheitsgründen Rechnung getragen werden, aufgrund deren eine Beförderung der in Artikel 6d Absätze 1a und 1b genannten Gegenstände in der Kabine ausgeschlossen werden könnte.

Änderungsantrag 154

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

Änderungsantrag 155

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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**.

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

Änderungsantrag 156

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

Vorschlag der Kommission

2. Ist ein Musikinstrument zu groß, um in **ein geeignetes** Gepäckabteil innerhalb der Kabine oder unter **einen** geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden zu können, kann das Luftfahrtunternehmen den Erwerb eines zweiten Flugscheins 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 **einem geeigneten** Gepäckabteil innerhalb der Kabine oder unter **einem** geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden zu können, kann das Luftfahrtunternehmen den Erwerb eines zweiten Flugscheins verlangen, wenn das Musikinstrument als Handgepäck auf einem zweiten Sitzplatz mitgeführt wird. **Für den zweiten Flugschein ist keine Flughafengebühr zu entrichten.** Bei Erwerb eines zweiten Sitzplatzes unternimmt das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen, um dem Fluggast einen Sitzplatz neben dem betreffenden Musikinstrument zuzuweisen.

Begründung

Um den Artikel besser zu strukturieren, wurde der gestrichene Text abgetrennt und in Artikel 6e Absatz 2a (neu) und 2b (neu) integriert.

Änderungsantrag 157

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Musikinstrumente werden auf Anfrage und soweit Platz zur Verfügung steht, in einem beheizten Teil des Frachtraums des Luftfahrzeugs befördert, sofern die geltenden Sicherheitsvorschriften, die Platzverhältnisse und die technischen Spezifikationen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Die Luftfahrtunternehmen stellen spezielle Gepäckscheine zur Verfügung, die gut sichtbar auf dem Musikinstrument angebracht werden, um sicherzustellen, dass dieses mit der nötigen Sorgfalt behandelt wird. Es werden ausschließlich Instrumente im Frachtraum des Flugzeugs befördert, die ordnungsgemäß in einem starren Behälter und/oder Hartschalenbehälter verpackt sind, der bzw. das speziell für diese Gegenstände bestimmt ist.

Änderungsantrag 158

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2b. Die Luftfahrtunternehmen geben bei der Buchung und in ihren Geschäftsbedingungen eindeutig an, auf welcher Grundlage Musikinstrumente befördert werden, einschließlich der Gebühren, die für die Beförderung

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

Änderungsantrag 159

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 6f

1. Die Kommission wird vom Ausschuss für Fluggastrechte unterstützt. Bei dem Ausschuss handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Änderungsantrag 160

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang 1
Verordnung (EG) 261/2004
Anhang 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

„Anhang: Erschöpfende Liste außergewöhnlicher Umstände im Sinne dieser Verordnung

Begründung

Um Rechtssicherheit hinsichtlich der Definition außergewöhnlicher Umstände zu gewährleisten, sollte die Liste erschöpfend sein.

Änderungsantrag 161

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Taktischer Änderungsantrag gegen Änderungsantrag 101?

Änderungsantrag 162

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004

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

Vorschlag der Kommission

ii.a. durch Vogelschlag verursachte Schäden;

Geänderter Text

Begründung

Das Verhalten von Vögeln in der Luft lässt sich nicht steuern und liegt trotz aller Vorsichtsmaßnahmen der Fluggesellschaften außerhalb ihrer Kontrolle.

Änderungsantrag 163

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 164

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Anhang 1 – Absatz 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;

Änderungsantrag 165

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer v

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

v. **unvorhergesehene** Beschränkungen durch das Flugverkehrsmanagement **oder** die **unvorhergesehene** Schließung **des**

Luftraums, *einschließlich der Schließung von Start- oder Landebahnen durch die Behörden;*

Änderungsantrag 166

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer vi

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 167

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Anhang 1 – Absatz 1 – Ziffer vii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

vii. **unvorhergesehene** Arbeitsstreitigkeiten beim ausführenden Luftfahrtunternehmen oder den Erbringern grundlegender Dienstleistungen wie Flughäfen und Flugsicherungsorganisationen.

