



2026/2202

2.10.2026

VERORDNUNG (EU) 2026/2202 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 16. September 2026

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates 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 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 15. Juni 2026 gebilligten gemeinsamen Entwurfs ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ sowie die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates ⁽⁴⁾ haben wesentlich zum Schutz der Rechte von Fluggästen beigetragen, wenn ihre Reisepläne durch Nichtbeförderung, große Verspätung oder Annullierung von Flügen oder unsachgemäße Behandlung des Gepäcks beeinträchtigt werden.
- (2) Der Unionsgesetzgeber bekräftigt die in den Erwägungsgründen 1 und 4 der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 formulierten Ziele in Bezug auf Rechtsvorschriften der Union im Bereich des Luftverkehrs, nämlich ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen im Einklang mit Artikel 38 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union vollauf Rechnung zu tragen und die in jener Verordnung festgelegten Schutzstandards höher zu setzen und gleichzeitig einen ausgewogenen Ansatz mit Blick auf die Stärkung der Konnektivität und der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen der Union zu verfolgen. Um diese Ziele zu erreichen, stärkt diese Verordnung die Fluggastrechte, indem die Rechtssicherheit sowohl für die Fluggäste als auch für die Luftfahrtunternehmen verbessert wird, wobei die umfangreiche Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (im Folgenden „Gerichtshof“) im Rahmen seiner Auslegung der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 berücksichtigt wird, und indem sichergestellt wird, dass die Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen harmonisierten Bedingungen in einem liberalisierten Markt unterliegt. Das bedeutet auch, dass in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgelegte Schutzstandards gestärkt werden sollten. Dementsprechend sollten Fluggastrechte, die gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und (EG) Nr. 2027/97 geschützt sind, verwirklicht werden, und es sollte für eine wirksamere, effizientere und einheitlichere Anwendung dieser Rechte in der gesamten Union gesorgt werden, wobei den Interessen der Luftfahrtunternehmen Rechnung zu tragen und weiterhin ein Gleichgewicht zwischen den Interessen der Fluggäste und denen der Luftfahrtunternehmen herzustellen ist.

⁽¹⁾ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 115.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 (AbI. C 93 vom 24.3.2017, S. 336) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 29. September 2025 (AbI. C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj>) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 21. Januar 2026 (AbI. C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj>). Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 7. Juli 2026 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 13. Juli 2026.

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

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

- (3) Aufgrund einer Reihe von Mängeln, die sich bei der Durchsetzung der Rechte der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und (EG) Nr. 2027/97 herausgestellt haben, konnte jedoch das Potenzial dieser Rechte im Bereich des Fluggastschutzes nicht in vollem Maße genutzt werden. Um eine wirksamere, effizientere und einheitlichere Anwendung der Fluggastrechte in der Union zu erreichen, sind eine Reihe von Anpassungen am geltenden Rechtsrahmen erforderlich. Dies wurde in der Mitteilung der Kommission vom 27. Oktober 2010 mit dem Titel „Bericht über die Unionsbürgerschaft 2010 — Weniger Hindernisse für die Ausübung von Unionsbürgerrechten“ unterstrichen, in der Maßnahmen angekündigt wurden, die einen Katalog gemeinsamer Rechte für die Reisenden, darunter auch Flugreisende, und eine adäquate Durchsetzung dieser Rechte gewährleisten sollen.
- (4) Fluggäste, die entweder zum vollen oder zu einem ermäßigten Tarif mit einem Flug reisen, für den gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten, sollten denselben Rechten nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 unterliegen.
- (5) Um die Rechtssicherheit für Luftfahrtunternehmen und Fluggäste zu erhöhen, ist eine Definition des Begriffs „außergewöhnliche Umstände“ erforderlich. Insbesondere, und nach Maßgabe der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs, sollte der Begriff „außergewöhnliche Umstände“ für Ereignisse verwendet werden, die ihrer Art oder ihrer Ursache nach nicht in die normale Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens fallen und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Diese beiden Bedingungen sind kumulativ. Für mehr Klarheit und Vorhersehbarkeit sollte außerdem eine nicht erschöpfende Liste von Ereignissen, bei denen gelten sollte, dass sie diese Bedingungen im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs erfüllen, vorgesehen werden. Die Kommission sollte die Liste der außergewöhnlichen Umstände alle fünf Jahre überprüfen und dem Europäischen Parlament und dem Rat soweit erforderlich einen Vorschlag zur Aktualisierung der Liste unterbreiten. Um als außergewöhnlicher Umstand geltend gemacht werden zu können, muss ein Ereignis allen in der Liste aufgeführten Elementen entsprechen. Wird ein Ereignis, das nicht in der Liste enthalten ist, als außergewöhnlicher Umstand geltend gemacht, sollte im Einzelfall geprüft werden, ob die genannten kumulativen Bedingungen erfüllt sind. Das Eintreten eines außergewöhnlichen Umstands und dessen Geltendmachung durch ein Luftfahrtunternehmen in Bezug auf die Störung eines bestimmten Fluges sind keine hinreichenden Gründe dafür, das Luftfahrtunternehmen von der in Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgesehenen Verpflichtung zu befreien, Ausgleichszahlungen zu leisten. Eine solche Befreiung sollte sich nur dann ergeben, wenn das Luftfahrtunternehmen auch nachweist, dass die außergewöhnlichen Umstände die Störung verursacht haben und dass die Störung auch dann nicht hätte verhindert werden können, wenn das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hätte.
- (6) Berufte sich ein Luftfahrtunternehmen auf außergewöhnliche Umstände, so sollte dem Fluggast eine klare und begründete Erläuterung zu den außergewöhnlichen Umständen gegeben werden. Diese Erläuterung sollte dazu dienen, den Fluggast klar und transparent über die Umstände zu informieren, die die Störung verursacht haben. In dieser Hinsicht sollten sich die bereitgestellten Informationen genau auf die konkrete Störung des Fluges der Fluggäste beziehen. Die Luftfahrtunternehmen sollten diese Informationen in prägnanter Form unter Verwendung allgemeinverständlicher Sprache bereitstellen und dabei branchenspezifischen und juristischen Fachjargon vermeiden, sodass sie für die Fluggäste leicht verständlich sind. Die Erläuterung sollte ausschließlich als Information für den Fluggast dienen und klar von einem Nachweis unterschieden werden, den die Luftfahrtunternehmen unter Umständen den nationalen Durchsetzungsstellen, anderen Stellen oder Gerichten vorlegen müssen.
- (7) In der Rechtssache C-173/07 (Emirates Airlines — Direktion für Deutschland/Diether Schenkel)⁽⁵⁾ zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass der Begriff „Flug“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zwar nicht bestimmt ist, aber der Gerichtshof hat ihn im Wesentlichen als einen Beförderungsvorgang im Luftverkehr ausgelegt, der eine „Einheit“ dieser Beförderung darstellt, die von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit und angesichts der gewonnenen Erfahrungen sollten nun der Begriff „Flug“ und die damit zusammenhängenden Ausdrücke „Anschlussflug“ und „Reise“ klar bestimmt werden.

⁽⁵⁾ Urteil des Gerichtshofs (Vierte Kammer) vom 10. Juli 2008, *Emirates Airlines — Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*, Rechtssache C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (8) In der Rechtssache C-537/17 (Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA) ⁽⁶⁾ zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 für Teile jedes Fluges gilt, die Teil einer einzigen Reise, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fällt, waren, unabhängig davon, wo diese Flüge stattgefunden haben, einschließlich vollständig außerhalb der Union durchgeführter Flüge. Wenn sich der ursprüngliche Abflugort im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, befindet oder — sofern es sich bei dem ausführenden Luftfahrtunternehmen um ein ausführendes Luftfahrtunternehmen der Union handelt — wenn sich das Endziel der Reise im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt, befindet, sollte diese Verordnung gelten.
- (9) Flugscheine werden von einem ausführenden Luftfahrtunternehmen nach Abschluss eines Luftbeförderungsvertrags mit einem Fluggast ausgegeben oder genehmigt. Sie sollten anhand einer eindeutigen Flugscheinnummer identifiziert werden können und einen eindeutigen Verweis auf einen einzigen im Zeitpunkt der Buchung ausgestellten Luftbeförderungsvertrag enthalten. Sie sollten einen einzigen Flug oder einen Anschlussflug abdecken und keine Zwischenlandungen zu technischen und betrieblichen Zwecken berücksichtigen. Sie sollten mehrere Angaben zu diesem Flug oder diesem Anschlussflug enthalten, wie Datum des Fluges, Abflugs- und Ankunftsflughäfen, die planmäßigen Abflug- und Ankunftszeiten, Vor- und Nachname des Fluggastes, Flugnummer und Name des ausführenden Luftfahrtunternehmens.
- (10) Fluggäste sollten beim Ansehen von Flugpreisangeboten informierte Entscheidungen treffen können und sollte in der Lage sein festzustellen, ob der durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gewährte Schutz während einer Hin- und Rückreise in die und aus der Union in vollem Umfang gilt. Daher sollten geeignete Vorkehrungen für ein freiwilliges „Unionslabel für Fluggastrechte“ getroffen werden. Die Verwendung dieses Labels sollte für Luftfahrtunternehmen und Vermittler bei der Ausweisung verschiedener Flugoptionen jedoch freiwillig bleiben, es sei denn, ein Luftfahrtunternehmen oder ein Vermittler ist gemäß den Bestimmungen einer Geschäftsvereinbarung mit einem ausführenden Luftfahrtunternehmen zur Verwendung verpflichtet.
- (11) In seinem Urteil in der Rechtssache C-22/11 (Finnair Oyj/Timy Lassooy) ⁽⁷⁾ zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof entschieden, dass der Begriff „Nichtbeförderung“ dahin auszulegen ist, dass er sich nicht nur auf Fälle der Nichtbeförderung wegen Überbuchung bezieht, sondern auch auf die Nichtbeförderung aus anderen, z. B. betrieblichen Gründen. Fluggästen, die sich am Flugsteig eingefunden haben und die nicht befördert werden oder denen im Voraus mitgeteilt wurde, dass ihnen die Beförderung gegen ihren Willen verweigert wird, sollten sie unverzüglich eine Erstattung und eine Ausgleichsleistung erhalten.
- (12) Gleichzeitig gibt es triftige Gründe für die Weigerung, Fluggäste zu befördern, wie etwa Gesundheit, Sicherheit, Gefahrenabwehr oder unzureichende Reiseunterlagen. Die Luftfahrtunternehmen haben auch triftige Gründe, Fluggästen, die ein störendes, die Luftverkehrssicherheit oder die Luftsicherheit gefährdendes Verhalten — wie in dem geänderten am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen vorgesehen — an den Tag legen, die Beförderung zu verweigern. In solchen Fällen sollte das ausführende Luftfahrtunternehmen die diesbezügliche Beweislast tragen.
- (13) Um das Schutzniveau zu verbessern, sollte Fluggästen die Beförderung auf jeglichem Flug der Rückreise nicht mit der Begründung verweigert werden können, dass sie einen Flug oder mehrere Flüge auf der Hinreise im Rahmen desselben Luftbeförderungsvertrags nicht angetreten haben. Außerdem sollte es Luftfahrtunternehmen nicht gestattet sein, von Fluggästen Gebühren mit der Begründung zu erheben, dass sie einen oder mehrere Flüge der Hinreise nicht angetreten haben.

⁽⁶⁾ Urteil des Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. Mai 2018, Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA, Rechtssache C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

⁽⁷⁾ Urteil des Gerichtshofs (Dritte Kammer) vom 4. Oktober 2012, Finnair Oyj/Timy Lassooy, Rechtssache C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (14) Derzeit müssen Fluggäste mitunter eine Verwaltungsstrafgebühr für die Berichtigung falscher Schreibung ihres Namens entrichten. Zumutbare Berichtigungen von Buchungsfehlern oder verwaltungstechnische Änderungen sollten unentgeltlich vorgenommen werden und eine Abweichung zwischen dem Namen in der Buchung und dem korrigierten Namen des Fluggastes sollten keinen Grund für eine Nichtbeförderung darstellen, sofern die angestrebte Berichtigung oder Änderung keine Änderung in Bezug auf die Flugzeiten, das Datum, die Flugroute oder den Fluggast nach sich ziehen würde.
- (15) Im Falle einer Annullierung eines Fluges sollte der Fluggast zwischen Erstattung des Flugpreises, anderweitiger Fortsetzung der Reise oder Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt auswählen können und nicht das Luftfahrtunternehmen darüber entscheiden. In bestimmten Situationen ziehen es Fluggäste möglicherweise vor, eine Erstattung oder eine Ausgleichsleistung in Form eines Gutscheins zu erhalten. Um den Luftfahrtunternehmen mehr Flexibilität und den Fluggästen größere Wahlfreiheit zu geben, sollte ein Fluggast im Falle einer Störung, die einen Anspruch auf Erstattung oder Ausgleichsleistung begründet, das Recht haben, nach seiner ausdrücklichen Zustimmung auf einem dauerhaften Datenträger zu entscheiden, ob er eine solche Erstattung oder Ausgleichsleistung in Form eines Gutscheins, dessen Wert mindestens dem Betrag der fälligen Erstattung oder Ausgleichsleistung entspricht, akzeptiert. Die Option eines Gutscheins sollte eindeutig und gleichberechtigt mit anderen Optionen für Erstattung und Ausgleichsleistung ausgewiesen sein. Wurde der Gutschein am Ende seiner Gültigkeitsdauer nicht oder nicht vollständig eingelöst, sollte das Luftfahrtunternehmen den Restbetrag des Gutscheins automatisch in voller Höhe erstatten.
- (16) Flughafenleitungsorgane von Flughäfen mit einem jährlichen Gesamtfluggastaufkommen von mehr als vier Millionen Fluggästen in mindestens drei aufeinanderfolgenden Jahren und Erbringer grundlegender Flughafenleistungen, insbesondere Luftfahrtunternehmen und Bodenabfertigungsunternehmen, sollten zusammenarbeiten, um die Auswirkungen zahlreicher Flugstörungen auf die Fluggäste so gering wie möglich zu halten. Zu diesem Zweck sollten Flughafenleitungsorgane für solche Fälle Notfallpläne erstellen und diese Notfallpläne gemeinsam mit dem Nutzerausschuss und anderen Erbringern grundlegender Flughafenleistungen, einschließlich Erbringer besonderer Unterstützungsdienste für Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität, ausarbeiten. Nationale Durchsetzungsstellen sollten die Einhaltung der Notfallpläne durch das Flughafenleitungsorgan überwachen. Auf Flughäfen mit einem jährlichen Gesamtfluggastaufkommen von weniger als vier Millionen Passagieren in mindestens drei aufeinanderfolgenden Jahren sollte das Flughafenleitungsorgan alle zumutbaren Anstrengungen unternehmen, um die Flughafennutzer in Situationen, die zu einer erheblichen Anzahl festsitzender Fluggäste führen könnten, zu koordinieren und Vereinbarungen mit ihnen zu treffen, und um die festsitzenden Fluggäste auf dem Laufenden zu halten.
- (17) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte im Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon und Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH) und C-432/07 (Stefan Böck und Cornelia Lepuschitz/Air France SA) ⁽⁸⁾ ausdrücklich einen Ausgleichsanspruch für Fluggäste vorsehen, die von großen Verspätungen betroffen sind, was auch eine Schwelle von drei Stunden für alle Fluggäste sowie gezielte Bestimmungen für Langstreckenflüge außerhalb der Union beinhalten sollte, um Luftfahrtunternehmen einen Anreiz dafür zu bieten, sicherzustellen, dass die Fluggäste ihr Endziel rechtzeitig erreichen.
- (18) Eine Verspätung bei der Ankunft sollte ab der planmäßigen auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Ankunftszeit am Endziel berechnet werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn beispielsweise das Luftfahrzeug startet, anschließend jedoch zum Ausgangsflughafen zurückkehren muss und zu einem späteren Zeitpunkt erneut startet. Im Falle einer anderweitigen Beförderung mit einem anderen Verkehrsträger sollte für die Berechnung der Verspätung bei der Ankunft unabhängig vom verwendeten Beförderungsmittel die tatsächliche Ankunftszeit des Fluggastes an seinem Endziel herangezogen werden. Ist ein Flug verspätet oder wurde ein Flug weniger als 14 Kalendertage vor dem auf dem zum Zeitpunkt der Buchung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugdatum nach hinten verschoben, so sollte die Verspätung bei der Ankunft ab der planmäßigen Ankunftszeit berechnet werden, die auf dem zum Zeitpunkt der Buchung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegeben ist. Wurde ein Flug mindestens 14 Kalendertage vor dem auf dem zum Zeitpunkt der Buchung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugdatum verschoben oder hat der Fluggast — wenn der Flug nach dieser Frist verschoben wurde — einen Flug angetreten, der vorverlegt wurde, so sollte die Verspätung bei der Ankunft ab der planmäßigen Ankunftszeit berechnet werden, die auf dem zum Zeitpunkt der Verschiebung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegeben ist. Werden Fluggäste infolge einer Störung anderweitig befördert, sollten Verspätungen bei der Ankunft in Bezug auf den für die anderweitige Beförderung vorgesehenen Flug ab der planmäßigen Ankunftszeit berechnet werden, die auf dem Flugschein angegeben ist, der für den für die anderweitige Beförderung vorgesehenen Flug ausgestellt wurde.

