

TEIL A: Statistik

Die IATA-Antworten sind jeweils in blauer Schrift. Teil A ist für einen Verband nicht beantwortbar.

(1. Verspätungen

a) Wie groß ist der Anteil von Flügen, die jeweils folgende Verspätungen hatten?

2. Kosten:

a) Wie hoch sind die Kosten der Airlines für die „compensation“? (3h-delays)

b) Wie hoch sind die Kosten für sonstige Leistungen nach der Fluggastrechte-VO?

c) Wie hoch ist der Verwaltungsaufwand?

d) Wie hoch war der Anteil der durch die Fluggastrechte-VO verursachten Kosten am Umsatz der Airlines?

3. Liegen Ihnen sonstige statistische Erhebungen im Zusammenhang mit Fluggastrechten vor?)

TEIL B: Allgemeine Fragen

4. Besteht Änderungsbedarf bei den Regelungen zu Unterstützungs- und Betreuungsleistungen (Artikel 8 und 9) in dem Vorschlag der Kommission 2013 (COM(2013)130) unter Berücksichtigung derjenigen Änderungen der Fluggastrechte-VO, die in der Allgemeinen Ausrichtung für die VO zur Änderung der bestehenden Sektorverordnungen in Bezug auf die Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte 2023/0437(COD), ST16529/24, abrufbar unter <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16529-2024-INIT/en/pdf>, „Omnibus-VO“) vorgesehen wurden?

Die IATA begrüßt den Vorschlag von 2013, die Sorgfaltspflichten der Fluggesellschaften in außergewöhnlichen Umständen zu begrenzen. So kann vermieden werden, dass Fluggesellschaften in Fällen höherer Gewalt wie dem Aschewolkeneignis und der COVID-19-Pandemie, bei denen Fluggesellschaften absolut keine Kontrolle oder Einfluss haben, unbegrenzten Verpflichtungen ausgesetzt sind. Fluggesellschaften sollten nicht für Umstände haftbar gemacht werden, die sie nicht beeinflussen können. Tatsächlich sollten Fluggesellschaften nicht die Last der Verpflichtung zur Bereitstellung von Betreuung und Unterstützung gemäß Artikel 9 im Falle außergewöhnlicher Umstände tragen müssen.

5. Können vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung des Flugverkehrssektors durch Vorgaben für Digitalisierung oder Automatisierung von (a) Unterstützungs- und Betreuungsleistungen (z. B. durch automatisiert erstellte und versandte Gutscheine) oder von (b) Ausgleichsleistungen oder von (c) Forderungs- und Beschwerdebearbeitungen weitere Änderungen vorgenommen werden, die über die in der Allgemeinen Ausrichtung zur Omnibus-VO (ST16529/24) enthaltenen Änderungen hinausgehen? Welcher Vorgaben bedürfte es konkret?

Viele Fluggesellschaften investieren bereits erheblich in die Digitalisierung. Diese Entwicklungen sollten begrüßt und gefördert werden. Regulatorische Anforderungen sollten jedoch vermieden werden. Fluggesellschaften sollten die Flexibilität haben, die Systeme zu implementieren, die für ihr

Geschäft sinnvoll sind, solange die erwarteten Ergebnisse erreicht werden. Fluggesellschaften unterscheiden sich stark in Bezug auf Größe, Geschäftsmodell oder Netzwerk. Was für eine Fluggesellschaft mit einem Netzwerk, das fast ausschließlich auf die Europäische Union ausgerichtet ist, sinnvoll ist, funktioniert möglicherweise nicht für einen Carrier, der nur ein oder zwei Punkte in der Union bedient. Es ist auch wichtig, immer zu bedenken, dass Entschädigungen und Rückerstattungen sehr unterschiedliche Prozesse sind, ebenso wie Betreuung und Unterstützung oder der Umgang mit Beschwerden.

