Bundesrat **Drucksache 181/98**
16.02.98

EU - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr
KOM(98) 41 endg.; Ratsdok. 5818/98

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 16. Februar 1998 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 2. Februar 1998 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 363/90 = AE-Nr. 901210.

BEGRÜNDUNG

A. Einleitung

1. Durch das dritte Luftverkehrspaket wurde ein Luftverkehrsbinnenmarkt geschaffen, in dem die Bestimmungen für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten - sowohl im Binnenverkehr als auch im internationalen Verkehr - weitgehend harmonisiert sind. Die Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr ist in der Verordnung (EWG) Nr. 295/91[1] festgelegt; sie stellt ein wichtiges Element zum Schutz der Fluggastinteressen dar. Die Anwendung dieser Verordnung im Laufe der letzten fünf Jahre sowie neuere Branchenentwicklungen machen es jedoch erforderlich, die gemeinschaftliche Regelung in diesem Bereich in einer Reihe von Punkten zu ändern. Bei der Erarbeitung dieses Vorschlags hat die Kommission die Ergebnisse der Konsultation von Fachleuten der Mitgliedstaaten und der Betroffenen berücksichtigt, die am 5. März 1997 erfolgte.[2]

2. Mit der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 wurde ein System für die angemessene Entschädigung von Fluggästen eingeführt, die auf einem überbuchten Flug von der Beförderung ausgeschlossen werden.

   Die Kommission hat jedoch festgestellt, daß Fluggäste in einer Reihe von Fällen nicht oder nur unzureichend entschädigt wurden. Größtenteils ist dies darauf zurückzuführen, daß die Fluggäste unzureichend informiert sind. Zum einen kennen die von der Beförderung ausgeschlossenen Fluggäste in der Mehrzahl der Fälle ihre Rechte nicht, zum anderen werden sie von den Luftverkehrsgesellschaften trotz der diesen von der Verordnung auferlegten Pflicht nicht oder nur zum Teil über ihren Anspruch auf Ausgleichsleistung informiert.

   Bei der Sitzung vom 5. März 1997 haben die konsultierten Organisationen anerkannt, daß die Information der Fluggäste verbessert werden muß. Die Luftverkehrsgesellschaften haben aber gefordert, daß keine neuen Verfahren, die einen hohen Aufwand mit sich bringen und deren Kosten in keinem Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen, eingeführt werden sollten.

   Ferner sind die Ausgleichsleistungen in ihrer Höhe seit 1991 nicht angepaßt worden, da die Verordnung keinen Mechanismus zur Anpassung an die wirtschaftliche Entwicklung vorsieht. Die Erhöhung der Ausgleichsleistungen stößt zwar bei den Verbänden der Luftverkehrsgesellschaften auf Widerstand, wird aber von den Verbraucherverbänden unterstützt, die die Auffassung vertreten, daß die 1991 festgelegten Beträge keine unabänderliche Größe darstellen dürfen.

---

1 ABl. L 36 vom 8.2.1991, S. 5.

2 Konsultierte Organisationen: Association of European Airlines, International Air Transport Association, European Regions Airline Association, Federation of Air Transport Users Representation in Europe, Bureau Européen des Unions des Consommateurs, Guild of European Business Travel Agents, Airports Council International, Group of National Travel Agents and Tour Operators Association within the E.U., Independent Air Carriers of the EC (ACE), Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC), EFTA-Überwachungsbehörde.

