

URTEIL DES GERICHTSHOFES (Große Kammer)

10. Januar 2006(*)

„Luftbeförderung – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Artikel 5, 6 und 7 – Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste bei Nichtbeförderung und Annullierung oder großer Verspätung des Fluges – Gültigkeit – Auslegung des Artikels 234 EG“

In der Rechtssache C-344/04

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Artikel 234 EG, eingereicht vom High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) (Vereinigtes Königreich), mit Entscheidung vom 14. Juli 2004, beim Gerichtshof eingegangen am 12. August 2004, in dem Verfahren

The Queen, auf Antrag von

International Air Transport Association,

European Low Fares Airline Association

gegen

Department for Transport

erlässt

DER GERICHTSHOF (Große Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten V. Skouris, der Kammerpräsidenten P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Schiemann und J. Malenovský (Berichterstatter), des Richters C. Gulmann, der Richterin R. Silva de Lapuerta sowie der Richter K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis und A. Borg Barthet,

Generalanwalt: L. A. Geelhoed,

Kanzler: L. Hewlett, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 7. Juni 2005,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der International Air Transport Association, vertreten durch M. Brealey, QC, M. Demetriou, Barrister, beauftragt durch J. Balfour, Solicitor,
- der European Low Fares Airline Association, vertreten durch G. Berrisch, Rechtsanwalt, und C. Garcia Molyneux, abogado,
- der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch M. Bethell als Bevollmächtigten im Beistand von C. Lewis, Barrister,
- des Europäischen Parlaments, vertreten durch K. Bradley und M. Gómez Leal als Bevollmächtigte,
- des Rates der Europäischen Union, vertreten durch E. Karlsson, K. Michoel und R. Szostak als Bevollmächtigte,
- der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch F. Benyon und M. Huttunen als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 8. September 2005

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Gültigkeit der Artikel 5, 6 und 7 der 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 (ABl. L 46, S. 1). Es betrifft außerdem die Auslegung des Artikels 234 Absatz 2 EG.
- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der International Air Transport Association (im Folgenden: IATA) und der European Low Fares Airline Association (im Folgenden: ELFAA) gegen das Department for Transport (Verkehrsministerium) über die Durchführung der Verordnung Nr. 261/2004.

Rechtlicher Rahmen

Völkerrecht

- 3 Das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr wurde mit Beschluss des Rates vom 5. April 2001 genehmigt (ABl. L 194, S. 38, im Folgenden: Übereinkommen von Montreal).
- 4 Die Artikel 17 bis 37 des Übereinkommens von Montreal bilden Kapitel III – Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes – dieses Übereinkommens.
- 5 Artikel 19 – Verspätung – dieses Übereinkommens bestimmt:

„Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht. Er haftet jedoch nicht für den Verspätungsschaden, wenn er nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen.“
- 6 Artikel 22 Absatz 1 dieses Übereinkommens begrenzt die Haftung der Luftfrachtführer für Verspätungsschäden auf einen Betrag von 4 150 Sonderziehungsrechten je Reisenden. Artikel 22 Absatz 5 bestimmt im Wesentlichen, dass die Begrenzung nicht gilt, wenn der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten wird.
- 7 Artikel 29 – Grundsätze für Ansprüche – dieses Übereinkommens lautet:

„Bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern kann ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, sei es dieses Übereinkommen, ein Vertrag, eine unerlaubte Handlung oder ein sonstiger Rechtsgrund, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind; die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt. Bei einer derartigen Klage ist jeder eine Strafe einschließende, verschärfte oder sonstige nicht kompensatorische Schadensersatz ausgeschlossen.“

Gemeinschaftsrecht

Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97

- 8 Die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. L 285, S. 1) wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 geändert (ABl. L 140, S. 2, im Folgenden: Verordnung Nr. 2027/97).
- 9 Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 2027/97 bestimmt:
- „Für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft für Fluggäste und deren Gepäck gelten alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal.“
- 10 Der Anhang zur Verordnung Nr. 2027/97 enthält u. a. unter der Überschrift „Verspätungen bei der Beförderung von Fluggästen“ die folgenden Bestimmungen:
- „Das Luftfahrtunternehmen haftet für Schäden durch Verspätung bei der Beförderung von Fluggästen, es sei denn, dass es alle zumutbaren Maßnahmen zur Schadensvermeidung ergriffen hat oder die Ergreifung dieser Maßnahmen unmöglich war. Die Haftung für Verspätungsschäden bei der Beförderung von Fluggästen ist auf 4 150 SZR (gerundeter Betrag in Landeswährung) begrenzt.“
- Die Verordnung Nr. 261/2004
- 11 Die erste und die zweite Begründungserwägung der Verordnung Nr. 261/2004 haben folgenden Wortlaut:
- „(1) Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Ferner sollte den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung getragen werden.
- (2) Nichtbeförderung und Annullierung oder eine große Verspätung von Flügen sind für die Fluggäste ein Ärgernis und verursachen ihnen große Unannehmlichkeiten.“
- 12 Die zwölfte Begründungserwägung dieser Verordnung lautet:
- „Das Ärgernis und die Unannehmlichkeiten, die den Fluggästen durch die Annullierung von Flügen entstehen, sollten ebenfalls verringert werden. Dies sollte dadurch erreicht werden, dass die Luftfahrtunternehmen veranlasst werden, die Fluggäste vor der planmäßigen Abflugzeit über Annullierungen zu unterrichten und ihnen darüber hinaus eine zumutbare anderweitige Beförderung anzubieten, so dass die Fluggäste umdisponieren können. Andernfalls sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen einen Ausgleich leisten und auch eine angemessene Betreuung anbieten, es sei denn, die Annullierung geht auf außergewöhnliche Umstände zurück, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.“
- 13 Die vierzehnte Begründungserwägung dieser Verordnung hat folgenden Wortlaut:
- „Wie nach dem Übereinkommen von Montreal sollten die Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein, in denen ein Vorkommnis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Solche Umstände können insbesondere bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten.“
- 14 Artikel 5 – Annullierung – der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt:
- „(1) Bei Annullierung eines Fluges werden den betroffenen Fluggästen
- a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 angeboten,
- b) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten und im Fall einer anderweitigen

Beförderung, wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit des neuen Fluges erst am Tag nach der planmäßigen Abflugzeit des annullierten Fluges liegt, Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und c) angeboten und

- c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt, es sei denn,
 - i) sie werden über die Annullierung mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet, oder
 - ii) sie werden über die Annullierung in einem Zeitraum zwischen zwei Wochen und sieben Tagen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als zwei Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen, oder
 - iii) sie werden über die Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen.

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

(3) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

(4) Die Beweislast dafür, ob und wann der Fluggast über die Annullierung des Fluges unterrichtet wurde, trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.“

15 Artikel 6 – Verspätung – der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

„(1) Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass sich der Abflug

- a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger um zwei Stunden oder mehr oder
- b) bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km um drei Stunden oder mehr oder
- c) bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen um vier Stunden oder mehr

gegenüber der planmäßigen Abflugzeit verzögert, so werden den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen

- i) die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten,
- ii) wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit erst am Tag nach der zuvor angekündigten Abflugzeit liegt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und c) angeboten und,
- iii) wenn die Verspätung mindestens fünf Stunden beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a) angeboten.

(2) Auf jeden Fall müssen die Unterstützungsleistungen innerhalb der vorstehend für die jeweilige Entfernungskategorie vorgesehenen Fristen angeboten werden.“

16 Artikel 7 – Ausgleichsanspruch – der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt:

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

- a) 250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger,
- b) 400 EUR bei allen innerschifflichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km,
- c) 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

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

(2) Wird Fluggästen gemäß Artikel 8 eine anderweitige Beförderung zu ihrem Endziel mit einem Alternativflug angeboten, dessen Ankunftszeit

- a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger nicht später als zwei Stunden oder
- b) bei allen innerschifflichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 und 3 500 km nicht später als drei Stunden oder
- c) bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen nicht später als vier Stunden

nach der planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges liegt, so kann das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 um 50 % kürzen.