6. Sind in der Allgemeinen Ausrichtung zum Vorschlag für eine Verordnung über multimodale Reisen (ST16535/24, abrufbar unter <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16535-2024-INIT/en/pdf>) Konzepte (z. B. Beförderungsverträge) oder Mechanismen enthalten, die im Rahmen der Arbeiten zur Fluggastrechte-VO berücksichtigt werden sollten? Welche Strukturen der (Flug-)Reisebranche sollten in der Fluggastrechte-VO noch berücksichtigt werden, etwa im Zusammenhang mit Pauschalreisen oder dem Chartern von Flugzeugen?

Multimodale Reisen mit einem Flugreiseanteil waren ursprünglich im Umfang des Vorschlags von 2013 enthalten, aber die IATA stellt fest, dass diese Verweise nach der Veröffentlichung des Vorschlags für eine spezifische Verordnung über multimodale Reisen entfernt wurden. Es ist nicht angebracht, alle Kommentare der IATA zu diesem Vorschlag in dieser Antwort darzulegen. Es ist jedoch wichtig zu wiederholen, dass die Regulierung von multimodalen Reisen verfrüht ist und die Entwicklung dieses Teilsektors einschränken oder sogar rückgängig machen wird.

7. Gibt es weiteren Regelungsbedarf, der bislang weder im Vorschlag der Kommission zur Fluggastrechte-VO von 2013 noch in der Allgemeinen Ausrichtung für die „Omnibus-VO“ noch in anderen Vorschlägen der Kommission (z. B. der Vorschlag zur Änderung der Pauschalreiserichtlinie) adressiert ist, insbesondere mit Blick auf die seit Vorstellung des Vorschlags zur Fluggastrechte-VO ergangene Rechtsprechung oder mit Blick auf seitdem eingetretene Entwicklungen der Luftverkehrswirtschaft?

Die verschiedenen Vorschläge enthalten Bestimmungen zu Reisevermittlern. Diese sind willkommen, allerdings sind nicht alle Reisevermittler gleich. Die Vorschläge adressieren insbesondere die spezifischen Herausforderungen der Online-Reisebüros nicht ausreichend. Diese werden oft außerhalb der Union gegründet (was eine juristische Herausforderung darstellt) und verkaufen Flüge ohne jegliche kommerzielle oder vertragliche Beziehung zu den beteiligten Fluggesellschaften.

8. Welcher weiterer Regelungsbedarf besteht für die Rechte von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität über die Änderungen hinaus, die die Allgemeine Ausrichtung zur „Omnibus-VO“ für die VO 1107/2006 (dort Artikel 2 im Dokument ST16529/24) bereits vorsieht?

Wird nachgereicht

TEIL C: Konkrete Aspekte

I. Schwellenwerte und Beträge für die „compensation“ bei Annulationen und Verspätungen

Die Kommission, verschiedene Ratspräsidentschaften und das EP in seinem Bericht von 2014 haben jeweils eigene Schemata vorgeschlagen, um die Höhe der „compensation“ („Ausgleichszahlungen“) nach verschiedenen Schwellenwerten für Entfernungen, Flugziele (Flüge innerhalb der EU bzw. Flüge zwischen der EU und Drittstaaten bzw. zu Zielen in der äußersten Randlage der EU [z.B. Überseegebiete]) und dem Umfang des Zeitverlustes zu differenzieren.

9. a) Ist die „compensation“ für Annulationen und für Verspätungen auch weiterhin erforderlich? b) Welche messbaren Effekte der „compensation“ auf den Luftverkehr sind Ihnen bekannt? c) Welchem Zweck sollte die „compensation“ dienen?

