



Bundesarbeitskammer
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1041 Wien

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol
Maximilianstraße 7, Postfach 243, 6010 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0512/5340-1749
~~recht.konsument@ak-tirol.com~~
www.ak-tirol.com
Fax: 0512/5340-1749
konsument@ak-tirol.com

Vorab per Fax: 01 50165 2105

G.-Zl.: KR-2013-7538/Dr.Schu/ck
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen **Dr. Schuster-Wolf**

Klappe 1820 Innsbruck, 05.04.2013

Betrifft: Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (EU-Passagierrechte)

Bezug: Ihr Schreiben vom 15.03.2013
Ihr Zeichen: Doris Unfried

Sehr geehrte Frau Kollegin Unfried!

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol dankt für die Übermittlung der gegenständlichen Verordnungs-Entwürfe und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

I. Zur Problematik und der Notwendigkeit einer Revision der Verordnung (EG) Nr. 261/2004:

Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (im Folgenden: VO) ist durch ihren weiten Anwendungsbereich eine der wichtigsten Rechtsquellen des nationalen und europäischen Reiserechts. Ihr Anwendungsbereich erstreckt sich auf alle in einem Mitgliedstaat der EU startenden und mit einer EU-Luftfahrtgesellschaft in das Gebiet der EU führenden Flüge.

Schon bald nach ihrem Inkrafttreten am 17.02.2005 ergaben sich Probleme bei der Anwendung, was sich auch in zahlreichen Beratungs- und Vertretungsfällen bei der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol niederschlägt. Diese praktischen Schwierigkeiten sind hauptsächlich auf folgende Ursachen zurückzuführen:

1. Die VO enthält einige Mängel hinsichtlich der Formulierung und des Regelungsbereichs, was zu Auslegungsproblemen und einer Reihe von Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH geführt hat.
2. In solchen Bereichen, aber auch hinsichtlich ganz klar von der VO erfasster Bereiche, weigerten sich Luftfahrtunternehmen in der Praxis häufig, die VO anzuwenden, Passagiere ausreichend über ihre Rechte und Möglichkeiten zu informieren und die ihnen zustehenden Betreuungs-, Unterstützungs- und/oder Ausgleichsleistungen zu erbringen.
3. Die in der VO vorgesehenen nationalen Durchsetzungsstellen, welche die Mitgliedsstaaten einrichten mussten, waren und sind nicht in der Lage, für eine ausreichende und einheitliche Einhaltung der VO zu sorgen, was insbesondere auf mangelhafte nationalrechtliche Legitimationen und Sanktionsmöglichkeiten sowie ungenügende Koordination zurückzuführen ist.

Bisher wurden beim EuGH, mit dem am heutigen Tag veröffentlichten Vorabentscheidungsersuchen, bereits 35 Verfahren betreffend die VO eingeleitet, wobei überwiegend inhaltliche Auslegungsfragen, aber auch die rechtliche Gültigkeit der VO an sich sowie Vertragsverletzungen durch die Mitgliedsstaaten wegen fehlenden nationalrechtlichen Sanktionsmaßnahmen behandelt wurden. Doch auch die rechtsverbindliche Klärung von Auslegungsfragen durch den EuGH brachte nicht die von höchstgerichtlicher Rechtsprechung zu erwartende Rechtssicherheit, da sich zahlreiche Luftfahrtunternehmen auch weiterhin weigerten bzw. bis heute weigern, die VO in der Auslegung der vorliegenden Judikate anzuwenden.

So hat der EuGH etwa in der Rs. *Sturgeon* am 19.11.2009 entschieden, dass Passagieren ab einer Ankunftsverspätung von drei Stunden - analog dem Anspruch bei Flugannullierung - ein Ausgleichsanspruch zwischen € 250,- und € 600,- zusteht. Der EuGH hat mit seiner Entscheidung in der Rs. *Nelson* am 23.10.2012 die erstgenannte Entscheidung bestätigt. Zwischenzeitlich aber haben sich Airlines schlicht geweigert, die *Sturgeon*-Entscheidung anzuwenden und auf das laufende neue Verfahren in der Rs. *Nelson* verwiesen, obwohl dem zuerst genannten Verfahren natürlich eine de facto rechtsverbindliche Wirkung für alle entsprechenden Verspätungsfälle zukam.