3. In der Luftverkehrsbranche sind einige Entwicklungen zu verzeichnen, die sich ebenfalls auf das gemeinschaftliche System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung auswirken können.

a) Aufgrund verschiedener kommerzieller Vereinbarungen, z.B. Code-Sharing-Abkommen, kann es dazu kommen, daß es sich bei der Luftverkehrsgesellschaft, die die Buchung bestätigt und die Beförderung verkauft hat, nicht um die Gesellschaft handelt, die den Fluggast bei der Abfertigung zurückweist. Eine solche Entwicklung darf den Anspruch des Fluggastes auf die in der Verordnung festgelegten Ausgleichszahlungen und -leistungen nicht beeinträchtigen. Damit der Fluggast über ein wirksames Mittel zur Durchsetzung seines Anspruchs verfügt, ist daher vorzusehen, daß die Luftverkehrsgesellschaft, die die Beförderung verweigert, wegen der Nichtbeförderung dem Fluggast gegenüber zur Ausgleichsleistung verpflichtet ist. Die Luftverkehrsgesellschaft, die diese Verpflichtung übernimmt, kann sich wiederum im Rahmen ihrer vertraglichen Vereinbarungen von der Partnergesellschaft entschädigen lassen, die für die Überbuchung verantwortlich ist.

b) Es ist ein Trend weg vom Flugschein in Papierform hin zum elektronischen Beförderungsdokument festzustellen ("ticketless travel"). Die IATA hat einheitliche Bestimmungen für das elektronische Beförderungsdokument[3] verabschiedet. Der Flugschein ist in Zukunft in elektronischer Form in der Datenbank der Luftverkehrsgesellschaft "enthalten". Außerdem nehmen bestimmte Luftverkehrsgesellschaften Buchungen nur noch telefonisch entgegen, so daß der Fluggast nur noch über eine Buchungsnummer verfügt. In allen diesen Fällen legt der Fluggast bei der Abfertigung daher kein Flugschein in Papierform mehr vor, sondern weist sich lediglich aus. Die Entwicklung dieser neuen Formen des Beförderungsdokuments dürfen nicht dazu führen, daß sich die Luftverkehrsgesellschaft ihren Verpflichtungen im Fall einer Nichtbeförderung aufgrund von Überbuchung entziehen kann.

c) Der Unterschied zwischen Linienflügen und Charterflügen wird in wirtschaftlicher Hinsicht immer geringer. Hinsichtlich des Zugangs zu Strecken innerhalb der Gemeinschaft wird seit dem 1. Januar 1993 auf Grund des dritten Liberalisierungspakets im übrigen nicht mehr zwischen beiden unterschieden.

Im allgemeinen werden Plätze auf Charterflügen von Reiseveranstaltern als Teil einer Pauschalreise verkauft, bei denen die Flugbeförderung Bestandteil eines im voraus festgelegten Dienstleistungsarrangements (Unterbringung usw.) ist. Es ist jedoch immer häufiger festzustellen, daß auf Charterflügen reine Luftverkehrsprodukte angeboten werden, d.h. daß die Luftverkehrsgesellschaft dem Verbraucher unmittelbar oder über von ihr zugelassene Agenturen Plätze anbietet, die nicht mit anderen Dienstleistungen verbunden sind ("Seat only"-Verkäufe). Umgekehrt ist es gängige Praxis, daß Pauschalreisende auf Linienflügen befördert werden.

Ein Fluggast, der sein Beförderungsdokument im Rahmen einer Pauschalreise erworben hat und dem die Beförderung verweigert wird, erhält eine Entschädigung gemäß der Richtlinie 90/314/EWG über Pauschalreisen[4]. Demgegenüber hat ein Fluggast, der auf einem Charterflug ein reines Luftverkehrsprodukt erwirbt und von

---

[3] Es handelt sich um "expedited resolutions and recommended practices" der 17. JPSC-Tagung (Joint IATA/ATA Passenger Services Conference) in Los Angeles vom 15. bis 17. Oktober 1996.

[4] ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

der Beförderung ausgeschlossen wird, weder einen Anspruch nach der Richtlinie 90/314/EWG, die nur dann anwendbar ist, wenn der Verkauf der Beförderung Bestandteil eines im voraus festgelegten Dienstleistungsarrangements ist, noch nach der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, die nur für Linienflüge gilt. Es besteht daher das Risiko, daß eine bestimmte Kategorie von Fluggästen, denen die Beförderung auf einem Charterflug verweigert wird, keine Ausgleichsleistung erhält.