a) Entschädigungen für Annulationen und Verspätungen verursachen enorme Kosten für Fluggesellschaften (geschätzt auf 5,3 Milliarden Euro im Jahr 2018). Bisher gibt es jedoch keinen positiven Einfluss auf die Anzahl der Annulationen und Verspätungen. Tatsächlich haben sich die Verspätungen aufgrund von Problemen der Flugverkehrskontrolle in Europa erhöht. Daher führt die EU261 dazu, dass die überwiegenden Mehrheit der Passagiere, deren Reisen reibungslos verlaufen, höhere Preise zahlen müssen. Nur so können die Fluggesellschaften die Passagiere entschädigen, die trotz der besten Bemühungen der Fluggesellschaften lange Verspätungen oder Annulationen erleben.

b) Wie oben erwähnt, hat die Entschädigungsregelung nicht dazu beigetragen, Verspätungen und Annulationen zu reduzieren. Sie hat aber die Kosten des Luftverkehrs in Europa erhöht und die Luftverkehrsanbindung gemindert, dabei waren Strecken mit geringer Profitabilität oder zu abgelegene Regionen am stärksten betroffen.

c) Entschädigungen sollten Verbraucher für erlittenen Schaden kompensieren. Dass die EU261 diesen Test nicht besteht, zeigt sich daran, dass es keine Korrelation zwischen den in der Verordnung 261/2004 angegebenen Beträgen und allgemein akzeptierten Schätzungen des Zeitwerts gibt.

Entschädigungen sollten immer getrennt von finanziellen Anreizen zur Verhaltensbeeinflussung sein. Finanzielle Anreize können Annulationen und Verspätungen reduzieren, aber die EU-Regel 261/2004 ist weder ein geeignetes noch ein wirksames Instrument zur Verfolgung dieses Ziels. Die meisten Störungen sind einfach nicht direkt von den Fluggesellschaften kontrollierbar. Flughäfen, die Flugsicherungen und andere Akteure müssen nicht nach EU261 entschädigen bzw. Fluggesellschaften können die Forderungen nicht an sie weitergeben.

10. Sollte im Hinblick auf die „compensation“ zwischen Passagieren, deren Flug annuliert wird, einerseits und Passagieren, deren Flug verspätet ist, andererseits unterschieden werden? Wenn ja: Welche Gründe rechtfertigen die unterschiedliche Behandlung?

Der Text der Verordnung 261/2004 sah ursprünglich keine Entschädigung für Verspätungen vor. Dies ergab sich aus einem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) im Fall Sturgeon. Die von der Kommission im Rahmen des Überarbeitungsprozesses erhobenen Verbraucherforschungen zeigen eindeutig, dass das Hauptziel der meisten Passagiere darin besteht, ihr Ziel „lieber spät als nie“ zu erreichen, was eine klare Unterscheidung zwischen Verspätungen und Annulationen anzeigt.

- 11.** a) Sollte bei der Frage, ob überhaupt eine „compensation“ zu zahlen ist, nach Entfernungen und/oder Flugzielen und/oder dem erlittenen Zeitverlust entschieden werden? Sollte nach weiteren oder nach ganz anderen Kriterien differenziert werden? Falls ja: welche Schwellenwerte sollten gelten und wie kann die Differenzierung begründet werden?

Keine Aussage

- b) Sollte bei der Frage, wie hoch die zu leistende „compensation“ ist, nach Entfernungen und/oder Flugzielen und/oder dem erlittenen Zeitverlust und/oder nach der Höhe des Ticketpreises (wie z.B. bei der Bahn) und/oder nach der Größe der Airline differenziert werden? Sollte nach anderen oder weiteren Kriterien differenziert werden? Falls ja: welche Schwellenwerte bzw. Beträge sollten gelten und wie kann die Differenzierung begründet werden?

Keine Aussage

- 12.** Wenn konkrete Beträge (z.B. für die „compensation“ oder für Hotelübernachtungen) geregelt werden: Sollte in die Verordnung ein Mechanismus zur Anpassung dieser Beträge an die Inflation oder an andere Umstände aufgenommen werden? Wenn ja: Wie sollte dieser Mechanismus ausgestaltet sein?