⁽⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs (Vierte Kammer) vom 19. November 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon und Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) und Stefan Böck und Cornelia Lepuschitz/Air France SA (C-432/07), verbundene Rechtssachen C-402/07 und C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (19) Durch verstärkte Transparenz in Bezug auf die Umweltleistung von Verkehrsdiensten, erhalten Kunden mehr Informationen, auf deren Grundlage sie ihre eigenen Entscheidungen treffen können. Den Luftfahrtunternehmen steht die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁹⁾ eingeführte Emissionskennzeichnung für Flüge zur Verfügung, um auf ihren Websites und auf Flugscheinen in einem leicht zugänglichen Format genaue und objektive Informationen zu den Treibhausgasemissionen bezüglich der von ihnen durchgeführten Luftverkehrsdienste auszuweisen.
- (20) Zur Schaffung von Rechtssicherheit sollte in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ausdrücklich festgehalten werden, dass Änderungen der Flugzeiten ähnliche Folgen für die Fluggäste haben wie Annullierungen oder Verspätungen und daher dieselben Ausgleichsansprüche begründen sollten.
- (21) Fluggäste, die auf ihrer Reise infolge einer Störung bei einem vorherigen Flug einen Anschlussflug verpassen, sollten angemessen unterstützt werden, während sie auf eine anderweitige Beförderung warten. In solchen Fällen sollten Fluggäste im Einklang mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung und dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-11/11 (Air France/Heinz-Gerke Folkerts und Luz-Tereza Folkerts)⁽¹⁰⁾ bei der Ankunft am Endziel nach einem Alternativflug oder einer alternativen Beförderung einen vergleichbaren Ausgleichsanspruch haben, wie Fluggäste, die auf Direktflügen Störungen erleiden.
- (22) Zum Zeitpunkt der Buchung und vor dem Kauf der Flugscheine sollten die Luftfahrtunternehmen oder gegebenenfalls die Vermittler die Fluggäste in eindeutiger Weise darüber unterrichten, ob ihre geplante Reise unter einen einzigen Luftbeförderungsvertrag fällt und welche Rechte ihnen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, insbesondere hinsichtlich verpasster Anschlussflüge, zustehen.
- (23) Um den Schutz von Fluggästen zu verbessern, sollte klargestellt werden, dass Fluggäste, deren Flug verspätet war, Anspruch auf Unterstützungs- und Ausgleichsleistungen haben sollten, gleich ob sie sich noch im Flughafengebäude oder bereits im Luftfahrzeug befinden. Da sie in letzterem Fall die im Flughafengebäude verfügbaren Dienstleistungen jedoch nicht nutzen können, sollten ihre Rechte auf Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse und auf das Verlassen des Luftfahrzeugs gestärkt werden. Das Recht auf Verlassen des Luftfahrzeugs darf nur aus Gründen im Zusammenhang mit der Sicherheit, den Einwanderungsbestimmungen, der Flugverkehrskontrolle oder der Luftsicherheit eingeschränkt werden. Wenn ein Luftfahrtunternehmen im Begriff ist, Fluggäste aussteigen zu lassen, aber von den Flugverkehrskontrollbehörden darüber informiert wird, dass der Flug unmittelbar zum Start berechtigt ist, sollte es die Möglichkeit haben, das Verlassen des Luftfahrzeugs abzulehnen.
- (24) Um es Fluggästen zu erleichtern, Anträge auf Ausgleichsleistung nach einer Störung einzureichen und anzustoßen, sollten die Luftfahrtunternehmen ihnen automatisch und in elektronischer Form Informationen über die Ansprüche der Fluggäste auf Ausgleichsleistung sowie eindeutige Anleitungen zur Einreichung eines Antrags zur Verfügung stellen.
- (25) Entscheidet sich ein Fluggast für eine anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt, so machen die Luftfahrtunternehmen dies häufig von der Verfügbarkeit freier Plätze auf ihren eigenen Flügen abhängig und enthalten ihren Fluggästen damit die Möglichkeit vor, mit alternativen Verkehrsdiensten schneller anderweitig befördert zu werden. Daher sollte das Luftfahrtunternehmen auch andere Möglichkeiten für die anderweitige Beförderung vorschlagen, einschließlich der Beförderung zu einem anderen Flughafen, über eine andere Strecke, mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder anderen Verkehrsträgern, wenn dies die anderweitige Beförderung beschleunigen kann. Anderweitige Beförderungen sollten von der Verfügbarkeit freier Plätze abhängen. Diese anderweitige Beförderung sollte — unter bestimmten Bedingungen — auf Kosten des Luftfahrtunternehmens und zu vergleichbaren Reisebedingungen erfolgen.
- (26) Bei der anderweitigen Beförderung von Fluggästen sollten die Luftfahrtunternehmen bemüht sein, sicherzustellen, dass die Fluggäste mit ihrem — aufgegebenen und nicht aufgegebenen — Reisegepäck reisen können. Unbeschadet der Haftung der Luftfahrtunternehmen für das Reisegepäck der Fluggäste gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 und dem am 28. Mai 1999 in Montreal beschlossenen Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (im Folgenden „Übereinkommen von Montreal“) sollte ein Luftfahrtunternehmen vom Fluggast die Erlaubnis erhalten, anders vorzugehen, wenn Beschränkungen bezüglich der Beförderung von Reisegepäck zu weiteren Verspätungen bei Fluggästen führen könnten, die auf eine anderweitige Beförderung warten.

⁽⁹⁾ Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative ReFuelEU Aviation) (Abl. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

⁽¹⁰⁾ Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 26. Februar 2013, Air France/Heinz-Gerke Folkerts und Luz-Tereza Folkerts, C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

- (27) Die Vergleichbarkeit der Reisebedingungen könnte von einer Reihe von Faktoren und von den besonderen Umständen abhängen. Soweit dies möglich ist und nicht zu weiteren Verspätungen führt, sollten die Fluggäste nicht auf Beförderungsleistungen einer niedrigeren Klasse als auf dem Flugschein angegeben herabgestuft werden. Die anderweitige Beförderung sollte dem Fluggast ohne Zusatzkosten angeboten werden, auch wenn Fluggäste von einem anderen Luftfahrtunternehmen oder mit einem anderen Verkehrsträger oder in einer höheren Beförderungsklasse oder zu einem höheren Preis, als für die ursprüngliche Leistung gezahlt wurde, befördert werden. Es sollten angemessene Bemühungen unternommen werden, um zusätzliches Umsteigen zu vermeiden. Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität sollten bei anderweitiger Beförderung kein zusätzlicher Anschlussflug aufgebürdet werden, es sei denn, der Fluggast hat etwas anderes vereinbart. Bei einer Umbuchung sollte die Gesamtreisezeit so nahe wie nach vernünftigem Ermessen möglich an der planmäßigen Reisezeit des ursprünglichen Fluges und in derselben oder erforderlichenfalls einer höheren Beförderungsklasse liegen, wobei die am Flughafen, an dem die Störung aufgetreten ist, verfügbaren Optionen zu berücksichtigen sind. Sind mehrere Flüge mit vergleichbaren Zeitplänen verfügbar, so sollten Fluggäste mit dem Anspruch auf anderweitige Beförderung das Beförderungsangebot des Luftfahrtunternehmens auch mit den Luftfahrtunternehmen annehmen, die mit dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zusammenarbeiten. Wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast eine anderweitige Beförderung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen anbietet, sollte der Fluggast diese anderweitige Beförderung annehmen. Bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast Optionen für eine anderweitige Beförderung an, die nicht unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen erfolgen, sollte der Fluggast das Recht haben, eine solche anderweitige Beförderung abzulehnen. Das Recht auf anderweitige Beförderung, einschließlich der selbstorganisierten anderweitigen Beförderung, sollte aufrechterhalten werden. Wurden für den ursprünglichen Flug Unterstützungsleistungen für Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität gebucht, so sollten diese Unterstützungsleistungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹¹⁾ auch im Rahmen des alternativen Transports verfügbar sein.
- (28) Im Falle einer Störung und wenn die ausführenden Luftfahrtunternehmen ihren Verpflichtungen zu Unterstützungsleistungen nicht nachkommen, sollten die Fluggäste das Recht haben, eigene Maßnahmen zu treffen. In solchen Fällen sollten die ausführenden Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die Kosten erstatten, die dafür notwendig und angemessen sind und im Verhältnis zur Wartezeit stehen. Insbesondere sollten die spezifischen Kosten für Erfrischungen und Mahlzeiten am Ort des Flughafens berücksichtigt werden. Was die Unterbringung betrifft, so sollten der Ort, an dem die Fluggäste festsitzen, die Tatsache, ob die Störung während einer Hauptverkehrszeit auftritt oder nicht, und Preiserhöhungen aufgrund von Last-Minute-Buchungen bei der Beurteilung, ob die Ausgaben notwendig, angemessen und verhältnismäßig sind, berücksichtigt werden.
- (29) Hat ein Fluggast das ausführende Luftfahrtunternehmen über seine Entscheidung informiert, seine Reise fortzusetzen, und wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen innerhalb von drei Stunden keine anderweitige Beförderung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen angeboten hat, sollte der Fluggast das Recht haben, seine anderweitige Beförderung selbst zu organisieren, um sein Endziel ohne weitere Verzögerung zu erreichen. Der Fluggast sollte jedoch bis zu dem Zeitpunkt, an dem er das ausführende Luftfahrtunternehmen über seine Entscheidung informiert, seine anderweitige Beförderung selbst zu organisieren, nach wie vor Anspruch auf eine anderweitige Beförderung durch das ausführende Luftfahrtunternehmen haben. Fluggäste, die ihre anderweitige Beförderung selbst organisieren, sollten die Kosten auf ein Maß begrenzen, das notwendig, angemessen und zumutbar ist.
- (30) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen sollte die Möglichkeit haben, die Unterstützung einzuschränken oder abzulehnen, wenn ihre Bereitstellung selbst zu einer weiteren Verzögerung für Fluggäste führen würde, die auf einen verspäteten Flug oder auf die anderweitige Beförderung warten. Wenn ein Flug spät am Abend verspätet ist, aber voraussichtlich innerhalb kurzer Zeit starten kann und die Beförderung der Fluggäste in Hotels sowie deren Rücktransport zum Flughafen mitten in der Nacht zu einer deutlich längeren Verzögerung führen könnten, sollte das ausführende Luftfahrtunternehmen berechtigt sein, die Bereitstellung einer Hotelunterbringung und der entsprechenden Transfers abzulehnen. Ebenso sollte ein Luftfahrtunternehmen, wenn es kurz davor ist, Speisen und Getränke bereitzustellen, aber darüber informiert wird, dass der Flug zum Boarding bereitsteht, berechtigt sein, die Bereitstellung dieser Unterstützungsleistung abzulehnen. Abgesehen von diesen Fällen sollte das ausführende Luftfahrtunternehmen die Unterstützung nur in sehr außergewöhnlichen Fällen einschränken oder verweigern können, da alle Anstrengungen unternommen werden sollten, um Unannehmlichkeiten für die Fluggäste zu verringern.