In der Rs. *Wallentin-Hermann* hat der EuGH entschieden, dass Luftfahrtunternehmen im Falle einer Flugannullierung Ausgleichsleistungen in der Höhe von € 250,- bis € 600,- bezahlen müssen, wenn sie nicht das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände und die Unvermeidbarkeit der Annullierung konkret nachweisen könnten, sowie, dass die von den Airlines regelmäßig als Begründung angeführten „technischen Gebrechen“ grundsätzlich keine solchen außergewöhnlichen Umstände darstellen. Bis heute ist es dennoch gang und gäbe, dass sich Airlines im Falle von Annullierungen dennoch auf - nicht näher spezifizierte - technische Gebrechen

berufen und sich zudem weigern, ihrer Beweispflicht außergerichtlich nachzukommen.

Es liegt auf der Hand, dass diese massiven Interpretations- und Durchsetzungsprobleme zu Rechtsunsicherheit bei den Passagieren führen.

Die evidenten Anwendungsschwierigkeiten werden in unterschiedlicher Weise in Mitteilungen und Konsultationen der Europäischen Kommission, Entschließungen des Europäischen Parlaments, rechtswissenschaftlicher Literatur, Positionspapieren von Interessensvertretungsverbänden und Studien thematisiert. Insbesondere seien die Mitteilungen der Kommission COM (2011) 174 vom 11.04.2011 und COM (2011) 898 vom 19.12.2011 sowie die zweite Konsultation vom 19.12.2011 bis 11.03.2012 genannt, in welchen bereits sehr konkret mögliche Lösungsansätze für die festgestellten Probleme aufbereitet wurden.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol grundsätzlich den Ansatz der Europäischen Kommission, die VO zu überarbeiten. Der vorliegende Verordnungs-Entwurf vermittelt auf den ersten Blick auch den Eindruck, dass damit eine Verbesserung der Lage der Passagierrechte intendiert ist, so wird im zweiten Erwägungsgrund etwa als Ziel angeführt, eine „wirksamere, effizientere und durchgängigere Anwendung der Fluggastrechte“ zu erreichen.

Der Entwurf enthält auch tatsächlich Regelungen und Ergänzungen, die für sehr sinnvoll und positiv befunden werden. Jedoch stellt sich bei genauerer Betrachtung heraus, dass der Entwurf massive Einschränkungen bestehender Passagierrechte auf vielen Ebenen gegenüber der jetzigen Rechtslage vorsieht. Dabei ist ausdrücklich zu betonen, dass diese Verschlechterungen nicht auf eine diesbezügliche rechtliche Notwendigkeit, unklare Bestimmungen oder Judikate des EuGH zurückzuführen sind! Augenscheinlich hat die Europäische Kommission in vielen Bereichen schlicht dem seitens der Luftfahrtbranche ausgeübten Druck nachgegeben.

II. Zum Ansatz der Europäischen Kommission:

Zu den von der Europäischen Kommission unter „Folgenabschätzung“ aufgelisteten Handlungsoptionen ist aus Sicht der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol Folgendes festzuhalten:

Nach unserem Verständnis muss der Ansatz zu einer Revision der VO ebenso umfassend sein, wie die oben dargelegten Problemstellungen. Da die angeführten Optionen 1, 3 und 4 nur punktuelle Maßnahmen vorsehen, scheinen diese ohnehin keine adäquaten Lösungskonzepte zu sein. Zu der von der Europäischen Kommission favorisierten Option 2 ist festzustellen, dass diese zwar in einer ausgewogeneren Weise ansetzt, jedoch hier bereits ein Problem ersichtlich wird, welches sich in der Folge in mehreren konkreten Änderungsvorschlägen manifestiert. Die Europäische Kommission will nämlich zusätzliche „wirtschaftliche Anreize“ zur Einhaltung der VO schaffen, etwa durch Einschränkung der Tatbestände, welche eine Zahlungspflicht durch die Airlines auslösen. Diese „Anreize“ würden durch eine

strengere Durchsetzung aufgewogen. Im Ergebnis sollen Verbesserungen mit Verschlechterungen aufgewogen werden bzw. effizientere Regelungen als Rechtsfertigung für die Einschränkung von Passagierrechten dienen.