Es scheint daher nicht mehr gerechtfertigt, zwischen Fluggästen auf Linienflügen und Fluggästen auf Charterflügen zu unterscheiden. Weiterhin legitimerweise zu unterscheiden ist jedoch zwischen dem Pauschalflugreisenden, der für das betreffende Dienstleistungsarrangement zu entschädigen ist, und dem Fluggast, der nur einen Sitz gebucht hat ("Seat only"), da hier unterschiedliche vertragliche Verpflichtungen zugrunde liegen.

4. Bestimmte Luftverkehrsgesellschaften bestehen noch immer auf der Rückbestätigung von Buchungen und verlangen von den Fluggästen die Einhaltung dieser Bedingung als Voraussetzung für den Anspruch auf Entschädigung bei Nichtbeförderung. Ein solches Vorgehen widerspricht dem Ziel der Verordnung. Selbst wenn der Fluggast seinen Flug bestätigt, erhält er darüber keinen Nachweis, und wenn die Luftverkehrsgesellschaft einen Fehler macht, wird der Fluggast unter Umständen ungerechtfertigterweise von der Beförderung ausgeschlossen. Es ist daher festzulegen, daß die Nichtvornahme einer Rückbestätigung die Luftverkehrsgesellschaft nicht dazu berechtigt, dem Fluggast eine Entschädigung im Fall der Nichtbeförderung zu verwehren.

5. Auch wenn bestimmte Luftverkehrsgesellschaften nach eigenen Angaben keine Überbuchungen vornehmen, bietet dies keine ausreichende Gewähr dafür, daß ein Flug nicht doch überbucht wird (es kann immer zu einem Fehler im Buchungssystem kommen; das ursprünglich für den Flug vorgesehene Gerät muß u.U. durch Gerät mit geringerer Kapazität ersetzt werden; bei Code-Sharing-Flügen kann die Partner-Luftverkehrsgesellschaft für die Überbuchung verantwortlich sein usw.). Die Verordnung legt eine Regelung für den Sachverhalt fest, daß der Nichtbeförderung eine Überbuchung zugrunde liegt, ohne auf den Grund der Überbuchung abzuheben. Eine Unterscheidung zwischen den Luftverkehrsgesellschaften aufgrund des Buchungsverhaltens ist daher nicht geboten.

B. Gemeinschaftliche Maßnahme

6. Die Kommission ist der Auffassung, daß eine Überarbeitung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 erforderlich ist, um sicherzustellen, daß den Nutzern von Luftverkehrsdiensten rechtlich unbedenkliche Beförderungsbedingungen geboten werden und ein für die Luftverkehrsbranche annehmbarer Zustand gewährleistet ist. In ihrer Beurteilung hat die Kommission insbesondere folgenden Tatsachen Rechnung getragen:

- Die Regelung muß alle Fluggäste ausreichend erfassen, unabhängig davon, um welchen Flug von einem Flughafen der Gemeinschaft es sich handelt.
- Die Fluggäste sind ausreichend über ihren Anspruch auf Ausgleichsleistung im Fall der Nichtbeförderung zu informieren.
- Die Mitgliedstaaten müßten insbesondere sicherstellen, daß entsprechende Hinweise in den Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet bekanntgemacht werden.

- Die neueren Entwicklungen in der Branche sowie im Bereich der Flugscheinausstellung dürfen die ordnungsgemäße Anwendung des gemeinschaftlichen Systems von Ausgleichsleistungen nicht beeinträchtigen.
- Die Fluggäste haben einen Anspruch auf eine angemessene und gerechte Ausgleichsleistung, die sowohl der wirtschaftlichen Entwicklung als auch der Qualität der Luftverkehrsdienste angepaßt ist.
- Den Luftverkehrsgesellschaften, die gegen die einschlägigen Bestimmungen verstoßen, sind angemessene Sanktionen mit ausreichender Abschreckungswirkung aufzuerlegen.
- Die Anwendung der Regelung in den letzten fünf Jahren hat ferner gezeigt, daß eine Reihe von Punkten deutlicher formuliert werden müssen.