Keine Aussage

II. Verpasste Anschlussflüge

- 13.** Wie könnte der Begriff „frühestmöglicher Zeitpunkt“ (Artikel 8 Absatz 1 Buchst. a 2. Spiegelstrich, Buchst. b der geltenden Fluggastrechte-VO) weiter konkretisiert werden, vor allem im Falle eines verpassten Anschlussflugs?

Keine Aussage

14. a) Sollten Flüge, die nicht Teil desselben Beförderungsvertrags sind, von der „compensation“ und/oder von sonstigen Rechten der Fluggastrechte-VO ausgeschlossen werden (wie bei „combined tickets“ im Vorschlag über multimodale Reisen, vgl. Artikel 4a Absatz 2 der Allgemeinen Ausrichtung zur MMR-VO, ST16535/24)? b) Lassen sich „single tickets“ und „combined tickets“ für Flugbuchungen sicher unterscheiden? Auf welche Kriterien müsste abgestellt werden? c) Mit Blick auf die geplanten Regelungen für Multimodale Reisen: Bedarf es Änderungen am Artikel 3 Absatz 4 des KOM-Vorschlags COM(2013)130, der die Anwendbarkeit der Fluggastrechte-VO auf Fälle vorsieht, in denen laut Beförderungsvertrag der Transport mit einem Flugzeug und einem anderen Verkehrsträger vorgesehen ist?

Nur Flüge (oder andere Reisen), die unter einem einzigen Beförderungsvertrag verkauft werden, sollten in den Anwendungsbereich der Verordnung 261/2004 oder anderer Passagierrechtsverordnungen fallen. Wenn ein Reisevermittler verschiedene Tickets kombiniert und sie verkauft, als wären sie ein einziges „Ticket“ (ohne den Käufer oder Passagier ausdrücklich darüber zu informieren, dass die Reiseroute aus separaten Beförderungsverträgen besteht) sollte der Vermittler für etwaige Entschädigungen oder andere Strafen haftbar sein.

15. a) Sollten Ausnahmen vom Anspruch auf „compensation“ gelten, um nachteilige Auswirkungen auf die Konnektivität zu verhindern (z. B. Ausschluss von Flügen, die im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen [Artikel 16 VO (EU) 1008/2008] durchgeführt werden)? b) Sollten aus anderen Gründen Ausnahmen vom Anspruch auf „compensation“ gelten?

Die Logik einer solchen Ausnahme akzeptiert implizit, dass die Kosten für Entschädigungen negative Auswirkungen auf die Konnektivität haben. Angesichts dessen wäre es unlogisch, eine Ausnahme auf eine kleine Teilmenge von Strecken zu beschränken.

III. Außergewöhnliche Umstände

Der Vorschlag COM(2013)130 sieht eine Definition der außergewöhnlichen Umstände (Artikel 2 lit. m – neu) und im Annex ergänzend eine nicht erschöpfende Liste außergewöhnlicher Umstände vor („Positivliste“) sowie eine nicht erschöpfende Liste von Umständen vor, die keine außergewöhnlichen Umstände sind („Negativliste“). Der Bericht des EP (Dok. P7_TA(2014)0092; Änd. Nr. 167, 168) sieht eine Definition und eine erschöpfende Liste außergewöhnlicher Umstände vor („Positivliste“).

16. Welches Regelungskonzept sollte hinsichtlich der außergewöhnlichen Umstände genutzt werden?

- (1) nur eine Definition
- (2) Kombination aus Definition und nicht abschließender Auflistung
- (3) Kombination aus Definition und abschließender Auflistung
- (4) nur abschließende Auflistung
- (5) Verzicht auf Definition und/oder Auflistung außergewöhnlicher Umstände und stattdessen verschuldensunabhängige Haftung mit „compensation“ in geringerer Höhe
- (6) ein ganz anderes Konzept, und zwar: ...