Jedoch ist grundsätzlich festzustellen, dass bei der Überarbeitung der VO die bessere Durchsetzung des Ist-Zustandes im Fokus stehen müsste. Der konkrete Ansatz der Europäischen Kommission aber unterwandert geradezu diesen Anspruch an eine Revision der VO. Zusammenfassend sieht keine dieser vier aufgezeigten Möglichkeiten eine adäquate Verbesserung auf allen Ebenen vor, bei der alle bestehenden Passagierrechte vollumfänglich weiter bestehen und alle einschlägigen EuGH-Entscheidungen vollständig integriert würden. Somit ist bereits der Ansatz der Europäischen Kommission für den vorliegenden Revisionsvorschlag kritisch zu hinterfragen.

III. Zu den vorgeschlagenen Regelungen im Detail:

Im Folgenden wird dargelegt, welche Regelungen abgelehnt, nur mit Vorbehalt akzeptiert oder gänzlich für positiv befunden werden. Die Artikel-Bezeichnungen beziehen sich dabei jeweils auf die Bestimmungen der vorgeschlagenen revidierten Fassung der VO.

Folgende vorgeschlagene Änderung wird zur Gänze abgelehnt:

1. Mit Art. 9 Abs. 4 und 5 soll eine Beschränkung der Betreuungsleistungen der Gestalt eingeführt werden, dass die Gesamtkosten der Hotelunterbringung je Fluggast auf € 100,- pro Nacht und höchstens drei Nächte beschränkt werden können. Voraussetzung dafür ist, dass das Luftfahrtunternehmen kein Verschulden an der Annullierung, Verspätung oder Flugplanänderung hat und dies nachweisen kann. In Art. 5 sind weitere Ausnahmen von der Unterbringungspflicht bei Flugentfernungen von unter 250 km und der Kapazität des Luftfahrzeugs vorgesehen. Die Europäische Kommission führt als Gegengewicht neu vorgesehene Maßnahmen ins Treffen, nämlich eine Verpflichtung zur schnelleren Alternativbeförderung und zu erstellende Notfallpläne.

Die bisher vorgesehene unbegrenzte Betreuungspflicht ist eines der wesentlichen Elemente der geltenden VO und garantiert den – mitunter fernab ihrer Heimat „gestrandeten“ - Passagieren durch verpflichtende Mindestleistungen einen gewissen verlässlichen Schutz. Es besteht überhaupt keine rechtliche Notwendigkeit zur Änderung dieser Vorschriften, im Gegenteil hat der EuGH gerade in der Rs. *McDonagh* - entgegen der Rechtsmeinung des Luftfahrtunternehmens Ryan Air - die unbefristete Betreuungspflicht bestätigt.

Die nun vorgeschlagene massive Begrenzung dieser einstmals als wichtigen Fortschritt präsentierten Rechte geht offenbar einzig und allein auf die massive Intervention von Seiten der Luftfahrtunternehmen zurück. Am Europäischen Passagierrechte-Kongress am 06.12.2011 in Leuven führte ein

Vertreter einer deutschen Airline ausdrücklich an, dass im Zusammenhang mit der Vulkanaschekrise manche Hotels schamlos die Übernachtungspreise in die Höhe getrieben hätten und Luftfahrtunternehmen durch die Verpflichtung zur Unterbringung der Passagiere ein massiver Schaden entstanden sei. Würde die hier vorgeschlagene Regelung in Kraft treten, wäre dies künftig ein Problem der Passagiere! Aber während Luftfahrtunternehmen durch ihre Marktmacht und Repräsentanz vor Ort einen gewissen Einfluss auf Hotels ausüben könnten, haben Passagiere diese Möglichkeiten i.d.R. nicht. Zudem kommen Schwierigkeiten aufgrund einer anderen Landessprache und Unkenntnis der jeweiligen Rechtsordnung. Passagiere wären solchen schamlosen Hotelbetreibern, wie sie seitens des Luftfahrtunternehmens ins Treffen geführt wurden, de facto hilflos ausgeliefert.