⁽¹¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flurreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (31) Die Luftfahrtunternehmens sollten den Fluggästen von der planmäßigen Abflugzeit bis zum Abflug ihres Fluges oder ihrer anderweitigen Beförderung Unterstützungsleistungen anbieten. Im Fall außergewöhnlicher Umstände über einen langen Zeitraum müssen die Luftfahrtunternehmen derzeit unbeschränkt für die Unterbringung ihrer Fluggäste aufkommen. Wegen des Fehlens einer absehbaren zeitlichen Beschränkung kann diese Ungewissheit die finanzielle Stabilität eines Luftfahrtunternehmens gefährden, was wiederum negative Folgen für die Fluggäste hinsichtlich der Anbindungen hat. Die Luftfahrtunternehmen sollten daher die Bereitstellung einer Unterkunft auf drei Nächte beschränken können. Darüber hinaus sollte durch Notfallplanungen und schnellere anderweitige Beförderungen das Risiko, dass Fluggäste über einen langen Zeitraum festsitzen, gemindert werden.
- (32) Das ausführende Luftfahrtunternehmen muss gegebenenfalls Fluggästen mit besonderen Bedürfnissen, wie Menschen mit Behinderung, Personen mit eingeschränkter Mobilität, alleinreisenden Minderjährigen, Kleinkindern, Schwangeren und Personen, die — auf der Grundlage eines ärztlichen Attests — besondere medizinische Betreuung benötigen, besondere Aufmerksamkeit zukommen lassen, sofern diesen Personen die Beförderung nicht aus Sicherheitsgründen verweigert wird. Insbesondere kann es für jede dieser Kategorien von Fluggästen schwieriger sein, sich im Falle einer Flugstörung um eine Unterbringung zu kümmern. Diese Kategorien von Fluggästen sollten daher von den Beschränkungen des Anspruchs auf Unterbringung, die im Fall außergewöhnlicher Umstände vorgesehen sind, ausgenommen werden, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen über deren Situation in Kenntnis gesetzt wird. Zwar müssen die Luftfahrtunternehmen darüber in Kenntnis gesetzt werden, dass sich diese Fluggäste auf einem Flug oder Anschlussflug befinden, jedoch sollte von unnötigen oder unverhältnismäßigen Meldepflichten abgesehen werden. Bei Kleinkindern wird das Luftfahrtunternehmen systematisch durch Angabe ihres Geburtsdatums zum Zeitpunkt der Buchung über deren Anwesenheit an Bord in Kenntnis gesetzt. Bei alleinreisenden Minderjährigen wird das Luftfahrtunternehmen zwangsläufig durch den Abschluss der Betreuungsvereinbarung zwischen dem Luftfahrtunternehmen und dem Vormund des Minderjährigen über deren Anwesenheit an Bord in Kenntnis gesetzt. Bei Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität wird das Luftfahrtunternehmen notwendigerweise mit der Meldung gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über deren Anwesenheit an Bord in Kenntnis gesetzt. Fehlt eine solche Meldung oder handelt es sich um eine schwangere Person, so sollten die Art und der Zeitpunkt der Inkenntnissetzung des Luftfahrtunternehmens die besondere Situation dieses Fluggasts berücksichtigen, da das Luftfahrtunternehmen über diese besondere Situation des Fluggasts möglicherweise erst spätestens dann in Kenntnis gesetzt wird, wenn der Fluggast von der Störung erfährt. Bei Fluggästen, die besondere medizinische Hilfe benötigen, wenn diese Fluggäste dem Luftfahrtunternehmen ihren Gesundheitszustand vor dem Flug mitgeteilt haben, um eine Flugreisetauglichkeitsbestätigung zu erhalten, wird das Luftfahrtunternehmen zwangsläufig dann über deren Situation in Kenntnis gesetzt, wenn es die Beförderung dieser Personen akzeptiert. Die Luftfahrtunternehmen sollten sicherstellen, dass alle für solche Meldungen gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 erforderlichen Informationen von den Fluggästen leicht übermittelt werden können.
- (33) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt auch für Fluggäste, die ihren Flug als Teil einer Pauschalreise gebucht haben. Mit dieser Änderungsverordnung soll die Kohärenz zwischen der Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹²⁾ und der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 weiter verbessert werden. In diesem Zusammenhang sollten Fluggäste wählen können, auf welcher der beiden Rechtsgrundlagen sie ihre Ansprüche geltend machen und gegebenenfalls Ansprüche auf der Grundlage beider Rechtsakte erheben können. Ein Fluggast, der eine Luftbeförderung als Teil einer Pauschalreise gebucht hat, kann Ansprüche auf der Grundlage beider Rechtsakte erheben, wenn er beispielsweise vom Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichsleistung für einen verspäteten Flug erhalten hat, aber gegenüber dem Reiseveranstalter Anspruch auf eine Preisermäßigung oder Entschädigung für bestimmte Leistungen hat, wie etwa eine Hotelunterkunft, Mahlzeiten, Ausflüge oder andere Veranstaltungen, die er infolge des verspäteten Fluges verpasst hat. Fluggästen sollte jedoch nicht gestattet sein, Ansprüche zu kumulieren, soweit die entsprechende Ausgleichsleistung bzw. Entschädigung oder Preisermäßigung, die auf der Grundlage beider Rechtsakte gewährt wird, dasselbe Interesse schützt oder dasselbe Ziel verfolgt. Wenn Fluggäste ihren Anspruch beim Luftfahrtunternehmen geltend machen, sollte das Luftfahrtunternehmen den vollen Betrag der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 geschuldeten Ausgleichsleistung zahlen. Machen Fluggäste einen Anspruch gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2302 geltend, sollte die vom Luftfahrtunternehmen gezahlte Ausgleichsleistung von den gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2302 geschuldeten Zahlungen abgezogen werden, soweit die zugrunde liegenden Rechte dasselbe Interesse schützen oder dasselbe Ziel verfolgen.

⁽¹²⁾ Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates (ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (34) Für den derzeitigen Umfang an Verspätungen und annullierten Flügen in der Union sind nicht allein die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Um allen Akteuren der Flugverkehrskette Anreize zu bieten, effiziente und zeitgerechte Lösungen zu finden, um die mit Verspätungen und Annullierungen verbundenen Unannehmlichkeiten für die Fluggäste zu mindern, sollte das Recht der Luftfahrtunternehmen, bei Dritten, die zu dem die Ausgleichsleistung oder sonstige Verpflichtungen begründenden Ereignis beigetragen haben, Regress zu nehmen, nicht durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 eingeschränkt werden.
- (35) Mit der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹³⁾ wird der Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr verpflichtet, den Fluggast über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten, und mit der Richtlinie 93/13/EWG des Rates ⁽¹⁴⁾ wird der Gewerbetreibende verpflichtet, den Verbraucher über die Vertragsbedingungen zu informieren. Die Fluggäste sollten ausführlicher über die ihnen bei einer Flugstörung zustehenden Rechte informiert und auch über die Gründe der Störung angemessen unterrichtet werden, sobald diese Informationen vorliegen. Diese Informationen sollten zumindest von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Vermittler in einem barrierefreien Format erteilt werden, und wo zweckdienlich durch sogenannte „Push“-Meldungen von mobilen Anwendungen oder andere digitale Mittel. Diese Unterrichtung sollte ebenso vom ausführenden Luftfahrtunternehmen vorgenommen werden
- (36) Wenn Fluggäste sich nach einer Störung für eine Erstattung anstatt einer anderweitigen Beförderung entscheiden, sollte die Erstattung automatisch und zeitnah erfolgen, ohne die Verpflichtung, eigens einen Antrag einzureichen.
- (37) Die Fluggäste sollten durch das Luftfahrtunternehmen oder den Vermittler über die einschlägigen Verfahren für die Einreichung von Anträgen auf Ausgleichsleistungen und Beschwerden bei Luftfahrtunternehmen oder Vermittlern hinreichend informiert werden und zeitnah eine Antwort von den Luftfahrtunternehmen oder den Vermittlern erhalten.
- (38) Darüber hinaus sollten die Fluggäste die Möglichkeit haben, individuelle Streitigkeiten einer oder mehreren Stellen vorzulegen, die für die außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten nach Beschwerden an das Luftfahrtunternehmen zuständig sind. Da es sich bei dem Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf um ein anerkanntes Grundrecht nach Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union handelt, sollte der Zugang der Fluggäste zu den Gerichten durch solche Maßnahmen allerdings weder verhindert noch erschwert werden.
- (39) Damit Fluggäste ihre Rechte in Bezug auf Anträge, Beschwerden und individuelle Streitigkeiten wahrnehmen können, sollten Fluggäste in der Lage sein, in klarer und zugänglicher Weise direkt und persönlich bei den Luftfahrtunternehmen, den Vermittlern oder den zuständigen Stellen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 einen Anspruch geltend zu machen.
- (40) Mit Blick auf das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen ⁽¹⁵⁾ und damit sichergestellt wird, dass bei Beschädigung, Zerstörung oder Verlust von Mobilitätshilfen oder bei Verletzung oder Tod eines anerkannten Assistenzhundes die Ersatzbeschaffungskosten erstattet werden, sollten Luftfahrtunternehmen Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 die Möglichkeit bieten, unentgeltlich das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig anzugeben, was es ihnen nach dem Übereinkommen von Montreal ermöglicht, vollständigen Ersatz zu verlangen. Die Luftfahrtunternehmen sollten die Fluggäste zum Zeitpunkt der Buchung über die Möglichkeit, ihr Interesse betragsmäßig anzugeben, und über die damit verbundenen Rechte informieren.

⁽¹³⁾ Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

⁽¹⁴⁾ Richtlinie 93/13/EWG des Rates vom 5. April 1993 über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen (ABl. L 95 vom 21.4.1993, S. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

⁽¹⁵⁾ ABl. L 23 vom 27.1.2010, S. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (41) Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität sollten im Falle des Verlusts, der Zerstörung oder der Beschädigung ihrer aufgegebenen Mobilitätshilfen Anspruch darauf haben, vom Luftfahrtunternehmen unverzüglich einen vorübergehenden Ersatz für ihre Mobilitätshilfen zu erhalten. Da anerkannte Assistenzhunde nicht ohne Weiteres ersetzt werden können, sollten im Falle des Verlusts, des Todes oder der Verletzung eines anerkannten Assistenzhundes andere vorübergehende Lösungen als Ersatz bereitgestellt werden.
- (42) Unter den Fluggästen herrscht mitunter Unklarheit über Abmessungen, Gewicht und Anzahl der Gepäckstücke, die mit an Bord genommen werden dürfen. Um sicherzustellen, dass Fluggäste vollständige Kenntnis haben von dem in ihrem Flugschein enthaltenen Freigepäck, sowohl in Bezug auf nicht aufgegebenes als auch in Bezug auf aufgegebenes Reisegepäck, sollten die Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Buchung und am Flughafen das Freigepäck eindeutig angeben. Als persönliche Gegenstände, die einen unverzichtbaren Bestandteil der Beförderung von Fluggästen darstellen, gelten die Gegenstände, die für die Dauer der Reise unverzichtbar sind; dazu können Reisepässe und andere Reisedokumente, unentbehrliche Arzneimittel, persönliche Geräte und Lesematerialien sowie Lebensmittel und Getränke in einer der Flugdauer angemessenen Menge gehören.
- (43) Wenngleich die Möglichkeit von Luftfahrtunternehmen und Vermittlern, Flugpreise anzubieten, die kein Handgepäckstück beinhalten, nicht eingeschränkt werden sollte, ist es angemessen, das Bewusstsein der Verbraucher zu schärfen und die Preistransparenz zu erhöhen, um verstärkt gleiche Wettbewerbsbedingungen in der gesamten Union zu gewährleisten. Insofern sollten Fluggäste Flugpreise, die Handgepäck (einen Trolley) beinhalten, leichter vergleichen können. Es sollte eine Verpflichtung eingeführt werden, wonach Luftfahrtunternehmen, Vermittler und Metasuchmaschinen vor Beginn eines Buchungsvorgangs stets standardmäßig den Flugpreis einschließlich Handgepäck anzuzeigen.
- (44) In Fällen, in denen persönliche Gegenstände oder Handgepäck in der Flugzeugkabine zurückgelassen werden oder verloren gehen, sollte für mehr Klarheit gesorgt werden, um die Bearbeitung entsprechender Anträge zu erleichtern, ein strafferes Verfahren sicherzustellen und zusätzliche Belastungen für die Fluggäste oder Missverständnisse für die Fluggäste zu verhindern.
- (45) Die Fluggäste sollten bei der Buchung über die höchstzulässigen Abmessungen und das höchstzulässige Gewicht des Reisegepäckes informiert werden, das sie in der Kabine mitführen dürfen. Unbeschadet des Grundsatzes der Preisfreiheit gemäß Artikel 22 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁶⁾ sollten die Luftfahrtunternehmen angemessene Regelungen in Bezug auf die Abmessungen von Handgepäck festlegen, die es den Fluggästen ermöglichen, vorbehaltlich der Kapazität der Luftfahrzeugkabine ein Handgepäckstück in der Kabine mitzuführen, sofern die geltenden betrieblichen Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen eingehalten werden. Angesichts der Vielfalt der Regelungen der Luftfahrtunternehmen sollte bei der Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 bewertet werden, ob einheitliche Mindestvorschriften für Handgepäck festgelegt werden können.
- (46) Es sollten geeignete Vorkehrungen für Fluggäste getroffen werden, die sich dafür entscheiden, eine selbst ausgedruckte Version einer digital ausgestellten Bordkarte zu verwenden oder sich dafür entscheiden, das ausführende Luftfahrtunternehmen nach dem Check-in um eine gedruckte Kopie ersuchen.

⁽¹⁶⁾ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (47) Musikinstrumente können von enormem monetärem, künstlerischem und historischem Wert sein. Darüber hinaus sind Musikinstrumente das Berufswerkzeug von Musikern, auf denen sie regelmäßig üben und spielen, und können nicht ohne Weiteres ersetzt werden. Daher sollte es Fluggästen gestattet sein, Musikinstrumente in eigener Verantwortung in der Kabine mitzuführen, sofern diese Instrumente die Kapazitäts- sowie Sicherheits- und Gefahrenabwehrvorschriften und die Regelungen der jeweiligen Luftfahrtunternehmen für das maximal zulässige Freigepäck einhalten. Sind die Kapazitäts- sowie Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen erfüllt, so sollte das Luftfahrtunternehmen bestrebt sein, den Fluggästen das Mitführen von Musikinstrumenten auf zusätzlichen Sitzplätzen zu erlauben, sofern die entsprechenden Flugpreise dafür bezahlt wurden. In diesen Fällen sollten die Fluggäste und ihre Musikinstrumente benachbarte Sitze haben, wobei das Musikinstrument auf einen Fenstersitz zu platzieren ist. Ist dies nicht möglich, so sollten Musikinstrumente, soweit möglich, unter geeigneten Bedingungen im Frachtraum des Luftfahrzeugs mitgeführt werden. Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (48) Angesichts der kurzen Beschwerdefristen für die Rechte und Pflichten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die Möglichkeit bieten, mittels eines Formulars in einem für Menschen mit Behinderung und Personen, die keine digitalen Instrumente nutzen, barrierefreien Format Beschwerde einzureichen. Die Luftfahrtunternehmen sollten das Beschwerdeformular zumindest auf ihren mobilen Anwendungen und ihren Internetseiten zur Verfügung stellen. Auf Flughäfen mit gewerblichem Fluggastverkehr sollten die Flughafenleitungsorgane den Fluggästen auch in den Gepäckausgabebereichen der Flughäfen ein einheitliches Formular zur Verfügung stellen. Die Kommission sollte Durchführungsrechtsakte erlassen, um das Muster für das einheitliche Formular festzulegen, das es dem Fluggast ermöglichen sollte, unverzüglich eine Beschwerde wegen der Beschädigung, Verspätung oder des Verlusts von Reisegepäck zu erheben.
- (49) Versicherungsfragen werden durch die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁷⁾ und die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008.
- (50) Um der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung zu tragen, sind die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 genannten Haftungshöchstbeträge gemäß der Überprüfung, die die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) nach Maßgabe von Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal vorgenommen hat, regelmäßig von den Luftfahrtunternehmen anzupassen.
- (51) Im Draghi-Bericht wurde die entscheidende Rolle des Verkehrs für die Wettbewerbsfähigkeit der Union hervorgehoben. Er legte auch das Risiko einer Verlagerung von Geschäftstätigkeiten von Verkehrsknotenpunkten der Union in jene in ihrer Nachbarschaft dar, das sich aus asymmetrischen Vorschriften ergibt. Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gilt nur dann für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittland zu einem Flughafen reisen, der in einem unter die Verträge fallenden Gebiet eines Mitgliedstaats liegt, wenn es sich bei dem ausführenden Luftfahrtunternehmen des betreffenden Fluges um ein Luftfahrtunternehmen der Union handelt. Innerhalb von fünf Jahren nach dem Geltungsbeginn der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sollte die Kommission die Durchführbarkeit einer Überarbeitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung bewerten, um das Maß an Schutz der Fluggäste und gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Luftfahrtunternehmen aus der Union und aus Drittländern weiter zu fördern.
- (52) Im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sollte ein Mechanismus zum Schutz der Fluggäste im Falle der Insolvenz von Luftfahrtunternehmen geprüft werden.
- (53) Grönland ist besonders rauen Wetterbedingungen ausgesetzt und durch eine sehr geringe Bevölkerungsdichte und die Ablegenheit seiner besiedelten Orte gekennzeichnet. Um die Anbindung zu gewährleisten und die Verfügbarkeit von Flügen innerhalb Grönlands zu erhalten, sollte für zwischen Orten in Grönland durchgeführte Flüge keine Verpflichtung zu Ausgleichsleistungen bestehen, auch wenn solche Flüge Teil einer Reise in das oder aus dem Gebiet eines Mitgliedstaats sind, das den Bestimmungen der Verträge unterliegt.