7. Der Vorschlag der Kommission sieht daher insbesondere folgendes vor:

- Die Unterscheidung zwischen Linienflügen und Charterflügen gemäß der Verordnung (Artikel 1) entfällt unbeschadet der Anwendung der Richtlinie 90/314/EWG (Artikel 5).
- Die Information der Fluggäste wird verbessert, insbesondere durch einen Hinweis an den Abfertigungsschaltern (Artikel 3).
- Die Verordnung (EWG) Nr. 295/91 wird der Entwicklung neuer Formen von Beförderungsdokumenten angepaßt (Artikel 2).
- Die Sicherstellung, daß die gesamte verfügbare Kapazität des Flugzeuges genutzt wird bevor die Beförderung verweigert werden kann (Artikel 3).
- Die Klarstellung, daß der Passagier das Recht haben wird sich die Kosten des Tickets erstatten zu lassen, einschließlich derer des Teiles seiner Reise die für den Zweck seiner weiteren Reisepläne ungültig geworde sind (Artikel 4).
- Die Ausgleichsleistungen werden entsprechend der Preissteigerung seit 1991 erhöht (Artikel 4).
- Es wird verdeutlicht, daß die Tatsache, daß der Fluggast zusätzliche Bedingungen der Luftverkehrsgesellschaft, z.B. die Rückbestätigung seiner Buchung innerhalb einer bestimmten Frist vor Abflug, nicht beachtet, die Luftverkehrsgesellschaft nicht dazu berechtigt, den Anspruch des Fluggastes auf Ausgleichsleistung bei Nichtbeförderung abzulehnen (Artikel 1).
- Es wird präzisiert, daß die Luftverkehrsgesellschaft, die die Beförderung verweigert, unabhängig davon, ob sie dem Fluggast die Beförderung verkauft und die Buchung bestätigt hat, dem Fluggast gegenüber zur Zahlung der Ausgleichsleistung verpflichtet ist (Artikel 4).

8. Desweiteren hat die Kommission vor, eine Informationskampagne zum Ziele der Aufklärung der breiten Öffentlichkeit über ihr Recht auf Ausgleichsleistung bei Nichtbeförderung zu starten, ähnlich derer wie sie schon von der Bürger Europas Kampagne betrieben wird.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EG) DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr

---

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission[5],

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c EG-Vertrag[6],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[7],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Tätigkeit der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs muß die Gewährleistung eines umfassenden Schutzes der Nutzerinteressen zum Ziel haben.

Mit der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 des Rates[8] wurden bestimmte gemeinsame Mindestnormen in diesem Bereich festgelegt.

Im Lichte der Anwendung der obengenannten Verordnung ist es geboten, einen erhöhten Schutz der einschlägigen Fluggastrechte sicherzustellen.

Die Fluggaste sind besser über ihre Rechte im Fall einer Nichtbeförderung zu informieren

Gewisse Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 sollten deutlicher gefaßt werden.

Um alle Unstimmigkeiten hinsichtlich der für die Abfertigung vor dem bekanntgemachten Zeitpunkt des Abflugs einzuhaltenden Meldeschlußzeit zu vermeiden, ist es geboten, als Meldeschlußzeit 30 Minuten vor Abflug festzulegen, sofern dem Fluggast nicht im voraus schriftlich etwas anderes mitgeteilt wurde.

Da der Unterschied zwischen Linienflügen und Nichtlinienflügen in wirtschaftlicher Hinsicht immer weiter abnimmt, ist die Beschränkung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 auf Linienflüge nicht länger aufrechtzuerhalten. Die Vorteile der genannten Verordnung sind nunmehr auch auf die Fluggäste auf anderen Flügen als Linienflügen auszudehnen.