Änderungsantrag 168

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

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

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

BEGRÜNDUNG

Einleitung:

Die Luftfahrtindustrie hat sich in den letzten Jahren erheblich verändert. Dies ist auf den Anstieg der Zahl an Fluggästen und Flügen auf dem liberalisierten europäischen Markt zurückzuführen. Allerdings wurde diese grundsätzlich positive Entwicklung gewissermaßen durch die Anwendung unlauterer Praktiken und einer Verminderung der Dienstleistungsqualität mit negativen Folgen für die Reisenden begleitet. Darüber hinaus kam es seit dem Inkrafttreten der Verordnung im Jahr 2004 zu Problemen hinsichtlich der unterschiedlichen Auslegung aufgrund von Grauzonen und Lücken in der bestehenden Verordnung, uneinheitlicher Durchsetzung in den Mitgliedstaaten und der Schwierigkeiten der Fluggäste, ihre Rechte wegen der Verletzung von Rechtsvorschriften durch die Luftfahrtunternehmen durchzusetzen. Das Parlament hat bereits im Rahmen seiner im Jahr 2012 verabschiedeten Entschlüsse¹ seinen Standpunkt zu mehreren dieser Punkte deutlich gemacht.

Die folgenden Elemente des Vorschlags der Kommission können als Fortschritt bei der Durchsetzung der Fluggastrechte gewertet werden: die Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen wurde genauer bestimmt und auf die Gepäckbeförderung ausgedehnt; ein Beschwerdeverfahren mit klaren Fristen wurde eingeführt und die genaue Funktion einer neu einzurichtenden Stelle zur Bearbeitung von Beschwerden wurde bestimmt; neue Vorschriften wurden eingeführt, die sich auf Fälle von Nichtbeförderung, verpasste Anschlussflüge und große Verspätungen beziehen; eine nicht erschöpfende Liste von außergewöhnlichen Umständen wurde erstellt, um die Fälle festzulegen, in denen die Luftfahrtunternehmen von der Entschädigungsverpflichtung befreit sind; die Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen, die Fluggäste angemessen und zeitnah zu unterrichten wurde verschärft und neue Bestimmungen bezüglich der Beförderung von Mobilitätshilfen und Musikinstrumenten wurden eingeführt.

Hauptprobleme:

Die unvollständige und uneinheitliche Umsetzung der bestehenden Verordnung sowohl durch die Luftfahrtunternehmen als auch durch die nationalen Behörden sorgt für Verwirrungen bei den Fluggästen und in der Branche. Darüber hinaus sind die Fluggäste mangelhaft über ihre Rechte informiert und zeigen sich mit den Umständen und Kosten im Zusammenhang mit der Durchsetzung dieser Rechte unzufrieden.

Die Rechtsunsicherheit hat zu einer Reihe von Urteilen des Gerichtshofs der Europäischen Union geführt, durch die über die Jahre hinweg eine umfangreiche Rechtsprechungssammlung über die Rechte von Fluggästen geschaffen wurde. Diese ist jedoch schwer zu überblicken. Die Zahlen zeigen, dass nur ein kleiner Anteil der Fluggäste, der theoretisch Ansprüche auf Leistungen und Entschädigung hätte, in Wirklichkeit Ansprüche geltend macht oder durchsetzt.

¹ Angenommene Texte, P7_TA-PROV (2012) 0371, P7_TA-PROV (2012) 0099.

Der entscheidende Faktor ist, dass die ausführenden Luftfahrtunternehmen nicht automatisch die Rechte der betroffenen Fluggäste anerkennen. Deshalb müssen die Fluggäste einzeln ihre Rechte gegenüber großen internationalen Unternehmen geltend machen. Eine solche Situation verunsichert die Kunden noch stärker, nicht zuletzt im Hinblick auf die Komplexität des Verfahrens. Viele Fluggäste zögern, wegen der damit verbundenen hohen Kosten und des großen Aufwands, ihre Ansprüche vor Gericht geltend zu machen. Diese Tatsache wird von einigen Fluggesellschaften zu Lasten des Schutzes der Kunden ausgenutzt.

Daher unterstützen die Vorschläge des Berichterstatters grundsätzlich die Stärkung der Fluggastrechte.