(3) Die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 erfolgen durch Barzahlung, durch elektronische oder gewöhnliche Überweisung, durch Scheck oder, mit schriftlichem Einverständnis des Fluggastes, in Form von Reisegutscheinen und/oder anderen Dienstleistungen.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Entfernungen werden nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt.“

17 Artikel 8 – Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung –der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

„(1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so können Fluggäste wählen zwischen:

- a) – der binnen sieben Tagen zu leistenden vollständigen Erstattung der Flugscheinkosten nach den in Artikel 7 Absatz 3 genannten Modalitäten zu dem Preis, zu dem der Flugschein erworben wurde, für nicht zurückgelegte Reiseabschnitte sowie für bereits zurückgelegte Reiseabschnitte, wenn der Flug im Hinblick auf den ursprünglichen Reiseplan des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit
 - einem Rückflug zum ersten Abflugort zum frühest möglichen Zeitpunkt,
- b) anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühest möglichen Zeitpunkt oder
- c) anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze.

(2) Absatz 1 Buchstabe a) gilt auch für Fluggäste, deren Flüge Bestandteil einer Pauschalreise sind, mit Ausnahme des Anspruchs auf Erstattung, sofern dieser sich aus der Richtlinie 90/314/EWG ergibt.

(3) Befinden sich an einem Ort, in einer Stadt oder Region mehrere Flughäfen und bietet ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu einem anderen als

dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen an, so trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen entweder zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort.“

18 Artikel 9 – Anspruch auf Betreuungsleistungen – der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

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

- a) Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit,
- b) Hotelunterbringung, falls
 - ein Aufenthalt von einer Nacht oder mehreren Nächten notwendig ist oder
 - ein Aufenthalt zusätzlich zu dem vom Fluggast beabsichtigten Aufenthalt notwendig ist;
- c) Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung (Hotel oder Sonstiges).

(2) Außerdem wird den Fluggästen angeboten, unentgeltlich zwei Telefongespräche zu führen oder zwei Telexe oder Telefaxe oder E-Mails zu versenden.

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

Ausgangsrechtsstreit und Vorabentscheidungsfragen

19 Die IATA ist ein Verband von 270 Fluggesellschaften aus 130 Ländern, die 98 % der internationalen Linienfluggäste befördern. Die ELFAA ist ein im Januar 2004 gegründeter Verband, der die Interessen von zehn europäischen Niedrigtarif-Fluggesellschaften aus neun europäischen Ländern vertritt. Diese beiden Verbände haben beim High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), gegen das Department for Transport zwei Klagen auf Überprüfung der Rechtmäßigkeit (judicial review) betreffend die Durchführung der Verordnung Nr. 261/2004 erhoben.

20 Der High Court of Justice ist der Auffassung, dass das Vorbringen der Klägerinnen nicht unbegründet sei; er hat beschlossen, dem Gerichtshof sieben Fragen, die die Klägerinnen in Bezug auf die Gültigkeit der Verordnung Nr. 261/2004 aufgeworfen hatten, zur Vorabentscheidung vorzulegen. Da das Department for Transport bezweifelte, dass die Vorlage von sechs der Fragen notwendig sei, da die Fragen keinen wirklichen Zweifel an der Gültigkeit dieser Verordnung aufkommen ließen, wollte der High Court wissen, welche Voraussetzung vorliegen oder welche Schwelle überschritten sein müsse, ehe die Frage nach der Gültigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts dem Gerichtshof gemäß Artikel 234 Absatz 2 EG vorgelegt werden müsse. Demgemäß hat der High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgenden Vorabentscheidungsfragen vorzulegen:

1. Ist Artikel 6 der Verordnung Nr. 261/2004 ungültig, weil er gegen das Übereinkommen von Montreal, und insbesondere gegen dessen Artikel 19, 22 und 29, verstößt, und wird dadurch (in Verbindung mit anderen relevanten Faktoren) die Gültigkeit der Verordnung insgesamt beeinträchtigt?
2. Ist die Änderung des Artikels 5 der Verordnung Nr. 261/2004 während der Beratung des Entwurfstextes im Vermittlungsausschuss in einer Weise vorgenommen worden, die mit den Verfahrenserfordernissen nach Artikel 251 EG unvereinbar ist, und, wenn ja, ist Artikel 5 dieser Verordnung ungültig, und, wenn ja, beeinträchtigt diese Ungültigkeit (in Verbindung mit anderen relevanten Faktoren) die Gültigkeit der Verordnung insgesamt?

3. Sind die Artikel 5 und 6 der Verordnung Nr. 261/2004 (ganz oder teilweise) ungültig, weil sie unvereinbar sind mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit, und, wenn ja, beeinträchtigt diese Ungültigkeit (in Verbindung mit anderen relevanten Faktoren) die Gültigkeit der Verordnung insgesamt?
 4. Sind die Artikel 5 und 6 der Verordnung Nr. 261/2004 (ganz oder teilweise) ungültig, weil sie nicht oder nicht angemessen begründet sind, und, wenn ja, beeinträchtigt diese Ungültigkeit (in Verbindung mit anderen relevanten Faktoren) die Gültigkeit der Verordnung insgesamt?
 5. Sind die Artikel 5 und 6 der Verordnung Nr. 261/2004 (ganz oder teilweise) ungültig, weil sie unvereinbar sind mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der für jede Maßnahme der Europäischen Gemeinschaft gilt, und, wenn ja, beeinträchtigt diese Ungültigkeit (in Verbindung mit anderen relevanten Faktoren) die Gültigkeit der Verordnung insgesamt?
 6. Sind die Artikel 5 und 6 der Verordnung Nr. 261/2004 (ganz oder teilweise) ungültig, weil sie insbesondere die Mitglieder der zweiten Klägerin in einer Weise diskriminieren, die willkürlich oder objektiv nicht gerechtfertigt ist, und, wenn ja, beeinträchtigt diese Ungültigkeit (in Verbindung mit anderen relevanten Faktoren) die Gültigkeit der Verordnung insgesamt?
 7. Ist Artikel 7 der Verordnung (ganz oder teilweise) nichtig oder ungültig, weil die Auferlegung einer pauschalen Haftung im Fall der Annullierung von Flügen aus Gründen, die keine außergewöhnlichen Umstände darstellen, diskriminierend ist, nicht die Anforderungen des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erfüllt, die für jede Gemeinschaftsmaßnahme gelten, oder nicht angemessen begründet ist, und, wenn ja, beeinträchtigt diese Ungültigkeit (in Verbindung mit anderen relevanten Faktoren) die Gültigkeit der Verordnung insgesamt?
 8. Wenn ein nationales Gericht eine Klage zugelassen hat, die Fragen nach der Gültigkeit von Vorschriften eines Gemeinschaftsrechtsakts aufwirft und die es für vertretbar und für nicht unbegründet hält, gibt es dann gemeinschaftsrechtliche Grundsätze im Zusammenhang mit einem Kriterium oder einer Schwelle, die das nationale Gericht anzuwenden hat, wenn es nach Artikel 234 Absatz 2 EG entscheidet, ob es diese Gültigkeitsfragen dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften vorlegt?
- 21 Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofes vom 24. September 2004 ist der Antrag des vorlegenden Gerichts, die vorliegende Rechtssache dem in Artikel 104a Absatz 1 der Verfahrensordnung vorgesehenen beschleunigten Verfahren zu unterwerfen, abgelehnt worden.