Die durch eine solche Einschränkung entstehenden Nachteile für Passagiere können nicht einmal im Ansatz durch die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen ergänzenden Maßnahmen (Alternativbeförderung und Notfallpläne) aufgewogen werden – inhaltlich beschränkte und vage formulierte Verpflichtungen für Luftfahrtunternehmen und Flughafenbetreiber können keine explizit formulierten Rechtsansprüche ersetzen. Auch die Beweispflicht für Luftfahrtunternehmen für das Vorliegen der Voraussetzungen zur Einschränkung der Leistungspflicht vermag dieses Missverhältnis nicht ändern. Die bisherigen Erfahrungen mit der geltenden VO haben nämlich gezeigt, dass Luftfahrtunternehmen regelmäßig versuchen, selbst eindeutig formulierte Bestimmungen umzuinterpretieren (wie etwa in der eben erwähnten EuGH Rs. *McDonagh*) und ihre Nachweispflicht etwa für das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände und die Unvermeidbarkeit einer Annullierung bzw. Verspätung zumindest außergerichtlich ignorieren.

Die Einschränkung der Betreuungsleistungen ist aus diesen Gründen gänzlich abzulehnen.

Folgende vorgeschlagene Änderungen werden nur mit Vorbehalten für positiv befunden:

1. Die Bestimmung des Begriffs „außergewöhnliche Umstände“ in Art. 2 lit. m in Verbindung mit der im Anhang 1 angeführten, nicht erschöpfenden, Liste solcher außergewöhnlicher Umstände, erfolgt im Lichte der EuGH-Entscheidung *Wallentin-Hermann* und stellt grundsätzlich eine sinnvolle Klarstellung dar. Trotz dieser grundsätzlich positiven Würdigung ist das – sehr praxisrelevante - Beispiel für technische Probleme in Anhang 1 verbesserungsbedürftig: Demzufolge würden technische Probleme, die nicht Teil des normalen Luftfahrtbetriebs sind, beispielsweise die „Feststellung eines Fehlers während der Durchführung des betreffenden Fluges, der die normale Fortsetzung des Betriebs unmöglich macht“, einen außergewöhnlichen Umstand darstellen. Jedoch scheint diese Formulierung hinsichtlich der Begriffe „Fehler“ und „normaler Flugbetrieb“ zu allgemein und – wiederum – interpretationsbedürftig, sodass die erhoffte Rechtssicherheit durch eine solch

allgemeine Formulierung nicht zu erwarten ist. Im Sinne der Rechtssicherheit, aber auch im Interesse der Flugsicherheit, sollten hier eine nähere Präzisierung und eine berechenbarere Definition erfolgen, etwa unter Bezugnahme auf bestimmte, tatsächlich flugsicherheitsrelevante, Sachverhalte.

2. Die Europäische Kommission greift in Art. 4 Abs. 4 die Problematik der No-Show-Klausel auf, was grundsätzlich sehr begrüßt wird. Diese von manchen Luftfahrtunternehmen verwendeten Klauseln besagen, dass Passagieren bei kombinierten Hin- und Rückflugbuchungen Nachteile entstehen können, wenn sie den Hinflug nicht in Anspruch nehmen. Solche Klauseln sind europaweit umstritten und es liegen hierzu bereits zahlreiche, auf unterinstanzlicher Ebene auch gegensätzliche, Entscheidungen vor. Der BGH hält mit den Entscheidungen vom 29.04.2010, Xa ZR 5/09 und Xa ZR 101/09, den Verfall des Rückfluges zwar für unzulässig, wenn der Hinflug nicht in Anspruch genommen wird, jedoch wird die Verrechnung eines Aufpreises für den Rückflug als zulässig erachtet. Gemäß den OGH Entscheidungen vom 17.12.2012, 4 Ob 164/12i und vom 24.01.2013, 2 Ob 182/12x, sind solche Aufpreis-Klauseln jedoch gröblich benachteiligend und damit unzulässig. Die aktuelle Praxis zeigt jedoch, dass manches Luftfahrtunternehmen weiterhin inhaltlich sehr ähnliche Klauseln verwendet und die bekämpfte Problematik trotz höchstgerichtlicher Rechtsprechung weiter besteht. Zu bedenken ist in diesem Zusammenhang auch, dass auf Luftbeförderungsverträge i.d.R. gemäß den kollisionsrechtlichen Normen der Rom I-VO das Recht des Sitzstaates des Luftfahrtunternehmens zur Anwendung kommt, welches Passagieren häufig genauso wenig geläufig sein wird wie die dazu in den jeweiligen Mitgliedstaaten ergangene Judikatur. Vor diesem Hintergrund wäre es sinnvoll, fair und der Rechtssicherheit in der EU höchst zuträglich, wenn die Unzulässigkeit solcher Klauseln europaweit einheitlich geregelt würde. Auch hätten Luftfahrtunternehmen, die solche unfairen Klauseln nicht verwenden, keine Wettbewerbsnachteile mehr.