(2). Eine verbindliche, aber nicht abschließende Auflistung ist erforderlich, um mehr Rechtssicherheit zu erlangen. Eine verbindliche Auflistung wird eine harmonisierte Durchsetzung der Verordnung in den Mitgliedstaaten ermöglichen. Der nicht abschließende Status der Auflistung ist jedoch ebenso erforderlich, um den nationalen Behörden die Flexibilität zu geben, andere Ereignisse, die auftreten können, aber nicht in der Liste erwähnt sind, von Fall zu Fall zu bewerten. Unvorhersehbarkeit ist teilweise das, was Umstände „außergewöhnlich“ macht.

17. Sofern es grundsätzlich beim Konzept der außergewöhnlichen Umstände bleibt: a) Sollten Ansprüche auf „compensation“ ausgeschlossen sein, wenn Flüge aus Gründen der Betriebssicherheit (z. B. technische Mängel, die vom Betreiber nicht durch Sicherheitskontrollen und regelmäßige Wartung abgewendet werden konnten) annulliert werden oder verspätet sind? b) Bedarf es zusätzlich oder ausschließlich einer Liste, die diejenigen Umstände aufzählt, die keine außergewöhnlichen Umstände sind („Negativliste“)? c) Welche Umstände sollten in die Positiv- bzw. Negativliste aufgenommen werden? d) Wie erfahren Passagiere davon, ob und wenn ja, welche außergewöhnlichen Umstände vorlagen? e) Wie kann das Vorliegen der Umstände überprüft werden?

a) Die Aufnahme einer Kategorie „unerwartete Flugzeitsicherheitsmängel“ in die Auflistung, wie in den unter der kroatischen Präsidentschaft verbreiteten Entwürfen vorgesehen, ist entscheidend, um sicherzustellen, dass die Branche jederzeit Priorität auf die Gewährleistung der Flugsicherheit legen kann. Es wäre vorzuziehen, wenn die Kriterien für „unerwartete Flugzeitsicherheitsmängel“ von der Liste der „außergewöhnlichen Umstände“ getrennt würden, um Interpretationsprobleme zu vermeiden, die mit der aktuellen Verordnung auftreten. Die Kriterien, die erfüllt werden müssen, damit ein Ereignis als „unerwarteter Flugzeitsicherheitsmangel“ qualifiziert wird, sollten eindeutig festgelegt werden, um allen Beteiligten Sicherheit zu geben und zu vermeiden, dass diese Frage durch Rechtsstreitigkeiten entschieden wird.

b) nein, siehe Antwort zu 16.

c) Der Entwurf der kroatischen Präsidentschaft aus März 2020 wäre eine gute Diskussionsgrundlage.

IV. Weitere Themen

18. Unterrichtung; Informationen

Bedarf es im Vergleich zu den Vorschlägen KOM (COM(2013)130, dort insbes. Artikel 9 Absatz 5, Artikel 14) und der allgemeinen Ausrichtung zur Durchsetzungs-VO (Dok. ST 16529/24, dort insbes. Artikel 8a Absatz 1 und 2; Artikel 14; Artikel 16aa Absatz 0, Absatz 3, Artikel 16bc Absatz 1) weiterer Änderungen an den Vorgaben zur Unterrichtung der Fluggäste über ihre Rechte?

Wir begrüßen Artikel 14, der es dem Passagier ermöglicht, erheblich bessere und rechtzeitige Informationen zu erhalten. Viele der vorgeschlagenen neuen Anforderungen wären überflüssig, wenn Passagiere rechtzeitig informiert sind.

19. Bearbeitung von Beschwerden und Umgang mit Forderungen

a) Sollten in der Fluggastrechte-VO Fristen für Folgendes geregelt werden und wenn ja, wie lang sollten diese Fristen jeweils sein?