5

6

7

8 ABl. L 36 vom 8.2.1991, S. 5.

Zur Gewährleistung eines wirksamen Schutzes der Fluggäste ist zu verdeutlichen, daß ein vertraglicher Ausschluß der Verpflichtungen, die dem Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 obliegen, nicht möglich sein darf.

Um einen raschen und wirksamen Schutz des Fluggastes zu gewährleisten, ist vorzusehen, daß - unbeschadet des Anspruchs des Luftfahrtunternehmens auf Schadenersatz gegenüber einem Dritten gemäß anwendbarem einzelstaatlichen Recht - die Pflichten gegenüber dem von der Beförderung ausgeschlossenen Fluggast gemäß dieser Verordnung dem Luftfahrtunternehmen obliegen, das die Beförderung des Fluggastes verweigert.

Damit sichergestellt ist, daß das Luftfahrtunternehmen sich der ihm obliegenden Verpflichtungen im Fall der Nichtbeförderung nicht entziehen kann, ist auch der Entwicklung neuer Formen von Beförderungsdokumenten Rechnung zu tragen.

Um zu gewährleisten, daß alle Fluggäste den Zielen dieser Verordnung entsprechend behandelt werden, ist festzuhalten, daß eine bestätigte Buchung das Bestehen eines Beförderungsvertrags zwischen dem Luftfahrtunternehmen und dem Fluggast anzeigt und die Geltung der bestätigten Buchung nicht von zusätzlichen Bedingungen, zum Beispiel einer Rückbestätigung durch den Fluggast, abhängig gemacht werden kann.

Damit eine ausreichende Information des Fluggastes über seine Rechte im Fall der Nichtbeförderung sichergestellt ist, ist ein entsprechender Hinweis an den Abfertigungsschaltern vorzusehen. Besonders wichtig ist dabei, daß die Mitgliedstaaten die Einhaltung dieser Bestimmung auf allen Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet überwachen.

Die Fluggesellschaft muß gewährleisten, daß sie die gesamte verfügbare Kapazität ausgenutzt hat, bevor sie die Beförderung verweigert, auch wenn dies zur Folge hat, daß ein Passagier in einer anderen, als der duch sein Ticket bezahlten, Klasse befördert wird.

Eine angemessene Ausgleichsleistung an einen Passagier, dem Beförderung verweigert wurde, sollte in der Erstattung der Kosten seines Tickets für jeden Teil seiner Reise bestehen, den der Passagier aufgrund der Beförderungverweigerung nicht wahrnehmen kann oder der aus demselben Grund für seine weiteren Reisepläne nutzlos geworden ist.

Angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung ist es erforderlich, den Betrag der Ausgleichsleistung anzupassen.

Um die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen sicherzustellen, sind angemessene und ausreichend abschreckende Sanktionen festzulegen. Es ist geboten, ein System zur Anpassung der einschlägigen Bestimmungen einzurichten.

Es ist daher angezeigt, die Verordnung (EWG) Nr. 295/91 zu ändern -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 295/91 wird wie folgt geändert:

1. Im Titel der Verordnung wird der Wortbestandteil "Linien" im Wort "Linienflugverkehr" gestrichen.

2. Die Artikel 1 bis 4 erhalten folgende Fassung:

"Artikel 1

(1) Mit dieser Verordnung wird ungeachtet des Staates, in dem ein Luftfahrtunternehmen ansässig ist, der Staatsangehörigkeit des Fluggastes und des Zielortes eine gemeinsame Mindestregelung für den Fall eingeführt, daß Fluggäste auf einem überbuchten Flug von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, auf das der Vertrag anwendbar ist, nicht befördert werden, obwohl sie hierfür über eine bestätigte Buchung verfügen.