Zu den Vorlagefragen

Zur achten Frage

- 22 Mit seiner achten Frage, die zuerst zu prüfen ist, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Artikel 234 Absatz 2 EG dahin auszulegen ist, dass ein nationales Gericht nur dann verpflichtet ist, den Gerichtshof mit einer Vorlagefrage zur Beurteilung der Gültigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts zu befassen, wenn die Zweifel an dieser Gültigkeit einen bestimmten Grad übersteigen.
- Zur Zulässigkeit
- 23 Das Europäische Parlament hält die Frage für unzulässig, da die Antwort, die der Gerichtshof auf sie geben könnte, für die Entscheidung des beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreits, der die Gültigkeit der Verordnung Nr. 261/2004 betreffe, ohne jeden Nutzen wäre.
- 24 Nach ständiger Rechtsprechung ist die Zurückweisung des Ersuchens eines nationalen Gerichts nur möglich, wenn offensichtlich ist, dass die erbetene Auslegung des Gemeinschaftsrechts in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, oder wenn das Problem hypothetischer Natur ist und der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine

zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (vgl. u. a. Urteile vom 15. Dezember 1995 in der Rechtssache C-415/93, Bosman, Slg. 1995, I-4921, Randnr. 61, vom 5. Juni 1997 in der Rechtssache C-105/94, Celestini, Slg. 1997, I-2971, Randnr. 22, und vom 7. September 1999 in der Rechtssache C-355/97, Beck und Bergdorf, Slg. 1999, I-4977, Randnr. 22). Mit Ausnahme dieser Fälle ist der Gerichtshof grundsätzlich gehalten, über Vorlagefragen nach der Auslegung von Vorschriften des Gemeinschaftsrechts zu befinden (vgl. Urteil Bosman, Randnr. 59).

- 25 Da die Klägerinnen vor dem vorlegenden Gericht die Gültigkeit der Verordnung Nr. 261/2004 in Zweifel gezogen haben, stellte sich diesem die Frage, ob diese Einwände es rechtfertigten, den Gerichtshof gemäß Artikel 234 EG mit einem Vorabentscheidungsersuchen zu befassen. Folglich steht die mit der vorliegenden Frage erbetene Auslegung dieses Artikels nicht außer Zusammenhang mit dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits. Der Erheblichkeit, die der Frage der Auslegung des Artikels 234 EG aus sich heraus zukommt, steht nicht entgegen, dass dem Gerichtshof gleichzeitig auch Fragen zur Gültigkeit der Verordnung Nr. 261/2004 vorgelegt werden und dass der Ausgangsrechtsstreit anhand der Antworten auf diese Fragen entschieden werden kann.
- 26 Demnach ist die Vorlagefrage zu beantworten.

Zur Sache
- 27 Nach ständiger Rechtsprechung sind die nationalen Gerichte nicht befugt, Handlungen der Gemeinschaftsorgane für ungültig zu erklären. Die dem Gerichtshof in Artikel 234 EG zuerkannten Befugnisse bezwecken nämlich im Wesentlichen, eine einheitliche Anwendung des Gemeinschaftsrechts durch die nationalen Gerichte zu gewährleisten. Diese Einheitlichkeit ist von besonderer Bedeutung, wenn es um die Gültigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts geht. Denn Meinungsverschiedenheiten zwischen den Gerichten der Mitgliedstaaten über die Gültigkeit von Gemeinschaftsrechtsakten wären geeignet, die Einheit der Gemeinschaftsrechtsordnung selbst zu gefährden und das grundlegende Erfordernis der Rechtssicherheit zu beeinträchtigen (Urteile vom 22. Oktober 1987 in der Rechtssache 314/85, Foto-Frost, Slg. 1987, 4199, Randnr. 15, vom 15. April 1997 in der Rechtssache C-27/95, Bakers of Nailsea, Slg. 1997, I-1847, Randnr. 20, und vom 6. Dezember 2005 in der Rechtssache C-461/03, Gaston Schul Douane-expediteur, Slg. 2005, I-0000, Randnr. 21). Daher ist allein der Gerichtshof befugt, die Ungültigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts festzustellen (Urteile vom 21. Februar 1991 in den Rechtssachen C-143/88 und C-92/89, Zuckerfabrik Süderdithmarschen und Zuckerfabrik Soest, Slg. 1991, I-415, Randnr. 17, und vom 21. März 2000 in der Rechtssache C-6/99, Greenpeace France u. a., Slg. 2000, I-1651, Randnr. 54).
- 28 Andererseits eröffnet Artikel 234 EG den Parteien eines bei einem innerstaatlichen Gericht anhängigen Rechtsstreits keinen Rechtsbehelf; dieses Gericht muss daher nicht allein deshalb, weil eine Partei geltend macht, der Rechtsstreit werfe eine Frage nach der Gültigkeit von Gemeinschaftsrecht auf, davon ausgehen, dass eine Frage im Sinne von Artikel 234 EG gestellt wird (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Oktober 1982 in der Rechtssache 283/81, Cilfit u. a., Slg. 1982, 3415, Randnr. 9). Demnach rechtfertigen vor dem nationalen Gericht erhobene Einwände gegen die Gültigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts als solche noch nicht die Vorlage einer Vorabentscheidungsfrage an den Gerichtshof.
- 29 Für Gerichte, deren Entscheidungen mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können, hat der Gerichtshof entschieden, dass diese die Gültigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts prüfen und die von den Parteien für die Ungültigkeit vorgebrachten Gründe, wenn sie sie nicht für zutreffend halten, mit der Feststellung zurückweisen können, dass der Rechtsakt in vollem Umfang gültig sei, denn damit stellen sie die Existenz des Gemeinschaftsrechtsakts nicht in Frage (Urteil Foto-Frost, Randnr. 14).
- 30 Sind solche Gerichte hingegen der Auffassung, dass einer oder mehrere der Gründe, die von den Parteien für die Ungültigkeit vorgebracht oder auch von Amts wegen geprüft worden sind (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 16. Juni 1981 in der Rechtssache 126/80, Salonia, Slg. 1981, 1563, Randnr. 7), durchgreifen, müssen sie das Verfahren aussetzen und dem Gerichtshof ein Ersuchen um Vorabentscheidung über die Gültigkeit vorlegen.
- 31 Der Geist der Zusammenarbeit, in dem das Vorabentscheidungsverfahren durchzuführen ist, verlangt im Übrigen, dass das nationale Gericht in seiner Vorlageentscheidung darlegt, aus welchen Gründen es eine solche Vorlage für erforderlich hält.

- 32 Demnach ist auf die achte Frage wie folgt zu antworten: Ist ein Gericht, dessen Entscheidungen mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können, der Auffassung, dass einer oder mehrere der Gründe, die von den Parteien für die Ungültigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts vorgebracht oder auch von Amts wegen geprüft worden sind, durchgreifen, muss es das Verfahren aussetzen und dem Gerichtshof ein Ersuchen um Vorabentscheidung über die Gültigkeit vorlegen.

Zu den übrigen Fragen

- 33 Mit seinen ersten sieben Fragen möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die Artikel 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 ungültig sind und ob diese Ungültigkeit gegebenenfalls die Ungültigkeit der Verordnung insgesamt nach sich zieht.

Zur Vereinbarkeit des Artikels 6 der Verordnung Nr. 261/2004 mit dem Übereinkommen von Montreal

