



Brüssel, den 1. Oktober 2025
(OR. en)

13442/25

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 130
CONSOM 194
CODEC 1408**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	30. September 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union betreffend den Standpunkt des Rates bezüglich der Annahme einer 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 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr
--------	---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2025) 630 final.

Anl.: COM(2025) 630 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.9.2025
COM(2025) 630 final

2013/0072 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates bezüglich der Annahme einer 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 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates bezüglich der Annahme einer 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 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat: 13. März 2013.

(Dokument COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 11. Juli 2013.

Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 5. Februar 2014.

Übermittlung des geänderten Vorschlags: entfällt

Festlegung des Standpunkts des Rates: 29. September 2025.

2. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

Der Vorschlag zielt darauf ab, die Durchsetzung der Fluggastrechte zu verbessern. In erster Linie werden die wichtigsten Grundsätze und die entsprechenden Fluggastrechte präzisiert, die in der Vergangenheit zu zahlreichen Streitigkeiten zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen geführt haben. Des Weiteren werden Durchsetzungsmaßnahmen auf nationaler Ebene verbessert und koordiniert. Der Vorschlag zielt auch darauf ab, die finanzielle Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen stärker zu berücksichtigen und eine bessere Durchsetzung der Fluggastrechte in Bezug auf die unsachgemäße Behandlung von Gepäck zu gewährleisten.

3. BEMERKUNGEN ZUM STANDPUNKT DES RATES

Der in erster Lesung am 29. September 2025 festgelegte Standpunkt des Rates spiegelt die politische Einigung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat vom 5. Juni 2025 wider.

Diese Einigung beruht im Wesentlichen auf folgenden Punkten:

Schwellenwerte für Ausgleichsleistungen – der Rat reduziert die Anzahl der Schwellenwerte für Entfernungen von drei auf zwei: ein Schwellenwert für Reisen bis 3 500 km und einer für Reisen über 3 500 km. Für den Fall von Verspätungen wird in der Einigung eine Ausgleichszahlung begründende Dauer von 4 Stunden (für Reisen bis 3 500 km) bzw. 6 Stunden (für Reisen über 3 500 km) festgesetzt. Die Ausgleichsbeträge wurden entsprechend auf 300 EUR bzw. 500 EUR angepasst und müssen von der Kommission erstmals drei Jahre nach dem Anwendungsbeginn der überarbeiteten Verordnung überprüft und in einem Bericht dargelegt werden. Mit diesen Bestimmungen sollen die Fluggastrechte gewahrt und gleichzeitig die finanziellen Belastungen der Luftfahrtunternehmen berücksichtigt werden.

Der **Anspruch auf Ausgleichsleistungen** bei **Annullierung** eines Fluges wird auf Fälle erweitert, in denen die Fluggäste weniger als 14 Tage vor dem Abflug über die Annullierung informiert werden und sich für eine Erstattung oder anderweitige Beförderung zu einem späteren von ihnen gewünschten Zeitpunkt entscheiden. Im Falle einer Annullierung muss das Luftfahrtunternehmen den Fluggästen vorausgefüllte Formulare für die Beantragung von Ausgleichsleistungen zur Verfügung stellen. Dadurch werden die Fluggastrechte gestärkt.

Die Ansprüche auf Erstattung, anderweitige Beförderung und Ausgleichsleistungen werden, wie von der Kommission vorgeschlagen, auf Fälle **großer Verspätungen beim Abflug** und **verpasster Anschlüsse** ausgeweitet.

Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen und außergerichtlicher Stellen: Wie von der Kommission vorgeschlagen, wird eindeutig geklärt, welche Rolle die nationalen Durchsetzungsstellen (allgemeine Überwachung) und welche die Stellen, die sich mit individuellen Beschwerden befassen (außergerichtliche Streitbeilegung), übernehmen.

Der Vorschlag, dass die nationalen Durchsetzungsstellen auf Ersuchen der Kommission bestimmte mutmaßliche Vorgehensweisen eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen untersuchen und der Kommission ihre Ergebnisse mitteilen, wurde jedoch vom Rat abgelehnt. Die Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen wird somit weniger gestärkt als im Vorschlag der Kommission vorgesehen. (Ebenso entschied der Rat in seinen allgemeinen Ausrichtungen zu COM(2023) 752 und 753 in Bezug auf ähnliche Bestimmungen für Fahrgastrechte im Bereich der anderen Verkehrsträger und für Fahrgastrechte im multimodalen Verkehr.)

