

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**17/1432**

A41

**verbraucherzentrale**

*Bundesverband*

# AUSWIRKUNGEN DES BREXITS AUF REISEVERBINDUNGEN UND FLUGGASTRECHTE

Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands  
(vzbv) zur Anhörung der Enquetekommission II „Brexit:  
Auswirkungen auf NRW“ des Landtags Nordrhein-Westfalen  
am 10. Mai 2019

26. April 2019

## **Impressum**

*Verbraucherzentrale  
Bundesverband e.V.*

*Teams*

*Büro Brüssel  
Recht und Handel  
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17  
10969 Berlin*

*buero-bruessel@vzbv.de  
recht-und-handel@vzbv.de  
mobilitaet@vzbv.de*

Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.

# INHALT

<b>I. ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>3</b>
<b>II. VORBEMERKUNG: VERSCHIEDENE SZENARIEN DES AUSTRITTS DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS AUS DER EU</b>	<b>3</b>
1. Austritt ohne Abkommen .....	4
2. Austritt mit Abkommen.....	4
2.1 Austritt aus dem Binnenmarkt.....	5
2.2 Verbleib im EWR .....	5
<b>III. AUSWIRKUNGEN EINES AUSTRITTS DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS AUS DER EU AUF REISEVERBINDUNGEN</b>	<b>5</b>
1. Austritt ohne Abkommen .....	5
1.1 Zugverkehr .....	6
1.2 Busverkehr .....	6
1.3 Flugverkehr .....	6
2. Austritt mit Abkommen.....	7
2.1 Verbleib des VK im EWR.....	8
2.2 Austritt des VK aus dem EWR .....	8
<b>IV. AUSWIRKUNGEN EINES AUSTRITTS DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS AUS DER EU AUF FLUGGASTRECHTE</b>	<b>8</b>
1. Austritt ohne Abkommen .....	8
2. Austritt mit Abkommen.....	9
<b>V. WEITERFÜHRENDE BEMERKUNGEN</b>	<b>9</b>

## I. ZUSAMMENFASSUNG

Die Auswirkungen eines Austritts des Vereinigten Königreichs (VK) aus der Europäischen Union (EU) auf Reiseverbindungen und Fluggastrechte unterscheiden sich je nach Art des Austritts und Architektur der zukünftigen Beziehungen.

Für den unwahrscheinlich gewordenen Fall eines Austritts ohne Abkommen haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union am 25. März einseitige Notfallmaßnahmen beschlossen, die die Aufrechterhaltung des Flug-, Bahn- und Busverkehrs zumindest für einen beschränkten Zeitraum sicherstellen. Sofern die Regierung des VKs Unternehmen der EU27 die gleichen Rechte zugesteht und den fairen Wettbewerb sicherstellt, wird es zunächst bei einem Austritt ohne Abkommen zu keinen flächendeckenden Ausfällen im Reiseverkehr kommen. Tritt das VK mit dem verhandelten Abkommen aus der EU aus, so schließt sich daran ein Übergangszeitraum an, in dem die künftigen Beziehungen verhandelt werden. In dieser Zeit gilt auch im VK weiter Unionsrecht, sodass es hier zu keinen Veränderungen im Reiseverkehr kommt. Ob und wie der Reiseverkehr auch im Anschluss an die Übergangsphase wie gewohnt aufrechterhalten werden kann, hängt von der Ausgestaltung der künftigen Beziehungen ab. Bleibt das VK Teil des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR), kommt auch hier Unionsrecht zur Geltung. Werden die künftigen Beziehungen außerhalb des Binnenmarktes organisiert, hängt die Aufrechterhaltung des Reiseverkehrs von neuen, dann zu verhandelnden Regelungen ab.

Gleiches gilt auch für die Fluggastrechte bei einem Austritt mit Abkommen: Während der Übergangsphase ändert sich nichts. Gleiches gilt für den Fall, dass das VK Teil des EWR bleibt. Tritt das VK aus dem Binnenmarkt aus, hat das VK die Möglichkeit, eigene Fluggastrechte zu beschließen. Tritt das VK ohne Abkommen aus der EU aus, so gelten für die meisten Fälle die EU-Fluggastrechte weiter. Einzige Ausnahme besteht bei Flügen mit Airlines aus dem VK, die im VK starten. In diesem Fall gelten die Fluggastrechte des VK – die aber, solange das VK nichts aktiv daran ändert, den EU-Fluggastrechten entsprechen. Sollte es in Zukunft weitere verbraucherfreundliche EuGH-Urteile in Bezug auf Fluggastrechte geben, wäre das VK nicht mehr an diese Urteile gebunden. Auch auf diesem Wege können sich Fluggastrechte im VK künftig von denen in der EU27 unterscheiden.