Ausgleichsanspruch bei großer Verspätung:

Die überarbeitete Verordnung sollte ausdrückliche Bestimmungen im Hinblick auf das Recht auf Unterstützung und Ausgleich der Fluggäste bei großer Verspätung enthalten. Die Verspätungsdauer über der Verspätungen Anspruch auf Unterstützung oder Ausgleichszahlungen begründen sollten im Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (Rechtsachen C-407/07 und C-432/07 - Sturgeon) festgesetzt werden, wonach Fluggästen im Falle von großen Verspätungen von mehr als drei Stunden die gleichen Rechte zugesprochen werden wie Fluggästen, deren Flug annulliert wurde. Der Berichterstatter begrüßt die Tatsache, dass die Kommission das Sturgeon-Urteil in ihrem Vorschlag berücksichtigt hat.

Der Berichterstatter teilt die Ansicht der Kommission, dass bei allen Reisen innerhalb der Union dieselbe Verspätungsdauer gelten sollte, 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.

Angesichts des EuGH-Urteils teilt der Berichterstatter jedoch nicht die Ansicht der Kommission, dass die Verspätungsdauer erhöht werden sollte, um die finanziellen Auswirkungen auf die Luftfahrtunternehmen abzuschwächen und das Risiko zu minimieren, dass dies zu weiteren Flugannullierungen führt (Randnummer 11). Vielmehr wird die vorgeschlagene Verspätungsdauer als viel zu lang angesehen, insbesondere für Flüge in der EU, bei denen die Flugdauer gewöhnlich drei Stunden nicht überschreitet. Aus diesem Grund hat der Berichterstatter Artikel 6 geändert und die Verspätungsdauer von fünf, neun und zwölf Stunden durch drei bzw. fünf Stunden ersetzt.

Mit dem Ziel, die Anwendung des derzeitigen Systems weiter zu vereinfachen und mehr Klarheit für die Fluggäste und Fluggesellschaften zu schaffen, schlägt der Berichterstatter vor, zusätzlich zu der Optimierung der Schwellenwerte und der Beträge für die Ausgleichszahlungen nach Artikel 6, 6a und 7 folgende Grenzwerte einzuführen: 300 EUR für Flüge innerhalb der Union (unabhängig von der Flugstrecke); 300 EUR für alle anderen Flüge bis zu einer Entfernung von 3 500 km; 600 EUR für alle anderen Flüge mit einer Entfernung von mehr als 3 500 km.

Freiwillige Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen über Ausgleichszahlungen sollten lediglich dann durchsetzbar sein, wenn sie sich auf die

Modalitäten und nicht die Ausgleichszahlung selbst beziehen (Artikel 7 Absatz 5).

Rechte im Hinblick auf Anschlussflüge:

Ein besonderes Anliegen stellen Fälle dar, in denen der Fluggast wegen einer Flugplanänderung oder einer Verspätung einen Anschlussflug verpasst. Daher wurde von der Kommission zu Recht ein neuer Artikel 6a eingefügt, wonach den betroffenen Fluggästen durch das vorhergehende Luftfahrtunternehmen, welches die Verspätung am Umsteigepunkt, wodurch die Fluggäste ihren Anschlussflug verpassen, zu verantworten hat, Unterstützungs-, Betreuungsleistungen und eine anderweitige Beförderung angeboten werden müssen.

Fluggäste, die einen Anschlussflug verpassen sollten auf ähnlicher Grundlage wie die Fluggäste verspäteter oder annullierter Flüge ausgleichsberechtigt sein. Der Berichterstatter ist allerdings der Ansicht, dass angesichts der großen Anzahl an Luftfahrtunternehmen, die regionale Flüge innerhalb der EU ausführen, die finanzielle Belastung für diese Luftfahrtunternehmen verringert werden sollte. Zu diesem Zweck hat der Berichterstatter eine Mindestverspätungsdauer von 90 Minuten für den vorausgehenden Flug am Umsteigepunkt aufgenommen, nach deren Ablauf der Fluggast einen Entschädigungsanspruch erlangt (Erwägungsgrund 13a (neu), Artikel 6a Absatz 2), vorausgesetzt, dass die Verspätung am Endziel der Reise mehr als drei bzw. fünf Stunden beträgt. Diese zweifache Voraussetzung wurde aus Gründen der Verhältnismäßigkeit aufgenommen und ist gerechtfertigt, wenn das vorhergehende Luftfahrtunternehmen zwar lediglich eine geringe Verspätung verursacht, die letztendlich jedoch dazu führt, dass der Fluggast den Anschlussflug verpasst und somit mit einer viel größeren Verspätung am Endziel ankommt.