(2) Die Verpflichtungen des Luftfahrtunternehmens gegenüber dem Fluggast gemäß dieser Verordnung können insbesondere durch eine einschränkende oder ausschließende Bestimmung im Beförderungsvertrag nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten

a) "Nichtbeförderung" das Zurückweisen von Fluggästen, obwohl sie

- über eine bestätigte Buchung für diesen Flug verfügen

und

- sich unter Einhaltung der festgelegten Bedingungen 30 Minuten vor der mitgeteilten Abflugzeit oder im Fall eines früheren Meldeschlusses zu dem dem Fluggast vom Luftfahrtunternehmen oder dessen genehmigtem Reisevermittler im voraus schriftlich mitgeteilten Zeitpunkt gemeldet haben;

b) "Flugschein" ein gültiger Flugschein oder ein gültiges gleichwertiges Beförderungsdokument in Papierform oder papierloser Form, einschließlich in elektronischer Form, der oder das vom Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelasssenem Reisevermittler verkauft wurde;

c) "bestätigte Buchung", daß der Fluggast unter Ausschluß jeder anderen Bedingung über einen gültigen Flugschein verfügt, der vom Luftfahrtunternehmen oder dessen genehmigtem Reisevermittler verkauft wurde und

(i) im Fall eines Flugscheins

- Nummer, Datum und Uhrzeit des Fluges anzeigt

und

- in dem dafür vorgesehenen Feld des Flugscheins den Vermerk "OK" aufweist

oder

(ii) im Fall eines einem Flugschein gleichwertigen Beförderungsdokuments in Papierform oder papierloser Form anzeigt, daß die Buchung registriert und bestätigt wurde;

d) "überbuchter Flug" jeder gegen Entgelt durchgeführte Flug, für den mehr Fluggäste über eine bestätigte Buchung verfügen und sich rechtzeitig und unter Einhaltung der sonstigen Bedingungen vor dem Abflug gemeldet haben, als Plätze vorhanden sind, einschließlich des Falles, daß das zur Durchführung des Fluges vorgesehene Luftfahrzeug durch ein anderes Luftfahrzeug ersetzt wurde;

e) "Freiwilliger" ein Fluggast, der

- über eine bestätigte Buchung verfügt

und

- dem Aufruf des Luftfahrtunternehmens, gegen einen entsprechenden Ausgleich von seiner bestätigten Buchung zurückzutreten, nachkommt;

f) "Endziel" der Zielort auf dem am Meldeschalter vorgelegten Flugschein bzw. bei aufeinanderfolgenden Flügen der Zielort des letzten Fluges. Anschlußflüge, die trotz einer durch Nichtbeförderung verursachten Verspätung ohne weiteres erreicht werden können, bleiben unberücksichtigt.

Artikel 3

(1) Das Luftfahrtunternehmen muß die verfügbare Sitzkapazität des Flugzeugs ausnutzen, bevor ein Fluggast zurückgewiesen wird.

Wenn der Fluggast in einer höheren Klasse befördert wird als der, für die der Flugschein ausgestellt wurde, verlangt das Luftfahrtunternehmen keinen Aufpreis.

Wenn der Fluggast bereit ist, bei überbuchten Flügen in einer niedrigeren Klasse als der zu reisen, für die der Flugschein ausgestellt wurde, hat er zusätzlich zur Ausgleichsleistung gemäß den Absätzen 2, 4 und 5 Anspruch auf Erstattung der Preisdifferenz.

(2) Jedes Luftfahrtunternehmen hat die Regeln festzulegen, nach denen es im Falle überbuchter Flüge bei der Nichtbeförderung von Fluggästen verfährt, einschließlich der Regeln für die vorrangige Beförderung von Fluggästen. Diese Regeln müssen alle sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen enthalten. Das Luftfahrtunternehmen teilt diese Regeln und etwaige Änderungen dem betreffenden Mitgliedstaat und der Kommission mit, die sie den übrigen Mitgliedstaaten zur Verfügung stellt. Etwaige Änderungen treten einen Monat nach ihrer Mitteilung in Kraft.