- (1) für die Einreichung von Beschwerden bei der Airline
- (2) für die Geltendmachung von Forderungen bei der Airline
- (3) für die Einreichung von Beschwerden bei Durchsetzungsbehörden
- (4) für Eingangsbestätigungen der Airline
- (5) Antwortfristen für die Airline

Die Mitgliedstaaten haben derzeit Verjährungsfristen von 1 bis 10 Jahren für die Einleitung von Rechtsstreitigkeiten. Die Mitgliedstaaten sollten erwägen, eine einheitliche Verjährungsfrist für Ansprüche gemäß der Verordnung einzuführen. Die IATA würde eine Frist von 12 Monaten empfehlen, entsprechend der kanadischen Vorschrift.

b) Bedarf es Informationspflichten über Fluggastrechte durch andere Unternehmen als Airlines z.B. Reiseveranstalter im Sinne der Pauschalreise-RL, sonstige Reisevermittler, „Verkäufer von Flugscheinen“ (gemäß Verordnung 2111/2005), Flughäfen?

Der Vorschlag COM(2013)130 enthält eine Bestimmung über die Rechte der Passagiere im Falle von Rollbahnverzögerungen (neuer Artikel 6 Absatz 5)

20. Verspätung auf der Rollbahn („armac delay“)

Der KOM-Vorschlag COM(2013)130 enthält eine Regelung für Rechte von Fluggästen im Falle von Verspätungen auf der Rollbahn (Artikel 6 Absatz 5 (neu)). a) Innerhalb welcher Frist sollten Passagiere im Falle von „Verspätungen auf der Rollbahn“ das Flugzeug verlassen dürfen? b) Bedarf es weiterer Änderungen an der Regelung für Artikel 6 Absatz 5 (neu)?

Keine Aussage

21. Anderweitige Beförderung

a) Bedarf es Änderungen am Artikel 8 Absatz 5 (neu) des KOM-Vorschlags COM(2013)130, wonach das Luftfahrtunternehmen bei Annahme oder Beförderungsverweigerung (EP: auch bei Verspätungen von mind. 3 Stunden), vorbehaltlich verfügbarer Plätze auch andere Luftfahrtunternehmen oder andere Verkehrsträger für die Beförderung in Betracht ziehen muss, wenn es den Fluggast nicht selbst innerhalb von 12 Stunden (EP: 8 Stunden) weiterbefördern kann?

In den bedauerlichen Fällen, in denen es zu Störungen kommt, werden Fluggesellschaften versuchen, Passagiere so schnell und bequem wie möglich umzubuchen. Viele

Fluggesellschaften haben Systeme, die den Passagieren eine erhebliche Wahlfreiheit und Kontrolle über ihre Umbuchungsarrangements bieten, beispielsweise über Airline-Apps oder ihre Website. Aus offensichtlichen Gründen werden die Buchungssysteme einer Fluggesellschaft jedoch nur so eingerichtet sein, dass sie Alternativen bei dieser Fluggesellschaft oder ihren Partnern anbieten. Eine Umbuchung auf die eigenen Dienste einer Fluggesellschaft oder die ihrer Partner ist in der Regel auch die verbraucherfreundlichste Option und gibt den Passagieren im Falle weiterer Störungen Sicherheit, da die umgebuchten Flüge unter den gleichen Beförderungsbedingungen wie die ursprüngliche Buchung erfolgen. Eine Umbuchung auf eine andere Fluggesellschaft (oder sogar mehrere verschiedene Fluggesellschaften), mit denen die ursprüngliche Fluggesellschaft keine bestehenden Beziehungen hat, bietet keine dieser Vorteile.

b) Bedarf es angesichts der bisherigen EuGH-Rechtsprechung Regelungen über folgende Aspekte?