Bei der **außergerichtlichen Beilegung von Streitfällen** (Artikel 16a) bleibt die Wahl des Verfahrens den Mitgliedstaaten überlassen. Die Kommission ist der Auffassung, dass vermieden werden muss, dass das Verfahren der nationalen Durchsetzungsstellen keine Verfahrensgarantien beinhaltet. In dieser Angelegenheit bleibt der Standpunkt des Rates hinter dem Vorschlag der Kommission zurück.

Zudem ist eine weitere Anpassung in Bezug auf die Richtlinie 2013/11/EU über alternative Streitbeilegung erforderlich, um sicherzustellen, dass die Verordnung weder die Verbraucher daran hindert, ihre individuellen Streitigkeiten vor alternative Streitbeilegungsstellen gemäß der Richtlinie 2013/11/EU zu bringen, noch die

Verpflichtung der Mitgliedstaaten einschränkt, den Zugang zu alternativen Streitbeilegungsverfahren im Luftverkehr zu gewährleisten.

Berichterstattung durch die nationalen Durchsetzungsstellen: Die nationalen Durchsetzungsstellen sind nur noch verpflichtet, alle fünf Jahre über ihre Tätigkeiten Bericht zu erstatten. Dieser Ansatz ist weniger ambitioniert als die von der Kommission vorgeschlagene jährliche Berichterstattung und ermöglicht es nicht, die Tätigkeiten der nationalen Durchsetzungsstellen regelmäßiger zu überwachen. (Im Falle der anderen Verkehrsträger müssen die nationalen Durchsetzungsstellen alle zwei Jahre Bericht erstatten – aktuelle Einzelheiten sind der Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu entnehmen.)

Ausgleichsleistungen: Klarere Vorschriften für Beschwerden und Fristen für Ausgleichsleistungen im Falle von Beschwerden von Fluggästen über Luftfahrtunternehmen oder Vermittler mit klaren Fristen und der Verpflichtung, diese Vorschriften den Fluggästen mitzuteilen und den Fluggästen diesbezüglich fundiert zu antworten. Fluggäste haben bis zu sechs Monate Zeit, um beim Luftfahrtunternehmen einen Antrag auf Ausgleichsleistungen oder eine Beschwerde einzureichen; das Luftfahrtunternehmen muss innerhalb von 14 Tagen eine Ausgleichszahlung leisten oder eine Begründung für die Nichtzahlung der Ausgleichsleistung vorlegen. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Kommissionsvorschlags.

Die Verpflichtung zur Zahlung von Ausgleichsleistungen ist jedoch auf das Luftfahrtunternehmen beschränkt, das den betreffenden gestörten Flug ausführt, wohingegen Fluggäste nach den geltenden Vorschriften – in der Auslegung durch den Gerichtshof der Europäischen Union in den Rechtssachen C-502/18 *České aerolinie*, C-367/20 *KLM* und C-561/20 *United Airlines* – von jedem Luftfahrtunternehmen, das einen Teil der Reise durchführt, Ausgleichsleistungen verlangen können. Diese Beschränkung wurde von der Kommission nicht vorgeschlagen.

Außergewöhnliche Umstände: Der Rat erweiterte die nicht erschöpfende Liste der außergewöhnlichen Umstände, was dazu führen kann, dass Luftfahrtunternehmen von der Zahlung von Ausgleichsleistungen befreit werden, und fügte die Verpflichtung für Luftfahrtunternehmen hinzu, innerhalb einer bestimmten Frist mit einer klaren und begründeten Erläuterung antworten zu müssen. Die Kommission wäre verpflichtet, die Liste alle drei Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls eine Aktualisierung vorzuschlagen.

Diese Aktualisierung kann nur im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nicht im Wege des Ausschussverfahrens, wie im Kommissionsvorschlag vorgesehen, angenommen werden. Dadurch ist es jedoch unmöglich, die Auslegung der Liste rasch zu klären oder sie aus Gründen der Rechtssicherheit zu aktualisieren. Erfahrungsgemäß nimmt das Gesetzgebungsverfahren im Bereich der Fluggastrechte in der Regel mehr als drei Jahre in Anspruch. Eine Aktualisierung der Liste nach jeweils drei Jahren hätte zur Folge, dass sich die Verordnung ständig in Überarbeitung befinden würde.