- 34 Die erste Frage des vorlegenden Gerichts geht im Kern dahin, ob Artikel 6 der Verordnung Nr. 261/2004 gegen die Bestimmungen der Artikel 19, 22 und 29 des Übereinkommens von Montreal verstößt.
- 35 Zunächst sind nach Artikel 300 Absatz 7 EG „[d]ie nach Maßgabe dieses Artikels geschlossenen Abkommen ... für die Organe der Gemeinschaft und für die Mitgliedstaaten verbindlich“. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes haben diese Abkommen Vorrang vor den Bestimmungen des abgeleiteten Gemeinschaftsrechts (Urteile vom 10. September 1996 in der Rechtssache C-61/94, Kommission/Deutschland, Slg. 1996, I-3989, Randnr. 52, und vom 1. April 2004 in der Rechtssache C-286/02, Bellio F.lli, Slg. 2004, I-3465, Randnr. 33).
- 36 Das von der Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 auf der Grundlage von Artikel 300 Absatz 2 EG unterzeichnete Übereinkommen von Montreal wurde durch Beschluss des Rates vom 5. April 2001 genehmigt und trat in Bezug auf die Gemeinschaft am 28. Juni 2004 in Kraft. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens bilden nach ständiger Rechtsprechung demnach von diesem Zeitpunkt an einen integralen Bestandteil der Gemeinschaftsrechtsordnung (Urteile vom 30. April 1974 in der Rechtssache 181/73, Haegeman, Slg. 1974, 449, Randnr. 5, und vom 30. September 1987 in der Rechtssache 12/86, Demirel, Slg. 1987, 3719, Randnr. 7). Das vorliegende Gericht hat im Rahmen der bei ihm anhängigen Klagen das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen mit Entscheidung vom 14. Juli 2004 und damit erst nach diesem Zeitpunkt an den Gerichtshof gerichtet.
- 37 Nach Artikel 6 der Verordnung Nr. 261/2004 muss ein ausführendes Luftfahrtunternehmen im Fall großer Verspätung eines Fluges den betroffenen Fluggästen Unterstützungs- und Betreuungsleistungen anbieten. Diese Bestimmung sieht nicht vor, dass das Luftfahrtunternehmen im Fall außergewöhnlicher Umstände, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, von diesen Verpflichtungen befreit ist.
- 38 Die Klägerinnen haben vor dem vorlegenden Gericht vorgetragen und machen nunmehr vor dem Gerichtshof geltend, dass Artikel 6 daher gegen das Übereinkommen von Montreal verstoße, das in den Artikeln 19 und 22 Absatz 1 Klauseln über den Ausschluss und die Beschränkung der Haftung des Luftfahrtunternehmens im Fall der Verspätung bei der Beförderung der Fluggäste enthalte und das in Artikel 29 bestimme, dass ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruhe, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden könne, die in diesem Übereinkommen vorgesehen seien.
- 39 Hierzu ist festzustellen, dass die Artikel 19, 22 und 29 des Übereinkommens von Montreal zu den Vorschriften gehören, an denen der Gerichtshof die Rechtmäßigkeit von Handlungen der Gemeinschaftsorgane misst, da weder Art noch Struktur dieses Übereinkommens dem entgegenstehen und die Bestimmungen dieser drei Artikel außerdem inhaltlich als unbedingt und hinreichend genau erscheinen.
- 40 Was die Auslegung dieser Artikel angeht, so ist nach ständiger Rechtsprechung ein völkerrechtlicher Vertrag nach seinem Wortlaut und im Licht seiner Ziele auszulegen. Die Artikel 31 der Wiener Übereinkommen vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge und

vom 21. März 1986 über das Recht der Verträge zwischen Staaten und internationalen Organisationen oder zwischen internationalen Organisationen, die Ausdruck von Völkergewohnheitsrecht sind, bestimmen insoweit, dass ein Vertrag nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Licht seines Zieles und Zweckes auszulegen ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 20. November 2001 in der Rechtssache C-268/99, Jany u. a., Slg. 2001, I-8615, Randnr. 35).

- 41 Aus der Präambel des Übereinkommens von Montreal geht hervor, dass die Vertragsstaaten die „Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eine[n] angemessenen Schadensersatz ... nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs“ anerkannt haben. Daher ist anhand dieses Zieles zu beurteilen, welche Bedeutung die Verfasser dieses Übereinkommens den Bestimmungen der Artikel 19, 22 und 29 geben wollten.
- 42 Diese in Kapitel III – Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes – des Übereinkommens von Montreal enthaltenen Bestimmungen legen die Voraussetzungen fest, unter denen Fluggäste, die einen Schaden aufgrund einer Verspätung geltend machen, von den Luftfahrtunternehmen Schadensersatz verlangen können. Diese Bestimmungen begrenzen die Haftung der Luftfrachtführer auf einen Betrag von 4 150 Sonderziehungsrechten je Reisenden.
- 43 Jede, insbesondere jedoch erhebliche Verspätung bei der Beförderung von Reisenden im Luftverkehr kann generell zu zwei Arten von Schäden führen. Zum einen wird eine zu große Verspätung zu einem Schaden führen, der für alle Fluggäste praktisch identisch ist und dessen Wiedergutmachung die Form standardisierter sofortiger Unterstützungs- oder Betreuungsleistungen für sämtliche Betroffene durch die Bereitstellung beispielsweise von Erfrischungen, Mahlzeiten, Unterbringung und Telefongesprächen annehmen kann. Zum anderen kann den Fluggästen je nach Grund ihrer Reise ein individueller Schaden entstehen, dessen Wiedergutmachung die Prüfung seines Umfangs im Einzelfall erfordert und deshalb nur Gegenstand eines nachträglichen und individualisierten Ausgleichs sein kann.
- 44 Den Bestimmungen der Artikel 19, 22 und 29 des Übereinkommens von Montreal ist klar zu entnehmen, dass sie nur regeln, unter welchen Voraussetzungen Fluggäste im Anschluss an die Verspätung eines Fluges Ansprüche auf Schadensersatz als individuelle Wiedergutmachung, also auf Ausgleich, gegen die Beförderungsunternehmen geltend machen können, die für einen aus dieser Verspätung entstandenen Schaden die Verantwortung tragen.
- 45 Weder aus den zitierten noch aus einer anderen Bestimmung des Übereinkommens von Montreal ergibt sich, dass dessen Verfasser solche Beförderungsunternehmen vor allen andersartigen Maßnahmen hätten bewahren wollen, insbesondere solchen, die öffentliche Stellen ergreifen könnten, damit standardisiert und sofort – ohne die Mühen gerichtlicher Geltendmachung – der Schaden wieder gutgemacht wird, der in den Unannehmlichkeiten besteht, die Verspätungen bei der Beförderung von Fluggästen zur Folge haben.
- 46 Das Übereinkommen von Montreal konnte es dem Gemeinschaftsgesetzgeber daher nicht verwehren, im Rahmen der Befugnisse der Gemeinschaft auf dem Gebiet des Verkehrs und des Verbraucherschutzes festzulegen, unter welchen Voraussetzungen der mit den erwähnten Unannehmlichkeiten verbundene Schaden wieder gutzumachen ist. Da die Unterstützungs- und Betreuungsleistungen für die Fluggäste im Sinne des Artikels 6 der Verordnung Nr. 261/2004 im Fall der erheblichen Verspätung eines Fluges solche standardisierte sofortige Maßnahmen zur Wiedergutmachung darstellen, gehören sie nicht zu den Maßnahmen, deren Voraussetzungen dieses Übereinkommen festlegt. Die Regelung nach Artikel 6 tritt somit schlicht neben die des Übereinkommens von Montreal.
- 47 Die standardisierten sofortigen Unterstützungs- und Betreuungsleistungen selbst stehen im Übrigen dem nicht entgegen, dass Fluggäste, denen aufgrund derselben Verspätung außerdem ein Schaden entsteht, der einen Ausgleichsanspruch auslöst, unter den im Übereinkommen von Montreal vorgesehenen Voraussetzungen Klage auf Ersatz dieses Schadens erheben können.

- 48 Diese Leistungen, die den Schutz der Interessen der Fluggäste und die Voraussetzungen verbessern, unter denen der Grundsatz der Wiedergutmachung für Fluggäste gilt, können daher nicht als mit dem Übereinkommen von Montreal unvereinbar angesehen werden.