Nichtbeförderung:

Nichtbeförderung kann wegen eines überbuchten Fluges vorkommen, jedoch auch andere betriebliche Gründe haben, wie der Gerichtshof bestätigte. Ein besonderer Fall der Nichtbeförderung ist die sogenannte „No-Show“-Politik der Luftfahrtunternehmen. In der Praxis verweigern die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen den Rückflug, wenn sie den Hinflug ihrer Buchung nicht in Anspruch genommen haben. Diese Vorgehensweise richtet sich gegen die Interessen des Kunden und sollte ausdrücklich untersagt werden. Der Berichterstatter schlägt vor, aus diesem Grund den Vorschlag der Kommission zu stärken (Erwägungsgrund 7, Artikel 4 Absatz 4).

In der Verordnung sollte auch klargestellt werden, dass die „Nichtbeförderung“ auch Fälle erfasst, in denen die planmäßige Abflugzeit vorgezogen wurde, mit der Folge, dass ein Fluggast den Flug verpasst, es sei denn der Fluggast wurde mindestens 24 Stunden im Voraus darüber unterrichtet (Erwägungsgrund 5, Artikel 2j, Artikel 4 Absatz 5a (neu)). Im Falle einer bedeutenden Flugplanänderung sollte der Fluggast das Recht auf Erstattung oder anderweitige Beförderung haben (Artikel 6 Absatz 1 Ziffer iii)).

Darüber hinaus sollten den Fluggästen für den Fall, dass der Abflug auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde, ähnliche Rechte zustehen, wie im Fall eines verspäteten Flugs (Erwägungsgrund 12).

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass Fluggästen im Falle der Nichtbeförderung gegen

ihren Willen keine Beschränkungen im Hinblick auf die Unterstützungsleistungen auferlegt werden sollten und dass Artikel 9 auch ohne jegliche Verspätungen zur Anwendung kommt. Aus diesem Grund lehnt der Berichterstatter den Vorschlag der Kommission ab, für den Fall, dass der Fluggast bei einer Nichtbeförderung die anderweitige Beförderung wählt, Artikel 9 ausschließlich nach einer Wartezeit von zwei Stunden anzuwenden (Artikel 4 Absatz 3, Artikel 4 Absatz 4).

Schutz im Falle mehrfacher Flugunterbrechungen:

Insolvenz

Die Fälle Spanair und Malev Airline zeigen, wie wichtig es ist, die Fluggastrechte zu schützen, wenn eine Fluggesellschaft aufgrund ihrer wirtschaftlichen Lage ihre Geschäftstätigkeit einstellt. Derartige Fälle der Flugannullierung werden grundsätzlich über die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in Form einer Erstattung oder einer den betroffenen Fluggästen angebotenen anderweitiger Beförderung abgedeckt. Allerdings zeigt die Praxis, dass in Fällen der Insolvenz einige Unsicherheiten in Bezug auf die Zahlungen bestehen, die indirekt auch die Reiseveranstalter betreffen. Aus diesem Grund ist eine Verbesserung der EU-Vorschriften erforderlich.

Im Gegensatz zur Kommission, die die zentrale Frage des Fluggastschutzes nicht aufgegriffen hat, vertritt der Berichterstatter die Ansicht, dass die Überarbeitung der Verordnung die einschlägigen Bestimmungen hierzu umfassen sollte. Um die Rechte der Fluggäste auf Erstattung oder Rückbeförderung wirksam zu gewährleisten, sollten die Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden, ausreichend Sicherheiten für die Rückerstattung oder Rückführung von Fluggästen nachzuweisen (Erwägungsgrund 9a neu, Artikel 5 Absatz 5c (neu)). Diese Anforderung gestattet Luftfahrtunternehmen verschiedene Maßnahmen (dazu können Fonds oder Versicherungen gehören) zu ergreifen, um die Fluggäste in diesen Fällen zu schützen.