⁽¹⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (54) Diese Verordnung lässt den Standpunkt des Königreichs Spanien in seinem Streit mit dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über die Souveränität über die Landenge, auf der sich der Flughafen von Gibraltar befindet, unberührt. Keine Bestimmung dieser Verordnung steht der künftigen Anwendung dieser Verordnung auf den genannten Flughafen gemäß den Bestimmungen eines — mit vorheriger Zustimmung des Königreichs Spanien geschlossenen — Abkommens zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf Gibraltar entgegen. Im Falle der Aufkündigung eines solchen Abkommens sollte diese Verordnung nur dann für den auf der Landenge Gibaltars gelegenen Flughafen gelten, wenn der Streit auf eine solche Weise beigelegt wird, dass das Königreich Spanien in der Lage ist, die Anwendung dieser Verordnung auf jenen Flughafen sicherzustellen.

- (55) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in Bezug auf Gestaltung, Inhalt und Muster des Unionslabels für Fluggastrechte und die praktischen Modalitäten hinsichtlich der zu leistenden Erstattung durch das Flughafenleitungsorgan an ausführende Luftfahrtunternehmen sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁸⁾ wahrgenommen werden.

- (56) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in Bezug auf das einheitliche Formular und das Formular für die betragsmäßige Interessenerklärung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 wahrgenommen werden.

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

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Gegenstand

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

- a) Nichtbeförderung;

- b) Annullierung, Verspätung oder Verschiebung des Fluges;

- c) verpasster Anschlussflug;

- d) Höherstufung oder Herabstufung.“

⁽¹⁸⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Buchstaben b bis f erhalten folgende Fassung:

- „b) ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen — juristischen oder natürlichen — Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt, einschließlich eines Luftfahrtunternehmens, das für die Durchführung seiner Flüge ein Luftfahrzeug eines anderen Luftfahrtunternehmens — mit der oder ohne die Besatzung dieses anderen Luftfahrtunternehmens — einsetzt;
- c) ‚Luftfahrtunternehmen der Union‘ ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erteilt wurde;
- ca) ‚Flughafenleitungsorgan‘ ein Flughafenleitungsorgan im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (**);
- d) ‚Reiseveranstalter‘ einen Reiseveranstalter im Sinne des Artikels 3 Nummer 8 der Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates (**);
- e) ‚Pauschalreise‘ eine Kombination aus Reiseleistungen im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2015/2302;
- f) ‚Flugschein‘ einen in beliebiger Form vorliegenden, gültigen Nachweis über einen Luftbeförderungsvertrag;

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

(**) Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte (ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>).

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

b) Buchstabe g wird gestrichen.

c) Die Buchstaben h bis l erhalten folgende Fassung:

- „h) ‚Endziel‘ den Zielort des Fluges oder des letzten Anschlussfluges einer Reise;
- i) ‚Mensch mit Behinderung‘ oder ‚Person mit eingeschränkter Mobilität‘ jede Person, deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln aufgrund einer körperlichen Behinderung (sensorisch oder lokomotorisch, dauerhaft oder vorübergehend), einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung, einer anderen Behinderung oder des Alters eingeschränkt ist und deren Situation eine angemessene Aufmerksamkeit sowie die Anpassung der allen Fluggästen bereitgestellten Dienstleistungen an die besonderen Bedürfnisse dieser Person erfordert;
- j) ‚Nichtbeförderung‘ die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich gemäß den in Artikel 4 Absatz 1 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben, oder wenn sie vorab darüber informiert wurden, dass sie gegen ihren Willen nicht befördert werden, sofern keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind, wie etwa Gesundheit, Sicherheit, Gefahrenabwehr oder unzureichende Reiseunterlagen;

- k) ‚Freiwilliger‘ einen Fluggast, der sich gemäß den in Artikel 4 Absatz 1 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden hat und dem Aufruf des Luftfahrtunternehmens nachkommt, gegen eine entsprechende Gegenleistung den Flug nicht anzutreten;
- l) ‚Annullierung‘ die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den ein Luftbeförderungsvertrag geschlossen war, und schließt Situationen ein, in denen
 - i) ein Flug, bei dem das Luftfahrzeug startete, aber aus einem beliebigen Grund entweder zu einem anderen als dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen umgeleitet wurde oder zum Abflugflughafen zurückkehrte, und der nicht zu dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen fortgesetzt werden konnte, oder
 - ii) einem Fluggast ein Flugschein ausgestellt wurde und die auf dem Flugschein des Fluggastes angegebene Abflugzeit um mehr als eine Stunde vorverlegt wurde.“
- d) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:
 - „m) ‚Drittland‘ jedes Land oder jeden Teil des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats, auf das bzw. den die Verträge keine Anwendung finden;
 - n) ‚Verspätung beim Abflug‘ den Zeitunterschied zwischen der auf dem zum Zeitpunkt der Buchung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen planmäßigen Abflugzeit und der tatsächlichen Abflugzeit des Fluges, es sei denn,
 - i) ein Flug wurde mindestens 14 Kalendertage vor dem auf dem zum Zeitpunkt der Buchung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugdatum verschoben oder nach dieser Frist auf einen früheren Zeitpunkt verschoben; in diesem Fall bezeichnet der Begriff ‚Verspätung beim Abflug‘ den Zeitunterschied zwischen der auf dem zum Zeitpunkt der Verschiebung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen planmäßigen Abflugzeit und der tatsächlichen Abflugzeit des verschobenen Fluges;
 - ii) ein Fluggast wird infolge einer Störung anderweitig befördert; in diesem Fall bezeichnet der Begriff ‚Verspätung beim Abflug‘ — in Bezug auf den für die anderweitige Beförderung vorgesehenen Flug — den Zeitunterschied zwischen der auf dem für die anderweitige Beförderung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen planmäßigen Abflugzeit und der tatsächlichen Abflugzeit des für die anderweitige Beförderung vorgesehenen Fluges;
 - o) ‚Verspätung bei der Ankunft‘ den Zeitunterschied zwischen der auf dem zum Zeitpunkt der Buchung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen planmäßigen Ankunftszeit und der tatsächlichen Ankunftszeit des Fluges, es sei denn,
 - i) ein Flug wurde mindestens 14 Kalendertage vor dem auf dem zum Zeitpunkt der Buchung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugdatum verschoben oder der Fluggast hat — wenn der Flug nach dieser Frist verschoben wurde, einen Flug angetreten, der vorverlegt wurde; in diesem Fall bezeichnet der Begriff ‚Verspätung bei der Ankunft‘ den Zeitunterschied zwischen der auf dem zum Zeitpunkt der Verschiebung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen planmäßigen Ankunftszeit und der tatsächlichen Ankunftszeit des verschobenen Fluges;
 - ii) ein Fluggast wird infolge einer Störung anderweitig befördert; in diesem Fall bezeichnet der Begriff ‚Verspätung bei der Ankunft‘ — in Bezug auf den für die anderweitige Beförderung vorgesehenen Flug — den Zeitunterschied zwischen der auf dem für die anderweitige Beförderung ausgestellten Flugschein des Fluggastes angegebenen planmäßigen Ankunftszeit und der tatsächlichen Ankunftszeit des für die anderweitige Beförderung vorgesehenen Fluges;

- p) ‚Beförderungsklasse‘ einen Teil der Fluggastkabine eines Luftfahrzeugs, der durch einen im Luftbeförderungsvertrag angegebenen spezifischen Code oder durch eine Kombination von Merkmalen wie unterschiedliche Sitze, einer unterschiedlichen Anordnung der Sitze und anderer Unterschiede beim Service, wie spezifische Verpflegung, für die Fluggäste im Vergleich zu anderen Teilen der Kabine gekennzeichnet ist;
- q) ‚Luftbeförderungsvertrag‘ einen Beförderungsvertrag zwischen einem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Händler und einem Fluggast oder mehreren Fluggästen über die Erbringung eines oder mehrerer Flüge;
- r) ‚außergewöhnliche Umstände‘ Ereignisse, die ihrer Art oder ihrer Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist;
- s) ‚Flug‘ einen mit einem einzigen Luftfahrzeug durchgeführten Beförderungsvorgang im Luftverkehr zwischen zwei auf dem Flugschein angegebenen Flughäfen mittels einer vorab festgelegten Flugroute, eines Flugplans und einer einzigen Flugnummer, unabhängig davon, ob Zwischenlandungen zu ausschließlich technischen oder betrieblichen Zwecken stattfinden;
- t) ‚Anschlussflug‘ einen Flug, der als Teil einer Reise dazu dient, es dem Fluggast zu ermöglichen, vom ersten Abflugort abzureisen und an einem Umsteigepunkt anzukommen, um von dort einen anderen Flug anzutreten, oder dazu dient, es dem Fluggast zu ermöglichen, von einem anderen Umsteigepunkt abzureisen, um es dem Fluggast zu ermöglichen, einen anderen Umsteigepunkt oder sein Endziel zu erreichen;
- u) ‚Zwischenaufenthalt‘ eine beabsichtigte Reiseunterbrechung durch einen Fluggast im Rahmen eines einzigen Luftbeförderungsvertrags, der das Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassener Händler vorab zugestimmt hat, zwischen dem ersten Abflugort und dem Endziel, für einen Zeitraum, der die für den direkten Transit erforderliche Zeit überschreitet oder der, im Falle des Umsteigens auf einen anderen Flug, eine Zeitdauer überschreitet, die sich in der Regel bis zur Abflugzeit des nächsten Anschlussfluges erstreckt und die oft eine Übernachtung beinhaltet;
- v) ‚Reise‘ einen Flug oder Anschlussflüge zur Beförderung des Fluggastes vom ersten Abflugort an sein Endziel entsprechend einem einzigen Luftbeförderungsvertrag, wobei Hinflüge und Rückflüge getrennte Reisen sind;
- w) ‚Abflugzeit‘ den Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug die Abflugposition verlässt, entweder durch Pushback oder mit eigener Kraft (Off-Block-Zeit);
- x) ‚Ankunftszeit‘ den Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug seine Ankunftsposition erreicht und die Parkbremsen gesetzt werden (On-Block-Zeit);
- y) ‚Verspätung auf der Rollbahn‘ einen Zeitraum von mehr als 30 Minuten, in dem sich das Luftfahrzeug am Boden befindet, und zwar beim Abflug zwischen dem Schließen der Türen des Luftfahrzeugs und der Startzeit des Luftfahrzeugs oder bei der Ankunft zwischen der Landung des Luftfahrzeugs und dem Öffnen der Türen des Luftfahrzeugs am Boden befindet;
- z) ‚Störung‘ eine Nichtbeförderung, eine Annullierung, eine Verspätung beim Abflug, eine Verspätung bei der Ankunft oder eine Verspätung auf der Rollbahn;
- aa) ‚Nacht‘ den Zeitraum zwischen Mitternacht und 06:00;
- ab) ‚Kind‘ eine Person unter 14 Jahren zum Zeitpunkt des Abflugs des Fluges oder des ersten Anschlussfluges im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags;

- ac) ‚alleinreisender Minderjähriger‘ eine Person unter 18 Jahren zum Zeitpunkt des Abflugs des Fluges oder des ersten Anschlussflugs im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags, die ohne begleitenden Elternteil oder autorisierte Begleitperson reist und für deren Betreuung das Luftfahrtunternehmen gemäß seinen veröffentlichten Bestimmungen die Verantwortung übernommen hat;
- ad) ‚Kleinkind‘ eine Person unter zwei Jahren zum Zeitpunkt des Abflugs des Fluges oder des ersten Anschlussflugs im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags;
- ae) ‚dauerhafter Datenträger‘ jedes Medium, das es dem Fluggast gestattet, Informationen derart zu speichern, dass er sie in der Folge für eine den Zwecken der Informationen angemessene Dauer einsehen kann, und das die unveränderte Wiedergabe der gespeicherten Informationen ermöglicht;
- af) ‚barrierefreies Format‘ ein Format, das Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität Zugang zu allen relevanten Informationen gewährt und es ihnen ermöglicht, sich einen genauso leichten und komfortablen Zugang zu verschaffen wie eine Person ohne Beeinträchtigungen oder Behinderungen, und das die Barrierefreiheitsanforderungen, die im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) festgelegt sind, erfüllt;
- ag) ‚erster Abflugort‘ den Abflugort des Fluges oder des ersten Anschlussfluges einer Reise;
- ah) ‚persönlicher Gegenstand‘ ein nicht aufgegebenes Reisegepäckstück, das den Gefahrenabwehr- und Sicherheitsanforderungen entspricht und entweder Höchstabmessungen von 40 × 30 × 15 cm hat oder unter dem Sitz vor dem Sitz, auf dem der Fluggast sitzt, verstaut werden kann;
- ai) ‚Handgepäck‘ ein nicht aufgegebenes Reisegepäckstück, das kein persönlicher Gegenstand ist und das den Gefahrenabwehr- und Sicherheitsanforderungen entspricht.

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

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt

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

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

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

(3) Diese Verordnung gilt nicht für Fluggäste, die kostenlos oder zu einem reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist, mit Ausnahme

a) von Fluggästen mit Flugscheinen, die im Rahmen eines Kundenbindungsprogramms oder anderer Werbeprogramme von einem Luftfahrtunternehmen oder einem Vermittler ausgegeben wurden; für diese Fluggäste gilt die vorliegende Verordnung in ihrer Gesamtheit; sowie

b) von Kleinkindern, die kostenlos oder zu einem reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist, und von Personen, die kostenlos oder zu einem reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist, weil sie eine Person mit Behinderungen oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität gemäß den in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) genannten Bedingungen begleiten; für diese Fluggäste gilt die vorliegende Verordnung mit Ausnahme von Artikel 7.

(4) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe e gilt diese Verordnung nur für Fluggäste, die mit Motorluftfahrzeugen mit festen Tragflächen befördert werden.

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

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

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

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

(4) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 3a

Unionslabel für Fluggastrechte

(1) Es wird ein freiwilliges ‚Unionslabel für Fluggastrechte‘ (im Folgenden ‚Label‘) eingeführt.

(2) Das Label ermöglicht es, Fluggäste rasch über die Anwendbarkeit der vorliegenden Verordnung auf eine Reise zu informieren, wodurch der Vergleich von sowie die Wahl zwischen Flugscheinangeboten erleichtert werden.

(3) Luftfahrtunternehmen oder Vermittler können das Label verwenden, wenn sie Fluggästen Flugscheine für Reisen anbieten, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen und von Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt werden.

(4) Die Verwendung des Labels durch ein Luftfahrtunternehmen oder einen Vermittler erfolgt auf freiwilliger Basis, es sei denn, ein ausführendes Luftfahrtunternehmen schreibt einem Luftfahrtunternehmen oder einem Vermittler die Verwendung des Labels auf der Grundlage einer kommerziellen Vereinbarung verpflichtend vor.

(5) Das Label darf bei Verkaufs- und Vermarktungstätigkeiten nur neben oder in direktem Zusammenhang mit dem Angebot einer Reise ausgewiesen werden, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fällt und von einem Luftfahrtunternehmen der Union durchgeführt wird. Wenn mehrere Reiseangebote angezeigt werden, muss klar ersichtlich sein, für welche Reise das Label gilt.

(6) Unrichtige oder irreführende Werbung oder die Verwendung anderer Label oder Embleme, die zu einer Verwechslung mit dem Label führen können, sind untersagt.

(7) Die Kommission fördert die Verwendung des Labels durch Luftfahrtunternehmen oder Vermittler.