Zur Gültigkeit des Artikels 5 der Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf Artikel 251 EG

- 49 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht in Erfahrung bringen, ob der in Artikel 251 EG vorgesehene Vermittlungsausschuss bei der Änderung von Artikel 5 des der Verordnung Nr. 261/2004 zugrunde liegenden Entwurfs, wie er sich aus dem gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 27/2003 vom 18. März 2003 (ABl. C 125 E, S. 63, im Folgenden: Verordnungsentwurf) ergab, das Verfahren des Artikels 251 EG eingehalten hat.
- 50 Von Belang ist hier der Zusammenhang, in dem der Vermittlungsausschuss im Verfahren zum Erlass der Verordnung Nr. 261/2004 tätig geworden ist, insbesondere im Hinblick auf die Erwägungen des Gemeinschaftsgesetzgebers zu der Frage, ob Umstände, die den Luftfahrtunternehmen eine Befreiung von ihren Verpflichtungen zu Betreuungs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Annullierung oder großer Verspätung von Flügen ermöglichen, berücksichtigt werden sollten.
- 51 In seinem gemeinsamen Standpunkt Nr. 27/2003 hatte der Rat beschlossen, dass die Luftfahrtunternehmen von ihren Verpflichtungen zu Ausgleichs- und Betreuungsleistungen im Fall der Annullierung von Flügen in Artikel 5 des Verordnungsentwurfs und von ihren Verpflichtungen zu Betreuungsleistungen bei großer Verspätung in Artikel 6 dieses Entwurfs befreit werden könnten, wenn sie nachweisen könnten, dass die Annullierung oder die Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.
- 52 Das Parlament schlug bei der Prüfung dieses gemeinsamen Standpunkts am 3. Juli 2003 in zweiter Lesung keine Abänderungen zu Artikel 5 des Verordnungsentwurfs vor. Es beschloss hingegen u. a. eine Abänderung Nr. 11 zu Artikel 6 dieses Entwurfs in dem Sinne, dass u. a. jede Bezugnahme auf die Befreiungsklausel wegen außergewöhnlicher Umstände gestrichen wurde (im Folgenden: Befreiungsgrund außergewöhnlicher Umstände).
- 53 Mit Schreiben vom 22. September 2003 teilte der Rat mit, dass er nicht alle Abänderungen des Parlaments billigen könne; der Präsident des Rates berief im Einvernehmen mit dem Präsidenten des Parlaments eine Sitzung des Vermittlungsausschusses ein.
- 54 Dieser erzielte während seiner Sitzung vom 14. Oktober 2003 eine Einigung über einen am 1. Dezember 2003 gebilligten gemeinsamen Entwurf, wonach u. a. in Artikel 5 des Verordnungsentwurfs jede Bezugnahme auf den Befreiungsgrund außergewöhnlicher Umstände gestrichen wurde, die es den Luftfahrtunternehmen ermöglicht hätten, sich im Fall der Annullierung von Flügen von ihrer Verpflichtung zu Betreuungsleistungen zu befreien. Die Verordnung wurde entsprechend diesem gemeinsamen Entwurf des Vermittlungsausschusses vom Parlament in dritter Lesung am 18. Dezember 2003 und vom Rat am 26. Januar 2004 angenommen.
- 55 Die Klägerinnen machen geltend, dass der Vermittlungsausschuss seine Befugnisse aus Artikel 251 EG überschritten habe, als er Artikel 5 des Verordnungsentwurfs geändert habe, obwohl dieser vom Parlament in zweiter Lesung nicht abgeändert worden sei.
- 56 Hierzu ist daran zu erinnern, dass der Vermittlungsausschuss im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens dann einberufen wird, wenn der Rat die vom Parlament in zweiter Lesung vorgeschlagenen Abänderungen nicht billigt. Es steht fest, dass im Verfahren zum Erlass der Verordnung Nr. 261/2004 ein solcher Dissens aufgetreten ist, der die Einberufung dieses Ausschusses gerechtfertigt hat.
- 57 Entgegen dem Vorbringen der IATA hat der Vermittlungsausschuss, wenn er einmal einberufen ist, nicht die Aufgabe, eine Einigung über die vom Parlament vorgeschlagenen Abänderungen herbeizuführen, sondern, wie bereits aus dem Wortlaut des Artikels 251 EG hervorgeht, „eine Einigung über einen gemeinsamen Entwurf zu erzielen“, indem er sich auf der Grundlage der vom Parlament vorgeschlagenen Abänderungen mit dem vom Rat angenommenen gemeinsamen Standpunkt befasst. Der Wortlaut des Artikels 251 EG schränkt somit die Maßnahmen, die eine Einigung über einen gemeinsamen Entwurf ermöglichen sollen, inhaltlich nicht ein.

- 58 Mit der Verwendung des Begriffes „Vermittlung“ wollten die Verfasser des EG-Vertrags dem gewählten Verfahren praktische Wirksamkeit verleihen und dem Vermittlungsausschuss ein weites Ermessen einräumen. Durch die Entscheidung für diese Art der Streitbeilegung wollten sie gerade erreichen, dass die Annäherung der Standpunkte des Parlaments und des Rates auf der Grundlage einer Prüfung sämtlicher Aspekte des Dissenses und unter aktiver Mitwirkung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Arbeiten des Vermittlungsausschusses erfolgt, der es obliegt, „alle erforderlichen Initiativen [zu ergreifen], um auf eine Annäherung der Standpunkte des ... Parlaments und des Rates hinzuwirken“.
- 59 Unter Berücksichtigung dieser Vermittlungsbefugnis der Kommission und der Freiheit, über die das Parlament und der Rat letztlich verfügen, dem vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf zuzustimmen oder ihn abzulehnen, kann Artikel 251 EG nicht so ausgelegt werden, als beschränke er grundsätzlich die Befugnis dieses Ausschusses. Der Umstand allein, dass im vorliegenden Fall Artikel 5 des Verordnungsentwurfs vom Parlament in zweiter Lesung nicht abgeändert worden war, ist nicht zu belegen geeignet, dass dieser Ausschuss den Umfang seiner Befugnisse aus Artikel 251 EG verkannt hätte.
- 60 Die Klägerinnen tragen weiter vor, dass die Grundsätze der repräsentativen Demokratie verletzt seien, da die Sitzungen des Vermittlungsausschusses unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfänden.
- 61 Sicherlich stellt die wirksame Beteiligung des Parlaments am Gesetzgebungsverfahren der Gemeinschaft nach den im EG-Vertrag vorgesehenen Verfahren ein wesentliches Element des von diesem Vertrag gewollten institutionellen Gleichgewichts dar. Jedoch ist das Parlament selbst im Vermittlungsausschuss vertreten; diese Vertretung ist zudem entsprechend dem relativen Gewicht der einzelnen Fraktionen im Parlament zusammengesetzt. Außerdem muss der vom Vermittlungsausschuss angenommene gemeinsame Entwurf nach Artikel 251 Absatz 5 EG noch dem Parlament selbst zur Prüfung und Annahme vorgelegt werden. Diese Prüfung, für die die allgemeinen Vorschriften über die Transparenz der Arbeiten dieser Versammlung gelten, gewährleistet somit letztlich die wirksame Beteiligung des Parlaments am Gesetzgebungsverfahren unter Beachtung der Grundsätze der repräsentativen Demokratie.
- 62 Im vorliegenden Fall betraf der Dissens, mit dem der Vermittlungsausschuss befasst wurde, nach dem Akteninhalt insbesondere die Frage, ob die Luftfahrtunternehmen sich auf den Befreiungsgrund außergewöhnlicher Umstände berufen könnten, um sich bei erheblicher Verspätung von Flügen von ihrer Verpflichtung zu Unterstützungs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste im Sinne des Artikels 6 des Verordnungsentwurfs zu befreien. Der Vermittlungsausschuss erzielte eine Einigung dahin, dass jede Bezugnahme auf den Befreiungsgrund außergewöhnlicher Umstände in Artikel 6 dieses Entwurfs gestrichen wurde, um sofortige Betreuungs- und Unterstützungsleistungen für die Fluggäste ohne Rücksicht auf den Grund der Verspätung des Fluges zu gewährleisten. Der Ausschuss kam dann im Interesse einer kohärenten und widerspruchsfreien Regelung auch überein, die entsprechende Bezugnahme hinsichtlich der Verpflichtungen zu Betreuungs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Annullierung von Flügen in Artikel 5 dieses Entwurfs zu streichen.
- 63 Somit hat der Vermittlungsausschuss dadurch, dass er Artikel 5 des Verordnungsentwurfs geändert hat, die Grenzen seiner Befugnisse nicht überschritten.

Zur Begründungspflicht und zur Beachtung des Grundsatzes der Rechtssicherheit

- 64 Mit seiner dritten und seiner vierten Frage möchte das vorliegende Gericht im Kern wissen, ob die Artikel 5 und 6 der Verordnung Nr. 261/2004 deshalb ungültig sind, weil sie mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit unvereinbar sind oder der Begründungspflicht nicht genügen. Mit seiner siebten Frage möchte es weiter in Erfahrung bringen, ob diese letztgenannte Verpflichtung in Artikel 7 dieser Verordnung beachtet wurde.
- 65 Die Klägerinnen tragen vor, dass die angefochtene Verordnung Mehrdeutigkeiten, Lücken oder Widersprüche aufweise, die ihre Rechtmäßigkeit sowohl im Hinblick auf die Begründungspflicht als auch auf die Beachtung des Grundsatzes der Rechtssicherheit beeinträchtigen.
- 66 Es ist darauf hinzuweisen, dass die nach Artikel 253 EG vorgeschriebene Begründung zwar die Überlegungen der Gemeinschaftsbehörde, die den fraglichen Rechtsakt erlassen hat, so

klar und eindeutig zum Ausdruck bringen muss, dass die Betroffenen ihr die Gründe für die getroffene Maßnahme entnehmen können und der Gerichtshof seine Kontrolle ausüben kann; sie braucht jedoch nicht sämtliche rechtlich oder tatsächlich erheblichen Gesichtspunkte zu enthalten (vgl. u. a. Urteile vom 29. Februar 1996 in der Rechtssache C-122/94, Kommission/Rat, Slg. 1996, I-881, Randnr. 29, vom 14. Dezember 2004 in der Rechtssache C-210/03, Swedish Match, Slg. 2004, I-11893, Randnr. 63, und vom 12. Juli 2005 in den Rechtssachen C-154/04 und C-155/04, Alliance for Natural Health u. a., Slg. 2005, I-0000, Randnr. 133).

- 67 Ob die Begründungspflicht gewahrt ist, ist außerdem nicht nur im Hinblick auf den Wortlaut des Rechtsakts zu beurteilen, sondern auch anhand seines Kontextes sowie sämtlicher Rechtsvorschriften, die das betreffende Gebiet regeln. Handelt es sich wie im Ausgangsverfahren um einen Rechtsakt mit allgemeiner Geltung, so kann sich die Begründung darauf beschränken, die Gesamtlage anzugeben, die zu seinem Erlass geführt hat, und die allgemeinen Ziele zu bezeichnen, die er erreichen will (vgl. u. a. Urteil vom 10. März 2005 in der Rechtssache C-342/03, Spanien/Rat, Slg. 2005, I-1975, Randnr. 55). Lässt sich dem angegriffenen Rechtsakt der von den Gemeinschaftsorganen verfolgte Zweck in seinen wesentlichen Zügen entnehmen, so ist eine spezifische Begründung für jede der fachlichen Entscheidungen, die die Organe getroffen haben, entbehrlich (vgl. u. a. Urteile vom 5. Juli 2001 in der Rechtssache C-100/99, Italien/Rat und Kommission, Slg. 2001, I-5217, Randnr. 64, und Alliance for Natural Health u. a., Randnr. 134).
- 68 Der Grundsatz der Rechtssicherheit stellt ein grundlegendes Prinzip des Gemeinschaftsrechts dar, das insbesondere verlangt, dass eine Regelung klar und deutlich ist, damit die Betroffenen ihre Rechte und Pflichten unzweideutig erkennen und somit ihre Vorkehrungen treffen können (vgl. Urteile vom 9. Juli 1981 in der Rechtssache 169/80, Gondrand Frères und Garancini, Slg. 1981, 1931, vom 13. Februar 1996 in der Rechtssache C-143/93, Van Es Douane Agenten, Slg. 1996, I-431, Randnr. 27, und vom 14. April 2005 in der Rechtssache C-110/03, Belgien/Kommission, Slg. 2005, I-2801, Randnr. 30).
- 69 Im Licht dieser Rechtsprechung ist, erstens, festzustellen, dass die Bestimmungen der Artikel 5 und 6 der Verordnung Nr. 261/2004 deutlich und klar die Verpflichtungen festlegen, die dem ausführenden Luftfahrtunternehmen im Fall der Annullierung oder der erheblichen Verspätung von Flügen obliegen. Das Ziel dieser Bestimmungen ergibt sich ebenso klar aus der ersten und der zweiten Begründungserwägung dieser Verordnung, wonach die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs u. a. darauf abzielen sollten, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen und den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen Rechnung zu tragen, da die Annullierung oder eine große Verspätung von Flügen für die Fluggäste ein Ärgernis sind und ihnen große Unannehmlichkeiten verursachen.
- 70 Außerdem heißt es in der zwölften und der dreizehnten Begründungserwägung dieser Verordnung, dass Fluggäste, deren Flüge annulliert werden, sofern sie nicht rechtzeitig über diese Annullierung unterrichtet worden sind, eine Entschädigung, eine Erstattung des Flugpreises oder eine anderweitige Beförderung unter zufrieden stellenden Bedingungen erhalten können und angemessen betreut werden sollten, während sie auf einen späteren Flug warten. In der siebzehnten Begründungserwägung dieser Verordnung wird ausgeführt, dass Fluggäste, deren Flüge sich um eine bestimmte Zeit verspäten, angemessen betreut werden sollten und es ihnen möglich sein sollte, ihre Flüge unter Rückerstattung des Flugpreises zu stornieren oder diese unter zufrieden stellenden Bedingungen fortzusetzen. In diesen Punkten kommt das verfolgte Ziel somit in seinen wesentlichen Zügen zum Ausdruck.
- 71 Im Übrigen steht fest, dass die Annullierung oder erhebliche Verspätung von Flügen den Fluggästen Schäden unterschiedlicher Art verursachen. Es ist weder nachgewiesen noch auch nur vorgetragen, dass solche Vorkommnisse von geringer Bedeutung sind. Es geht aber weder aus Artikel 253 EG noch aus irgendeiner anderen Bestimmung hervor, dass ein Gemeinschaftsrechtsakt nur gültig wäre, wenn er exakt bezifferte Angaben enthält, die das Einschreiten des Gemeinschaftsgesetzgebers rechtfertigen.
- 72 Ferner ist eine spezifische Begründung für jede der in der Verordnung Nr. 261/2004 getroffenen fachlichen Entscheidungen entbehrlich. Da das Ziel des Schutzes der Fluggäste verlangt, dass standardisierte wirksame Maßnahmen zur Wiedergutmachung ergriffen werden, die zum maßgeblichen Zeitpunkt außer Streit stehen müssen, was der Befreiungsgrund außergewöhnlicher Umstände offensichtlich unmöglich gemacht hätte, brauchte der Gesetzgeber nicht zu begründen, warum er den ausführenden

Luftfahrtunternehmen diesen Befreiungsgrund von ihren in den Artikeln 5 und 6 dieser Verordnung vorgesehenen Verpflichtungen versagte. Entgegen dem Vorbringen in der ELFAA war der Gemeinschaftsgesetzgeber ebenso berechtigt, in Artikel 7 dieser Verordnung den Grundsatz und die Höhe des pauschalen Ausgleichs festzulegen, der im Fall der Annullierung von Flügen geschuldet wird, ohne darzulegen, aus welchen Gründen er sich für diese Maßnahme und diesen Betrag entschieden hat.