## II. VORBEMERKUNG: VERSCHIEDENE SZENARIEN DES AUSTRITTS DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS AUS DER EU

Noch immer ist unklar, wann und auf welche Art das VK aus der EU austritt. Auf seiner außerordentlichen Tagung am 10. April 2019 hat der Europäische Rat einem erneuten Antrag des VKs auf Verschiebung des Austritts zugestimmt und die Artikel 50-Phase ein zweites Mal verlängert. Das neue Datum für den Austritt des VKs ist nun der 31. Oktober 2019. Sollte jedoch schon vor diesem Termin ein Austrittsabkommen sowohl von der EU als auch vom VK ratifiziert werden, tritt das VK zum Monatsersten des Folgemonats aus der EU aus. Mit der erneuten Verschiebung sind jedoch weiterhin alle Austrittsszenarien denkbar: ein Austritt ohne Abkommen genauso wie ein Austritt mit Abkommen. Da sich die verschiedenen Austrittsszenarien in ihren Auswirkungen auf

Reiseverbindungen und Fluggastrechte teils erheblich unterscheiden, muss im Folgenden zunächst einmal in die unterschiedlichen Szenarien unterschieden werden.

## 1. AUSTRITT OHNE ABKOMMEN

Die beiden Entscheidungen zur zeitlichen Verschiebung des Austritts des VKs durch den Europäischen Rat vom 21. März und 10. April 2019 haben ein Ausscheiden des Vereinigten Königreichs ohne Abkommen aus der EU am 29. März beziehungsweise am 12. April 2019 verhindert. Diese zweimalige Verlängerung hat gezeigt, dass sowohl die EU als auch das VK einen ungeordneten Austritt vermeiden wollen und dieses Szenario damit auch in Zukunft unwahrscheinlich ist. Doch trotz der erneuten Verschiebung des Austrittsdatums ist dieses Worst-Case-Szenario für Verbraucherinnen und Verbraucher<sup>1</sup> sowie für die Wirtschaft weiterhin möglich. Sollte das britische Parlament bis zum 31. Oktober 2019 weiterhin keinem Austrittsabkommen zustimmen und sich das VK und die EU nicht auf eine dritte Verlängerung des Artikel 50-Zeitraums einigen können, tritt das VK ohne Abkommen aus der EU aus – sofern das VK nicht einseitig den Austrittsantrag zurückzieht. Gleiches gilt auch für den Fall, dass der Austritt ein weiteres Mal über den 31. Oktober 2019 hinaus verschoben wird. Solange das VK keinem Austrittsabkommen zustimmt oder es den Austrittsantrag zurückzieht, besteht theoretisch die Möglichkeit eines Austritts ohne Abkommen.

### AUSTRITT OHNE ABKOMMEN MIT WEITREICHENDEN KONSEQUENZEN

Bei einem Austritt ohne Abkommen wäre das VK von einem Tag auf den anderen ein Drittstaat. Aufgrund der jahrelang gewachsenen und eng verflochtenen Verbindungen zwischen dem VK und der EU sind die Auswirkungen eines solchen Austritts auf Verbraucher, Wirtschaft und Politik in ihrer Gesamtheit nicht vorhersehbar. Eine Vielzahl von Regelungen, auch innerbritische, würden über Nacht entfallen. Diese riesigen Regelungslücken würden zu vielfältiger Rechtsunsicherheit für alle Akteure führen.

## 2. AUSTRITT MIT ABKOMMEN

Durch das Gesprächsangebot von Theresa May an den Vorsitzenden der oppositionellen Labour Party, Jeremy Corbyn, ist in die Frage, wie die künftigen Beziehungen zwischen der EU und dem VK gestaltet werden sollen, wieder Bewegung gekommen. Das bisherige Austrittsabkommen inklusive der politischen Erklärung sah einen möglichst harten Austritt vor – also einen Austritt des VKs aus der Zollunion und dem Binnenmarkt. Jeremy Corbyn jedoch spricht sich für eine engere Anbindung des VKs an die EU aus. Diese Anbindung könnte entweder in einer Zollunion mit der EU oder aber dem Beitritt des VKs zur Europäischen Freihandelsassoziation EFTA und dem damit verbundenen Verbleib im EWR liegen. Während die Frage einer Zollunion für die hier zu betrachtenden Aspekte irrelevant ist, hat die Frage des Verbleibs im oder des Austritts aus dem EWR weitreichende Konsequenzen für die künftigen Reiseverbindungen und die Fluggastrechte.

---

<sup>1</sup> Die gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Doppelbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

## 2.1 Austritt aus dem Binnenmarkt

Unabhängig davon, ob das VK in der Zollunion bleibt oder nicht, hat der Austritt aus dem Binnenmarkt weitreichende Folgen auf Reiseverbindungen und Fluggastrechte. Sollte das VK aus dem Binnenmarkt austreten, so kann es sich künftig eigenständige Gesetze in diesen Bereichen geben. Damit können sich etwa Fluggastrechte im VK von denen in der EU unterscheiden. In die Diskussion um den Austritt aus oder dem Verbleib im Binnenmarkt ist zuletzt Bewegung gekommen – der Ausgang ist derzeit noch offen.

## 2.2 Verbleib im EWR

Die Auswirkungen eines Austritts des VK aus der Union bei zeitgleichem Beitritt zur EFTA und damit verbunden ein Verbleib im EWR wären hingegen deutlich geringer. Denn im EWR gelten eine Vielzahl der Binnenmarktregeln der EU<sup>2</sup> - auch in Bezug auf Reiseverbindungen und Fluggastrechte. Das gilt auch für die EuGH-Rechtsprechung, die gerade den Bereich der Fluggastrechte in den letzten Jahren stark weiterentwickelt hat.

# III. AUSWIRKUNGEN EINES AUSTRITTS DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS AUS DER EU AUF REISEVERBINDUNGEN

Wie bereits in Kapitel II beschrieben, muss in Bezug auf die Auswirkungen des Austritts des VKs zwischen einem Austritt mit und ohne Abkommen unterschieden werden.

## 1. AUSTRITT OHNE ABKOMMEN

Um die Reiseverbindungen bei Bahn, Bus und Flugverkehr auch nach einem Austritt des Vereinigten Königreichs ohne Abkommen weiterhin zumindest kurzfristig aufrecht erhalten zu können, haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union am 25. März 2019 eine Reihe von Notfallmaßnahmen ergriffen. Diese Maßnahmen sind einseitig von der EU ergriffen und gelten nur unter dem Vorbehalt der Reziprozität und des fairen Wettbewerbs. Sollte das Vereinigte Königreich also Unternehmen aus den Mitgliedsstaaten der EU27 nicht dieselben Rechte zugestehen und durch einseitige Maßnahme den fairen Wettbewerb beeinträchtigen, so können die von der EU zugestandenen Ausnahmegenehmigungen wieder aufgehoben werden. Die Maßnahmen sind darüber hinaus zeitlich begrenzt und stellen keine Abkommen dar. Eine Garantie, dass ausnahmslos alle Reiseverbindungen aufrechterhalten werden, sind die EU-Notfallmaßnahmen ebenfalls nicht. Es kann trotz der getroffenen Vorkehrungen zu einzelnen Ausfällen kommen. Reisende sollten sich vor dem Reiseantritt unbedingt bei ihrem Zug-, Bus- oder Flugunternehmen erkundigen.

---

<sup>2</sup> Alle EU-Binnenmarktregeln, die auch im EWR gelten, sind in der EWR-Rechtssammlung gelistet. Der aktuelle Stand vom 11. April ist abrufbar unter: <https://www.llv.li/inhalt/1353/amtstellen/ewr-register> (zuletzt abgerufen am 15.04.2019).

## 1.1 Zugverkehr

Die für den Zugverkehr getroffenen Notfallmaßnahmen sehen vor, dass der Zugverkehr zwischen Frankreich und dem VK beziehungsweise zwischen Irland und dem VK zunächst aufrechterhalten wird<sup>3</sup>. Die bisher geltenden Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen aus dem VK bleiben für neun Monate nach Austritt des VK ohne Abkommen gültig. Hat die EU-Kommission begründete Zweifel, dass grenzüberschreitende Eisenbahnunternehmen aus dem VK die Eisenbahnsicherheitsstandards nicht mehr erfüllen, so kann die Kommission die Genehmigung entziehen.

## 1.2 Busverkehr

Das VK ist am 1. April 2019 dem Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen<sup>4</sup> („Interbus-Übereinkommen“) als eigenständige Vertragspartei beigetreten. Für künftigen Linienverkehr zwischen dem VK und den EU27-Staaten wurde ein zusätzliches Protokoll ausgehandelt. Für den Fall, dass das Protokoll nicht rechtzeitig zu einem Austritt ohne Abkommen in Kraft tritt, hat die EU eine entsprechende Verordnung verabschiedet, die den Omnibusverkehr bis einschließlich 31. Dezember 2019 aufrecht erhält<sup>5</sup>. Anschließend stellt das Protokoll zum Interbus-Abkommen den Linienverkehr zwischen dem VK und der EU27 sicher.

## 1.3 Flugverkehr

Ebenso beschlossen wurden Notfallmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des Flugverkehrs<sup>6</sup>. Darin ist geregelt, dass Luftfahrtunternehmen des VK weiter ihre Verbindungen zwischen dem VK und der EU27 aufrechterhalten können. Das Risiko für die Aufrechterhaltung des Luftverkehrs innerhalb der EU27 liegt in den Eigentumsverhältnissen eines Luftfahrtunternehmens. Voraussetzung für die Teilnahme am europäischen Luftverkehrsbinnenmarkt ist, dass ein Mitgliedsstaat beziehungsweise Angehörige von Mitgliedsstaaten Eigentümer des Luftverkehrsunternehmens ist/sind und sich der Hauptschäftssitz in einem Mitgliedsstaat befinden muss<sup>7</sup>. Kritisch ist das für die Unternehmen, die sich mehrheitlich (sprich 50 Prozent + eine Stimme) im Besitz von Eigentümer aus dem VK befinden. Dies könnte beispielsweise auf Iberia, TUI Fly und EasyJet zutreffen. Die Notfalllösung sieht hier eine Übergangsfrist von sechs Monaten vor, sofern das Luftfahrtunternehmen innerhalb der zwei Wochen nach in Kraft treten der Verord-

---

<sup>3</sup> VERORDNUNG (EU) 2019/503 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. März 2019 über bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union. Abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0503&from=EN> (zuletzt abgerufen am 16.04.2019).

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l24264&from=EN>

<sup>5</sup> VERORDNUNG (EU) 2019/501 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. März 2019 über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Güter- und Personenkraftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union. Abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0501&from=EN> (zuletzt abgerufen am 16.04.2019).

<sup>6</sup> VERORDNUNG (EU) 2019/502 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. März 2019 über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union. Abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0502&from=EN> (zuletzt abgerufen am 16.04.2019).

<sup>7</sup> Marktregelung des Luftverkehrsbinnenmarktes: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/131/luftverkehrmarktregelungen>

nung am 26. März 2019 Maßnahmen vorgelegt hat, um die oben genannten Anforderungen zu erfüllen. Überzeugen die Maßnahmen nicht oder erreicht das Unternehmen die Voraussetzungen nach Ablauf der sechs Monate nicht, kann dem Unternehmen die Betriebserlaubnis entzogen werden – das Unternehmen dürfte keine Flüge mehr innerhalb der EU anbieten<sup>8</sup>. Eine Vielzahl der betroffenen Unternehmen hat bereits erste Schritte in die Wege geleitet, um die Voraussetzungen zu erfüllen<sup>9</sup>.

Darüber hinaus wird die Kommission in der verabschiedeten Verordnung dazu aufgefordert, nach einem Austritt des VK ohne Abkommen unverzüglich mit der Aushandlung eines umfassenden Luftverkehrsabkommens zwischen der EU und dem VK zu beginnen.

Das VK hat seinerseits Luftfahrtunternehmen aus der EU27 die gleichen Rechte eingeräumt, wodurch ein großflächiger Flugausfall zwischen der EU und dem VK im Falle eines Austritts ohne Abkommen verhindert ist<sup>10</sup>.

## NOTFALLPLÄNE DER EU SICHERN REISEVERBINDUNGEN

Die Notfallmaßnahmen der EU stellen sicher, dass bei einem Austritt des VKs ohne Abkommen die Reiseverbindungen für einen beschränkten Zeitraum aufreicht erhalten bleiben. Dies gilt sowohl für den Flug- als auch für den Schienenverkehr. Die Reiseverbindungen im Busverkehr sind langfristig gesichert. Grundvoraussetzungen dafür sind die Gewährung der Reziprozität und die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs durch die Regierung des VKs.

## 2. AUSTRITT MIT ABKOMMEN

Tritt das VK mit dem ausgehandelten Abkommen aus der EU aus, schließt sich direkt an den Austritt die Übergangsphase an, in der das VK offiziell zwar kein EU-Mitglied mehr ist, aber in der weiterhin durch bilaterale Vereinbarung Unionsrecht im VK gilt. In der Übergangsphase sollen die künftigen Beziehungen zwischen dem VK und der EU27 ausgehandelt werden. Wie genau die künftigen Beziehungen gestaltet werden, hängt ganz maßgeblich davon ab, ob die künftigen Beziehungen außerhalb des Binnenmarktes und der Zollunion organisiert werden oder aber, ob das VK nicht doch Teil des EWR und/oder einer gemeinsamen Zollunion bleibt. Dies kann auch Einfluss auf die Dauer der Übergangsphase haben. Tritt das VK aus Zollunion und Binnenmarkt aus, sind die Verhandlungen potentiell komplizierter und langwieriger als bei einem Verbleib des VK im EWR. Nach derzeitigem Stand soll die Übergangsphase am 31. Dezember 2020 enden, allerdings wurde auch von EU-Seiten schon eine mögliche Verlängerung bis ins Jahr 2021 ins Spiel gebracht.

<sup>8</sup> Artikel 7 der VERORDNUNG (EU) 2019/502 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. März 2019 über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union. Abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0502&from=EN> (zuletzt abgerufen am 16.04.2019).

<sup>9</sup> <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/luftfahrt-bei-einem-chaos-brexit-muessten-viele-flieger-am-boden-bleiben/23872570.html?ticket=ST-544211-cVmESjRjicRhAIOCfVM2-ap6> (zuletzt abgerufen am 26.04.2019).

<sup>10</sup> <https://www.gov.uk/government/news/flights-protected-in-no-deal-brexit-scenario>

## KEINE ÄNDERUNGEN WÄHREND DER ÜBERGANGSPHASE

Da während der Übergangsfrist im VK weiterhin Unionsrecht gilt und das VK verpflichtet sein wird, auch die EuGH-Rechtsprechung in der Zeit zu übernehmen, wird der Reiseverkehr bis mindestens zum 31. Dezember 2020 keinen Einschränkungen unterworfen sein.

### 2.1 Verbleib des VK im EWR

Die Aufrechterhaltung des Reiseverkehrs im Anschluss an die Übergangszeit hängt im Wesentlichen von der Art der zukünftigen Beziehungen ab. Entscheidet sich das VK für einen Verbleib im EWR, wäre die Aufrechterhaltung des Reiseverkehrs größtenteils sichergestellt. So sind beispielsweise Luftfahrtunternehmen aus EWR-Staaten gemäß der Verordnung (EG) 1008/2008 dazu berechtigt, Streckenrechte in Mitgliedsstaaten der EU wahrzunehmen<sup>11</sup>.

## KEINE ÄNDERUNGEN BEIM VERBLEIB DES VK IM EWR

Bleibt das VK Teil des Binnenmarktes, können die Reiseverbindungen auch nach der Übergangsphase weitgehend aufrechterhalten werden.

### 2.2 Austritt des VK aus dem EWR

Entscheidet sich das Vereinigte Königreich jedoch für einen Austritt aus dem EU-Binnenmarkt, so hängt die Aufrechterhaltung des Reiseverkehrs ganz wesentlich davon ab, dass im Zuge der Verhandlungen über die künftigen Beziehungen entsprechende Abkommen getroffen werden, die die Aufrechterhaltung der einzelnen Verkehrsverbindungen regeln.

- ❖ Zwischen den Bürgern der EU27 und den Bürgern des VK sind in den vielen Jahren der Mitgliedschaft des VK in der Union viele familiäre und freundschaftliche Beziehungen erwachsen. Der vzbv fordert daher, dass im Falle eines Austritts des VKs aus dem Binnenmarkt unter der Wahrung der Integrität desselben effektive Maßnahmen ergriffen werden, die auch zukünftig die Reiseverbindungen zwischen der EU27 und dem VK sicherstellt.

# IV. AUSWIRKUNGEN EINES AUSTRITTS DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS AUS DER EU AUF FLUGGASTRECHTE

## 1. AUSTRITT OHNE ABKOMMEN

<sup>11</sup> Siehe Luftfahrtbundesamt: <https://www.lba.de/DE/Betrieb/Einflug/EWRVerkehrsrechte.html>



Wer einen Flug mit einer EU-Fluglinie vom oder in das VK gebucht hat, kommt auch nach einem Austritt ohne Abkommen automatisch in den Genuss aller EU-Fluggastrechte. Das gilt auch für Flüge mit Fluglinien des VKs, wenn sie in der EU abheben. Anders ist das jedoch, wenn man einen Flug mit einer Fluglinie des VKs (z.B. British Airways) gebucht hat und der Flug im VK startet. In diesem Fall gelten nur die Fluggastrechte des VKs. Diese sind zunächst mit den EU-Regeln identisch – das VK kann sie für die Zukunft aber ändern. Außerdem würden sich diese Rechte nicht mehr automatisch mit der EuGH-Rechtsprechung weiterentwickeln, weil das VK nach einem Austritt ohne Abkommen nicht an zukünftige EuGH-Rechtsprechung gebunden wäre.

### **KAUM ÄNDERUNGEN BEI FLUGGASTRECHTEN**

Große Verspätungen, die Annullierung eines Fluges oder Nichtbeförderung zum Zielflughafen sind immer ein großer Ärger – Reisende stehen aber auch nach einem Austritt ohne Abkommen vermutlich erst einmal kaum schlechter da als bisher.

## **2. AUSTRITT MIT ABKOMMEN**

Auch in Bezug auf Fluggastrechte gilt: Tritt das VK mit einem Abkommen aus, schließt sich zunächst die Übergangsphase an. In diesem Zeitraum gelten weiterhin die EU-Fluggastrechte.

Sollte das VK im Anschluss im EWR bleiben, so würden auch zukünftig die EU-Fluggastrechte gelten: Bei Nichtbeförderung, Annullierung sowie großer Verspätung steht Reisenden eine Entschädigung zu<sup>12</sup>.

Tritt das VK hingegen aus dem Binnenmarkt aus, kann das VK sich für die Zukunft eigene, ggf. von der EU unterscheidende Fluggastrechte geben. Tut es das nicht, entsprechen die Fluggastrechte des VKs denen der EU. Sollten die EU-Fluggastrechte sich allerdings durch EuGH-Rechtsprechung weiterentwickeln, so würde das im VK nur abgebildet, wenn das VK aktiv seine Gesetze entsprechend anpasst.

❖ Der vzbv fordert für den Fall des Austritts des VKs aus dem EWR, dass in den Verhandlungen über die künftigen Beziehungen sichergestellt wird, dass Flugreisenden ausreichende und leicht zugängliche Informationen bereitgestellt werden, welche Fluggastrechte für ihren Flug gelten und wie diese ausgestaltet sind.

## **V. WEITERFÜHRENDE BEMERKUNGEN**

Die EU und der Binnenmarkt sind aus Verbrauchersicht Erfolgsgeschichten. Daher begrüßt der vzbv ausdrücklich den Grundsatz der EU-Kommission, in den Verhandlungen zum Austritt des VKs die Integrität des Binnenmarktes zu wahren. Der Austritt darf auf keinen Fall darin resultieren, dass der Binnenmarkt beschädigt wird – darunter würden Verbraucher und Wirtschaft künftig gleichermaßen leiden. Daneben begrüßt der vzbv aber auch den Versuch der Kommission und der Bundesregierung, einen Austritt

<sup>12</sup> EWR-Rechtssammlung, Register 2019, Anhang XIII – 68ab.01. Abrufbar unter: <https://www.llv.li/inhalt/1353/amtstellen/ewr-register> (zuletzt abgerufen am 15.04.1019).

des VKs ohne Abkommen zu verhindern. Ein solch unregelmäßiger Austritt hätte eine Vielzahl an Auswirkungen auf Verbraucher beiderseits des Ärmelkanals, die sich in ihrer Gesamtheit nicht vorhersehen lassen.

Für den Fall, dass die künftigen Beziehungen außerhalb des Binnenmarktes organisiert werden, plädiert der vzbv für viele sektorspezifische Abkommen statt eines großen weitreichenden Handels- oder Assoziierungsabkommens – vergleichbar zum Vorgehen im EU-Beitrittsprozess. Damit soll sichergestellt werden, dass Verbraucherinteressen nicht als Verhandlungsmasse der Package-Deal-Logik solcher weitreichenden Handelsabkommen geopfert werden. Jedes dieser sektorspezifischen Abkommen soll darüber hinaus ein eigenes Verbraucherschutzkapitel enthalten, in dem grundlegende Prinzipien wie das EU-Vorsorgeprinzip festgeschrieben werden. Zuletzt sollen die künftigen Beziehungen zwischen dem VK und der EU27 auch Vorteile für Verbraucher mit sich bringen, bspw. durch die Aufrechterhaltung der Reiseverbindungen oder durch gute Regeln bei den Fluggastrechten.