Die vorliegende Regelung, von der Europäischen Kommission als „Teilverbot“ bezeichnet, enthält jedoch die Möglichkeit für Luftfahrtunternehmen, für den Rückflug eine zusätzliche Gebühr zu verlangen, wenn der Hinflug nicht angetreten wird. Dadurch wird der positive Ansatz leider schon „im Keim erstickt“: Es würden damit europaweit solchen Klauseln, wie sie der OGH gerade in den zwei genannten Entscheidungen für unzulässig erklärt hat, Tür und Tor geöffnet. Bei dem Vorschlag handelt sich also richtigerweise um kein „Teilverbot“ solcher Klauseln, sondern – im Gegenteil – um deren rechtliche Legitimation! Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol spricht sich daher dafür aus, den letzten Zusatz, dass entsprechende Gebühren verrechnet werden dürfen, ersatzlos zu streichen und die Verwendung von No-Show-Klauseln generell zu verbieten.

3. Mit dem vorgeschlagenen Art. 6 Abs. 2 werden Ausgleichsansprüche für große Verspätungen am Endziel in die VO aufgenommen. Der Ausgleichsanspruch soll gestaffelt ab fünf, neun bzw. zwölf Stunden Verspätung am Zielort gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit entstehen.

Grundsätzlich ist die Aufnahme einer Regelung für Ausgleichsleistungen bei Verspätungen am Ankunftsort positiv, da dies den genannten Entscheidungen des EuGH in den Rs. *Sturgeon* und *Nelson* entspricht. Auch ist die erweiterte Klarstellung in Abs. 3 positiv zu werten, dass diese Regelung auch gelten soll, wenn das Luftfahrtunternehmen die planmäßige Abflug- und Ankunftszeit geändert hat, wenn dies nicht mindestens 15 Tage vor der ursprünglichen Abflugzeit mitgeteilt wurde.

Kritisch sind jedoch die Grenzwerte von fünf, neun bzw. zwölf Stunden Verspätung zu beurteilen, ab welchen diese Regelung greifen soll. Die Europäische Kommission kann hierfür auch keine rechtliche Begründung liefern oder überhaupt schlüssig eine Notwendigkeit begründen, welche diese Grenzwerte rechtfertigen würde. Der EuGH hat in den genannten Entscheidungen Flugpassagieren in Analogie zu den Ansprüchen bei Annullierung einen Ausgleichsanspruch ab drei Stunden Verspätung am Ankunftsort zugesprochen, da die VO sonst gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen hätte und dies in letzter Konsequenz zu deren Ungültigkeit geführt hätte. Der EuGH ist zu diesem Ergebnis unter Heranziehung der Grundsätze gelangt, dass ein Gemeinschaftsrechtakt nach Möglichkeit so auszulegen ist, dass seine Gültigkeit nicht in Frage gestellt wird, sowie, dass bei verschiedenen möglichen Auslegungen einer Vorschrift jener der Vorzug zu geben ist, welche die praktische Wirksamkeit zu wahren geeignet ist. Anders ausgedrückt hatte der EuGH aufgrund der mangelhaften Gestaltung der VO unter Berücksichtigung dieser Prinzipien keine andere Wahl und hat mit dieser Interpretation deren Bestand gesichert. Die Urteile gehen auf die Praxis der Luftfahrtunternehmen nach Inkrafttreten der VO zurück, wonach de facto–Flugannullierungen als bloße Verspätungen bezeichnet wurden, um keine Ausgleichsleistungen zahlen zu müssen.