- 73 Zweitens zählen die standardisierten sofortigen Leistungen nach Artikel 6 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht zu den Maßnahmen, deren Voraussetzungen das Übereinkommen von Montreal festlegt, und sie sind mit diesem Übereinkommen nicht unvereinbar. Folglich konnten die Bestimmungen dieser Verordnung die dort geregelten Ansprüche der Fluggäste im Fall erheblicher Verspätung von Flügen anderen Voraussetzungen als denen unterwerfen, die dieses Übereinkommen für andere Ansprüche festlegt. Sie stehen somit nicht im Widerspruch zu denen der Verordnung Nr. 2027/97, die nach ihrem Artikel 1 erlassen wurde, um die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal umzusetzen.
- 74 Demnach können die Klägerinnen nicht geltend machen, dass die Verordnung Nr. 261/2004 dadurch, dass sie die Verordnung Nr. 2027/97 nicht in Bezug nimmt, unter Verkennung der Begründungspflicht erlassen worden sei. Außerdem verstößt Artikel 6 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht dadurch gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit, dass er den von den Klägerinnen vertretenen Unternehmen die Möglichkeit nähme, unzweideutig in Erfahrung zu bringen, welche Verpflichtungen ihnen aufgrund der Regelung der Verordnung Nr. 2027/97 obliegen.
- 75 Drittens sehen die Klägerinnen einen Widerspruch darin, dass die Verordnung Nr. 261/2004 in ihrer vierzehnten und ihrer fünfzehnten Begründungserwägung vorsehe, dass außergewöhnliche Umstände die Haftung des ausführenden Luftfahrtunternehmens im Fall der Annullierung oder erheblicher Verspätung von Flügen beschränken oder ausschließen könnten, während die Artikel 5 und 6 dieser Verordnung, die die Verpflichtungen in einem solchen Fall regelten, eine solche Haftungsfreistellung nur für die Verpflichtung zum Ausgleich vorsähen.
- 76 Hierzu ist jedoch festzustellen, dass die Begründungserwägungen eines Gemeinschaftsrechtsakts zwar dessen Inhalt präzisieren können (vgl. Urteil Alliance for Natural Health u. a., Randnr. 91), dass sie es aber nicht erlauben, von den Regelungen des Rechtsakts abzuweichen (Urteile vom 19. November 1998 in der Rechtssache C-162/97, Nilsson u. a., Slg. 1998, I-7477, Randnr. 54, und vom 24. November 2005 in der Rechtssache C-136/04, Deutsches Milch-Kontor, Slg. 2005, I-0000, Randnr. 32). Andererseits lässt sich diesen Begründungserwägungen zwar entnehmen, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen im Fall außergewöhnlicher Umstände ganz allgemein von allen seinen Verpflichtungen befreit sein sollte, und sie führen somit zu einer gewissen Differenz zwischen der vom Gemeinschaftsgesetzgeber damit zum Ausdruck gebrachten Absicht und dem Inhalt der Artikel 5 und 6 der Verordnung Nr. 261/2004, die diese Haftungsfreistellung nicht generell vorsehen. Jedoch ist diese Differenz nicht so erheblich, dass die Regelung widersprüchlich würde, die in diesen beiden – völlig eindeutigen – Artikeln getroffen wurde.
- 77 Aus den vorstehenden Erwägungen geht hervor, dass die Artikel 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht aufgrund eines Verstoßes gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit oder gegen die Begründungspflicht ungültig sind.

Zur Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit

- 78 Mit seiner fünften und seiner siebten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die Artikel 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 deshalb ungültig sind, weil sie gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen.
- 79 Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der zu den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts gehört, müssen die von einer gemeinschaftsrechtlichen Bestimmung eingesetzten Mittel zur Erreichung des angestrebten Zieles geeignet sein und dürfen nicht über das dazu Erforderliche hinausgehen (vgl. u. a. Urteile vom 11. Juli 2002 in der Rechtssache C-210/00, Käserei Champignon Hofmeister, Slg. 2002, I-6453, Randnr. 59, vom 10. Dezember 2002 in der Rechtssache C-491/01, British American Tobacco [Investments] und Imperial Tobacco, Slg. 2002, I-11453, Randnr. 122, und Swedish Match, Randnr. 47).

- 80 Was die richterliche Überprüfung der in der vorstehenden Randnummer genannten Anforderungen betrifft, so verfügt der Gemeinschaftsgesetzgeber über ein weites Ermessen in Bereichen, in denen er politische, wirtschaftliche und soziale Entscheidungen treffen und komplexe Prüfungen vornehmen muss. Folglich ist eine in diesen Bereichen erlassene Maßnahme nur dann rechtswidrig, wenn sie zur Erreichung des Zieles, das das zuständige Organ verfolgt, offensichtlich ungeeignet ist (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 12. November 1996 in der Rechtssache C-84/94, Vereinigtes Königreich/Rat, Slg. 1996, I-5755, Randnr. 58, vom 13. Mai 1997 in der Rechtssache C-233/94, Deutschland/Parlament und Rat, Slg. 1997, I-2405, Randnrn. 55 und 56, vom 5. Mai 1998 in der Rechtssache C-157/96, National Farmers' Union u. a., Slg. 1998, I-2211, Randnr. 61, und British American Tobacco [Investments] und Imperial Tobacco, Randnr. 123). So verhält es sich u. a. im Bereich der gemeinsamen Verkehrspolitik (vgl. in diesem Sinne u. a. Urteile vom 17. Juli 1997 in den Rechtssachen C-248/95 und C-249/95, SAM Schifffahrt und Stapf, Slg. 1997, I-4475, Randnr. 23, und vom 12. März 2002 in den Rechtssachen C-27/00 und C-122/00, Omega Air u. a., Slg. 2002, I-2569, Randnr. 63).
- 81 Die Klägerinnen tragen vor, dass die in den Artikeln 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Unterstützungs-, Betreuungs- und Ausgleichsleistungen für Fluggäste im Fall der Annullierung und erheblicher Verspätung von Flügen es nicht erlaubten, die Zahl der Annullierungen oder Verspätungen zu verringern, und jedenfalls zu erheblichen finanziellen Belastungen der Luftfahrtunternehmen in der Gemeinschaft führten, die, gemessen am angestrebten Ziel, völlig unverhältnismäßig seien.
- 82 Was die Erforderlichkeit der fraglichen Maßnahmen angeht, so ist es das vom Gemeinschaftsgesetzgeber unmittelbar angestrebte Ziel, wie sich aus den ersten vier Begründungserwägungen der Verordnung Nr. 261/2004 ergibt, den Schutz der Fluggäste, die Opfer einer Annullierung oder erheblicher Verspätung von Flügen geworden sind, dadurch zu verstärken, dass bestimmte Schäden, die den Betroffenen in diesen Situationen entstehen, standardisiert und sofort ersetzt werden.
- 83 Zwar mag die Verordnung über dieses unmittelbare und vom Gemeinschaftsgesetzgeber ausdrücklich dargelegte Ziel hinaus wie jede andere generelle Regelung implizit weitere nachrangige Ziele enthalten wie dasjenige, wie es die Klägerinnen vortragen, im Vorfeld die Zahl der Annullierungen und erheblichen Verspätungen von Flügen zu reduzieren. Der Gerichtshof hat zunächst zu prüfen, ob die erlassenen Maßnahmen offensichtlich außer Verhältnis zu dem ausdrücklichen Ziel der Verordnung stehen, den Schutz der Fluggäste zu verstärken, dessen Berechtigung an sich nicht bestritten wird.
- 84 Erstens ist festzustellen, dass die in den Artikeln 5 und 6 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Maßnahmen an sich geeignet sind, bestimmte von Fluggästen im Fall der Annullierung oder erheblichen Verspätung von Flügen erlittene Schäden unmittelbar wieder gutzumachen, und es so ermöglichen, ein hohes Schutzniveau der Betroffenen, wie es mit der Verordnung angestrebt wird, sicherzustellen.
- 85 Zweitens steht fest, dass der Umfang der einzelnen vom Gemeinschaftsgesetzgeber festgelegten Leistungen sich nach der Schwere des Schadens richtet, der den Fluggästen entstanden ist und der entweder anhand des Ausmaßes der Verspätung und der Wartezeit auf den nächsten Flug oder anhand der Frist, innerhalb deren die Betroffenen über die Annullierung des Fluges unterrichtet wurden, bemessen wird. Die Kriterien, die damit der Bemessung des Anspruchs der Fluggäste auf diese Leistungen zugrunde gelegt wurden, verstoßen demnach nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.
- 86 Was, drittens, Maßnahmen zur standardisierten und sofortigen Wiedergutmachung, wie die anderweitige Beförderung der Fluggäste oder die Bereitstellung von Erfrischungen, Mahlzeiten, Unterbringung oder Mitteln zur Kommunikation mit Dritten betrifft, so sind sie, unabhängig vom Grund der Annullierung oder Verspätung des Fluges, auf die Befriedigung der unmittelbaren Bedürfnisse der Fluggäste an Ort und Stelle gerichtet. Da diese Maßnahmen sich, wie in der vorstehenden Randnummer ausgeführt, nach der Schwere des Schadens richten, der den Fluggästen entstanden ist, ist auch nicht erkennbar, dass sie allein deshalb offensichtlich unangemessen wären, weil die Beförderungsunternehmen sich nicht auf den Befreiungsgrund außergewöhnlicher Umstände berufen können.
- 87 Viertens ist nicht bewiesen, dass der Abschluss freiwilliger Versicherungen durch die Fluggäste mit dem Ziel, die mit Verspätungen und Annullierungen von Flügen verbundenen Risiken zu decken, wie er von der ELFAA empfohlen worden ist, es in jedem Fall ermöglichte,

dem Schaden abzuhelpfen, der den Betroffenen an Ort und Stelle entstanden ist. Diese Maßnahme ist daher dem angestrebten Zweck nicht eher angemessen als jene, für die sich der Gemeinschaftsgesetzgeber entschieden hat.