(8) Zur Gewährleistung einer einheitlichen Durchführung des vorliegenden Artikels erlässt die Kommission bis 23. Oktober 2027 Durchführungsrechtsakte, in denen detaillierte Bestimmungen über Gestaltung, Inhalt und Muster des gemäß diesem Artikel bereitgestellten Labels festgelegt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16h Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.“

5. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Nichtbeförderung

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

(2) Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so unterrichtet es unverzüglich die betroffenen Fluggäste. Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen gleichzeitig ihre spezifischen Rechte gemäß dieser Verordnung mit, die für den betreffenden Fall gelten, insbesondere in Bezug auf das Recht auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7, das Recht auf Erstattung und auf anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 und das Recht auf Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9.

Das ausführende Luftfahrtunternehmen versucht, Freiwillige gegen eine entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen jedem Freiwilligen und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, dazu zu bewegen, den Flug nicht anzutreten. Das ausführende Luftfahrtunternehmen unterrichtet die Freiwilligen über ihre Rechte gemäß dieser Verordnung. Die Vereinbarung mit jedem Freiwilligen über die Gegenleistungen ersetzt nur dann den Anspruch des Freiwilligen auf Ausgleich nach Artikel 7 Absatz 1, wenn der Freiwillige ihr auf einem dauerhaften Datenträger ausdrücklich zustimmt. In Ermangelung einer solchen Zustimmung ist dem Freiwilligen unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von sieben Kalendertagen nach der Nichtbeförderung, eine Ausgleichsleistung durch das ausführende Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung verweigert hat, gemäß Artikel 7 Absatz 1 zu leisten.

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

(4) Das ausführende Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung verweigert, stellt den betroffenen Fluggästen unverzüglich die Informationen über die Bearbeitung von Beschwerden gemäß Artikel 15a bereit.

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

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

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

(5) Fluggästen darf weder die Beförderung mit der Begründung verweigert werden, dass sie die im Rahmen desselben Luftbeförderungsvertrags vorgesehene Hinreise nicht angetreten haben, noch dürfen ihnen mit jener Begründung Gebühren für die Rückreise, einschließlich Rückreisen in Form von Anschlussflügen, berechnet werden.“

6. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Annullierung

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

Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen unverzüglich den Grund für die Annullierung mit.

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

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

(4) Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen des annullierten Fluges auf Antrag Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 zu erhalten.

(5) Der Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Absatz 4 gilt nicht, wenn der Fluggast mindestens 14 Kalendertage vor dem auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugdatum über die Annullierung informiert wurde oder wenn er weniger als 14 Kalendertage vor der planmäßigen Abflugzeit über die Annullierung informiert wurde und ihm eine anderweitige Beförderung angeboten wurde, die es ihm ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und sein Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen. Die Beweislast hinsichtlich der Feststellung, ob und wann der Fluggast über die Annullierung des Fluges unterrichtet wurde, trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.

(6) Der Anspruch auf Erstattung und anderweitige Beförderung gemäß Absatz 2 sowie auf Ausgleichsleistungen gemäß Absatz 4 besteht nicht, wenn das Luftfahrzeug gestartet ist, aber zu einem anderen als dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen umgeleitet wurde, wenn der tatsächliche Ankunftsflughafen und der auf dem Flugschein angegebene Ankunftsflughafen denselben Ort, dieselbe Stadt oder dieselbe Region bedienen und das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast die Beförderung zu dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen bereitgestellt hat, sofern die Verspätung bei der Ankunft an dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen höchstens drei Stunden beträgt. Für diesen Zweck trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Beweislast für die Feststellung der Zeit der Ankunft mit alternativen Beförderungsmitteln an dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen.

In Fällen, in denen Fluggästen mit besonderen Bedürfnissen gemäß Artikel 11 Absatz 3 oder ihren Begleitpersonen entweder — aufgrund geltender Sicherheitsanforderungen oder der physischen Unmöglichkeit des Einsteigens — die Buchung eines alternativen Beförderungsmittels, der Fahrschein für oder das Einsteigen in das alternative Beförderungsmittel verweigert wird oder sie diese Beförderungsleistung aufgrund der Nichtverfügbarkeit von Unterstützungsleistungen nicht in Anspruch nehmen können, findet der Unterabsatz 1 dieses Absatzes keine Anwendung. Das ausführende Luftfahrtunternehmen unternimmt zumutbare Anstrengungen, um diesen Fluggästen den Zugang zu alternativen Beförderungsmitteln zu ermöglichen. Die Verspätung bei der Ankunft an dem auf dem Flugschein angegebenen Ankunftsflughafen wird auf der Grundlage der Ankunftszeit der von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen erbrachten Beförderungsleistung berechnet, die Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen oder gegebenenfalls ihre Begleitpersonen tatsächlich in Anspruch genommen haben oder nehmen konnten, um jenen Flughafen zu erreichen.“

7. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Verspätung

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

Das ausführende Luftfahrtunternehmen teilt den betroffenen Fluggästen unverzüglich die Gründe für die Verspätung des Fluges beim Abflug oder bei der Ankunft mit.

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

(3) Erreicht die Verspätung beim Abflug fünf Stunden, so bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen den betroffenen Fluggästen unverzüglich eine Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a an.

(4) Fluggäste haben Anspruch darauf, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen, das den verspäteten Flug durchführt, auf Antrag Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 zu erhalten, wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft von über drei Stunden erreichen.“

8. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 6a

Verspätung auf der Rollbahn

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

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

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

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

Artikel 6b

Verpasster Anschlussflug bei Reisen im Rahmen eines einzigen Luftbeförderungsvertrags

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

(2) Kann das ausführende Luftfahrtunternehmen den Fluggast nicht innerhalb von fünf Stunden ab der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit des verpassten Anschlussfluges anderweitig befördern, so bietet es den betroffenen Fluggästen unverzüglich auch eine Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a an.

(3) Fluggäste haben außerdem Anspruch darauf, von dem Luftfahrtunternehmen, das den gestörten Flug durchführt, auf Antrag Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 zu erhalten, wenn sie ihr Endziel mit einer Verspätung bei der Ankunft von über drei Stunden erreichen.

Abweichend von der Definition des Begriffs ‚Verspätung bei der Ankunft‘ wird bei verpassten Anschlussflügen die Verspätung bei der Ankunft ab der vor dem verpassten Anschlussflug auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Ankunftszeit am Endziel berechnet.

*Artikel 6c***Außergewöhnliche Umstände**

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung schließen außergewöhnliche Umstände die Ereignisse ein, die in der im Anhang enthaltenen Liste der außergewöhnlichen Umstände aufgeführt sind, sind jedoch nicht auf diese Ereignisse begrenzt.

(2) Das ausführende Luftfahrtunternehmen ist verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, es sei denn, es kann nachweisen, dass die Annullierung, die Verspätung oder das Verpassen des Anschlussfluges auf außergewöhnliche Umstände zurückging und die Annullierung, die Verspätung oder das Verpassen des Anschlussfluges auch dann nicht hätte vermieden werden können, wenn das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hätte. Außergewöhnliche Umstände können nur geltend gemacht werden, wenn ein unmittelbarer kausaler Zusammenhang zwischen dem Eintreten dieses Umstands und der Störung des Fluges besteht. Die Beweislast für die Feststellung des Bestehens dieses unmittelbaren kausalen Zusammenhangs und die Feststellung, dass das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um die Störung zu verhindern, trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.“

9. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 7***Recht auf Ausgleichsleistungen**

(1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste Ausgleichsleistungen in folgender Höhe:

- a) 250 EUR bei Reisen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger;
- b) 400 EUR bei allen Reisen innerhalb der Union über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Reisen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km;
- c) 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a oder b fallenden Reisen.

(2) Die ausführenden Luftfahrtunternehmen können die in Absatz 1 vorgesehene Ausgleichsleistung um 50 % kürzen, sofern die Ankunftszeit nicht später als vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit der ursprünglich gebuchten Reise liegt und wenn

- a) Fluggästen eine anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt zu ihrem Endziel mit einem Alternativflug gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b angeboten wird; oder
- b) es eine Verspätung bei der Ankunft der ursprünglich gebuchten Reise gibt.

(3) Im Falle einer anderweitigen Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b im Anschluss an eine Annullierung, bei der die als anderweitige Beförderung angebotene Reise planmäßig mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit der ursprünglichen Reise bzw. des ursprünglichen Fluges starten soll, kann das ausführende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 5 vorgesehene Ausgleichsleistung wie folgt kürzen:

- a) um 50 %, wenn die planmäßige Abflugzeit um weniger als zwei Stunden vorverlegt wird und der Fluggast den Flug angetreten hat;
- b) um 25 %, wenn die planmäßige Abflugzeit um weniger als drei Stunden vorverlegt wird und der Fluggast den Flug angetreten hat.

(4) Hat ein Fluggast womöglich Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absatz 4 oder Artikel 6b Absatz 3, so stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen diesem Fluggast innerhalb von 96 Stunden nach Beendigung der Reise auf elektronischem Wege und auf einem dauerhaften Datenträger Informationen über den Anspruch des Fluggastes auf Ausgleichsleistungen sowie eindeutige Anleitungen, wie er Ausgleichszahlungen beantragen kann, zur Verfügung.

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

(6) Hat sich ein Fluggast für die Fortsetzung seiner Reise gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben a, b oder c entschieden und kommt es während der anderweitigen Beförderung zu einer weiteren Störung, bleibt der Anspruch dieses Fluggastes auf weitere Ausgleichsleistungen während der anderweitigen Beförderung zu seinem ersten Abflugort oder bis zu seinem Endziel erhalten.

(7) Die Ausgleichszahlung erfolgt durch elektronische Überweisung oder — sofern der Fluggast dem auf einem dauerhaften Datenträger ausdrücklich zugestimmt hat — auf anderem Wege.

(8) Die Beweislast dafür, wann und wie der Fluggast die Vereinbarung über die in Absatz 7 festgelegte Form der Ausgleichszahlung akzeptiert hat, liegt beim ausführenden Luftfahrtunternehmen.

(9) Anträge auf Ausgleichsleistung gemäß diesem Artikel sind vom Fluggast innerhalb von neun Monaten ab dem auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen tatsächlichen Abflugdatum einzureichen. Wird ein Antrag von einem Dritten im Namen der Fluggäste gestellt, kann das ausführende Luftfahrtunternehmen den Nachweis einer gültigen Vollmacht verlangen. Das ausführende Luftfahrtunternehmen bestätigt den Eingang eines solchen Antrags unverzüglich auf einem dauerhaften Datenträger. Innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt des Antrags leistet das ausführende Luftfahrtunternehmen entweder die Ausgleichszahlung oder legt dem Fluggast eine Begründung für die Nichtzahlung der Ausgleichsleistung vor, wobei in letzterem Falle auf Angaben zur Bearbeitung von Beschwerden gemäß Artikel 15a Bezug zu nehmen ist. Beruft sich das ausführende Luftfahrtunternehmen unter den in Artikel 6c Absatz 2 genannten Bedingungen auf einen außergewöhnlichen Umstand, so gibt es an, auf welchen der im Anhang aufgeführten außergewöhnlichen Umstände es sich beruft bzw. — falls es sich auf ein nicht in dieser Liste aufgeführtes Ereignis beruft — auf welches Ereignis es sich beruft und warum dieses Ereignis als außergewöhnlicher Umstand anzusehen ist. Beruft sich das ausführende Luftfahrtunternehmen auf einen außergewöhnlichen Umstand, so legt es eine klare und begründete Erklärung vor, einschließlich einer prägnanten Darlegung, inwiefern der außergewöhnliche Umstand, auf den es sich beruft, die Voraussetzungen bezüglich eines unmittelbaren kausalen Zusammenhangs erfüllt, sowie aller zumutbaren Maßnahmen gemäß Artikel 6c Absatz 2.

Leistet das ausführende Luftfahrtunternehmen die beantragte Ausgleichszahlung nicht, so kann der Fluggast eine Beschwerde gemäß Artikel 15a einreichen.“

10. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung

(1) Im Falle einer Störung wird den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen unverzüglich unter den in den Artikeln 4, 5, 6 oder 6b und im vorliegenden Artikel festgelegten Bedingungen die Wahl zwischen den folgenden unentgeltlichen Optionen angeboten:

a) automatische vollständige Erstattung des Flugscheinpreises und der Vermittlungsgebühren, soweit zutreffend, innerhalb von sieben Kalendertagen seit der Wahl des Fluggastes durch elektronische Überweisung oder — sofern der Fluggast dem auf einem dauerhaften Datenträger ausdrücklich zugestimmt hat — auf anderem Wege für nicht zurückgelegte Reiseabschnitte sowie für bereits zurückgelegte Reiseabschnitte, falls der Flug im Hinblick auf die ursprünglichen Reisepläne des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug zum ursprünglichen Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit oder — sofern der Fluggast dem zustimmt — vor diesem Zeitpunkt;

- b) Fortsetzung der Reise des Fluggastes durch anderweitige Beförderung des Fluggastes unter vergleichbaren Reisebedingungen zu seinem Endziel zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach der auf dem Flugschein des Fluggastes angegebenen Abflugzeit oder — sofern der Fluggast dem zustimmt — vor diesem Zeitpunkt; oder
- c) anderweitige Beförderung des Fluggastes zu seinem Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze.

Wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan gemäß Artikel 10a aktiviert, kann die in Unterabsatz 1 Buchstabe a dieses Absatzes genannte Frist auf 30 Kalendertage verlängert werden.

(2) Damit der Fluggast sein Ziel gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b zum frühestmöglichen Zeitpunkt und mit einer Gesamtreisezeit erreichen kann, die der geplanten Gesamtreisezeit des ursprünglichen Fluges so nahe wie möglich kommt, bietet das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast — vorbehaltlich der Verfügbarkeit — mindestens eine der folgenden alternativen Optionen zur Begutachtung und zur ausdrücklichen Zustimmung auf einem dauerhaften Datenträger an:

- a) einen Flug oder Anschlussflüge auf derselben Strecke wie im Luftbeförderungsvertrag angegeben,
- b) eine andere Strecke zwischen demselben Abflug- und demselben Ankunftsflughafen als im Luftbeförderungsvertrag angegeben,
- c) eine anderweitige Beförderung zu oder von einem anderen als dem im Luftbeförderungsvertrag angegebenen Flughafen; in diesem Fall trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes zwischen dem im Luftbeförderungsvertrag genannten Flughafen und dem anderen Flughafen,
- d) die Inanspruchnahme von Diensten, die von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, oder
- e) die Nutzung eines anderen Verkehrsträgers, sofern dies für die zurückzulegende Strecke angemessen ist.

Im Falle einer anderweitigen Beförderung durch ein anderes Luftfahrtunternehmen oder mit einem anderen Verkehrsträger bleibt das ausführende Luftfahrtunternehmen nur bis zur Abfahrt bzw. zum Abflug dieses anderweitigen Beförderungsdienstes für die Bereitstellung von Information, Unterstützung und anderweitige Beförderung verantwortlich. Das ausführende Luftfahrtunternehmen bleibt für die Ausgleichsleistung für Verspätungen bei der Ankunft am Endziel gemäß Artikel 7 verantwortlich. Der Betreiber des anderweitigen Beförderungsdienstes ist für alle anderen mit diesem Dienst verbundenen Rechte im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften der Union über die Fahr- und Fluggastrechte für diesen Verkehrsträger verantwortlich.

(3) Hat ein Fluggast das ausführende Luftfahrtunternehmen gemäß Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 5 des vorliegenden Artikels über seine Entscheidung informiert, seine Reise fortzusetzen, und hat das ausführende Luftfahrtunternehmen innerhalb von drei Stunden keine anderweitige Beförderung unter vergleichbaren Reisebedingungen angeboten, so kann der Fluggast seine anderweitige Beförderung gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels selbst veranlassen. Entscheidet sich der Fluggast dafür, seine anderweitige Beförderung selbst zu veranlassen, so hat er dies dem ausführenden Luftfahrtunternehmen mitzuteilen. Der Fluggast hat das Recht, Optionen für eine anderweitige Beförderung abzulehnen, wenn die Reisebedingungen dieser Optionen für eine anderweitige Beförderung nicht vergleichbar sind; in diesem Fall bleibt sein Anspruch auf Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 während des Wartens auf die anderweitige Beförderung bestehen.

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

Fluggäste, die ihre anderweitige Beförderung selbst veranlassen, begrenzen die Kosten auf ein Maß, das notwendig, angemessen und zumutbar ist. Das ausführende Luftfahrtunternehmen erstattet bis zu einem Höchstbetrag von 400 % des vollständigen Flugscheinpreises und der Vermittlungsgebühren, soweit zutreffend, die dem Fluggast entstandenen Kosten innerhalb von 14 Kalendertagen nach Einreichung des Antrags. Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann diese Frist auf 30 Kalendertage verlängern, wenn das Flughafenleitungsorgan seinen Notfallplan aktiviert.

(4) Unbeschadet der anderen Bestimmungen des vorliegenden Artikels hat ein Fluggast, der einen Zwischenaufenthalt organisiert hat, das zusätzliche Recht, Optionen für eine anderweitige Beförderung abzulehnen, wenn diese Optionen für eine anderweitige Beförderung diesen Zwischenaufenthalt ausschließen.

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

Der Fluggast unterrichtet das ausführende Luftfahrtunternehmen über seine Wahl.

(6) Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt die Informationen gemäß dem vorliegenden Artikel auf Antrag des Fluggastes in Papierform zur Verfügung. Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt sicher, dass die vom Fluggast gemäß dem vorliegenden Artikel getroffene Wahl auf einem dauerhaften Datenträger ausdrücklich bestätigt wird.

(7) Die Optionen gemäß Absatz 1 werden deutlich angezeigt, ohne dass eine Option durch eine Vorauswahl, Standardeinstellungen oder zusätzlichen Verfahrensaufwand begünstigt wird.“

11. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 8a

Gutscheine

(1) Hat ein Fluggast Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 oder auf Erstattung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a oder Artikel 10 Absatz 2, so kann das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast anbieten, einen Gutschein zu wählen, dessen Wert mindestens dem Betrag der fälligen Erstattung oder der fälligen Ausgleichsleistung entspricht.

(2) Der Fluggast ist nicht verpflichtet, anstelle der Zahlung einen Gutschein anzunehmen. Die Annahme ist nur dann gültig, wenn der Fluggast seine ausdrückliche Zustimmung auf einem dauerhaften Datenträger erteilt hat. Alle Optionen gemäß Artikel 7 Absatz 7 und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a werden deutlich angezeigt, ohne dass eine Option durch eine Vorauswahl, Standardeinstellungen oder zusätzlichen Verfahrensaufwand begünstigt wird.

(3) Das Luftfahrtunternehmen unterrichtet den Fluggast auf einem dauerhaften Datenträger klar über die in den Absätzen 2, 4, 5 und 6 genannten Informationen bevor der Fluggast die in Absatz 1 genannte Wahl trifft.

(4) Ein Gutschein muss

a) eine Gültigkeitsdauer von höchstens 12 Monaten ab dem Datum der Annahme des Gutscheins durch den Fluggast haben; diese Gültigkeitsdauer kann einmalig um einen zusätzlichen Zeitraum von höchstens 12 Monaten verlängert werden, sofern der Fluggast und das Luftfahrtunternehmen dieser Verlängerung auf einem dauerhaften Datenträger ausdrücklich zustimmen;

b) während seiner Gültigkeitsdauer ganz oder teilweise für alle Dienste des Luftfahrtunternehmens genutzt werden können, einschließlich solcher Dienste, die während der Gültigkeitsdauer des Gutscheins gebucht, aber nach seinem Ablaufdatum erbracht werden;

c) auf einem dauerhaften Datenträger ausgestellt werden, wobei Wert, Gültigkeitsdauer und Nutzungsbedingungen des Gutscheins eindeutig angegeben sein müssen; übersteigt der Wert den Betrag der Zahlung, auf die der Fluggast gemäß Artikel 7, Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a oder Artikel 10 Absatz 2 Anspruch hat, so muss dies auf dem Gutschein angegeben werden.

(5) Der Fluggast und das Luftfahrtunternehmen können vor Einlösung oder Ablauf der Gültigkeit des Gutscheins jederzeit eine vollständige oder teilweise Zahlung vereinbaren, auch wenn sich der Fluggast ursprünglich für einen Gutschein entschieden hat.

(6) Das Luftfahrtunternehmen erstattet den Betrag des betreffenden Gutscheins automatisch unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von sieben Kalendertagen

a) an den Fluggast nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Gutscheins, wenn der Gutschein nicht eingelöst wurde; dies gilt auch für den Restbetrag des betreffenden Gutscheins, wenn dieser zuvor teilweise eingelöst wurde;

b) an den Fluggast in dem Fall, dass sich der Fluggast und das Luftfahrtunternehmen vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des Gutscheins auf eine solche Erstattung einigen; oder

c) an die Person, die die Angelegenheiten des verstorbenen Fluggastes regelt, im Falle des Todes des betreffenden Fluggastes auf Antrag dieser Person gegen Vorlage geeigneter Nachweise auf einem dauerhaften Datenträger.“

12. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Anspruch auf Unterstützungsleistungen

(1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so sind Fluggästen folgende Leistungen unentgeltlich anzubieten:

a) Erfrischungen jeweils nach zwei Stunden Wartezeit;

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

c) Internetzugang und zwei Telefonanrufe.

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

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

a) Hotelunterbringung;

b) Beförderung vom Flughafen zur Hotelunterbringung und zurück.

(3) Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann Gutscheine verwenden, um seinen Verpflichtungen gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben a und b und Absatz 2 nachzukommen. Die gemäß Absatz 1 bereitgestellten Gutscheine müssen in allen Lebensmittel und Erfrischungen anbietenden Geschäften des Flughafens, auf dem die betroffenen Fluggäste festsitzen, an Bord ihres Fluges und gegebenenfalls in der gemäß Absatz 2 Buchstabe a bereitgestellten Unterkunft verwendet werden können. Ein gemäß Absatz 2 Buchstabe a bereitgestellter Gutschein für eine Hotelunterbringung kann nur ausgegeben werden, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen im Voraus ein Zimmer für den betreffenden Fluggast gebucht hat.

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

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

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

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

13. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Höherstufung und Herabstufung

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

(2) Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine niedrigere Beförderungsklasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so leistet es dem Fluggast innerhalb von 14 Kalendertagen ab der Herabstufung eine automatische Erstattung, die mindestens Folgendem entspricht:

a) 30 % des Flugpreises bei Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger,

b) 50 % des Flugpreises bei allen Flügen innerhalb der Union über eine Entfernung von mehr als 1 500 km, außer Flügen zwischen dem europäischen Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten und den französischen Gebieten in äußerster Randlage, und bei allen anderen Flügen zwischen 1 500 km und 3 500 km oder

c) 75 % des Flugpreises bei allen nicht unter die Buchstaben a oder b fallenden Flügen, einschließlich Flügen zwischen dem europäischen Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten und den französischen Gebieten in äußerster Randlage.

(3) Ist der Flugpreis nicht auf dem Flugschein angegeben, so wird die in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannte Erstattung auf der Grundlage des entsprechenden Anteils der Entfernung des Fluges im Verhältnis zu der mit dem Luftbeförderungsvertrag abgedeckten Gesamtentfernung berechnet, wobei die Berechnungsmethode gemäß Artikel 7 Absatz 5 verwendet wird.

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

(5) Dieser Artikel gilt nicht für Zusatzleistungen, wie etwa bestimmte Sitzplätze oder Verpflegung, die unabhängig von der Beförderungsklasse sind und separat verkauft werden.“

14. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

Flughafen-Notfallpläne

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

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

(3) Der Notfallplan wird insbesondere unter Beteiligung des Nutzausschusses gemäß der Richtlinie 96/67/EG des Rates (*), der Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten und anderer Erbringer grundlegender Flughafendienstleistungen, einschließlich Erbringer besonderer Unterstützungsdienste für Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität, erstellt. Der Notfallplan wird gegebenenfalls unter Beteiligung der zuständigen Behörden erstellt. Er enthält auch die Kontaktdaten der Person oder Personen, die von den Luftfahrtunternehmen, die sich am Nutzausschuss beteiligen, als Vertretung vor Ort bei zahlreichen Flugannullierungen, zahlreichen Flugverspätungen oder beidem benannt wurde bzw. wurden. Das Luftfahrtunternehmen gewährleistet, dass jede benannte Person mit den erforderlichen Mitteln ausgestattet ist, um Fluggäste gemäß den Verpflichtungen aus dieser Verordnung im Fall einer Störung unterstützen zu können.

(4) Das Flughafenleitungsorgan übermittelt den Notfallplan dem Nutzausschuss gemäß der Richtlinie 96/67/EG und — auf Ersuchen — der gemäß Artikel 16 der vorliegenden Verordnung benannten nationalen Durchsetzungsstelle. Die nationale Durchsetzungsstelle überwacht die Einhaltung der Anforderungen des vorliegenden Artikels durch das Flughafenleitungsorgan.

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

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

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

15. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen

(1) Die Rechte von Menschen mit Behinderung und von Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß dem vorliegenden Artikel lassen die Rechte, die ihnen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 zustehen, unberührt.

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

(3) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die folgenden Kategorien von Fluggästen als ‚Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen‘:

a) Menschen mit Behinderung, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Schwangere, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen — möglichst zum Zeitpunkt der Buchung oder beim Check-in, spätestens aber dann, wenn der Fluggast über eine Störung gemäß Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 1 oder Artikel 6 Absatz 1 informiert wird oder einen Anschlussflug gemäß Artikel 6b Absatz 1 verpasst — über ihre speziellen Bedürfnisse in Kenntnis gesetzt wurde,

b) Kleinkinder und alleinreisende Minderjährige und

c) Personen, die — auf der Grundlage eines ärztlichen Attests — besondere medizinische Betreuung benötigen, außer wenn ihnen die Beförderung aus Sicherheitsgründen verweigert wird.

Bei jeder Inkenntnissetzung des Luftfahrtunternehmens über die in Unterabsatz 1 genannten Umstände wird davon ausgegangen, dass sie sich auf alle Reisen im Rahmen eines Luftbeförderungsvertrags erstreckt.

(4) Jeder Person, die die in Absatz 3 genannten Personen oder ein Kind im Rahmen desselben Luftbeförderungsvertrags begleitet, wird vom Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit angeboten, einen dieser Person oder diesem Kind benachbarten Sitzplatz kostenlos zu belegen. Sind benachbarte Sitzplätze nicht verfügbar, bemüht sich das Luftfahrtunternehmen, der Begleitperson bzw. den Begleitpersonen bei der Suche nach benachbarten Sitzplätzen behilflich zu sein.

(5) Beim Einsteigen geben die ausführenden Luftfahrtunternehmen den in Absatz 3 genannten Personen und deren Begleitpersonen oder anerkannten Assistenzhunden sowie Kindern in Kinderwagen oder Sportkinderwagen mit ihren Begleitpersonen Vorrang.

(6) Ausführende Luftfahrtunternehmen stellen ohne zusätzliche Kosten sicher, dass Kleinkinder und Kinder, die ihren Kinderwagen oder Sportkinderwagen benötigen, einen solchen bis zum Flugsteig oder bis zur Luftfahrzeugtür nutzen können und dass ihnen dieser Kinderwagen oder Sportkinderwagen an der Luftfahrzeugtür wieder ausgehändigt wird, sofern dem keine Sicherheitsbedenken, Kapazitätsengpässe oder betrieblichen Zwänge entgegenstehen.

(7) Wenn das Flughafenleitungsorgan seine Verpflichtungen gemäß Artikel 7 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 nicht erfüllt und Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität infolgedessen ihren Flug verpassen, ist das ausführende Luftfahrtunternehmen dafür verantwortlich, den betroffenen Fluggästen Ausgleichsleistungen, anderweitige Beförderung und Unterstützung gemäß den Artikeln 7, 8 und 9 der vorliegenden Verordnung bereitzustellen. Das ausführende Luftfahrtunternehmen leistet diese anderweitige Beförderung und Unterstützung auch für ihre Begleitperson gemäß den in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannten Bedingungen.

Das Flughafenleitungsorgan erstattet dem ausführenden Luftfahrtunternehmen die diesem gemäß Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes entstandenen Kosten. Spätestens zum 23. Oktober 2027 erlässt die Kommission gemäß dem in Artikel 16h Absatz 3 genannten Prüfverfahren einen Durchführungsrechtsakt, in dem die praktischen Modalitäten für die genannte Erstattung festgelegt werden. Durch den genannten Durchführungsrechtsakt dürfen die Zuständigkeiten des Luftfahrtunternehmens in Bezug auf die Bereitstellung von Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen an Fluggäste sowie die anderweitige Beförderung von Fluggästen gemäß diesem Absatz nicht ausgehöhlt werden.

(8) Schließt ein Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassener Händler mit einer Person, die im Namen von alleinreisenden Minderjährigen handelt, einen Vertrag ab, wonach den betroffenen Minderjährigen spezifische Unterstützung bei ihrer Reise geleistet werden soll, und verpassen diese Minderjährigen ihren Flug, weil ihnen keine spezifische Unterstützung geleistet wurde, so ist das ausführende Luftfahrtunternehmen dafür verantwortlich, den betroffenen Minderjährigen Ausgleichsleistungen, anderweitige Beförderung und Unterstützung gemäß den Artikeln 7, 8 und 9 bereitzustellen.

(9) Bei der anderweitigen Beförderung und den Unterstützungsleistungen gemäß den Artikeln 8 und 9 widmet das ausführende Luftfahrtunternehmen den Bedürfnissen der in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Personen besondere Aufmerksamkeit. Die Luftfahrtunternehmen führen die genannte anderweitige Beförderung und diese Unterstützungsleistungen für diese Personen, einschließlich ihrer Begleitpersonen oder anerkannten Assistenzhunde, so rasch wie möglich durch.

(10) Artikel 9 Absatz 6 gilt nicht für die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Fluggäste und deren Begleitpersonen oder anerkannten Assistenzhunde.“

16. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 11a

Persönlicher Gegenstand und Handgepäck

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

Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 und vorbehaltlich der Kapazität der Luftfahrzeugkabine gestatten die ausführenden Luftfahrtunternehmen es den Fluggästen, ein Handgepäckstück in der Kabine mitzuführen.

Beim Angebot oder der Veröffentlichung von Flugpreisen werden vor dem Beginn eines Buchungsvorgangs standardmäßig die Flugpreise angezeigt, die ein Handgepäckstück umfassen.

Dieser Absatz hindert Luftfahrtunternehmen oder Vermittler nicht daran, Fluggästen, die freiwillig ohne Handgepäck reisen, preislich abweichende Angebote zu unterbreiten.

(2) In Fällen, in denen bestimmte Gründe wie Sicherheitsgründe, Kapazitätsgründe oder eine nach der Buchung vorgenommene Änderung des Luftfahrzeugtyps der Beförderung eines persönlichen Gegenstands oder Handgepäckstücks gemäß Absatz 1 entgegenstehen, kann das ausführende Luftfahrtunternehmen, soweit angemessen, beim Check-in oder am Flugsteig verlangen, dass dieses nicht aufgegebene Reisegepäck im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördert wird, allerdings ohne Aufpreis für den Fluggast.