(1) Beweislast für den frühestmöglichen Zeitpunkt für umgebuchte Flüge

Die Anforderungen an die Beweislast, denen Fluggesellschaften während Beschwerdeverfahren ausgesetzt sind, können eine erhebliche administrative Herausforderung darstellen. Oft können Beschwerden viele Monate nach dem Störungsereignis eingereicht werden. Zu diesem Zeitpunkt kann die beteiligte Fluggesellschaft nicht mehr nachweisen, dass eine bestimmte Reiseroute die erste verfügbare war. Buchungssysteme sind dynamisch, werden in Echtzeit aktualisiert und können nach einem Ereignis nicht leicht konsultiert werden. Selbst wenn die Flugplandaten zeigen, dass theoretisch alternative Reiserouten möglich waren, kann die Fluggesellschaft möglicherweise nicht nachweisen, ob für diese Reiserouten Platz verfügbar war oder nicht.

(2) Qualifikation einer Mitteilung über die Vorverlegung des Fluges als ein „Angebot einer anderweitigen Beförderung“ (vgl. hierzu Auslegungsleitlinien der Kommission vom 25.9.2024, abrufbar unter https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202405687, Punkt 3.2.2. Änderung der Abflugzeit: „Ein Flug ist jedoch als ‚annulliert‘ anzusehen, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen die Abflugzeit des Fluges um mehr als eine Stunde vorverlegt“).

(3) Im Fall einer Umbuchung Pflicht des Luftfahrtunternehmens den Transport des Passagiers vom tatsächlich erreichten Flughafen zu dem Flughafen laut ursprünglicher Buchung oder zu einem sonstigen Zielort zu übernehmen zu organisieren bzw. Pflicht des Luftfahrtunternehmens, dem Passagier notwendige, angemessene und zumutbare Kosten zu ersetzen

(4) Kumulation von „compensation“ für annullierten ursprünglichen Flug und von „compensation“ für große Verspätung des vom Passagier akzeptierten Alternativflugs (nach KOM-Vorschlag Artikel 7 Absatz 2 COM(2013)130 ist keine Kumulation möglich)

(5) Kriterien für „zumutbare Maßnahme“ i.S. von Artikel 5 Absatz 3, die die Luftverkehrsunternehmen nach Annullierung eines Fluges und alternativer Beförderung von der „compensation“ befreit.

22. Verschiebung (auf einen späteren Zeitpunkt)

Sollten Flüge, die auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden, genauso wie verspätete Flüge behandelt werden, so wie es Artikel 6 Absatz 1 des KOM-Vorschlags COM(2013)130 vorsieht? Sollte es darauf ankommen, wann der Passagier über die Vorverlegung informiert wird? Sollte es darauf ankommen, um welchen Zeitraum der Flug vorverlegt wird?

Artikel 5, Absatz 1 c) der Originalregulierung beinhaltet dieses Szenario bereits.

23. Flugplanänderung (Vorverlegung der Abflugzeit)

Sollten Flüge, die auf einen früheren Zeitpunkt vorverlegt werden, wie annullierte Flüge behandelt werden? Sollte es darauf ankommen, wann der Passagier über die Vorverlegung informiert wird? Sollte es darauf ankommen, um welchen Zeitraum der Flug vorverlegt wird?

Artikel 5, Absatz 1 c) der Originalregulierung beinhaltet dieses Szenario bereits.

24. Außergerichtliche Streitbeilegung

a) Bedarf es über die derzeit verhandelten allgemeinen Regelungen über außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten in der ADR-RL (COM(2023) 649; allgemeine Ausrichtung abrufbar unter <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13398-2024-INIT/en/pdf>) und die in der Allgemeinen Ausrichtung zur „Omnibus-VO“ enthaltenen Regelungen (Artikel 16bc Fluggastrechte-VO, Artikel 14c VO 1107/2006) hinaus zusätzlich weiterer Regelungen in der Fluggastrechte-Verordnung über die außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten zwischen Fluggästen und Luftfahrtunternehmen ?

b) Bedarf es Änderungen an Artikel 16a Absatz 3 bis 5 des KOM-Vorschlags COM(2013)130 über die alternativen Streitbeilegungsstellen, das dort zu beachtende Verfahren und deren Zusammenarbeit mit den nationalen Durchsetzungsbehörden?

Keine Aussage

25. Durchsetzung; Sanktionierung

Bedarf es Änderungen an den Regelungen für die nationalen Durchsetzungsstellen und dem Ausschuss zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Verordnung im KOM-Vorschlag COM(2013)130 in der durch die Allgemeine Ausrichtung zur „Omnibus- VO“ modifizierten Fassung (Dok. ST16529/24 (Artikel 16 - 16c)?

Die IATA begrüßt den Vorschlag, einen risikobasierten Ansatz zur Überwachung der Einhaltung der Passagierrechte zu übernehmen.

26. Beschränkung der Unterstützungsleistungen (Obergrenze für die Unterbringung)

a) Besteht Änderungsbedarf bei Artikel 9 Absatz 4 des KOM-Vorschlags COM(2013)130, wonach der Umfang und die Kosten der Hotelunterbringung auf 3 Tage zu je 100 EUR / Nacht (EP: 5 Tage zu 125 EUR) im Falle außergewöhnlicher Umstände außer bei besonders schutzbedürftigen Personen gemäß Artikel 11 Absatz 3 des KOM-Vorschlags COM(2013)130 begrenzt werden darf? b) Besteht Änderungsbedarf bei Artikel 9 Absatz 5 des KOM-Vorschlags COM(2013)130, wonach die Luftverkehrsunternehmen Passagieren von Kurzstreckenflügen bis 250 km und in Flugzeugen mit höchstens 80 Sitzplätzen keine Hotelunterbringung anbieten müssen, es sei denn es handelt sich um Anschlussflüge und mit Ausnahme von besonders schutzbedürftigen Personen gemäß Artikel 11 Absatz 3 des KOM-Vorschlags COM(2013)130?

Beide Vorschläge bleiben gültig. Wie bereits erwähnt, sollten Fluggesellschaften nicht für Umstände haftbar gemacht werden, deren Verursacher sie nicht sind.

27. „No-show“-Regelungen

Besteht Änderungsbedarf bei Artikel 4 Absatz 4 im KOM-Vorschlag COM(2013)130 zur Geschäftspraxis von Fluggesellschaften, Flugscheine von Fluggästen zu stornieren, wenn diese eine vorhergehende Teilstrecke nicht genutzt haben oder die Flüge nicht in der auf dem Flugschein angegebenen Reihenfolge absolvieren?

„No show“-Tarifregeln und verwandte Regeln zur sequentiellen Nutzung von Coupons sind vollständig mit den Preisgestaltungsfreiheiten der Fluggesellschaften gemäß der Verordnung 1008/2008 bzw. mit Regelungen aus vielen Luftverkehrsabkommen vereinbar.

Solche Tarifbarrieren helfen sicherzustellen, dass preissensible Kunden Zugang zu den niedrigstmöglichen Tarifen haben, wobei anerkannt wird, dass es einen Kompromiss zwischen Tarif und Flexibilität gibt. Regeln zur sequentiellen Nutzung von Coupons sind besonders wichtig, um die indirekte Konnektivität für Flughäfen und Standorte mit einem begrenzten direkten Streckennetz zu gewährleisten.

28. Krisenplan (contingency planning)

Besteht Änderungsbedarf an den Vorgaben für den Krisenplan nach Artikel 5 Absatz 5 des KOM-Vorschlags von 2013, insbesondere hinsichtlich des Schwellenwerts von mindestens 3 Millionen (EP: 1,5 Mio.) Fluggästen jährlich in den vorangegangenen mindestens 3 Jahren?

Keine Aussage

29. Haftung für Gepäck, einschließlich Mobilitätshilfen von Personen mit eingeschränkter Mobilität

Bedarf es Änderungen an den KOM-Vorschlägen im Dokument COM (2013) 130 in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr in der durch Verordnung (EG) Nr. 889/2002 geänderten Fassung?

[Wird nachgereicht](#)