Notfallpläne

Eine wichtige von der Kommission eingeführte Neuerung betrifft die Verpflichtung des Flughafenleitungsorgan und der Flughafennutzer, einen Notfallplan zu erstellen, um die Folgen mehrfacher Flugunterbrechungen zu minimieren und auf koordinierte Weise die Betreuung und die anderweitige Beförderung der Fluggäste zu organisieren. Wenn ein Luftfahrtunternehmen plötzlich seine Geschäftstätigkeit einstellt, sind derartige Pläne von besonderer Notwendigkeit, um gestrandeten Fluggästen zu helfen. Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass die Anzahl von drei Millionen Fluggästen pro Jahr für die Flughäfen zu hoch ist und auf 1,5 Millionen gesenkt werden sollte. Die Beteiligung von nationalen, regionalen und lokalen Behörden bei der Entwicklung eines solchen Notfallplans wird als wichtig erachtet (Erwägungsgrund 10, Artikel 5, Absatz 5)). In den entsprechenden Änderungsanträgen wird die Notwendigkeit eines koordinierten Vorgehens aller Beteiligten, für genauere Hinweise darauf, was Notfallpläne in puncto Unterrichtung und Unterstützung der Fluggäste beinhalten sollten und die besondere Verpflichtung für Luftfahrtunternehmen im Falle von Flugunterbrechungen Verfahren festzulegen, hervorgehoben (Erwägungsgrund 10a neu, Artikel 5 Absatz 5, Artikel 5 Absatz 5a (neu)).

Außergewöhnliche Umstände:

Luftfahrtunternehmen können von Ausgleichszahlungen befreit werden, wenn sie nachweisen können, dass die Probleme auf bestimmte außergewöhnliche Umstände zurückzuführen sind. Es besteht jedoch große Unsicherheit über die Auslegung dieses Begriffs. Mit Hilfe von einschlägigen Urteilen des Gerichtshofs der Europäischen Union sollte es möglich sein, die EU-Vorschriften vertrauensvoll auszuformulieren. Die Liste, die dieser Verordnung als Anhang 1 angefügt ist dient als Hilfe. Dabei wird besonderes Augenmerk auf das Konzept der „technischen Probleme“ gelegt. In der Tat begründen Fluggesellschaften Verspätungen oder Annullierungen oft mit „technischen Problemen“ und geben damit den Fluggästen nicht die Möglichkeit, die genaueren Umstände zu erfassen.

Mit der überarbeiteten Verordnung sollten genauere Leitlinien zu der Art der außergewöhnlichen Umstände, unter welchen die Luftfahrtunternehmen keine Ausgleichszahlungen leisten müssen, an die Hand gegeben werden. Der Berichterstatter hat wesentlichen Änderungen an der nicht erschöpfenden Liste, die dem Vorschlag der Kommission als Anhang beigefügt ist, vorgenommen. Die weitreichendste Änderung bezieht sich auf die Einbeziehung oder den Ausschluss von technischen Problemen unter außergewöhnlichen Umständen. Der Berichterstatter stimmt mit der Entscheidung des Gerichts in der Rechtssache Wallentin-Herrmann überein, und zwar, dass technische Fehler als allgemeine Regel keine außergewöhnlichen Umstände darstellen. Technische Probleme sollten ausnahmsweise als außergewöhnliche Umstände in Betracht gezogen werden, wenn sie durch Umstände verursacht werden, die von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen nicht kontrollierbar sind, die die Flugsicherheit beeinträchtigen und die normale Fortsetzung des Fluges unmöglich machen.

Darüber hinaus sollte in der Änderung klargestellt werden, dass obwohl die Flugunterbrechung durch außergewöhnliche Umstände herbeigeführt werden kann, nachgewiesen werden muss, dass das Luftfahrtunternehmen alle Maßnahmen korrekt ergriffen hat, um die Annullierung zu vermeiden. Nur wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann das Luftfahrtunternehmen von der Verpflichtung Ausgleichszahlungen zu leisten befreit werden (Artikel 5 Absatz 3).