(3) Die in Absatz 2 genannten Regeln werden der Öffentlichkeit von den Luftfahrtunternehmen verfügbar gemacht.

Die für die Abfertigung der Fluggäste verantwortliche juristische Person hat sicherzustellen, daß ein Hinweis mit folgendem Wortlaut in mindestens zwei Zentimeter großen Buchstaben für die Fluggäste deutlich sichtbar an den Abfertigungsschaltern angebracht ist:

"Bei Nichtbeförderung trotz Buchung: Fragen Sie an diesem Schalter nach dem Merkblatt über Ihre Rechte, insbesondere auf Ausgleichsleistung."

(4) In den in Absatz 2 genannten Regeln muß, sofern dies technisch möglich ist, die Möglichkeit vorgesehen sein, Freiwillige zu ermitteln, die bereit sind, auf die Beförderung zu verzichten.

(5) In jedem Fall muß das Luftfahrtunternehmen die Interessen von Fluggästen berücksichtigen, die aus berechtigten Gründen vorrangig zu befördern sind, wie Personen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit und alleinreisende Kinder.

(6) Die in Absatz 2 genannten Regeln sind Bestandteil der Beförderungsbedingungen des Luftfahrtunternehmens.

Artikel 4

(1) Bei Nichtbeförderung muß das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast die Wahl überlassen zwischen

- der vollständigen Erstattung des Flugpreises ohne Abzüge für jeden Teil der Reise, für den keine Beförderung stattfindet oder der im Hinblick auf seine ursprünglichen Reisepläne unnütz geworden ist,
- der unter vergleichbaren Flugreisebedingungen erfolgenden schnellstmöglichen Beförderung zum Endziel

oder

- einer unter vergleichbaren Flugreisebedingungen erfolgenden späteren Beförderung zu einem dem Fluggast gelegenen Zeitpunkt.

(2) Unabhängig davon, für welche der in Absatz 1 genannten Möglichkeiten sich der Fluggast entscheidet, zahlt das Luftfahrtunternehmen, das den Fluggast zurückweist, sofort nach der Zurückweisung unbeschadet der Absätze 4 und 5 eine Mindestausgleichsleistung in Höhe von

- 185 ECU bei Flügen bis zu 3 500 km,
- 370 ECU bei Flügen über 3 500 km,

wobei das auf dem Flugschein angegebene Endziel maßgebend ist.

(3) Erforderlichenfalls kann die Kommission die in Absatz 2 genannten Beträge gemäß dem Verfahren nach Artikel 9a an die wirtschaftliche Entwicklung anpassen.

(4) Bietet das Luftfahrtunternehmen, das den Fluggast zurückweist, eine Beförderung zum Endziel mit einem anderen Flug an, der bei einer Flugverbindung bis zu 3 500 km höchstens zwei Stunden später als zur planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges und bei Flugverbindungen von mehr als 3 500 km höchstens vier Stunden später ankommt, so können die in Absatz 2 genannten Ausgleichsleistungen um 50 % gekürzt werden

(5) Die Ausgleichsleistungen können auf den Preis des Flugscheins für den Flug zum Endziel begrenzt werden.

(6) Die Ausgleichsleistungen werden bar gezahlt oder erfolgen mit schriftlichem Einverständnis des Fluggastes in Form von Reisegutscheinen und/oder Gutscheinen für andere Dienstleistungen.

(7) Die in den Absätzen 2 und 4 genannten Entfernungen werden nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt (Orthodromstrecke)."

3. Der Einleitungssatz von Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"Über die Mindestausgleichsleistungen gemäß Artikel 4 hinaus hat das Luftfahrtunternehmen, das Fluggäste zurückweist, für nichtbeförderte Fluggäste folgende Leistungen kostenlos zu erbringen:"

4. Folgender Artikel 6a wird eingefügt:

"Artikel 6a

Ein gemäß anwendbarem nationalen Recht bestehender Anspruch des Luftfahrtunternehmens, das eine Ausgleichsleistung zahlt oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, auf Schadenersatz gegenüber einem Dritten wird durch diese Verordnung nicht berührt."

5. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

"Artikel 8

Die Luftfahrtunternehmen, die Fluggäste zurückweisen, geben an alle nicht beförderten Fluggäste ein Informationsblatt aus, in dem die Bestimmungen über Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung aufgeführt sind."

6. Folgende Artikel 9a, 9b und 9c werden eingefügt:

"Artikel 9a

Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt eine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage - erforderlichenfalls durch eine Abstimmung - festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 9b

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Bestimmungen der Kommission spätestens am 30. Juni 1998 und alle sie betreffenden Änderungen unverzüglich mit.

Artikel 9c

Die Mitgliedstaaten erstellen jährlich einen zusammenfassenden Bericht über die auf den Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet aufgetretenen Fälle der Nichtbeförderung aufgrund von Überbuchungen. Diese Berichte werden der Kommission vor dem 31. März des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres übermittelt."

Artikel 2

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

Artikel 1 Nummer 5 gilt ab dem Zeitpunkt, der sechs Monate nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung liegt.

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident

Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen

unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr

Dokumenten-Nr.

Richtlinienvorschlag

Auswirkungen auf die Unternehmen

1. Betroffene

   - Branchen
     Luftverkehrsgesellschaften
   - Unternehmensgröße (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)
     Auf dem europäischen Markt sind im wesentlichen große (im Verband AEA vertretene) Unternehmen tätig, auf die ein Anteil von 31 % entfällt. Auf die Charterfluggesellschaften (Verband ACE) entfallen 56 % des Luftverkehrsmarktes. Die mittleren Unternehmen (Verband ACE) und Regionalluftverkehrsgesellschaften (Verband ERA) haben einen Marktanteil von 7 bzw. 6 %. Der Anteil kleiner Unternehmen ist äußerst gering.[9]
   - besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben
     keine

2. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

   Die Luftverkehrsgesellschaften haben die Fluggäste auf geeignete Weise zu informieren und im Fall der Nichtbeförderung Ausgleichsleistungen zu zahlen.

3. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

   - Beschäftigungslage
     keine

     Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen
     keine

     Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen
     Das System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung gilt für alle Flüge ab einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft unabhängig davon, wo die Luftverkehrsgesellschaft ihren Sitz hat. Gleichwertige Bestimmungen gelten ferner außerhalb der Gemeinschaft, insbesondere in den USA.

---

9 Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - Auswirkungen des dritten Pakets von Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs (KOM(96) 514 endg. vom 22.10.1996).

4. Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)

keine

Konsultation

5. Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen

- Die Sachverständigen der Regierungen der Mitgliedstaaten sowie die betroffenen Parteien* haben die Notwendigkeit anerkannt, die Information der Fluggäste über ihre Rechte bei Nichtbeförderung zu verbessern.

- Die Verbraucherverbände haben den Vorschlag der Kommission unterstützt, während sich die Luftverkehrsgesellschaften zurückhaltender geäußert und insbesondere möglicherweise zusätzlich entstehende Kosten angeführt haben.

*Konsultierte Organisationen: Association of European Airlines, International Air Transport Association, European Regions Airline Association, Federation of Air Transport Users Representation in Europe, Bureau Européen des Unions de Consommateurs, Guild of European Business Travel Agents, Airports Council International, Group of National Travel Agents and Tour Operators Association within the E.U., Independent Air Carriers of the EC (ACE), Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC), EFTA-Überwachungsbehörde.

Bundesrat Drucksache **181/98** (Beschluß)

08.05.98

Beschluß
des Bundesrates

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr

KOM(98) 41 endg.; Ratsdok. 5818/98

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.

Der Beschluß ist gemäß § 35 GO BR gefaßt worden.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946