Die Europäische Kommission kann keine rechtliche Begründung für die vorgeschlagenen, von der EuGH-Judikatur abweichenden Grenzwerte vorbringen. Stattdessen wird als Begründung angeführt, dass die Zunahme von Flugannullierungen vermieden werden sollen. Diese Begründung geht ins Leere, da eine flexible und fragwürdigere Aktion der Luftfahrtunternehmen auf rechtliche Bestimmungen nicht der Maßstab für die Normierung von Fluggastrechten bzw. deren Revision sein kann. Mit Prof. Schmid (<http://www.ronald-schmid.de/bemerkungen-zum-vorschlag-der-eu-kommission-zur-anderung-der-fluggastrechte-verordnung.html>) ist festzuhalten, dass dieses Argument auch deswegen als „vorgeschoben“ angesehen werden muss, da natürlich auch bei Annullierungen Ausgleichsansprüche bestehen können. Auch die Begründung, dass Airlines mit gewissen praktischen Problemen bei der Behebung von Verspätungsursachen auf weit entfernten Flughäfen konfrontiert sein könnten, wodurch eine gewisse Härte der Maßnahmen für die Unternehmen angedeutet wird, ist nicht schlüssig dargelegt. Es fehlt überhaupt auch eine Erklärung, weshalb die vorgesehenen Ausnahmetatbestände für die Leistungspflicht nicht ausreichen sollen, um unbillige Ergebnisse für Luftfahrtunternehmen hintanzuhalten. Denn es sieht Art. 6 Abs. 4 – entsprechend den beiden genannten EuGH-Entscheidungen - vor, dass

Lufffahrtunternehmen ohnehin nicht verpflichtet sind, Ausgleichsleistungen zu bezahlen, wenn sie nachweisen können, dass die Verspätung oder Flugplanänderung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht und sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

Auch die wirtschaftliche Notwendigkeit dieser geänderten Grenzwerte ist zumindest zu hinterfragen, da Generalanwalt Bot in seinen Schlussanträgen zur Rs. *Nelson* bereits ausgeführt hat, dass ohnehin nur 0,15 % aller Flüge eine Ausgleichspflicht wegen einer Verspätung von über drei Stunden nach sich ziehen würde. Zusammenfassend bleibt die Europäische Kommission somit eine sachliche Begründung für diese massive Schlechterstellung gegenüber der EuGH Rechtsprechung schuldig.

Positiv ist aber wiederum der letzte Satz von Art. 6 Abs. 4 zu beurteilen, wonach die Berufung auf außergewöhnliche Umstände auf den betreffenden Flug oder den Flug davor begrenzt werden, und die in der Praxis vielfach erlebte Berufung auf auch weiter zurückliegende Vorrotationen von Flugzeugen beschränkt wird.

Gleiches gilt für die analoge Begrenzung der außergewöhnlichen Umstände in Art. 4 Abs. 3 letzter Satz.

4. Art. 16a Abs. 1 sieht eine Informationspflicht für Lufffahrtunternehmen vor, wonach Passagieren Kontaktadressen für Beschwerden bekannt zu geben sind, gemäß Abs. 2 müssen Beschwerden von Lufffahrtunternehmen binnen sieben Tagen bestätigt und binnen zwei Monaten beantwortet werden. Dies ist ebenso positiv zu bewerten wie die die in Abs. 3 geregelte Verpflichtung für Mitgliedstaaten, ADR-Stellen zur Bereinigung von Streitigkeiten zwischen Lufffahrtunternehmen und Passagieren zu schaffen. Auch die Pflicht zur Bestätigung des Eingangs bei dieser Stelle binnen sieben Tagen sowie die Pflicht zur Weiterleitung an die Nationale Durchsetzungsstelle gemäß Abs. 5 sind zu begrüßen.

Jedoch ist die vorgesehene Frist gemäß Abs. 2, wonach Passagiere binnen drei Monaten nach dem Flug eine Beschwerde beim Lufffahrtunternehmen einzureichen hätten, abzulehnen. Es ist festzuhalten, dass Ansprüche aus der VO gemäß den Fristen der jeweiligen Mitgliedstaaten verjähren, wie auch der EuGH unlängst in der Rs. *More* bestätigt hat. Erwägungsgrund 23 nimmt sogar darauf Bezug, umso unverständlicher ist die Einführung einer so viel kürzeren Beschwerdefrist, diese ist offensichtlich willkürlich gewählt. Auch wenn die Beschwerde beim Lufffahrtunternehmen die Verjährungsfrist für zivilrechtliche Ansprüche nicht beeinträchtigt, so ist zu befürchten, dass Lufffahrtunternehmen den Passagieren im Falle einer Klage entgegenhalten, dass sie sich nicht fristgerecht beschwert und damit eine außergerichtliche Bearbeitung verhindert hätten. Diese Befürchtung ist nicht unbegründet, denn aus der Konsumentenberatung und -Vertretung ist bekannt, dass Pauschalreiseveranstalter regelmäßig in dieser Weise argumentieren und ihren Kunden vor Gericht eine unterlassene Rüge entgegenhalten, was mitunter zu einer Reduktion der geltend gemachten Ansprüche durch die

Gerichte führt. Eine solche Befristung würde auch zu einer gewissen Verwirrung oder Verunsicherung der Passagiere führen, was nicht im Sinne der intendierten Verbesserung der Passagierrechte sein kann.

Kein Einwand besteht gegenüber folgenden Änderungen:

1. Die Klarstellung eines Anspruches auf anderweitige Beförderung gemäß Art. 8 Abs. 5 wird begrüßt, da hiermit festgelegt wird, dass Passagiere innerhalb eines berechenbareren Zeitraumes an ihr Ziel befördert werden. Die ausdrückliche Ergänzung um andere Luftfahrtunternehmen und andere Verkehrsunternehmen stellt eine sinnvolle und praktikable Ergänzung dar.
2. Auch die Ausweitung der Betreuungsleistungen gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. i, gemäß welcher ein Betreuungsanspruch - anstatt wie bisher je nach Entfernung ab zwei, drei oder vier Stunden - einheitlich ab zwei Stunden erbracht werden müssen, wird für ausschließlich positiv befunden.
3. Die Ergänzung in Art. 6a hinsichtlich verpasster Anschlussflüge stellt ebenfalls eine sinnvolle Änderung dar. Anschlussflüge sind in der geltenden VO überhaupt nicht geregelt, was in der Vergangenheit zu massiven Auslegungsproblemen geführt, etwa dahingehend, welches Unternehmen für eine konkrete Verspätung am Ankunftsort haftet und welche Distanz, jene eines Teilfluges oder aller Teilflüge, für die Berechnung der Ausgleichsleistung herangezogen werden soll. In der Rs. *Folkerts* hat der EuGH zwar klar gestellt, dass Passagieren entsprechend den Entscheidungen in den Rs. *Sturgeon* und Rs. *Nelson* eine Ausgleichsleistung ab einer Verspätung von drei Stunden am Endziel zusteht, jedoch blieben hinsichtlich des haftenden Luftfahrtunternehmens Fragen offen. So entschied der EuGH in der Rs. *Folkerts* (unter Verzicht der Veröffentlichung der Schlussanträge des Generalanwalts), dass im vorliegenden Fall einer dreiteiligen Beförderung das vertragliche Luftfahrtunternehmen, das auch die ersten beiden Teile der Beförderung durchgeführt hat, für die Verspätung am Endziel mit dem dritten Flug haftet. Jedoch lässt sich diese Fallkonstellation nicht problemlos auf organisatorisch anders gelagerte Fälle anwenden, etwa auf Sachverhalte, in denen das vertragliche Luftfahrtunternehmen keinen einzigen Teil der Beförderung selbst ausführt. Der EuGH bleibt diesbezügliche Erläuterungen schuldig.

Vor diesem Hintergrund wird die nunmehr vorgeschlagene Regelung sehr begrüßt, welche eine Haftung des den verspäteten Anschlussflug durchführenden Luftfahrtunternehmens festlegt und die Verspätung am Endziel als maßgeblich bestimmt. Die Luftfahrtunternehmen können untereinander Regress nehmen, so dass hier keine unbilligen Härten zu befürchten sind. Es sollte aber eine Ergänzung dahingehend aufgenommen werden, dass die Regelung des Abs. 2 auch dann eine Haftung des den Zubringerflug ausführenden Luftfahrtunternehmens vorsieht, wenn die verspätete Ankunft dieses Fluges gegenüber dem vom Passagier gebuchten Flug auf eine Umbuchung zurückzuführen ist. Folgendes Beispiel soll zur

Veranschaulichung dienen: Beim Unternehmen A wird ein zweiteiliger Flug von Innsbruck nach Frankfurt und New York gebucht, der Zubringerflug von Innsbruck nach Frankfurt wird annulliert und der Passagier auf einen mehrere Stunden später durchgeführten Flug mit dem Unternehmen B umgebucht. Aufgrund der gegenüber der ursprünglichen Buchung verspäteten Ankunft in Frankfurt kann die Reise nach New York wiederum erst nach einer Umbuchung mit einem späteren Flug fortgesetzt werden. Das Unternehmen B könnte nun argumentieren, dass es gar keinen „verspäteten Flug“ iS des Art. 6a Abs. 2 durchgeführt hat und daher nicht für die verspätete Ankunft in New York haften muss. Deshalb scheint es sinnvoll, eine entsprechende Ergänzung in den Verordnungstext aufzunehmen.

Die Regelung, dass im Fall eines verspäteten Zubringerfluges Unterstützungsleistungen durch das Luftfahrtunternehmen, das den Anschlussflug ausführt, zu erbringen sind, stellt eine positive Klarstellung dar und wird begrüßt.

4. Die Ergänzung der Passagierrechte für verschobene Flüge wie auch die Einbeziehung von Verspätungen auf der Rollbahn gemäß § 6 Abs. 3 bzw 5 werden ebenfalls begrüßt.
5. Die in Art. 14 vorgesehenen Informationspflichten über Fluggastrechte und Flugstörungen scheinen geeignet, den bisher vielfach festgestellten Informationsdefiziten entgegenzuwirken und werden daher begrüßt.
6. Die Möglichkeit, Fehler in der Namensschreibung gemäß Art. 4 Abs. 5 ohne zusätzliche Gebühr ändern zu lassen, kann ebenfalls nur begrüßt werden.
7. Die Europäische Kommission hat Mängel bei der Durchsetzung der VO durch die nationalen Durchsetzungsstellen erkannt und in Art. 16 ergänzende Regelungen sowie in Art. 16b Verbesserungen hinsichtlich des Informationsaustausches und der Koordinierung zwischen diesen und der Europäischen Kommission vorgesehen, des Weiteren Berichterstattungspflichten und förmliche Koordinierungsverfahren. Dies wird als positiver Schritt gegen die eingangs angeführten Durchsetzungsmängel bewertet.

IV. Zur vorgeschlagenen Revision der Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Rechtsfragen in Zusammenhang mit Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der geltenden Fassung sind in der Verbraucherberatung nicht annähernd so häufig oder komplex wie jene Fluggastrechtfälle, welche die VO betreffen. Die nun vorgesehenen Änderungen der Verordnung (EG) 2027/97 werden als positive Ergänzungen von Flugpassagierrechten begrüßt. Insbesondere sind hierbei die vorgeschlagenen Verbesserungen bezüglich der Haftung für Mobilitätshilfen, die Einführung eines Beschwerdeformulars für verspätetes, beschädigtes oder verloren gegangenes Reisegepäck, sowie die Erweiterung des Zuständigkeitsbereiches der (gemäß der bisher für die Durchsetzung der VO zuständigen) nationalen Durchsetzungsstellen

auf die Durchsetzung der in der Verordnung (EG) 2027/97 vorgesehenen Fluggastrechte zu nennen. (Art. 3, 6a, 6b Verordnung (EG) Nr. 2027/97).

V. Fazit:

Der Europäische Gesetzgeber hat sich (über die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 hinaus) mit dem Erlass der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vor nunmehr neun Jahren zu umfassenden Passagierrechten bekannt. Mängel dieses Rechtsaktes, die aufgrund des Entstehungsprozesses und der darin eingebrachten unterschiedlichen Interessen zurückzuführen sein mögen, haben zu Auslegungsfragen geführt, die zu einem großem Teil durch den EuGH geklärt wurden. Die Umsetzungspraxis in den Mitgliedstaaten und letztlich die flexible Praxis der Luftfahrtunternehmen haben zu weiteren Anwendungsproblemen geführt. Es wäre an der Europäischen Kommission gewesen, diesen Umständen in angemessenem Maße durch einen adäquaten Vorschlag Rechnung zu tragen. Mit dem vorliegenden Entwurf ist dies jedoch nur zu kleinen Teilen gelungen. In weiten Bereichen wird – ohne rechtliche Notwendigkeit - der Rückbau von Passagierrechten vorgeschlagen. Die gesetzliche Umsetzung dieser Schlechterstellungen gilt es nun zu verhindern.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol ersucht um Berücksichtigung der vorliegenden Stellungnahme.

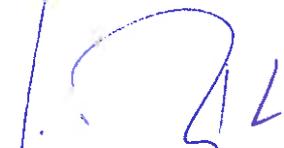
Mit freundlichen Grüßen!

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)