- 88 Fünftens besteht keinerlei Zusammenhang zwischen den nachteiligen Folgen, die eine Verspätung hervorruft und denen die Verordnung Nr. 261/2004 abhelpfen soll, und dem Preis des Flugscheins. Auch dem Vorbringen, dass die Maßnahmen, die zur Milderung dieser Folgen festgelegt wurden, im Verhältnis zum Preis des Flugscheins hätten festgelegt werden müssen, kann nicht gefolgt werden.
- 89 Wenn die Klägerinnen vortragen, dass die vorgenannten Maßnahmen zu erheblichen finanziellen Belastungen der Beförderungsunternehmen führen könnten und dem auf die Verringerung der Zahl von Annullierungen und erheblichen Verspätungen von Flügen gerichteten Nebenziel der Verordnung nicht angemessen seien, so ist, sechstens, festzustellen, dass im Verfahren vor dem Gerichtshof die Häufigkeit solcher Verspätungen und Annullierungen nicht beziffert wurde. Daher belegen die theoretischen Kosten, zu denen diese Maßnahmen nach dem Vortrag der Klägerinnen für die Luftfahrtgesellschaften führen, jedenfalls nicht, dass diese Auswirkungen außer Verhältnis zum Interesse an diesen Maßnahmen stünden.
- 90 Weiter sind die Verpflichtungen gemäß der Verordnung Nr. 261/2004 unbeschadet des Rechts der Luftfahrtunternehmen zu erfüllen, bei anderen Personen, auch Dritten, nach nationalem Recht Regress zu nehmen, wie es Artikel 13 dieser Verordnung vorsieht. Ein solcher Regress kann daher die finanzielle Belastung dieser Beförderungsunternehmen aus diesen Verpflichtungen mildern oder sogar beseitigen. Außerdem erscheint es nicht unangemessen, dass diese Verpflichtungen, vorbehaltlich des erwähnten Regressanspruchs, ohne weiteres von den Luftfahrtunternehmen getragen werden, an die die betroffenen Fluggäste durch einen Beförderungsvertrag gebunden sind, der ihnen einen Anspruch auf einen weder annullierten noch verspäteten Flug verschafft.
- 91 Was, siebtens, den in Artikel 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleich angeht, den die Fluggäste nach Artikel 5 beanspruchen können, wenn sie verspätet von der Annullierung eines Fluges unterrichtet wurden, so können die Luftfahrtunternehmen von der Zahlung dieses Ausgleichs befreit werden, wenn sie nachweisen, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Da ein solcher Befreiungsgrund vorliegt und diese Verpflichtung entfällt, wenn die Unterrichtung hinreichend frühzeitig erfolgt oder mit dem Angebot anderweitiger Beförderung verbunden ist, erscheint diese Verpflichtung als dem angestrebten Ziel nicht offensichtlich unangemessen. Darüber hinaus erscheint der Ausgleich, der nach Maßgabe der Entfernung der betreffenden Flüge auf Beträge von 250, 400 und 600 Euro festgelegt wurde, auch der Höhe nach nicht übermäßig und entspricht im Übrigen, wie die Kommission in ihren Erklärungen unwidersprochen vorträgt, unter Berücksichtigung der seitherigen Inflation im Wesentlichen dem Ausgleich, der in der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 des Rates vom 4. Februar 1991 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr (ABl. L 36, S. 5) vorgesehen ist.
- 92 Aus den vorstehenden Erwägungen geht hervor, dass die Artikel 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht aufgrund eines Verstoßes gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ungültig sind.
- Zur Beachtung des Gleichbehandlungsgrundsatzes
- 93 Mit seiner sechsten und seiner siebten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die Artikel 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 deshalb ungültig sind, weil sie gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung verstoßen.
- 94 Die ELFAA trägt vor, dass die von ihr vertretenen Niedrigtarif-Fluggesellschaften diskriminiert würden, da die in diesen Artikeln vorgesehenen Maßnahmen allen Luftfahrtunternehmen dieselben Verpflichtungen auferlegten, ohne nach ihrer Preispolitik und den von ihnen angebotenen Dienstleistungen zu unterscheiden. Außerdem belaste das Gemeinschaftsrecht die übrigen Beförderungsmittel nicht mit entsprechenden Verpflichtungen.

- 95 Nach ständiger Rechtsprechung verlangt der Grundsatz der Gleichbehandlung bzw. das Diskriminierungsverbot, dass gleiche Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist (Urteil *Swedish Match*, Randnr. 70).
- 96 Zunächst sind die einzelnen Beförderungsformen unter Berücksichtigung u. a. ihrer Funktionsweise, ihrer Zugänglichkeit und der Aufteilung ihrer Netze, was die Bedingungen ihrer Benutzung anbelangt, nicht austauschbar (vgl. in diesem Sinne Urteil *SAM Schiffahrt und Stapf*, Randnr. 34). Die Lage der Unternehmen in den verschiedenen Beförderungssektoren ist daher nicht die gleiche.
- 97 Sodann befinden sich auf dem Gebiet der Luftbeförderung die Fluggäste, die Opfer einer Annullierung oder erheblichen Verspätung eines Fluges geworden sind, in einer objektiv anderen Situation als die Reisenden mit anderen Beförderungsmitteln im Fall gleichartiger Vorkommnisse. Insbesondere aufgrund der Lage der Flughäfen, generell außerhalb städtischer Zentren, und der speziellen Modalitäten der Gepäckaufgabe und -abholung sind nämlich die Unannehmlichkeiten, die den Betroffenen bei solchen Vorkommnissen entstehen, nicht die gleichen.
- 98 Schließlich entsteht den Fluggästen der Luftfahrtunternehmen im Fall der Annullierung oder erheblichen Verspätung von Flügen unabhängig davon der gleiche Schaden, mit welchem Gesellschaften sie einen Vertrag geschlossen haben; dieser Schaden steht in keinem Zusammenhang mit der Preispolitik der Unternehmen. Der Gemeinschaftsgesetzgeber musste daher, wollte er nicht gegen den Gleichheitsgrundsatz, gemessen am Ziel der Verordnung Nr. 261/2004, den Schutz aller Fluggäste der Luftfahrtunternehmen zu verbessern, verstoßen, alle Luftfahrtgesellschaften gleich behandeln.
- 99 Folglich sind die Artikel 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht aufgrund eines Verstoßes gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung ungültig.
- 100 Angesichts aller vorstehenden Erwägungen ist auf die ersten sieben vorgelegten Fragen zu antworten, dass ihre Prüfung nichts ergeben hat, was der Gültigkeit der Artikel 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 entgegensteht.

Kosten

- 101 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Große Kammer) für Recht erkannt:

- 1. Ist ein Gericht, dessen Entscheidungen mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können, der Auffassung, dass einer oder mehrere der Gründe, die von den Parteien für die Ungültigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts vorgebracht oder auch von Amts wegen geprüft worden sind, durchgreifen, muss es das Verfahren aussetzen und dem Gerichtshof ein Ersuchen um Vorabentscheidung über die Gültigkeit vorlegen.**
- 2. Die Prüfung der vorgelegten Fragen hat nichts ergeben, was der Gültigkeit der Artikel 5, 6 und 7 der 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 entgegensteht.**

Unterschriften.