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

Artikel 11b

Bordkarten

Fluggästen darf die Beförderung nicht mit der Begründung verweigert werden, dass sie ihre eigene gedruckte Version einer digital ausgestellten Bordkarte verwendet haben, sofern diese in einem klaren und maschinenlesbaren Format gedruckt ist. Fluggästen darf die Beförderung nicht mit der Begründung verweigert werden, dass sie keine zusätzliche Gebühr für die Verwendung ihrer eigenen gedruckten Version einer digital ausgestellten Bordkarte entrichtet haben.

Wenn Luftfahrtunternehmen digitale Bordkarten bereitstellen, müssen Fluggäste ihre Bordkarten beim Check-in digital erhalten können, ohne dies zusätzlich beantragen zu müssen, und sie müssen nicht über ein Nutzerkonto oder eine spezifische Anwendung verfügen, um ihre Bordkarten zu erhalten und auszudrucken.

Luftfahrtunternehmen dürfen keine zusätzliche Gebühr für die Aushändigung einer gedruckten Version der Bordkarte an den Fluggast erheben, wenn der Fluggast bereits eingeecheckt hat.

- (*) Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
- (**) Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“

17. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Weitere Rechte

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

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

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

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

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

18. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 12a

Berichtigung von Namen

(1) Das ausführende Luftfahrtunternehmen berichtet nach Eingang eines Antrags, der spätestens 48 Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit eingereicht wurde, Rechtschreibfehler im Namen eines Fluggastes oder aktualisiert im Falle einer verwaltungstechnischen Änderung den Namen eines Fluggastes. Eine solche Berichtigung oder Aktualisierung muss mindestens einmal kostenlos erfolgen und stellt keinen Grund für eine Nichtbeförderung gemäß Artikel 4 dar.

(2) Anträge gemäß Absatz 1 können gestellt werden:

- a) von einem Fluggast in Bezug auf seinen eigenen Namen oder den Namen eines jeden Fluggastes, dessen Flugschein Teil desselben Luftbeförderungsvertrags ist wie der Flugschein des Fluggastes, der den Antrag stellt;
- b) von einem Vermittler in Bezug auf den Namen eines Fluggastes, für den der Vermittler die Buchung vorgenommen hat.

(3) Keine nach Absatz 1 vorgenommene Berichtigung oder Aktualisierung stellt eine Übertragung des Flugscheins von einem Fluggast auf eine andere Person dar.“

19. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

Regressansprüche

In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung oder nationaler Rechtsvorschriften in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Unionsrecht oder nationalem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Entschädigung zu verlangen oder für die ihm entstandenen Kosten bei einem Flughafen oder einem anderen Dritten, mit dem es einen Vertrag geschlossen hat, Regress zu nehmen.“

20. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

Verpflichtung zur Information der Fluggäste

(1) Das ausführende Luftfahrtunternehmen und der Vermittler veröffentlichen auf ihrer Internetseite und in ihrer mobilen Anwendung einen Informationshinweis, in dem die Rechte gemäß dieser Verordnung einschließlich Informationen zum Beschwerdeverfahren erläutert werden. Zur Erfüllung der genannten Verpflichtung können das ausführende Luftfahrtunternehmen und der Vermittler eine Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung verwenden, die von der Kommission in allen Amtssprachen der Union erstellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

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

- a) die Art des angebotenen Flugscheins bzw. der angebotenen Flugscheine, insbesondere, ob der Flugschein bzw. die Flugscheine Gegenstand eines einzigen Luftbeförderungsvertrags oder einer Kombination separater Luftbeförderungsverträge ist bzw. sind;
- b) die Rechte und Pflichten des Fluggastes, des ausführenden Luftfahrtunternehmens und des Vermittlers gemäß der vorliegenden Verordnung, die dem Luftbeförderungsvertrag beigelegt sind, einschließlich Informationen über das Beschwerde- und das Erstattungsverfahren;
- c) die Frist und das Verfahren für die mögliche Beantragung einer Berichtigung eines Namens gemäß Artikel 12a durch einen Fluggast;
- d) die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Luftbeförderungsvertrags;
- e) das Verfahren für den Rückerhalt von in der Kabine vergessenen persönlichen Gegenständen oder von in der Kabine vergessenem Handgepäck; diese Informationen umfassen elektronische Kontaktdaten, anwendbare Formulare und alle anderen sachdienlichen Angaben, die der Fluggast benötigt, um einen Antrag zu stellen; und
- f) die Kontaktdaten für Hilfe und Unterstützung im Fall einer Störung.

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

(4) Das Flughafenleitungsorgan bzw. gegebenenfalls das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt sicher, dass an den Abfertigungsschaltern (einschließlich der Check-in-Automaten) und am Flugsteig der folgende Hinweis deutlich sichtbar angebracht wird: ‚Wenn Ihnen die Beförderung verweigert wird oder wenn Ihr Flug annulliert wird oder um mindestens zwei Stunden beim Abflug bzw. um mehr als drei Stunden bei der Ankunft an Ihrem Endziel verspätet ist, verlangen Sie am Abfertigungsschalter oder am Flugsteig den Informationshinweis über Ihre Rechte, insbesondere über Erstattung oder anderweitige Beförderung sowie Unterstützungsleistungen und eventuelle Ausgleichszahlungen.‘ Dieser Hinweis wird mindestens in der Sprache bzw. den Sprachen des Ortes des Flughafens und in einer international verwendeten Sprache bereitgestellt. Das Flughafenleitungsorgan stellt außerdem sicher, dass an den Abfertigungsschaltern neben diesem Hinweis ein QR-Code oder ein anderes digitales Mittel angezeigt wird, um auf die mobile Anwendung der Kommission für Fluggastrechte zuzugreifen, die eine Zusammenfassung dieser Verordnung enthält. Zu diesem Zweck arbeiten die Flughafenleitungsorgane mit den ausführenden Luftfahrtunternehmen zusammen.

(5) Nach dem Kauf der Flugscheine stellen die ausführenden Luftfahrtunternehmen den Fluggästen die in Absatz 2 genannten Informationen unverzüglich auf einem dauerhaften Datenträger zur Verfügung.

(6) Die Luftfahrtunternehmen und Vermittler stellen gegebenenfalls die Informationen gemäß diesem Artikel in der Sprache des Luftbeförderungsvertrags und in einer international verwendeten Sprache zur Verfügung.

(7) Die Bereitstellung von Informationen für Fluggäste, die Korrespondenz oder der Austausch von Formularen oder Dokumenten mit ihnen im Rahmen dieser Verordnung, auch in Bezug auf die Kommunikation gemäß Artikel 7 Absatz 4 sowie Auswahlangebote oder Vereinbarungen gemäß Artikel 4, 5, 6b, 7, 8 oder 8a, müssen auf leicht zugängliche, klare und eindeutige Weise erfolgen. Werden Informationen, Korrespondenz, Formulare oder Dokumente auf elektronischem Wege bereitgestellt, so stellen die Luftfahrtunternehmen und Vermittler sie auf einem dauerhaften Datenträger unter Angabe des Datums und der Uhrzeit zur Verfügung.

Zu solchen Zwecken stellen die Luftfahrtunternehmen und Vermittler sicher, dass ein Fluggast nicht verpflichtet ist, als Voraussetzung für den Zugang zu oder den Empfang von Informationen, Korrespondenz, Formularen oder Dokumenten gemäß dieser Verordnung, einschließlich Bordkarten, über ein Nutzerkonto oder eine bestimmte Anwendung zu verfügen, was jedoch nicht für Informationen und Dokumente im Zusammenhang mit Angelegenheiten wie Vielfliegerprogrammen oder anderen kommerziellen angebotenen Programmen eines Luftfahrtunternehmens oder Vermittlers gilt.

Die Beweislast hinsichtlich der Feststellung, ob und wann den Fluggästen die erforderlichen Informationen, Korrespondenz, Formulare oder Unterlagen, auch in Bezug auf die Kommunikation gemäß Artikel 7 Absatz 4, und Bordkarten, Auswahlangebote oder Vereinbarungen gemäß den Artikeln 4, 5, 6b, 7, 8 oder 8a, zur Verfügung gestellt wurden, liegt bei den Luftfahrtunternehmen und Vermittlern.

Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung muss der Fluggast über alle Kommunikationswege schnell und unentgeltlich mit den Luftfahrtunternehmen und Vermittlern Kontakt aufnehmen und wirksam kommunizieren können.“

21. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 15a

Beschwerde bei dem Luftfahrtunternehmen oder dem Vermittler

(1) Alle Luftfahrtunternehmen und Vermittler richten ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich ein.

(2) Fluggäste können bei jedem Luftfahrtunternehmen und Vermittler — je nach deren jeweiligem Zuständigkeitsbereich — eine Beschwerde über den in Absatz 1 genannten Mechanismus einreichen. Eine solche Beschwerde muss innerhalb von zwölf Monaten ab dem Datum, an dem der Flug durchgeführt wurde bzw. die Durchführung vorgesehen war, oder innerhalb von drei Monaten nach der Einreichung eines Antrags auf Ausgleichsleistung eingereicht werden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

Innerhalb von sieben Werktagen nach Eingang der Beschwerde bestätigt der Adressat dem Fluggast deren Empfang. Der Adressat gibt innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerde eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt, in hinreichend begründeten Fällen, dem Fluggast mit, dass dieser oder diese innerhalb eines Zeitraums von höchstens zwei Monaten ab dem Tag des Eingangs der Beschwerde eine endgültige Antwort erhält.

Die endgültige Antwort enthält auch die einschlägigen Kontaktdaten der Stelle bzw. Stellen, die für die Bearbeitung von Beschwerden gemäß dieser Verordnung zuständig ist bzw. sind. Diese genannte Verpflichtung kann nachgekommen werden, indem der Fluggast auf die von der Kommission zur Verfügung gestellte Liste der Beschwerdestellen verwiesen wird.

(3) Die Beweislast hinsichtlich der Feststellung der Bereitstellung der erforderlichen Informationen für die Fluggäste bleibt beim Luftfahrtunternehmen und beim Vermittler.“

22. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16h

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

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

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(*) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).“

23. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

Überprüfung und Berichterstattung

(1) Bis zum 23. Oktober 2031 und danach alle fünf Jahre erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die im Anhang enthaltene Liste außergewöhnlicher Umstände in Anbetracht der in den jedem Bericht vorangegangenen Jahren eingetretenen Ereignisse, die die fristgerechte und erfolgreiche Durchführung von Flügen beeinträchtigt haben.

(2) Bis zum 23. Oktober 2031 und danach alle fünf Jahre erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung, die Durchsetzung und die Ergebnisse dieser Verordnung. Die Kommission nimmt in den Bericht Informationen auf, die den verbesserten Schutz von Reisenden auf Flügen in Drittländer und aus Drittländern, die von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern durchgeführt werden, betreffen.

Dieser Bericht enthält auch eine Überprüfung der Schwellenwerte und der in dieser Verordnung festgelegten Beträge, wobei unter anderem die Entwicklung der Flugpreise, die Inflationsrate sowie Statistiken über die Nichtbeförderung, Annullierungen, Verspätungen und verpasste Anschlussflüge, die den Luftfahrtunternehmen zuzurechnen sind, und Statistiken über Herabstufungen aus den vorangegangenen fünf Jahren berücksichtigt werden.

In dem Bericht gemäß Unterabsatz 1 bewertet die Kommission auch

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

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

(3) Diesen Berichten werden, soweit erforderlich, Gesetzgebungsvorschläge beigelegt.“

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

Artikel 2

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

1. Artikel 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

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

b) Folgende Buchstaben werden angefügt:

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

- i) ‚anerkannter Assistenzhund‘ ein Hund, der speziell ausgebildet ist, um die Unabhängigkeit und Selbstbestimmung von Menschen mit Behinderung zu steigern, und der gemäß den geltenden nationalen Vorschriften — sofern solche bestehen — offiziell anerkannt ist;
- j) ‚barrierefreies Format‘ ein Format, das Menschen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität Zugang zu allen relevanten Informationen gewährt und es ihnen ermöglicht, sich einen genauso leichten und komfortablen Zugang zu verschaffen wie eine Person ohne Beeinträchtigungen oder Behinderungen, und das die Barrierefreiheitsanforderungen, die im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates (**) festgelegt sind, erfüllt;
- k) ‚Vermittler‘ jede natürliche oder juristische Person, bei der es sich nicht um ein Luftfahrtunternehmen handelt und die für die Zwecke ihrer gewerblichen, geschäftlichen oder beruflichen Tätigkeit im Namen eines Luftfahrtunternehmens oder eines Fluggasts für den Abschluss eines Beförderungsvertrags handelt;

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

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

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

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

(2) Die Versicherungspflicht nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) und Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ist, soweit sie sich auf die Haftung für Schäden von Fluggästen bezieht, in dem Sinne zu verstehen, dass ein Luftfahrtunternehmen der Union bis zu einer Höhe versichert sein muss, die Gewähr dafür bietet, dass alle Schadensersatzberechtigten den vollen Betrag des Schadensersatzes erhalten, auf den sie gemäß dieser Verordnung Anspruch haben.

(*) Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber (ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>)“

3. Artikel 3a erhält folgende Fassung:

„Artikel 3a

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

4. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

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

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

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

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

b) In Absatz 2 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

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

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

d) Folgende Absätze werden angefügt:

„(4) Es stellen alle Luftfahrtunternehmen auf ihren mobilen Anwendungen und auf ihren Internetseiten und die Flughafeneleitungsorgane in den Gepäckausgabebereichen aller Flughäfen der Union mit gewerblichem Fluggastverkehr ein Formular zur Verfügung, mit dem der Fluggast unverzüglich online oder auf Papier eine Beschwerde wegen der Beschädigung, der Verspätung oder des Verlusts von Reisegepäck erheben kann.“

Das den Fluggästen von den Flughafenleitungsorganen zur Verfügung zu stellende Formular ist das einheitliche Formular. Die Fluggäste haben das Recht, ihre Beschwerde unter Verwendung dieses einheitlichen Formulars bei den Luftfahrtunternehmen einzureichen. Die Luftfahrtunternehmen können den Fluggästen auf ihren Internetseiten, auf ihren mobilen Anwendungen oder auf Papier ihr eigenes Formular zur Verfügung stellen, sofern dieses Formular in einem barrierefreien Format die Wahlmöglichkeiten und Informationen bietet, die im einheitlichen Formular festgelegt sind, und sofern es mindestens in der Sprache der Buchung verfügbar ist.

Für das Luftfahrtunternehmen gilt das Datum der Einreichung dieses Formulars als Datum der Schadensanzeige gemäß Artikel 31 Absätze 2 und 3 des Übereinkommens von Montreal, auch wenn das Luftfahrtunternehmen zu einem späteren Zeitpunkt weitere Auskünfte einholt. Dieser Absatz lässt das Recht des Fluggastes unberührt, eine Beschwerde auf anderem Wege innerhalb der im Übereinkommen von Montreal festgelegten Fristen einzureichen.

(5) Um eine einheitliche Anwendung von Absatz 4 des vorliegenden Artikels zu gewährleisten, erlässt die Kommission einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung des einheitlichen Formulars. Dieses einheitliche Formular wird in einem barrierefreien Format erstellt. Die Kommission stellt das einheitliche Formular auf ihrer Internetseite in allen Amtssprachen der Union zur Verfügung. Dieser Durchführungsrechtsakt wird im Einklang mit dem Beratungsverfahren nach Artikel 6d Absatz 2 erlassen.