Verspätungen auf dem Vorfeld: Nach drei Stunden haben Fluggäste die Wahl zwischen einer anderweitigen Beförderung und der Erstattung des Flugpreises sowie das Recht, das Flugzeug zu verlassen. Dies ist eine kürzere als die von der Kommission vorgeschlagene Dauer von fünf Stunden.

Nichtantritt eines Fluges („No-Show“): Anstelle des von der Kommission vorgeschlagenen Teilverbots von „No-Show“-Maßnahmen bei Rückflügen infolge von nicht angetretenen Hinflügen, ist ein vollständiges Verbot solcher Maßnahmen (ohne daran geknüpfte Bedingungen) vorgesehen. Der Vorschlag der Kommission sieht vor, dass Luftfahrtunternehmen von den Fluggästen für den Rückflug eine Gebühr verlangen können, wenn diese den Hinflug nicht angetreten haben. Die Kommission sprach sich gegen ein vollständiges Verbot der „No-Show“-Politik aus, weil es den Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit, indirekte Flüge zu günstigeren Preisen anzubieten als Direktflüge, nehmen und dadurch den Wettbewerb beeinträchtigen würde. Dennoch ist diese Bestimmung für die Kommission akzeptabel, da sie die Fluggastrechte stärkt.

Anspruch auf Unterstützungsleistungen: Die Rechte der Fluggäste auf Betreuung während der Wartezeit aufgrund einer Flugstörung wurden verbessert; Einzelheiten zur Bereitstellung von Erfrischungen, Mahlzeiten und Unterbringung wurden hinzugefügt. Dies stärkt die Fluggastrechte mehr als im Vorschlag der Kommission vorgesehen.

Verbesserte Rechte von Fluggästen mit besonderen Bedürfnissen: Die Rechte von **Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität**, aber auch von Schwangeren, Kindern und Personen, die besondere medizinische Betreuung benötigen, wurden erheblich gestärkt. So ist es verboten, Personen mit besonderen Bedürfnissen die Beförderung zu verweigern. Zudem wird die Möglichkeit eingeführt, dass Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen anerkannte Begleithunde mitführen können. Des Weiteren muss Personen, die Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen oder ein Kind begleiten, vorbehaltlich der Verfügbarkeit kostenlos die Möglichkeit geboten werden, auf benachbarten Sitzen Platz nehmen zu können. Dies stärkt die Fluggastrechte mehr als im Vorschlag der Kommission vorgesehen.

Recht auf Information: Das Recht der Fluggäste auf Informationen über ihre Rechte, die Pflichten von Luftfahrtunternehmen und Vermittlern in Bezug auf vorvertragliche Informationen und auf Informationen im Falle einer Störung werden gestärkt. Diese Bestimmungen stärken die Fluggastrechte mehr als im Vorschlag der Kommission vorgesehen.

Berichtigung der Fluggastnamen: Die Berichtigung von Fluggastnamen aufgrund eines bei der Buchung unterlaufenen Schreibfehlers oder einer nach der Buchung erfolgten Namensänderung kann, wie im Vorschlag der Kommission dargelegt, bis zu 48 Stunden vor dem Abflug kostenlos vorgenommen werden; dieses Recht wurde auch auf verwaltungstechnische Änderungen von Namen erweitert.

Ist ein Flug Teil einer Pauschalreise nach Richtlinie (EU) 2015/2302 wird klargestellt, dass Ausgleichszahlungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 von den von einem Pauschalreiseveranstalter erhaltenen Ausgleichsleistungen abgezogen werden können, um eine Überkompensation des Fluggastes zu vermeiden. Diese Ergänzung steht im Einklang mit den Zielen des Kommissionsvorschlags.

Verlängerung einiger Zahlungsfristen: Erstattung – Verlängerung des Erstattungszeitraums für Luftfahrtunternehmen von (derzeit) 7 Tagen auf 14 Tage (entsprechend dem Erstattungszeitraum gemäß der Pauschalreiserichtlinie und der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr; die in der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vorgesehene Frist beträgt 30 Tage, wohingegen in der Verordnung über die

Fahrgastrechte im Schiffsverkehr nach wie vor 7 Tage vorgesehen sind); Ausgleichsleistung bei Nichtbeförderung – Verlängerung des Erstattungszeitraums von derzeit „unverzüglich“ auf 7 Tage. Die Kommission hatte nicht vorgeschlagen, diese Zeiträume zu ändern, die für die Fluggäste weniger vorteilhaft sind als die derzeitigen.