Recht auf Unterbringung:

Grundsätzlich wird, wenn die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, das Recht auf Unterbringung im Fall von Annullierungen, verpassten Anschlussflügen oder großen Verspätungen nicht bestritten. Der Berichterstatter stimmt mit der Kommission überein, dass im Fall von außergewöhnlichen Umständen von langer Dauer, die derzeit bestehende unbeschränkte Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen, Unterbringung zur Verfügung zu stellen begrenzt werden sollte. Doch im Gegensatz zur Kommission schlägt der Berichterstatter vor, nur die Kosten für die Unterbringung und nicht die Dauer selbst zu begrenzen. Er vertritt die Auffassung, dass Fluggäste, die außergewöhnlichen Umständen von langer Dauer erleiden müssen nicht schlechter gestellt werden dürfen als Fluggäste, die weniger unter derartigen Umständen leiden. Für Fluggäste, die ihre Unterbringung selbst organisieren können ausnahmsweise die Kosten und die Dauer der Betreuung durch das Luftfahrtunternehmen begrenzt werden (Erwägungsgrund 16, Artikel 9 Absatz 4). Mit diesen kombinierten Vorschlägen trägt der Berichterstatter sowohl den Interessen der Fluggäste als auch den Interessen der beteiligten Unternehmen Rechnung.

Die Bestimmung hinsichtlich der begrenzten Betreuungsleistungen im Fall von außergewöhnlichen Umständen sollten jedoch das Luftfahrtunternehmen nicht von seiner Verpflichtung befreien, Unterbringung zur Verfügung zu stellen (Artikel 9 Absatz 4).

Recht auf Information:

Die Unterrichtung der Fluggäste und Transparenz sind wesentliche Elemente bei der Überarbeitung der geltenden Verordnung. Dies betrifft das Recht der Fluggäste im Falle einer Flugunterbrechung angemessen über ihre Rechte im Allgemeinen, jedoch auch über die Ursache der Unterbrechung, andere mögliche Beförderungsarten (Artikel 14 Absatz 4) und Zugang zu Beschwerdeverfahren und Beschwerdeformularen usw. unterrichtet zu werden. Da die Luftfahrtunternehmen die für die Bereitstellung dieser Informationen verlässlichste Quelle sind (Erwägungsgrund 20, Artikel 5 Absatz 2) ist der Berichterstatter der Auffassung, dass die Unterrichtung und Unterstützung der Fluggäste durch eine angemessene Präsenz der Flugunternehmen auf Flughäfen wesentlich verbessert werden kann (Artikel 14 Absatz 1a (neu)).

Preistransparenz:

Im Hinblick auf die Flugscheinpreise gibt es ebenfalls Verbesserungsbedarf. Flugscheinpreise sind oft nicht ausreichend transparent, was zu Verwirrungen bei den Fluggästen führt und Preisvergleiche erschwert. Der Gesetzgeber muss sicherstellen, dass die Verordnung so ausgestaltet wird, dass ein Missbrauch im Wesentlichen ausgeschlossen werden kann. Die Definition von „Flugscheinpreis“ sollte so klar und umfassend wie möglich sein. Daher schlägt der Berichterstatter vor, in die Definition der Kommission eine Reihe von Basisdienstleistungen aufzunehmen, die stets im Flugscheinpreis enthalten sein sollten, wie beispielsweise das Ausstellen der Bordkarte, eine Mindestfreigepäckmenge und für Zahlungen anfallenden Kosten wie Kreditkartengebühren (Artikel 2s).

Beschwerdeverfahren:

In den neuen Artikel 16a zu Forderungen und Beschwerdeverfahren wurden mehrere Änderungen eingearbeitet, um den Text an die neue Richtlinie 2013/11/EU über alternative Streitbeilegung (AS)^[1] anzupassen, durch welche die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, nationale Stellen für die außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten zu errichten. Dies werden die zukünftigen Beschwerdestellen für Fluggastbeschwerden sein. Die Weigerung von Fluggesellschaften, sich an einem System und Verfahren für eine alternative Streitbeilegung zu beteiligen stellt ein besonderes Problem dar. In der Verordnung sollte deswegen die Verpflichtung für Fluggesellschaften vorgesehen sein, ein System zur alternativen Streitbeilegung zu verfolgen. Das Beschwerdeverfahren bei dem Luftfahrtunternehmen berührt das Recht der Fluggäste auf Zugang zum Gerichtssystem und der außergerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten nicht (Artikel 16a Absatz 2).

Verspätungen auf der Rollbahn:

[1] ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 63.