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

(7) Alle Informationspflichten gemäß diesem Artikel gelten auch für Vermittler, die Luftbeförderungen in die Union, aus der Union und innerhalb der Union gegen Entgelt anbieten.“

6. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 6a

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

(2) Um eine einheitliche Anwendung von Absatz 1 zu gewährleisten, erlässt die Kommission einen Durchführungsrechtsakt mit einem Formular für die betragsmäßige Angabe des Interesses. Das Formular wird in einem für Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefreien Format erstellt. Dieser Durchführungsrechtsakt wird im Einklang mit dem Beratungsverfahren nach Artikel 6d Absatz 2 erlassen.

Die Fluggäste haben das Recht, ihre Beschwerde unter Verwendung dieses einheitlichen Formulars bei den Luftfahrtunternehmen einzureichen. Die Luftfahrtunternehmen können den Fluggästen auf ihren Internetseiten, auf ihren mobilen Anwendungen oder auf Papier ihr eigenes Formular zur Verfügung stellen, sofern dieses Formular in einem barrierefreien Format die Wahlmöglichkeiten und Informationen bietet, die im einheitlichen Formular festgelegt sind, und sofern es mindestens in der Sprache der Buchung verfügbar ist.

Beim Verkauf von Luftbeförderungen im Luftverkehr im Namen des Luftfahrtunternehmens der Union unterrichten die Vermittler die betroffenen Fluggäste zum Zeitpunkt der Buchung und gleichzeitig mit der Meldung gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über ihre Rechte und bieten ihnen die Möglichkeit, in einem barrierefreien Format gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig anzugeben. Diese betragsmäßige Angabe des Interesses erfolgt unter den Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes genannten Bedingungen. Der Vermittler übermittelt die Angabe dem Luftfahrtunternehmen der Union so rasch wie möglich.

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

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

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

Artikel 6b

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

- das maximal zulässige Freigepäck — angegeben in Abmessungen und Gewicht —, die die Fluggäste in der Kabine und im Frachtraum des Luftfahrzeugs entsprechend des Tarifs für die Beförderungsklasse auf den einzelnen Flügen einer Buchung befördern dürfen,
- etwaige Beschränkungen der Anzahl von Gepäckstücken im Rahmen des maximal zulässigen Freigepäcks,
- die Bedingungen, zu denen zerbrechliche Gegenstände oder Wertgegenstände wie etwa Musikinstrumente, Sportausrüstungen, Kinderwagen und Kindersitze in der Kabine oder im Frachtraum des Luftfahrzeugs befördert werden,
- jede etwaige zusätzliche Gebühr für die Beförderung von aufgegebenem und nicht aufgegebenem Reisegepäck, einschließlich der in Artikel 6c genannten Musikinstrumente,
- die bestimmten Gründe, die der Beförderung von nicht aufgegebenem Reisegepäck in der Kabine entgegenstehen können.

Artikel 6c

(1) Die Luftfahrtunternehmen der Union gestatten es Fluggästen, ein Musikinstrument als Kabinengepäck mitzuführen, sofern die geltenden Gefahrenabwehr- und Sicherheitsvorschriften sowie die technischen Spezifikationen und Beschränkungen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Musikinstrumente werden als Kabinengepäck akzeptiert, sofern sie in ein geeignetes Gepäckfach innerhalb der Kabine oder unter einen geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden können. Musikinstrumente sind Teil des dem Fluggast zustehenden nicht aufgegebenen Freigepäcks. Das Luftfahrtunternehmen kann den Fluggästen die Möglichkeit einräumen, zusätzlich zu diesem Freigepäck ein weiteres Handgepäckstück mitzuführen, wofür möglicherweise zusätzliche Gebühren fällig werden.

(2) Ist ein Musikinstrument zu groß, um in ein geeignetes Gepäckfach innerhalb der Kabine oder unter einen geeigneten Fluggastsitz sicher verstaut werden zu können, kann das Luftfahrtunternehmen den Erwerb eines zweiten Flugscheins verlangen, wenn das Musikinstrument als nicht aufgegebenes Reisegepäck auf einem zweiten Sitzplatz mitgeführt wird, sofern die geltenden Gefahrenabwehr- und Sicherheitsvorschriften dies zulassen. Solch ein zweiter Flugschein unterliegt nicht der Zahlung von Steuern gemäß Artikel 23 Absatz 1 Buchstaben b, c und d der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008. Der Fluggast erhält für sich selbst und sein Musikinstrument benachbarte Sitze, das mit dem Musikinstrument auf einem Fenstersitz. 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.

Artikel 6d

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

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

(*) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).“

7. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 23. Oktober 2031 über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung Bericht.

Dem Bericht wird, soweit erforderlich, ein Gesetzgebungsvorschlag beigelegt.“

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

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
Sie gilt ab dem 23. Oktober 2027.

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

Geschehen zu Straßburg am 16. September 2026.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

R. METSOLA

Im Namen des Rates

Der Präsident

T. BYRNE

ANHANG I

„ANHANG

Nicht erschöpfende Liste als ‚außergewöhnlich‘ geltender Umstände

Folgende Umstände gelten als ‚außergewöhnlich‘:

1. Umstände, die nicht auf den Betrieb des Luftfahrzeugs zurückzuführen sind:

- a) Naturkatastrophen, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind;
- b) Umweltkatastrophen, die nicht vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ausgehen und die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind;
- c) Wetterbedingungen oder Schäden an dem Luftfahrzeug durch Wetterereignisse, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind;
- d) Krieg oder Aufstand, der mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist;
- e) schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren, die in den Geltungsbereich von Artikel 2 Absatz 1 oder Absatz 4 der Verordnung (EU) 2022/2371 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) fallen und die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind;

2. Vorfälle im Zusammenhang mit einem Fluggast:

- a) Vorfälle mit aggressiven Fluggästen (Unruly Passengers) im Sinne des Montreal-Protokolls von 1971, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind, die eine Unterbrechung oder Umleitung des betreffenden Fluges erfordern oder den Abflug verzögern, es sei denn, das ausführende Luftfahrtunternehmen hat das Eintreten dieses Verhaltens verursacht;
- b) Gesundheitsrisiken oder medizinische Notfälle, die erst kurz vor Abflug festgestellt werden oder eine Unterbrechung oder Umleitung des Fluges erfordern;

3. andere Vorfälle:

- a) Schäden, die durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursacht wurden, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind;
- b) Sicherheitsrisiken oder Schäden, die durch andere rechtswidrige Handlungen verursacht wurden, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind, sofern die Situation von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen ist;
- c) ein versteckter Fabrikations- oder Konstruktionsfehler, der vom Hersteller oder einer zuständigen Behörde entdeckt wird, der mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist;
- d) Beschränkungen durch das Flugverkehrsmanagement oder die Flughafenkapazität oder die Schließung eines Luftraums, einschließlich der Schließung von Start- und Landebahnen durch die Behörden, sofern das Ereignis das Ergebnis einer Entscheidung ist, die von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen war;
- e) teilweise oder vollständige außerplanmäßige Schließung eines Flughafens, einschließlich eines allgemeinen Ausfalls des Flughafensystems, eines Stromausfalls, eines Ausfalls der elektronischen Kommunikation, oder Aktivierung des Notfallplans durch das Flughafenleitungsorgan, die mit der planmäßigen und sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar sind;
- f) ein allgemeiner Ausfall des Betankungssystems, sofern die Situation nicht untrennbar mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs verbunden ist und sie von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen ist;

- g) Streiks bei den Erbringern grundlegender Dienstleistungen wie Flughafenleitungsorganen, Flugsicherungsdienstleistern oder Bodenabfertigungsdienstleistern, bei denen die Luftfahrtunternehmen nicht im Sinne der Richtlinie 96/67/EG effektiv auswählen, sofern diese Streiks von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen oder von der Unternehmensgruppe, der dieses Luftfahrtunternehmen angehört, tatsächlich nicht zu beherrschen sind;
- h) Streiks beim ausführenden Luftfahrtunternehmen, sofern diese Streiks auf Forderungen zurückgehen, die nur von Behörden erfüllt werden können und daher von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen oder von der Unternehmensgruppe, der dieses Luftfahrtunternehmen angehört, tatsächlich nicht zu beherrschen sind;
- i) Beschädigung des Luftfahrzeugs, während das Luftfahrzeug am Boden oder in der Luft ist, durch Dritte, für die das Luftfahrtunternehmen nicht verantwortlich ist, sowie durch Tiere oder Fremdkörper und die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist;
- j) kontaminierte Piste eines Flughafens, die mit der sicheren Durchführung des Fluges unvereinbar ist, sofern die Kontamination nicht vom Luftfahrtunternehmen ausgeht;
- k) nach dem Abflug auftretende ernsthafte Gesundheitsrisiken oder medizinische Notfälle bei einem Besatzungsmitglied, die eine Unterbrechung oder Umleitung des betreffenden Fluges erfordern;
- l) betriebliche Mängel der Anbieter grundlegender Flughafendienstleistungen wie eines Flughafenleitungsorgans, der Flugsicherungsdienstleister, und der Bodenabfertigungsdienstleister, die die Luftfahrtunternehmen nicht effektiv gemäß der Richtlinie 96/67/EG auswählen, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage war, eine wirksame Kontrolle über diese Anbieter grundlegender Dienstleistungen auszuüben.

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

ANHANG II

„ANHANG

Informationshinweis gemäß Artikel 6

INFORMATIONSHINWEIS ZUR HAFTUNG VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN FÜR FLUGGÄSTE UND DEREN REISEGEPÄCK

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

SCHADENSERSATZ BEI TOD ODER KÖRPERVERLETZUNG

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

Unbeschadet des Artikels 20 des Übereinkommens von Montreal betreffend die Haftungsbeziehung des Luftfahrtunternehmens kann das Luftfahrtunternehmen für Schäden bis zu dem von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Haftungshöchstbetrag gemäß Artikel 21 des Übereinkommens von Montreal⁽¹⁾ keine Haftungsfreistellung oder Haftungsbegrenzung geltend machen. Bei höheren Beträgen haftet das Luftfahrtunternehmen nicht, wenn es nachweist, dass

- der Schaden nicht durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfahrtunternehmens oder seiner Bediensteten oder Händler verursacht wurde oder
- der Schaden ausschließlich durch eine fahrlässige oder sonstige unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung eines Dritten verursacht wurde.

VORSCHUSSZAHLUNGEN

Wird ein Fluggast getötet oder verletzt, so hat das Luftfahrtunternehmen innerhalb von 15 Tagen nach Feststellung der schadensersatzberechtigten Person eine Vorschusszahlung zu leisten, um die unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu decken. Im Todesfall beträgt dieser Vorschuss nicht weniger als 16 % des von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Haftungshöchstbetrag gemäß Artikel 21 des Übereinkommens von Montreal⁽²⁾.

VERSPÄTUNGEN BEI DER BEFÖRDERUNG VON FLUGGÄSTEN

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Fluggästen, es sei denn, dass es alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen hat oder dass es ihm nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen. Die Haftung für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Fluggästen ist auf den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Haftungshöchstbetrag gemäß Artikel 22 Absatz 1 des Übereinkommens von Montreal beschränkt⁽³⁾.

VERSPÄTUNGEN BEI DER BEFÖRDERUNG VON REISEGEPÄCK

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Reisegepäck bis zu dem von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Haftungshöchstbetrag gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal⁽⁴⁾, wobei der Haftungshöchstbetrag für Schadensersatz je Fluggast und nicht je aufgegebenem Gepäckstück gilt. Das Luftfahrtunternehmen haftet nicht, wenn es alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens aufgrund einer solchen Verspätung getroffen hat oder es ihm nicht möglich war, solche Maßnahmen ergreifen.

⁽¹⁾ Das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Haftungshöchstbetrag in Landeswährung an.

⁽²⁾ Das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Zahlungsbetrag in Landeswährung an.

⁽³⁾ Das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Haftungshöchstbetrag in Landeswährung an.

⁽⁴⁾ Das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Haftungshöchstbetrag in Landeswährung an.

ZERSTÖRUNG, VERLUST ODER BESCHÄDIGUNG VON REISEGEPÄCK

Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden bis zu dem von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Haftungshöchstbetrag gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal^(?), wobei der Haftungshöchstbetrag für Schadensersatz je Fluggast und nicht je aufgegebenem Gepäckstück gilt.

Das Luftfahrtunternehmen haftet für beschädigtes oder verloren gegangenes aufgegebenes Reisegepäck, es sei denn, der Schaden ist auf die auf die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel zurückzuführen.

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

HÖHERER HAFTUNGSHÖCHSTBETRAG FÜR REISEGEPÄCK

Ein höherer Haftungshöchstbetrag gilt, wenn der Fluggast spätestens bei der Abfertigung eine betragsmäßige Angabe des Interesses vornimmt und einen gegebenenfalls verlangten Zuschlag entrichtet. Ein solcher Zuschlag richtet sich nach einem Tarif, der sich auf die Kosten für die Beförderung und die Versicherung des betreffenden Reisegepäcks bezieht, die über den Haftungshöchstbetrag des von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal aktualisierten Haftungshöchstbetrag gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal hinausgehen⁽⁶⁾. Der Tarif wird den Fluggästen auf Anfrage mitgeteilt.

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

HAFTUNGSBEFREIUNG

Wenn das Luftfahrtunternehmen nachweist, dass jeglicher Schaden, der unter die von Luftfahrtunternehmen der Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 und dem Übereinkommen von Montreal angewandten Haftungsregeln fällt, einschließlich Todesfällen und Körperverletzungen, die Person, die den Schadensersatzanspruch erhebt, oder ihr Rechtsvorgänger den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat, so ist das Luftfahrtunternehmen ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dieser Person insoweit befreit, als diese Handlung oder Unterlassung den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat.

FRISTEN FÜR BEANSTANDUNGEN HINSICHTLICH REISEGEPÄCK

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

HAFTUNG DES VERTRAGLICHEN UND DES AUSFÜHRENDEN LUFTFAHRTUNTERNEHMENS

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

^(?) Das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Haftungshöchstbetrag in Landeswährung an.

⁽⁶⁾ Das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Haftungshöchstbetrag in Landeswährung an.

KLAGEFRISTEN

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

ZERSTÖRUNG, VERLUST, BESCHÄDIGUNG ODER VERSPÄTUNG VON MOBILITÄTSHILFEN

Das Luftfahrtunternehmen haftet für die Zerstörung, den Verlust, die Beschädigung und die Verspätung von Mobilitätshilfen bis zu dem im Einklang mit Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal festgelegten Haftungshöchstbetrag gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Übereinkommens von Montreal ⁽⁷⁾, wobei der Haftungshöchstbetrag für Schadensersatz je Fluggast und nicht je aufgegebenem Gepäckstück gilt.

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

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

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

GRUNDLAGE DIESER INFORMATIONEN

Diese Bestimmungen beruhen auf dem Übereinkommen von Montreal vom 28. Mai 1999, das in der Union durch die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 und die Verordnung (EU) 2026/2202 geänderten Fassung und in den Mitgliedstaaten durch deren nationale Rechtsvorschriften umgesetzt wurde.“

⁽⁷⁾ Das Luftfahrtunternehmen gibt in Klammern den gerundeten Haftungshöchstbetrag in Landeswährung an.