Anderweitige Beförderung durch andere Luftfahrtunternehmen oder andere Verkehrsträger: Vor einer anderweitigen Beförderung müssen die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen verschiedene Optionen anbieten, damit sie ihren Zielort zum frühestmöglichen Zeitpunkt erreichen können. Solche Alternativen unterliegen der Zustimmung des Fluggastes und umfassen eine anderweitige Beförderung durch ein anderes Luftfahrtunternehmen oder die Nutzung anderer Verkehrsträger. Diese Bestimmungen stehen im Einklang mit den Zielen des Kommissionsvorschlags.

Wir dem Fluggast innerhalb von drei Stunden keine anderweitige Beförderung vom Luftfahrtunternehmen angeboten, kann er seine anderweitige **Beförderung selbst veranlassen**, wobei die Kosten auf das Vierfache der Kosten der ursprünglichen Buchung begrenzt sind (ist diese Preisobergrenze für Fluggäste nicht akzeptabel, können sie dennoch auf einer anderweitigen Beförderung durch das Luftfahrtunternehmen bestehen). Mit dieser neuen Bestimmung werden die Rechte der Fluggäste bei Reiseunterbrechungen gestärkt.

Bessere Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen – Wie vorstehend unter „Schwellenwerte für Ausgleichsleistungen“ erläutert, wird die eine Ausgleichszahlung begründende Dauer auf 4 Stunden (für Flüge bis 3 500 km und Flüge innerhalb der EU) bzw. 6 Stunden (für Flüge über 3 500 km) angehoben. Darüber hinaus wird die Frist für die Zahlung von Ausgleichsleistungen von 7 Kalendertagen auf 14 Kalendertage und in Fällen, in denen Contingency-Pläne aktiviert werden, auf 30 Tage festgesetzt; die ursprünglich vorgeschlagene Liste außergewöhnlicher Umstände wird erweitert. Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände kann das Luftfahrtunternehmen die Bereitstellung einer Unterkunft auf drei Nächte beschränken, außer für Personen mit besonderen Bedürfnissen. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Kommissionsvorschlags.

Die **Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die Kommission** regelmäßig über die nationale Auslegung und Anwendung der Verordnung **zu unterrichten**, und die Möglichkeit der Kommission, über die in diesen Berichten zu behandelnden Fragen Durchführungsrechtsakte zu erlassen, wurden gestrichen. In dieser Angelegenheit bleibt der Standpunkt des Rates hinter dem Vorschlag der Kommission zurück.

Die Überarbeitung des Anwendungsbereichs der Verordnung: Der Rat fügte in Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe a die Verpflichtung der Kommission hinzu, in den ersten Bericht (drei Jahre nach dem Geltungsbeginn der Verordnung) eine Bewertung der Notwendigkeit und der Durchführbarkeit einer Überarbeitung des Anwendungsbereichs der Verordnung aufzunehmen, um den Schutz der Fluggäste und gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Luftfahrtunternehmen aus der Union und aus Drittländern weiter zu fördern. Dies würde eine mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs auf ankommende Flüge umfassen, die von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern durchgeführt werden.

Verordnung (EG) Nr. 2027/97 (Haftung von Luftfahrtunternehmen):

Klarere Vorschriften für die Haftung in Bezug auf Mobilitätshilfen für Personen mit eingeschränkter Mobilität: In Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität enthält der Text klarere und verbesserte

Haftungsbestimmungen bei Zerstörung oder Beschädigung aufgegebener Mobilitätshilfen, einschließlich des Todes oder einer Verletzung eines Assistenzhundes, sowie Verpflichtungen für die Luftfahrtunternehmen, umgehend einen vorübergehenden Ersatz für die Mobilitätshilfe bzw. eine vorübergehende Lösung für den Ersatz eines Assistenzhundes kostenlos bereitzustellen. Diese Bestimmungen sind weniger ambitioniert als im Vorschlag der Kommission vorgesehen.