Hinsichtlich Verspätungen auf der Rollbahn schlägt der Berichterstatter vor, Verspätungen auf der Rollbahn nicht, wie von der Kommission vorgeschlagen, anhand des Beginns des Einstiegs zu definieren, sondern in Bezug auf die Beendigung des Einstiegs, da sich die Dauer des Einstiegs nach der Größe des Flugzeugs richtet. Die Verspätung auf der Rollbahn sollte mit Konstanten berechnet werden und nicht in Bezug auf die Flugzeuge (Artikel 2w). Der Vorschlag der Kommission, eine Höchstdauer von fünf Stunden für die Verspätung auf der Rollbahn festzusetzen, bevor die Fluggäste aus dem Flugzeug aussteigen dürfen, erscheint zu lang. Der Berichterstatter schlägt vor, die Höchstdauer für die Verspätung auf der Rollbahn auf zwei Stunden festzusetzen.

Gepäckfreimengen:

Ein bekanntes Beispiel für den Mangel an angemessenen Informationen betrifft die Praxis der Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Gepäckfreimengen der Fluggäste. Bestimmte Luftfahrtunternehmen gestatten den Fluggästen die Mitnahme eines einzigen Handgepäckstücks und erheben für jedes zusätzliche Gepäckstück, wie beispielsweise die Einkäufe, die auf dem Flughafen getätigt wurden, Gebühren. Um Verwirrung bei den Fluggästen zu vermeiden und ihnen den Preisvergleich zu ermöglichen, müssen, wenn zusätzliche Gebühren erhoben werden, transparente Informationen zu den Gepäckfreimengen vor dem Buchungsvorgang zur Verfügung gestellt werden (Erwägungsgrund 28, Artikel 6d Absatz 1).

Der Berichterstatter ist darüber hinaus der Ansicht, dass es den Fluggästen gestattet sein sollte, zusätzlich zu der vorgegebenen Freigepäckmenge für Handgepäck grundlegende persönliche Gegenstände oder Habseligkeiten, einschließlich der im Flughafen getätigten Einkäufe, kostenfrei mit den Fluggastraum zu nehmen (Artikel 6d Absatz 1a (neu)). Eine weniger restriktive Vorgehensweise der Luftfahrtunternehmen würde außerdem dem Umsatzrückgang der Einzelhandelsgeschäfte entgegenwirken.

Es wurden mehrere Änderungen mit dem Ziel der verbesserten Handhabung von Musikinstrumenten eingeführt. Grundsätzlich sollten die Luftfahrtunternehmen einem Fluggast gestatten, ein Musikinstrument als Kabinengepäck mitzuführen. Ein Musikinstrument sollte Teil der Handgepäckfreimenge sein. Die Luftfahrtunternehmen sollten klare Angaben zu den anfallenden Gebühren und den Bedingungen, unter denen das Musikinstrument im Flugzeug befördert werden kann, machen.

Verloren gegangenes und beschädigtes oder verspätetes Reisegepäck:

Um das Beschwerdeverfahren hinsichtlich verloren gegangenen, beschädigtem oder verspäteten Reisegepäck zu erleichtern, sollte ein spezieller Gepäckaushabeservice, der bereits in vielen Flughäfen existiert, grundsätzlich in allen Flughäfen errichtet werden. Ein derartiger Service gibt den Fluggästen die Möglichkeit, nach der Ankunft eine Beschwerde einzureichen und das Verfahren zu beschleunigen. Darüber hinaus sollte ein unionsweit harmonisiertes Beschwerdeformular als Anhang zu dieser Verordnung zur Verfügung gestellt werden. Dieser Anhang würde den Vorteil haben, dass das Formular in alle offiziellen EU-Sprachen übersetzt werden würde. (Erwägungsgrund 31, Artikel 3 Absatz 2).

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

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 Fluggreisenden und Fluggreisenden 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

Verordnung (EG) Nr. 261/2004
Artikel 6 – Absatz 2 – Buchstabe c

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 Flugzeuges 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 Kožušnik, 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	

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)		
Datum der Konsultation des EP	13.3.2013		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 16.4.2013		
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 16.4.2013	IMCO 16.4.2013	JURI 16.4.2013
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ENVI 26.3.2013	JURI 15.4.2013	
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Georges Bach 28.3.2013		
Prüfung im Ausschuss	16.9.2013	4.11.2013	
Datum der Annahme	17.12.2013		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	37 3 1	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuscheri, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Ziļe		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Phil Bennion, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils		
Datum der Einreichung	13.1.2014		