Einfacherer Zugang zu Beschwerdeformularen: Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, den Fluggästen Beschwerdeformulare in einem barrierefreien Format zur Verfügung zu stellen und diese auch Personen zur Verfügung zu stellen, die keine digitalen Instrumente nutzen. Dies stellt gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission eine Verbesserung für die Fluggäste dar. Die Kommission hatte jedoch physische Anlaufstellen für Fluggäste auf dem Flughafen vorgeschlagen, die vom Rat nicht berücksichtigt wurden. In dieser Hinsicht kommt der Standpunkt des Rates den Fluggästen weniger entgegen als der Kommissionsvorschlag.

Gepäck: Der Rat legt die Abmessungen eines „persönlichen Gegenstands“ fest, den Fluggäste stets ohne zusätzliche Kosten in die Kabine mitführen dürfen und der entweder unter den Vordersitz passen muss oder nicht größer als 40 x 30 x 15 cm sein darf. Zudem kann ein persönlicher Gegenstand oder ein Handgepäck, der bzw. das aus bestimmten Gründen wie Sicherheitsgründen, Kapazitätsgründen oder einer Änderung des Luftfahrzeugtyps nicht in der Kabine befördert werden kann, ohne Aufpreis im Frachtraum befördert werden.

Im Vorschlag der Kommission wurden keine Abmessungen für Handgepäck festgelegt. In seinem in erster Lesung festgelegten Standpunkt nimmt der Rat ausdrücklich auf Handgepäck Bezug und legt die Abmessungen eines „persönlichen Gegenstands“ fest. Die Kommission stellt fest, dass es sich hierbei um eine zulässige Mindestgröße handelt und dass in der Praxis viele Luftfahrtunternehmen ihren Fluggästen bereits erlauben, Handgepäck in der angegebenen Größe oder sogar ein größeres Handgepäck mitzuführen.

Spezifische Anforderungen in Bezug auf die Information von Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich der Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen, Personen mit eingeschränkter Mobilität unentgeltlich die Möglichkeit zu bieten, eine besondere Interessenerklärung zum Wert ihrer Mobilitätshilfe abzugeben. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Kommissionsvorschlags.

Informationen über Gepäck – umfassendere Informationen sowohl von Luftfahrtunternehmen als auch von Vermittlern über höchstzulässiges Freigeepäck und Gepäckabmessungen, spezifische Bedingungen für Wertgegenstände und zerbrechliche Gegenstände wie Musikinstrumente sowie transparente Informationen in Bezug auf zusätzliche Gebühren. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Kommissionsvorschlags.

Recht zum Mitführen von Musikinstrumenten in der Kabine: Fluggästen ist es gestattet ein Musikinstrument als Kabinengepäck mitzuführen, sofern die geltenden Flug- und Luftsicherheitsvorschriften sowie die technischen Spezifikationen und Beschränkungen des betreffenden Luftfahrzeugs dies zulassen. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Kommissionsvorschlags.

Gemäß dem Vorschlag der Kommission sind die **nationalen Durchsetzungsstellen auch für die Durchsetzung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 zuständig**, insbesondere in Bezug auf die Fluggastrechte bei verspätetem, verlorenem oder beschädigtem Gepäck, einschließlich Beschwerden im Zusammenhang mit Mobilitätshilfen von Fluggästen mit Behinderungen und/oder eingeschränkter Mobilität. Der Rat hat diese Anforderung gestrichen. In dieser Angelegenheit bleibt der Standpunkt des Rates hinter dem Vorschlag der Kommission zurück.

Die **Möglichkeit der Kommission**, die im Übereinkommen von Montreal genannten **Haftungshöchstbeträge** im Wege delegierter Rechtsakte regelmäßig **anzupassen**, wurde durch einen dynamischen Verweis auf die im Übereinkommen von Montreal festgelegten, zuletzt von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) aktualisierten Haftungshöchstbeträge ersetzt. Diese Lösung ist im Hinblick auf die Rechtssicherheit weniger geeignet. In dieser Angelegenheit bleibt der Standpunkt des Rates hinter dem Vorschlag der Kommission zurück.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission kann die politische Einigung, die im vom Rat in erster Lesung festgelegten Standpunkt zum Ausdruck kommt, insgesamt unterstützen. Sie ist zwar der Auffassung, dass der mit qualifizierter Mehrheit erzielte Standpunkt des Rates nicht alle wesentlichen Ziele ihres Vorschlags erfüllt, hält ihn jedoch für eine insgesamt annehmbare Grundlage für die Aufnahme von Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament.