**Europa-Parlamentet**
2024-2029

**VEDTAGNE TEKSTER**

# P10_TA(2026)0009

## Luftfartspassagerers rettigheder

**Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 21. januar 2026 om Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))**

**(Almindelig lovgivningsprocedure: andenbehandling)**

*Europa-Parlamentet*,

- der henviser til Rådets førstebehandlingsholdning (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 11. juli 2013[1],
- efter høring af Regionsudvalget,
- der henviser til udtalelse fra Kommissionen (COM(2025)0630),
- der henviser til sin holdning ved førstebehandling[2] til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2013)0130),
- der henviser til retningslinjerne fra Transport- og Turismeudvalget af 13. oktober 2025, jf. forretningsordenens artikel 74,
- der henviser til artikel 294, stk. 7, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
- der henviser til forretningsordenens artikel 68,
- der henviser til indstilling ved andenbehandling fra Transport- og

---

1 EUT C 327 af 12.11.2013, s. 115.
2 EUT C 93 af 24.3.2017, s. 336.

Turismeudvalget (A10-0001/2026),

1. vedtager nedenstående holdning ved andenbehandling;
2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

**P10_TC2-COD(2013)0072**

**Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 21. januar 2026 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2026/... om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[1],

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure[2], og

---

1 EUT C 327 af 12.11.2013, s. 115.

2 Europa-Parlamentets holdning af 5.2.2014 (EUT C 93 af 24.3.2017, s. 336) og Rådets førstebehandlingsholdning af 29.9.2025 (EUT C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Europa-Parlamentets holdning af 21.1.2026.

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004[3] og Rådets forordning (EF) nr. 2027/97[4] har i væsentlig grad bidraget til at beskytte flypassagerers rettigheder, når deres rejseplaner bliver udsat for forstyrrelser/uregelmæssigheder i tilfælde af boardingafvisning, lange forsinkelser, aflysninger eller beskadiget bagage.

***(1a) EU-lovgiveren bekræfter de mål, der er nævnt i betragtning 1 og 4 for EU-lovgivning på lufttransportområdet, om at den skal sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, fuldt ud tage hensyn til kravene til forbrugerbeskyttelse generelt og hæve de beskyttelsesstandarder, der er fastsat i denne forordning. Dette bør ske ved at styrke flypassagerers rettigheder, ved at forbedre retssikkerheden for både flypassagerer og luftfartsselskaber og ved at kodificere Domstolens vigtigste afgørelser med hensyn til dens fortolkning af forordning (EF) nr. 261/2004 samt ved at sikre, at luftfartsselskaber opererer på ensartede betingelser på et liberaliseret marked. Dette betyder også, at de beskyttelsesstandarder, der er fastsat i forordning (EF) nr. 261/2004, på ingen måde må nedgraderes. Det fulde potentiale af flypassagerers rettigheder, som er beskyttet i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 og (EF) nr. 2027/97, bør derfor udnyttes, og der bør sikres en mere effektiv og konsekvent anvendelse af sådanne rettigheder i hele Unionen, samtidig med at der tages hensyn til luftfartsselskabernes interesser, og der fortsat findes en balance***

---

**3** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46 af 17.2.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

**4** Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EUT L 285 af 17.10.1997, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

***mellem flypassagerers og luftfartsselskabers interesser.***

**[Ændring 1]**

(2) Der har været en række problemer med implementeringen af rettighederne i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 og (EF) nr. 2027/97, og de har gjort, at disse rettigheders potentiale med hensyn til passagerbeskyttelse ikke i fuldt omfang har kunnet realiseres. For at kunne sikre en mere effektiv, virksom og konsekvent anvendelse af flypassagerers rettigheder i hele Unionen er det nødvendigt med en række tilpasninger til den nuværende lovramme. Det blev understreget i meddelelsen fra Kommissionen af 27. oktober 2010 med titlen "Rapport om unionsborgerskab 2010 - Afskaffelse af hindringerne for unionsborgernes rettigheder", som omhandler foranstaltninger, der skal sikre et sæt af fælles rettigheder især for flypassagerer og tilstrækkelig håndhævelse af rettighederne.

(3) Den undersøgelse af det nuværende beskyttelsesniveau for flypassagerers rettigheder i ~~EU~~***Unionen***, som Kommissionen bestilte og offentliggjorde i 2020 (i det følgende benævnt "~~undersøgelsen~~***Steer-undersøgelsen***"), ~~viser, at passagerers~~***hævder, at passagerernes*** vigtigste prioritet er at modtage bistand i tilfælde af forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved rejsen og at få tilbudt omlægning af rejsen, så de ankommer til deres bestemmelsessted så hurtigt som muligt. ~~Undersøgelsen~~***Med henblik herpå*** viser ***Steer-undersøgelsen***, at betaling af kompensation ligger på tredjepladsen ***ud af de tre muligheder, der blev foreslået*** for så vidt angår passagerernes prioriteter. ~~På den anden side viser~~***Det kan imidlertid ikke udledes af*** undersøgelsen ~~også, at luftfartsselskabers absolutte og relative omkostninger ved gennemførelsen af forordning (EF) nr. 261/2004~~***, at betaling af kompensation ville have en lav prioritet blandt passagererne af tre grunde. For det første har spørgsmålets udformning allerede en betydelig skævhed, der indsnævrer de mulige resultater, da de tre muligheder, som respondenterne gives, i sagens natur ikke er sammenlignelige. Mens to af løsningsmodellerne (bistand, omlægning af rejsen) lover øjeblikkelig afhjælpning af et akut problem (afbrydelse af flyrejsen), er den tredje løsning (kompensation) mindre umiddelbar og*** af ***mindre hastende karakter. Kompensation i henhold til denne*** forordning ***har til formål at afhjælpe skader, der er lidt som følge af en afbrydelse, med en betaling, der hjælper passageren på lang sigt, i stedet for at løse det umiddelbare problem*** (~~EF~~***via bistand eller omlægning af rejsen***). ***Det er forventeligt, at den gennemsnitlige respondent tildeler tredjepladsen til den mindst hastende og umiddelbare af de tre muligheder (kompensation).***

***Det ville imidlertid være logisk og statistisk ugyldigt ud fra denne rangordning at konkludere, at det ville være af væsentlig mindre betydning for passageren at modtage kompensation. For det andet skaber udformningen af undersøgelsens spørgsmål en unaturlig forpligtelse for respondenterne til at vælge mellem de tre muligheder og rangordne dem, selv om disse tre muligheder i den nuværende situation med forordning*** (EF) nr. 261/2004 ~~er steget betydeligt siden 2011, hvilket på lang sigt kan føre til begrænsning af antallet af ruter, der beflyves~~***eksisterer side om side uden på nogen måde at udelukke hinanden. For det tredje stammer rangordningen af Steer-undersøgelsen fra interaktion med forbrugere og passagerorganisationer samt skrivebordsundersøgelser og er ikke baseret på en omfattende passagerundersøgelse. Derfor er det for at undgå den skævhed, der ligger i udformningen af spørgsmålet og metodologien i Steer-undersøgelsen, værd at konsultere yderligere repræsentative meningsmålinger om flypassagerers holdninger til at modtage kompensation i henhold til denne forordning. I en statistisk undersøgelse[5] foretaget af Den Europæiske Revisionsret i 2018 af 10 350 tilfældigt udvalgte borgere fra ti medlemsstater ligger "retten til kompensation i tilfælde af aflysning*** eller ~~mindskelse af antallet af forbindelser, der af luftfartsselskaber tilbydes~~***boardingafvisning" på andenpladsen med 39,6 % ud af ti muligheder, hvoraf passagererne skulle vælge tre rettigheder, som de "anser for at være de vigtigste", mens den foretrukne mulighed, nemlig "retten til en alternativ transportmulighed i tilfælde af lange forsinkelser, aflysning eller boardingafvisning", kun lå marginalt højere, nemlig 41,7 %.***

---

5 ***Jf. s. 22 i https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_DA.pdf.***

***I betragtning af denne ubetydelige forskel bør der ikke udledes nogen klar prioritering af disse to muligheder. I en YouGov-undersøgelse bestilt af et klageorgan, der blev gennemført i foråret 2025, af 3 059 borgere i Tyskland, Spanien og Danmark, insisterede 70 % af respondenterne på at bevare den nuværende kompensationsregel og understregede,*** at passagerer ***ikke bør miste rettigheder for at spare marginale omkostninger, mens kun 14 % foretrak at spare et anslået beløb på 1 EUR på billetprisen. Selv industrisammenslutningen Airlines for Europe (A4E) konkluderer ud fra sin egen YouGov-undersøgelse, der afspejler synspunkterne hos mere end 6 000 forbrugere i fem medlemsstater, at "75 % af de passagerer, der har fløjet inden for de seneste 12 måneder, går ind for at holde sig til de nuværende kompensationsniveauer"[6]. Denne dokumentation underbygger EU-lovgiverens valg i forbindelse med*** revisionen af forordning (EF) nr. 261/2004 ~~bør derfor navnlig fokusere på passagerers~~***om ikke at nedgradere nogen af de eksisterende passagerrettigheder med hensyn til kompensation samt andre lige så vigtige*** rettigheder ~~med hensyn~~ til bistand og omlægning af rejsen***. Begge de kategorier af rettigheder, der er undersøgt i ovennævnte dokumentation, "kompensation" og "bistand og omlægning af rejsen", skal betragtes som en helhed og må ikke kunstigt være i modstrid med hinanden. Der kan***~~,~~ ~~samtidig med at der~~ tages ***fuldt*** hensyn til ~~luftfartsselskabers~~***luftfartsselskabernes*** økonomiske incitamenter og ~~indvirkninger på antallet af forbindelser~~***indvirkningen på konnektiviteten, samtidig med at de eksisterende flypassagerers rettigheder og et højt forbrugerbeskyttelsesniveau bevares***. **[Ændring 2]**

---

6 ***Jf. A4E's Pressemeddelelse af 14. oktober 2025 https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

***(3a) I overensstemmelse med målene i forordning (EF) nr. 261/2004 giver en uafhængig peerevalueret undersøgelse fra 2023[7] solid dokumentation for, at forordningen i sin nuværende form er effektiv med hensyn til at reducere de gennemsnitlige flyforsinkelser. Den konkluderer, at denne indvirkning har en klar økonomisk betydning og er uafhængig af luftfartsselskabernes beslutninger om den planlagte flyvnings varighed. Den bekræfter, at hypotesen om ingen indvirkning statistisk set kan afvises meget kraftigt. Den fastslår, at resultaterne gælder for andre foranstaltninger vedrørende punktlighed af flyvninger (ankomstforsinkelse og andel af "ontime flights") og er robuste med hensyn til alternative specifikationer. Den finder desuden, at den nuværende forordning er mest effektiv med hensyn til at mindske forsinkelser på ruter, hvor konkurrencen er lav. Den understreger, at kompensationsordningen i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 ud fra et økonomisk synspunkt anvender princippet om, at ansvaret bør bæres af den part, der er bedst i stand til at forebygge og forvalte den med de laveste omkostninger. Luftfartsselskaberne, snarere end passagererne, vil bevare kontrollen over punktligheden gennem planlægning, vedligeholdelsesplanlægning, rotationer for besætning og luftfartøjer og strategier for genopretning af forstyrrelser.***

---

[7] ***Jf. Gnutzmann og Spiewanowski i: Transportpolitik 136 (2023) 155-168, jf. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

***Ved at knytte ansvaret til forsinkelse ved ankomst til det endelige bestemmelsessted vil forordningen give luftfartsselskaberne de nødvendige økonomiske incitamenter til at mindske forekomsten af lange forsinkelser og aflysninger. Resultaterne af undersøgelsen støtter EU-lovgiverens beslutning om at opretholde og præcisere den fælles tærskel på tre timer for kompensation i tilfælde af aflysning eller lange forsinkelser, de nuværende kompensationsniveauer og afstandstærskler og sikre, at det nuværende beskyttelsesniveau for passagerrettigheder ikke sænkes, er effektivt med hensyn til at øge konnektiviteten og opretholde de økonomiske incitamenter for luftfartsselskaberne.*** **[Ændring 3]**

(4) Passagerer, som rejser på en flyvning, der er omfattet af offentlige serviceforpligtelser, enten til fuld eller nedsat billetpris, bør være omfattet af samme rettigheder i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004.

(5) ~~For at øge retssikkerheden for luftfartsselskaber og flypassagerer er det nødvendigt med en definition af~~ Begrebet "usædvanlige omstændigheder~~", hvor der tages hensyn til Domstolens dom i sag C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann mod Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA)[8] ("dommen i sag C-549/07") som fortolker forordning (EF) nr. 261/2004. Begrebet "usædvanlige omstændigheder" bør præciseres gennem ikkeudtømmende lister over omstændigheder,~~ ~~som~~ ***har været genstand for omfattende retspraksis fra Domstolen. Der bør skabes større klarhed om, hvad der*** udgør usædvanlige omstændigheder, ~~eller som ikke udgør~~***således at flypassagerers rettigheder kan håndhæves effektivt og konsekvent. I lyset af denne retspraksis bør der sondres mellem begivenheder, hvor oprindelsen er "intern", og begivenheder, hvor oprindelsen er "ekstern". Begivenheder bør betragtes som eksterne, når de skyldes omstændigheder, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på, og udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed eller af handlinger foretaget af tredjemand. Sådanne eksterne begivenheder skal generelt betegnes som*** usædvanlige omstændigheder. ~~Kommissionen bør gennemgå~~***Begivenheder, der ikke opfylder disse kriterier, bør anses for at være interne og bør ikke betragtes som usædvanlige omstændigheder. En sådan sondring bør præciseres yderligere ved hjælp af en udtømmende liste over omstændigheder, som klart kan identificeres som usædvanlige eller ikke.***

---

**8** ~~Domstolens dom (Fjerde Afdeling) af 22. december 2008, Friederike Wallentin-Hermann mod Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, sag C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

***Med henblik på at ændre*** listen over usædvanlige omstændigheder ~~hvert tredje år og om~~***bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår tilføjelser til denne liste, hvis det er*** nødvendigt***. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen under sit forberedende arbejde gennemfører relevante høringer, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[9]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager*** ~~foreslå~~ Europa-Parlamentet og Rådet ~~at opdatere denne liste~~***navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter***. **[Ændring 4]**

---

**9** ***Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1).***

***(5a) I overensstemmelse med Montrealkonventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Domstolen har yderligere præciseret betydningen af og grænserne for forpligtelsen til at træffe "rimelige foranstaltninger" i sin retspraksis.*** **[Ændring 5]**

~~(6) I sin dom i sag C-549/07 fastslog Domstolen, at et uforudset teknisk problem ikke udgjorde en usædvanlig omstændighed, undtagen når det uforudsete tekniske problem skyldtes en skjult fabrikationsmangel, der afsløres af konstruktøren af luftfartøjet eller af en kompetent myndighed, eller skade på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger. I lyset af den indhøstede erfaring og i betragtning af den altoverskyggende betydning af at sørge for, at de rettigheder, der tildeles passagerer i henhold til denne forordning, ikke er til skade for sikkerheden, bør tekniske problemer med visse former for udstyr under visse omstændigheder udgøre usædvanlige omstændigheder.~~ **[Ændring 6]**

(7) I sin dom i forenede sager C-156/22, C-157/22 og C-158/22 (TAP Portugal mod flightright GmbH og Myflyright GmbH)[10] om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at uventet fravær på grund af sygdom eller endog uventet død kort tid inden en flyvnings afgang af et besætningsmedlem, hvis tilstedeværelse er absolut nødvendig for flyvningens gennemførelse, ikke udgjorde en usædvanlig omstændighed. Selv om luftfartsselskaber har pligt til at træffe alle rimelige foranstaltninger for at sørge for udskiftning af piloten, andenpiloten eller det krævede minimum af kabinepersonale, kræver sikring af opfyldelse af denne forpligtelse i praksis uden for luftfartsselskabernes baser ikke desto mindre betydelig tid og store finansielle omkostninger. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte, at uventet sygdom eller død indtruffet hos et besætningsmedlem, hvis tilstedeværelse er absolut nødvendig, f.eks. når den indtræffer dagen før en flyvnings afgang, uden for et luftfartsselskabs baser bør udgøre en usædvanlig omstændighed. **[Ændring 7]**

---

**10** Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 11. maj 2023, TAP Portugal mod flightright GmbH og Myflyright GmbH, forenede sager C-156/22 til C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

~~(8) I sine domme i sag C-28/20 (Airhelp Ltd mod Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann m.fl. mod TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS mod Eurowings GmbH)[13] og i sin kendelse C-287/20 (EL og CP mod Ryanair DAC)[14] om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at strejker blandt luftfartsselskabers personale ikke udgjorde usædvanlige omstændigheder. Når en strejke opstår, falder visse krav fremsat af luftfartsselskabers personale dog ikke ind under luftfartsselskabets ansvarsområde og ligger uden for dets kontrol, f.eks. ændringer i pensionsalderen eller i finansielle bidrag, som kun kan behandles af offentlige myndigheder. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte, at visse strejker blandt luftfartsselskabers personale udgør usædvanlige omstændigheder.~~

**[Ændring 8]**

---

**11** ~~Domstolens dom (Store Afdeling) af 23. marts 2021, Airhelp Ltd mod Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, sag C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.~~

**12** ~~Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 17. april 2018, Helga Krüsemann m.fl. mod TUIfly GmbH, sag C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.~~

**13** ~~Domstolens dom (Niende Afdeling) af 6. oktober 2021, CS mod Eurowings GmbH, sag C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.~~

**14** ~~Domstolens kendelse (Ottende Afdeling) af 10. januar 2022, EL og CP mod Ryanair DAC, sag C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.~~

(9) I sin dom i sag C-173/07 (Emirates Airlines – Direktion für Deutschland mod Diether Schenkel)[15] om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at begrebet "flyafgang" i den forstand, hvori det er anvendt i forordning (EF) nr. 261/2004, ikke defineres, men Domstolen fortolkede det som, at det nærmere bestemt består i en transporthandling med fly, som således udgør en "enhed" så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute. For at undgå usikkerhed og i lyset af den indhøstede erfaring bør der nu indføres en klar definition af en "flyvning" og ligeså af de hertil knyttede begreber "tilsluttet flyforbindelse" og "rejse".

(10) I sin dom i sag C-537/17 (Claudia Wegener mod Royal Air Maroc SA)[16] om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at forordning (EF) nr. 261/2004 fandt anvendelse på en del af en flyvning, som er en del af én rejse, uanset hvor flyvningerne finder sted, herunder flyvninger, som gennemføres fuldt ud uden for Unionen. ***På baggrund af denne dom og med henblik på at etablere lige vilkår bør denne forordning finde anvendelse,*** når enten det første afgangssted er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaterne finder anvendelse, eller~~, når det transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab,~~ når rejsens endelige bestemmelsessted er beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse~~, bør denne forordning finde anvendelse~~. **[Ændring 9]**

---

**15** Domstolens dom (Fjerde Afdeling) af 10. juli 2008, Emirates Airlines – Direktion für Deutschland mod Diether Schenkel, sag C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

**16** Domstolens dom (Ottende Afdeling) af 31. maj 2018, Claudia Wegener mod Royal Air Maroc SA, sag C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) Undersøgelsen viser, at luftfartsselskaber i varierende grad overholder forordning (EF) nr. 261/2004, hvor EU-luftfartsselskaber generelt udviser en højere grad af overholdelse end tredjelandsluftfartsselskaber. Derfor vil genoprettelse af lige konkurrencevilkår mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandsluftfartsselskaber og forbedring af EU-luftfartsselskabers økonomiske bæredygtighed støtte Unionens konkurrenceevne og i sidste ende forbedre beskyttelsen af passagerer samlet set.

***(11a) Af hensyn til fair international konkurrence og for at sikre, at passagererne beskyttes af en ensartet og sammenhængende ramme af rettigheder, bør forordning (EF) nr. 261/2004 finde anvendelse på alle rejser inden for Unionen samt på alle rejser, der afgår fra eller ankommer til Unionen.*** **[Ændring 10]**

~~(12) Artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde anerkender de særlige karakteristika i forbindelse med regionerne i den yderste periferi, navnlig på grund af deres fjerne beliggenhed. I lyset af erfaringerne med forordning (EF) nr. 261/2004 er det nødvendigt at sikre territorial konnektivitet for regionerne i den yderste periferi og forbedre sammenhængskraften i hele Unionen, hvilket i sidste ende ville være til gavn for passagererne. På grund af de særlige karakteristika i forbindelse med rejser mellem regionerne i den yderste periferi og et andet område i en medlemsstat, som traktaterne finder anvendelse på, bør kompensationsbeløbet fastsættes på grundlag af rejsernes faktiske længde.~~ **[Ændring 11]**

(13) Billetter udstedes eller godkendes af et transporterende luftfartsselskab efter indgåelse af en lufttransportkontrakt med en passager. De bør kunne identificeres ved hjælp af et entydigt billetnummer og indeholde en entydig henvisning til én lufttransportkontrakt, der udstedes på reservationstidspunktet. De bør omfatte én flyvning eller en tilsluttet flyforbindelse uden at tage hensyn til mellemlandinger af tekniske og operationelle årsager. De bør indeholde flere oplysninger om denne flyvning eller denne tilsluttede flyforbindelse, f.eks. flyvningens dato, afgangs- og ankomstlufthavne, planlagte afgangs- og ankomsttidspunkter, passagerens fornavn og efternavn, flyvningsnummer og det transporterende luftfartsselskabs navn.

(14) I sin dom i sag C-22/11 (Finnair Oyj mod Timy Lassooy)[17] om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at begrebet "boardingafvisning" skal fortolkes således, at det ikke kun omfatter boardingafvisninger, som skyldes tilfælde af overbookning, men ligeledes boardingafvisninger af andre grunde, såsom af operationelle grunde. Passagerer, der er mødt frem til boarding, og som afvises, eller som på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive afvist ved boarding mod deres vilje, bør refunderes ***og kompenseres*** uden unødigt ophold. **[Ændring 12]**

~~(15) Samtidig er der rimelige grunde til at afvise passagerer ved boarding, f.eks. sundhed, flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed eller utilstrækkelig rejselegitimation. Luftfartsselskaber har også rimelige grunde til at afvise passagerer, der udviser uregerlig adfærd, som truer en flyvnings sikkerhed eller luftfartssikkerheden, ved boarding som omhandlet i den ændrede konvention angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, der blev undertegnet i Tokyo den 14. september 1963. I disse tilfælde bør det transporterende luftfartsselskab bære bevisbyrden.~~ **[Ændring 13]**

---

**17** Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 4. oktober 2012, Finnair Oyj mod Timy Lassooy, sag C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) For at forbedre beskyttelsesniveauet bør passagerer ikke nægtes boarding til en returflyvning med den begrundelse, at de ikke foretog udflyvningen omfattet af samme lufttransportkontrakt.

(17) For øjeblikket bliver passagerer sommetider opkrævet straffende administrative gebyrer for korrektion af stavefejl i deres navne. Mindre korrektioner af bookingfejl eller administrative ændringer bør der ikke skulle betales afgift for, forudsat at korrektionen eller ændringen ikke indebærer en ændring af flytider, dato, flyrute eller passager.

(18) I tilfælde af en aflysning bør det være op til passageren og ikke luftfartsselskabet at vælge mellem refusion, fortsættelse af rejsen ved omlægning af rejsen eller rejse ***senere samme dag eller*** på et senere tidspunkt. **[Ændring 14]**

***(18a) Luftfartsselskaberne bør i tilfælde af afbestilling fra flypassagerens side være forpligtet til vederlagsfrit at refundere allerede betalte afgifter.*** **[Ændring 15]**

(19) Lufthavnsforvaltningsorganer i lufthavne~~, der håndterer mere end fem~~ ***med en årlig passagertrafik på mindst fire*** millioner passager ~~om året~~***i mindst tre på hinanden følgende år***, og leverandører af væsentlige lufthavnstjenester, navnlig luftfartsselskaber og leverandører af groundhandling-ydelser, ***navigationsserviceudbydere og udbydere af bistand til passagerer med handicap og bevægelseshæmmede passagerer, bør træffe passende foranstaltninger for at sikre koordinering og samarbejde mellem lufthavnsbrugere***~~bør arbejde sammen~~ for at mindske virkningen af flere forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved flyvninger for passagerer. Til det formål bør lufthavnsforvaltningsorganer ~~udarbejde~~***sikre tilstrækkelig koordinering ved hjælp af behørige*** beredskabsplaner for sådanne tilfælde og arbejde sammen ***med nationale, regionale eller lokale myndigheder*** om at udvikle sådanne planer. ~~I alle andre lufthavne bør lufthavnsforvaltningsorganet udfolde alle rimelige bestræbelser på at koordinere og indgå ordninger med lufthavnsbrugere i situationer, der kan føre til et betydeligt antal strandede passagerer, og at holde de strandede passagerer underrettet~~***Sådanne planer bør vurderes og om nødvendigt tilpasses af de nationale håndhævelsesorganer***. **[Ændring 16]**

***(19a) Luftfartsselskaber bør etablere procedurer og træffe koordinerede foranstaltninger med henblik på at videregive tilstrækkelige oplysninger til strandede passagerer. Disse procedurer bør tydeligt angive, hvem der har ansvaret i hver lufthavn for at sørge for forplejning, bistand, omlægning af rejsen eller refusion, og bør fastlægge processerne og vilkårene for leveringen af disse ydelser.*** **[Ændring 17]**

***(19b) For at yde bistand til passagerer i tilfælde af forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved flyvningen eller forsinket, beskadiget eller bortkommet bagage bør luftfartsselskaber oprette kontaktsteder i lufthavne, hvor deres personale eller tredjeparter, som af dem er blevet pålagt denne opgave, bør forsyne passagererne med de nødvendige oplysninger om deres rettigheder, herunder klageprocedurer, og hjælpe dem med omgående at tage de fornødne skridt.*** **[Ændring 18]**

***(19c) På grund af de korte frister for indgivelse af klager over forsinket, beskadiget eller bortkommet bagage bør der oprettes en særlig service for bortkommet bagage i alle lufthavne, hvor passagererne har mulighed for at indgive en klage ved ankomst. I den henseende bør luftfartsselskaberne stille en klageformular til rådighed for passagerer på alle Unionens officielle sprog. Det kan være i form af den såkaldte "Property Irregularity Report" (PIR). For at sikre ensartede betingelser for gennemførelse af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastlægge udformningen af den standardiserede klageformular ved hjælp af gennemførelsesretsakter.***
**[Ændring 19]**

(20) ***Formålet med*** forordning (EF) nr. 261/2004 ~~bør udtrykkelig omfatte retten til kompensation for passagerer, der bliver ramt af lange forsinkelser,~~***er at styrke forbrugernes rettigheder ved at sikre et højt beskyttelsesniveau for flypassagerer på det indre marked*** i overensstemmelse med ~~Domstolens dom i~~***artikel 38 i chartret om grundlæggende rettigheder. I de*** forenede sager C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon og Alana Sturgeon mod Condor Flugdienst GmbH) og C-432/07 (Stefan Böck og Cornelia Lepuschitz mod Air France SA)[18] ("dommen i forenede sager C-402/07 og C-432/07"). ~~I overensstemmelse med~~ ***afspejlede Domstolen dette mål ved at anerkende, at passagerer, der oplever flyforsinkelser på tre timer eller mere, lider skade i form af uopretteligt tidstab, der skal kompenseres hurtigt og på en standardiseret måde.***

---

[18] Domstolens dom (Fjerde Afdeling) af 19. november 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon og Alana Sturgeon mod Condor Flugdienst GmbH (C-402/07), og Stefan Böck og Cornelia Lepuschitz mod Air France SA (sag C-432/07), forenede sager C-402/07 og C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

***Under henvisning til*** ligebehandlingsprincippet ***bekræftede Domstolen, at sådanne lange forsinkelser forvolder skade, der kan sammenlignes med aflysninger, og at der ikke er objektive hensyn, der kan begrunde forskelsbehandling. Domstolen fastslog nærmere bestemt, at når en flyvnings forsinkelse ved ankomsten er tre timer eller mere, har de berørte passagerer ret til kompensation i lighed med de passagerer, hvis oprindelige flyvning er blevet aflyst***~~, som der henvises til i nævnte dom, bør de samme regler finde anvendelse for refusion~~, ***og som et luftfartsselskab ikke kan tilbyde*** omlægning af rejsen ***til på de betingelser, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), dvs. på en flyvning, der afgår højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankommer til deres endelige bestemmelsessted mindre end to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt. I overensstemmelse med princippet om ligebehandling bør sådanne kompensationsrettigheder også omfatte passagerer, hvis flyvninger ikke er blevet aflyst, men som lider et tilsvarende tab af tid, fordi flyvningen både fremrykkes inden afgang og forsinkes ved ankomst. For at opretholde solide garantier for passagerer i overensstemmelse med chartrets artikel 38 samt for at sikre ensartet beskyttelse, retssikkerhed og effektiv håndhævelse på tværs af medlemsstaterne bør forordning (EF) nr. 261/2004 derfor udtrykkeligt fastsætte en fælles tærskel på tre timer for*** ~~og~~ kompensation***, hvis passagererne lider et uigenkaldeligt tab af tid på tre timer eller mere i forhold til den varighed, som luftfartsselskabet oprindeligt havde planlagt***. **[Ændring 20]**

(21) ~~Dommen i forenede sager C-402/07 og C-432/07 henviste til, at en kompensation udløses ved en tidstærskel på tre timer i tilfælde af forsinkelse. Erfaringerne siden vedtagelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 har imidlertid vist, at mange forsinkelser ikke kan løses inden for de tre timer, der er henvist til i denne dom, og at en kort tærskel kan øge antallet af aflysninger af flyvninger, hvis luftfartsselskaber mindsker følgevirkningerne af forsinkede flyvninger på de efterfølgende flyvninger ved at aflyse en eller flere flyvninger for at omplacere et fly til en næste flyvning. I de fleste tilfælde vil passagerer stadig foretrække en forsinkelse frem for en aflysning, fordi de har større sikkerhed for at nå frem til det relevante bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed. På mange ruter er hyppigheden af flyvninger begrænset, og i tilfælde af aflysning kan rejsen for passagerne ikke straks omlægges. Forøgelse af tidstærsklen er derfor en fordel for passagererne.~~ **[Ændring 21]**

~~(22) Med henblik på at opretholde forbindelser bør de grænser for, hvornår forsinkelser giver anledning til ret til kompensation, forhøjes, så der tages hensyn til den finansielle og konkurrencemæssige indvirkning på sektoren. På denne måde vil det være muligt at undgå at tilskynde til en stigning i antallet af aflysninger eller begrænsninger af antallet af ruter, der beflyves, eller mindskelser af antallet af forbindelser, der tilbydes passagerer, på lang sigt. For at sikre, at der gælder de samme regler for kompensation for passagerer, der rejser inden for Unionen, bør grænsen være den samme for alle rejser inden for Unionen.~~
**[Ændring 22]**

(23) Den standardiserede kompensation i forordning (EF) nr. 261/2004 har til formål at kompensere for tidstab, som er fælles for alle passagerer. ~~De beløb, der er fastsat i forordning (EF) nr. 261/2004, kan i mange tilfælde overstige størrelsen af den skade, som passagererne har lidt, som fastlagt i økonomiske undersøgelser.~~ Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte ~~forskellige tærskler for kompensation~~***kompensationsniveauer*** alt efter afstanden af flyvningen udsat for forstyrrelser/uregelmæssigheder og forsinkelsen ved ankomsten. **[Ændring 23]**

~~(24) I overensstemmelse med Unionens bestræbelser på at fremme klimaneutral og miljøvenlig mobilitet er det også hensigtsmæssigt at sørge for, at de reguleringsmæssige rammer for transportformers passagerrettigheder så vidt muligt tilnærmes, og at kompensationen inden for forskellige transportformer udlignes.~~ **[Ændring 24]**

***(24a) Flyveemissionsmærket, der er oprettet i henhold til artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405[19], står til rådighed for tjenesteudbyderne, hvis de ønsker at vise nøjagtige og objektive oplysninger på deres websteder og på billetter om deres rejsers indvirkning på miljøet på en sammenlignelig måde.*** **[Ændring 25]**

---

**19** ***Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) Af hensyn til retssikkerhed bør det af forordning (EF) nr. 261/2004 udtrykkeligt fremgå, at en ændring af planlagte flyvninger har samme virkning for passagerer som aflysninger ~~eller~~***,*** forsinkelser ***eller boardingafvisning***, og at der derfor bør være de samme rettigheder. **[Ændring 26]**

(26) Passagerer, der mister en tilsluttet flyforbindelse, som er en del af en rejse som følge af en forstyrrelse af/uregelmæssighed***, en ændring af flyplanen eller en forsinkelse*** ved en tidligere flyvning, bør bistås ordentligt under afventning af en omlægning af rejsen. I sådanne tilfælde bør passagerer i overensstemmelse med princippet om ligebehandling ***og dommen fra EU-Domstolen i sag C-11/11 (Air France mod Folkerts)***[20] have ret til kompensation, når de når frem til det endelige bestemmelsessted for deres alternative flyvning eller transport, på samme måde som passagerer, som er udsat for forstyrrelser/uregelmæssigheder i forbindelse med direkte flyvninger***, i lyset af forsinkelsen, når de når frem til det endelige bestemmelsessted for deres rejse***. **[Ændring 27]**

---

[20] ***Domstolens dom (Store Afdeling) af 26. februar 2013, sag C-11/11, Air France mod Heinz-Gerke Folkerts og Luz-Tereza Folkerts, sag C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) På reservationstidspunktet og forud for billetkøbet bør luftfartsselskaber eller, hvor det er relevant, formidlere klart oplyse passagerer om, hvorvidt deres rejseplaner vil være omfattet af en enkelt lufttransportkontrakt, og om deres rettigheder i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004, navnlig vedrørende mistede tilsluttede flyforbindelser.

(28) For at forbedre passagerbeskyttelsen bør det præciseres, at passagerer, hvis flyforbindelse blev forsinket, bør nyde godt af ret til bistand og kompensation, uanset om de venter i lufthavnsterminalen eller allerede er om bord på flyet. Men da de i sidstnævnte tilfælde ikke har adgang til de ydelser, som er tilgængelige i terminalen, bør deres rettigheder forbedres, hvad angår de basale behov og med hensyn til retten til at gå fra borde. Retten til at gå fra borde kan kun begrænses af sikkerheds-, immigrations- eller lufttrafikkontrolrelaterede årsager. Hvis et luftfartsselskab skal til at lade passagererne gå fra borde, men af lufttrafikkontrolmyndighederne underrettes om, at flyet har tilladelse til at afgå med det samme, bør det have mulighed for at nægte, at passagererne går fra borde.

(29) Hvis en passager har valgt en omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed, gør luftfartsselskabet ofte omlægningen betinget af, om der er pladser tilgængelige på dets egne forbindelser, hvorved det fratager dets passagerer muligheden for at komme hurtigere frem med alternative forbindelser. Derfor bør luftfartsselskabet også overveje andre muligheder for omlægning af rejsen, herunder til en alternativ lufthavn, ved en anden rute, med et andet luftfartsselskab eller med et andet transportmiddel, hvis det kan gøre, at rejsen kan foregå hurtigere. En alternativ omlægning af rejsen bør være afhængig af, om der er ledige pladser. ~~Hvis luftfartsselskabet ikke har tilbudt omlægning af rejsen, og den samlede ventetid forlænges med mindst tre timer, bør passageren have ret til at arrangere sin egen omlægning af rejsen for at nå frem til sit endelige bestemmelsessted uden yderligere forsinkelser.~~ Udgifterne til en sådan omlægning af rejsen bør på visse betingelser afholdes af luftfartsselskabet og foregå under sammenlignelige transportbetingelser. **[Ændring 28]**

(30) Ved omlægning af rejsen bør luftfartsselskaber søge at sikre, at passagererne kan rejse med deres bagage, herunder indtjekket og ikkeindtjekket bagage. Et luftfartsselskab bør af passagerer gives mulighed for at handle på anden vis, hvis begrænsninger i bagagetransporten kan medføre yderligere forsinkelser for passagerer, der venter på omlægning af rejsen, uden at dette berører luftfartsselskabets erstatningsansvar med hensyn til passagerers bagage i henhold til forordning (EF) nr. 2027/97 og til konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, som blev vedtaget i Montreal den 28. maj 1999 ("Montrealkonventionen").

(31) Hvorvidt transportbetingelser er sammenlignelige, kan afhænge af en række faktorer og af særlige omstændigheder. Når det er muligt, og når det ikke medfører yderligere forsinkelser, bør passagerer ikke nedgraderes til transporttjenester af en lavere klasse end den, der er anført i reservationen. Omlægning af rejsen bør tilbydes passagerer uden yderligere omkostninger, selv om passagerernes rejse omlægges med et andet luftfartsselskab eller med et andet transportmiddel eller i en højere klasse eller til en højere billetpris end den, der er betalt for den oprindelige flyvning. Der bør udfoldes rimelige bestræbelser for at undgå yderligere forbindelser. ~~Når der benyttes et andet luftfartsselskab~~***Personer med handicap*** eller ~~et alternativt transportmiddel til omlægning af rejsen,~~ ~~bør~~***bevægelseshæmmede personer bør ikke udsættes for yderligere tilslutningsforbindelser, når de omdirigeres, medmindre andet er aftalt med passageren.***

Den samlede rejsetid ***bør*** ligge så tæt som muligt på den planmæssige rejsetid for den oprindelige flyvning ***under hensyntagen til de muligheder, der er til rådighed i den lufthavn, hvor forstyrrelsen/uregelmæssigheden indtraf,*** og i samme rejseklasse eller om nødvendigt en højere klasse. Hvis der er flere flyvninger til rådighed med sammenlignelige rejsetider, bør passagerer, der har ret til omlægning af rejsen, acceptere det tilbud om omlægning af rejsen, som luftfartsselskabet fremsætter, herunder med de luftfartsselskaber, der samarbejder med det transporterende luftfartsselskab. Hvis ***det transporterende luftfartsselskab tilbyder passageren omlægning af rejsen på sammenlignelige transportbetingelser, bør passageren acceptere sådan omlægning af rejsen. Hvis det transporterende luftfartsselskab giver passageren muligheder for omlægning af rejsen, som ikke er på sammenlignelige transportbetingelser, kan passageren afvise sådan omlægning af rejsen. Retten til omlægning af rejsen, herunder egen omlægning af rejsen, bør opretholdes. Hvis*** der er reserveret bistand for personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer til den oprindelige flyvning, bør en sådan bistand også være tilgængelig på den alternative rute i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006[21].

**[Ændring 29]**

---

**21** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly (EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

***(31a) Hvis en passager har underrettet det transporterende luftfartsselskab om sit valg om at fortsætte rejsen, og hvis det transporterende luftfartsselskab ikke inden for tre timer har tilbudt en omlægning af rejsen, bør passageren have ret til at arrangere sin egen omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser for at nå sit endelige bestemmelsessted uden yderligere forsinkelse. Passageren bør dog fortsat have ret til omlægning af rejsen fra det transporterende luftfartsselskab, indtil passageren har underrettet det transporterende luftfartsselskab om sin beslutning om at arrangere sin egen omlægning af rejsen. Når passagerer arrangerer deres egen omlægning af rejsen, bør de begrænse udgifterne til, hvad der er nødvendigt, rimeligt og hensigtsmæssigt.*** **[Ændring 30]**

***(31b) Assistancen kan begrænses eller afvises, hvis tilvejebringelsen af den i sig selv vil medføre yderligere forsinkelser for passagerer, der venter på et forsinket fly eller omlægning af rejsen. Hvis en flyafgang forsinkes sent om aftenen, men kan forventes at afgå inden for kort tid, og hvis afsendelse af passagerer til hoteller og transport af dem tilbage til lufthavnen midt om natten kan føre til en meget længere forsinkelse, bør luftfartsselskabet have mulighed for at nægte at tilbyde hotelindkvartering og tilhørende transport. Hvis et luftfartsselskab er ved at sørge for mad og drikkevarer, men underrettes om, at flyvningen er klar til boarding, bør det ligeledes have mulighed for at afvise at yde denne bistand. Bortset fra disse tilfælde bør denne begrænsning kun anvendes i helt særlige tilfælde, da der bør gøres alt for at mindske ulemperne for passagerer.*** **[Ændring 31]**

(32) Luftfartsselskaberne bør tilbyde bistand til passagererne fra det planlagte afgangstidspunkt til afgangstidspunktet for deres flyvning ~~eller alternative transport~~. Luftfartsselskaberne har for øjeblikket et ubegrænset ansvar for overnatningen for deres passagerer i tilfælde hvor de usædvanlige omstændigheder varer ved i en lang periode. ~~Denne usikkerhed kan sammen med fraværet af en forudsigelig tidsgrænse bringe et luftfartsselskabs finansielle stabilitet i fare med deraf følgende negative virkninger for passagerer med hensyn til forbindelser.~~ Et luftfartsselskab bør derfor kunne begrænse sit tilbud om ~~overnatning~~***forplejning hvad angår indkvarteringens varighed samt, i de tilfælde hvor passagerer selv sørger for indkvartering, hvad angår udgifter og forplejning*** til tre nætter. Desuden bør beredskabsplaner og hurtig omlægning af rejsen kunne mindske risikoen for, at passagerer strander i lange perioder. **[Ændring 32]**

(33) Passagerer med særlige behov såsom personer med handicap, bevægelseshæmmede personer, uledsagede børn, spædbørn, gravide kvinder og personer med behov for særlig lægehjælp såsom personer med alvorlig diabetes eller epilepsi kan kræve særlig opmærksomhed fra det transporterende luftfartsselskabs side. Det kan navnlig være vanskeligere at sørge for overnatning i tilfælde af forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved flyvninger. Derfor bør enhver begrænsning i retten til ~~at få tilbudt~~ overnatning i tilfælde af usædvanlige omstændigheder ~~ikke~~***under ingen omstændigheder*** gælde for disse passagerkategorier~~, forudsat at de rettidigt har underrettet det transporterende luftfartsselskab~~. **[Ændring 33]**

***(33a) Serviceudbyderne bør sikre, at personer med handicap og bevægelseshæmmede personer til enhver tid har ret til uden vederlag at anvende sikkerhedsgodkendt udstyr til ilt på fly. Kommissionen bør udarbejde en liste over godkendt udstyr til ilt til medicinsk brug i samarbejde med branchen og de organisationer, der repræsenterer personer med handicap og bevægelseshæmmede personer, under behørig hensyntagen til sikkerhedskravene.*** **[Ændring 34]**

(34) Forordning (EF) nr. 261/2004 gælder også for passagerer, som har booket deres flyrejse som del af en pakkerejse. Denne ændringsforordning sigter mod yderligere at forbedre sammenhængen mellem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302[22] og forordning (EF) nr. 261/2004. I denne forbindelse bør passagerer ***kunne vælge, hvilken af de to retsakter de vil gøre gældende for deres krav, og i relevant omfang fremsætte krav i henhold til begge retsakter. En passager, der har reserveret lufttransport som en del af en pakkerejse, bør kunne gøre krav gældende i henhold til begge retsakter, hvis passageren f.eks. har modtaget kompensation fra luftfartsselskabet for en forsinket flyafgang, men har ret til prisnedsættelse eller kompensation fra rejsearrangøren for specifikke ydelser såsom en hotelovernatning, måltider, en udflugt eller andet, som ikke blev afholdt på grund af den forsinkede flyafgang.***

---

[22] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 af 25. november 2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF (EUT L 326 af 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

***Passagerer bør dog*** ikke have mulighed for at kumulere ~~tilsvarende~~ rettigheder, ~~navnlig~~***for så vidt som den relevante kompensation eller prisnedsættelse, der ydes*** i henhold til begge retsakter***, beskytter den samme interesse eller har det samme mål***. ***Hvis passagerer fremsætter deres krav over for luftfartsselskabet, bør luftfartsselskabet udbetale det fulde kompensationsbeløb i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004. Hvis passagerer fremsætter et krav i henhold til direktiv (EU) 2015/2302, bør den kompensation, som luftfartsselskabet udbetaler, fratrækkes de betalinger, der skal foretages i henhold til direktiv (EU) 2015/2302, for så vidt som de underliggende rettigheder beskytter de samme interesser eller har samme formål.*** **[Ændring 35]**

(35) Årsagerne til de nuværende forsinkelser og aflyste flyvninger i Unionen kan ikke alene tilskrives luftfartsselskaberne. For at incitere alle aktører i flytrafikkæden til at søge at finde effektive, rettidige løsninger, der kan minimere de gener, som forsinkelser og aflysninger giver for passagererne, bør luftfartsselskabernes ret til at søge godtgørelse hos enhver tredjepart, som har bidraget til den begivenhed, som gav anledning til kompensation eller andre forpligtelser, ikke være begrænset af forordning (EF) nr. 261/2004.

~~(36) I sin dom i sag C-502/18 (CS m.fl. mod České aerolinie a.s)[23] om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at i tilfælde af tilsluttede flyforbindelser inden for nævnte forordnings anvendelsesområde er ethvert transporterende luftfartsselskab, der deltager i udførelsen af mindst én af de tilsluttede flyforbindelser, forpligtet til at kompensere passagererne i henhold til nævnte forordning, uanset om den flyvning, som dette luftfartsselskab udførte, blev udsat for forstyrrelser/uregelmæssigheder eller ej. Selv om det i forordning (EF) nr. 261/2004 fastsættes, at transporterende luftfartsselskaber, som opfylder deres forpligtelser i henhold til forordningen, kan søge kompensation hos enhver tredjepart, viser undersøgelsen, at den ret til at søge erstatning, der er fastsat i nævnte forordning, har lille effektivitet. Som følge heraf bærer EU-luftfartsselskaber en uforholdsmæssig stor finansiel byrde sammenlignet med tredjelandsluftfartsselskaber. Med henblik på at genoprette EU-luftfartsselskabers konkurrenceevne i overensstemmelse med anbefalingerne i rapporten fra september 2024 med titlen "Future of European competitiveness" ("Draghirapporten") og på lang sigt opretholde forbindelser bør revisionen af forordning (EF) nr. 261/2004 derfor begrænse et luftfartsselskabs erstatningsansvar til flyvninger, som det udfører som transporterende luftfartsselskab.~~ **[Ændring 36]**

---

**23** ~~Domstolens dom (Niende Afdeling) af 11. juli 2019, CS m.fl. mod České aerolinie a.s, sag C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.~~

(37) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005[24] kræver, at det kontraherende luftfartsselskab underretter passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, og Rådets direktiv 93/13/EØF[25] kræver, at sælgeren eller leverandøren giver oplysninger til forbrugeren om kontraktens vilkår og betingelser. Passagererne bør informeres mere detaljeret om deres rettigheder i tilfælde af forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved flyvningen, og bør også på passende vis informeres om årsagen til selve forstyrrelsen/uregelmæssigheden, så snart der foreligger oplysninger herom. Disse oplysninger bør også gives ***af luftfartsselskabet***, hvis passagererne har købt billetten gennem en formidler, der er etableret i Unionen. Disse oplysninger bør mindst gives af luftfartsselskabet eller formidleren i et tilgængeligt format og, hvor det er relevant, gennem såkaldte "push"-meddelelser fra mobilapplikationer eller fra andre digitale midler. **[Ændring 37]**

---

**24** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF (EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

**25** Rådets direktiv 93/13/EØF af 5. april 1993 om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler (~~EUT~~***EFT*** L 95 af 21.4.1993, s. 29~~,~~***)*** ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) For at sikre en bedre håndhævelse af passagerernes rettigheder bør de nationale håndhævelsesorganer overvåge håndhævelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 og træffe afgørelse om passende sanktioner for at tilskynde til overholdelse af nævnte forordning.~~ **[Ændring 38]**

***(38a) Den Europæiske Revisionsrets særberetning 15/2021 konkluderede, at de nationale håndhævelsesorganer ikke har et godt overblik over operatørernes overholdelse af passagerers rettigheder. Kommissionen konkluderede også i sine evalueringer, at de nationale håndhævelsesorganers overordnede tilgang til overvågning af gennemførelsen af forordningerne varierer betydeligt: mens nogle nationale håndhævelsesorganer har tendens til at være meget proaktive, synes andre kun at reagere på klager, som de modtager. For at afhjælpe disse mangler og sikre en bedre håndhævelse af passagerernes rettigheder bør håndhævelsesmekanismerne styrkes ved at give de nationale håndhævelsesorganer uafhængighed, etablere en grænseoverskridende samarbejdsmekanisme, styrke deres beføjelser til at indhente oplysninger fra luftfartsselskaber og gennemføre en mere effektiv sanktionsordning.*** **[Ændring 39]**

(39) For at sikre en bedre håndhævelse af passagerernes rettigheder bør medlemsstaterne sikre, at forbrugerne har adgang til mekanismer til udenretslig tvistbilæggelse, efter at disse forbrugere forgæves har klaget eller indgivet en anmodning til et luftfartsselskab eller en formidler. ~~Disse mekanismer bør ikke berøre medlemsstaternes ret til at bestemme, om luftfartsselskabernes eller formidlernes deltagelse~~***Det*** bør være obligatorisk ***for luftfartsselskaber og formidlere, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, at deltage i alternative tvistbilæggelsesprocedurer, og deres afgørelser bør være bindende***. **[Ændring 40]**

***(39a) Eftersom kommerciel luftfart er et integreret EU-marked, vil foranstaltninger til sikring af håndhævelsen af denne forordning være mere effektive på EU-plan med øget inddragelse af Kommissionen. Nærmere bestemt bør Kommissionen øge offentlighedens kendskab til luftfartsselskabernes overholdelse af passagerers rettigheder ved at offentliggøre en liste over luftfartsselskaber, der systematisk undlader at overholde denne forordning.*** **[Ændring 41]**

(40) Når passagerer vælger at blive refunderet fremfor en omlægning af rejsen, bør de automatisk refunderes rettidigt uden forpligtelse til at fremsætte en særlig anmodning.

(41) Passagererne bør på passende vis informeres af luftfartsselskabet eller formidleren om de relevante procedurer for indgivelse af anmodninger om kompensation og klager til luftfartsselskaber eller formidlere og bør modtage svar fra luftfartsselskaberne eller formidlerne rettidigt. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer lufthavnens beredskabsplan, kan svarfristerne forlænges.

(42) Passagererne bør også have mulighed for at indgive individuelle tvister til det eller de organer, der er ansvarlige for udenretslig bilæggelse af tvister efter klager til luftfartsselskabet. Men eftersom adgangen til effektive retsmidler for en domstol er en grundlæggende ret i henhold til artikel 47 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, bør disse foranstaltninger hverken forhindre eller besværliggøre passagerernes adgang til domstolene.

(43) For at gøre det muligt for passagerer at udøve deres rettigheder vedrørende anmodninger, klager og individuelle tvister bør passagerer direkte og personligt kunne indgive en ansøgning til luftfartsselskaber, formidlere eller relevante organer i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 på en klar og tilgængelig måde.

(44) Under henvisning til De Forenede Nationers konvention om rettigheder for personer med handicap[26] og for at sikre, at skader på, ødelæggelse eller bortkomst af mobilitetsudstyr eller tilskadekomst eller død af en anerkendt ledsagehund kompenseres med de fulde genanskaffelsesomkostninger, bør luftfartsselskaber tilbyde personer med handicap og bevægelseshæmmede personer som defineret i forordning (EF) nr. 1107/2006 lejlighed til gratis at indgive en erklæring om særlig interesse, som i henhold til Montrealkonventionen gør, at de kan søge om fuld erstatning ***for bortkomst eller skader***. ***Luftfartsselskaberne bør ved billetreservationen oplyse passagererne om denne erklæring og de deraf afledte rettigheder.*** **[Ændring 42]**

(45) Personen med handicap og den bevægelseshæmmede person bør have ret til straks at modtage en midlertidig erstatning for indtjekket mobilitetsudstyr fra luftfartsselskaber i tilfælde af bortkomst, ødelæggelse eller beskadigelse af det indtjekkede mobilitetsudstyr. Eftersom anerkendte ledsagehunde ikke let kan erstattes, bør der findes andre midlertidige løsninger, hvor en anerkendt ledsagehund er tabt, død eller kommet til skade.

---

**26** EUT L 23 af 27.1.2010, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ~~Det er til tider uklart for passagererne, hvor meget bagage de kan tage med om bord på et fly, hvad angår tilladte dimensioner, vægt eller antal. For at skabe fuld klarhed hos passagererne om, hvor meget bagage de kan tage med ifølge~~***Forordning (EF) nr. 261/2004 bør sikre sit mål om at hæve beskyttelses- og informationskravene for passagerer, styrke*** deres ~~billet, både som ikkeindtjekket og indtjekket bagage, bør luftfartsselskaberne klart angive dette ved reservationen og i lufthavnen. For at~~***rettigheder og*** sikre ~~tilstrækkelig personlig komfort under passagerers rejse og som anerkendt af Domstolen i sin~~***, at luftfartsselskaber opererer på harmoniserede betingelser, herunder vedrørende håndbagagemål. I overensstemmelse med Domstolens*** dom i sag C-487/12 (Vueling Airlines SA mod Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia ***Vueling***)[27] bør ~~passagerer have mulighed~~***håndbagage (dvs. bagage, der ikke er indtjekket) anses*** for at ~~tage personlige genstande, der udgør et~~ ***udgøre et*** "nødvendigt aspekt" ***af befordringen af passagerer*** ~~af deres transport, gratis med ind i kabinen~~, forudsat at ~~de personlige genstande~~***denne bagage*** opfylder ~~gældende krav til flyvesikkerheden og luftfartssikkerheden og~~ "rimelige krav" med hensyn til vægt og dimensioner~~. Ved personlige genstande, der udgør et nødvendigt aspekt af passagertransport, forstås genstande, der er væsentlige i rejsens varighed, og som kan omfatte pas og andre rejsedokumenter, livsvigtige lægemidler, personlige enheder og læsestof samt føde- og drikkevarer, der svarer til flyvningens varighed~~***, og befordringen af denne bør derfor ikke gøres til genstand for et pristillæg. Luftfartsselskaberne bør også klart oplyse passagererne om håndbagagemål.***
**[Ændring 43]**

---

[27] Domstolens dom (Femte Afdeling) af 18. september 2014, Vueling Airlines SA mod Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

***(46a) Der bør skabes større klarhed i de tilfælde, hvor en personlig genstand eller et stykke håndbagage efterlades eller bortkommer i flyets kabine for at lette behandlingen af sådanne sager, sikre en strømlinet proces og forhindre yderligere byrder eller fejlkommunikation for passagererne.*** **[Ændring 44]**

(47) ~~Passagerer bør ved reservationen i et klart og tilgængeligt format oplyses om de største dimensioner og højeste vægt af den bagage, som de kan medbringe i kabinen. Uden at det berører princippet om fri prisfastsættelse, bør luftfartsselskaberne fastlægge en rimelig politik med hensyn til håndbagagens dimensioner, som gør det muligt for passagererne at tage et stykke håndbagage med ind i kabinen, forudsat at den opfylder gældende krav til flyvesikkerheden og luftfartssikkerheden. I betragtning af luftfartsselskabernes forskelligartede politikker bør det ved revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[28] vurderes, om det er muligt at indføre ensartede minimumsregler for håndbagage.~~ **[Ændring 45]**

---

**28** ~~Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Musikinstrumenter kan være af enorm pengemæssig, kunstnerisk og historisk værdi. Musikinstrumenter er desuden redskaber til musikeres erhverv, som regelmæssigt bruges til at øve og optræde med, og som ikke er lette at erstatte. Passagerer bør derfor have ret til at medbringe musikinstrumenter i kabinen på eget ansvar, forudsat at disse instrumenter overholder kapacitetsreglerne og reglerne for flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed samt luftfartsselskabets politik for maksimalt tilladt bagage. ***For at gøre det muligt for passagerer at vurdere, om deres musikinstrumenter kan være i passagerkabinen, bør luftfartsselskaberne oplyse dem om opbevaringsrummenes størrelse.*** Når kapacitetskravene og kravene til flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed er opfyldt, bør luftfartsselskabet bestræbe sig på at give passagerer mulighed for at medbringe musikinstrumenter på yderligere sæder, forudsat at de tilsvarende billetpriser er betalt. Hvis dette ikke er muligt, bør musikinstrumenter så vidt muligt fragtes under passende vilkår i luftfartøjets fragtrum. Forordning (EF) nr. 2027/97 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed. **[Ændring 46]**

(49) På grund af de korte frister for indgivelse af klager i forbindelse med de rettigheder og forpligtelser, der er omfattet af forordning (EF) nr. 2027/97, bør luftfartsselskaberne give passagererne mulighed for at indgive en klage ved at stille en klageformular til rådighed for dem, i formater, der er tilgængelige for passagerer med handicap og personer, der ikke anvender digitale værktøjer. Luftfartsselskaberne bør i det mindste gøre klageformularen tilgængelig i deres mobilapplikationer og på deres websteder. Denne klageformular bør gøre det muligt for passagerer straks at indgive en klage over beskadiget, forsinket eller bortkommet bagage.

(50) Artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2027/97 er blevet forældet, da forsikringsanliggender nu falder ind under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004[29]. Det bør derfor udgå.

---

**29** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører (EUT L 138 af 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) Det er nødvendigt, at de valutamæssige grænser, som er omhandlet i bilaget til forordning (EF) nr. 2027/97, regelmæssigt ændres af luftfartsselskaber for at tage hensyn til den økonomiske udvikling efter den revision, der blev foretaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i henhold til artikel 24, stk. 2, i Montrealkonventionen.~~ **[Ændring 47]**

(52) Draghirapporten fremhævede transportens afgørende rolle for Unionens konkurrenceevne. Den skitserede også risikoen for, at virksomheder omdirigeres fra transportknudepunkter i Unionen til transportknudepunkter i Unionen som følge af asymmetriske bestemmelser. Forordning (EF) nr. 261/2004 finder kun anvendelse på passagerer, der afrejser fra en lufthavn beliggende i et tredjeland til en lufthavn beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, når flyvningens transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab. ~~Inden for tre år efter anvendelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 bør Kommissionen vurdere gennemførligheden af~~***Disse resultater understøtter EU-lovgiverens beslutning om*** at revidere ~~nævnte~~***denne*** forordnings anvendelsesområde med henblik på yderligere at forbedre passagerbeskyttelsen og de lige vilkår mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandsluftfartsselskaber. **[Ændring 48]**

(53) ~~En mekanisme til~~***Den finansielle*** beskyttelse af passagerer***,*** i tilfælde af ~~luftfartsselskabers insolvens bør vurderes i forbindelse med revisionen af forordning (EF) nr. 1008/2008~~***at et luftfartsselskab går konkurs, udgør et centralt led i en effektiv ordning for passagerrettigheder. Med henblik på at styrke flypassagerers beskyttelse i tilfælde af aflyste flyafgange, som følge af at et luftfartsselskab bliver insolvent eller må indstille driften på grund af tilbagekaldelse af dets licens, bør luftfartsselskaber være forpligtet til at stille tilstrækkelig sikkerhed for passagerernes refusion eller hjemtransport***. **[Ændring 49]**

***(53a) Oprettelsen af en garantifond eller en obligatorisk forsikringsordning bør for eksempel sætte luftfartsselskaberne i stand til at sikre passagererne refusion eller sikre deres hjemtransport efter en aflyst flyvning som følge af, at et luftfartsselskab er blevet insolvent eller har indstillet driften på grund af tilbagekaldelse af dets licens.*** **[Ændring 50]**

~~(54) Grønland er kendetegnet af særligt barske vejrforhold og meget lav befolkningstæthed og afsides beliggenhed af de befolkede områder. For at sørge for forbindelser og opretholde tilgængeligheden af flyvninger i Grønland bør flyvninger inden for Grønland ikke være omfattet af kompensationsforpligtelserne, herunder når disse flyvninger er tilsluttede flyforbindelser med ankomst til eller afgang fra et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse.~~

**[Ændring 51]**

~~(55) Forordning (EF) nr. 261/2004 bør ikke berøre status for og suverænitet over landtangen Gibraltar, hvor Gibraltars lufthavn er beliggende, eller Kongeriget Spaniens retsstilling i denne henseende. Under hensyntagen til de nuværende omstændigheder bør det for at skabe retssikkerhed præciseres, at reglerne i forordning (EF) nr. 261/2004 kun bør finde anvendelse på Gibraltars lufthavn, når Kongeriget Spanien efter bilæggelse af tvisten mellem Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige er i stand til at udøve effektiv kontrol over Gibraltars lufthavn og sikre anvendelse af reglerne i forordning (EF) nr. 261/2004 på denne lufthavn, og der er offentliggjort en meddelelse om bilæggelse af tvisten i Den Europæiske Unions Tidende.~~

**[Ændring 52]**

***(55a) Denne forordning bør respektere grundlæggende rettigheder og overholde principperne i navnlig Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, herunder forbrugerbeskyttelse, retten til beskyttelse af personoplysninger, forbud mod enhver form for forskelsbehandling og integration af personer med handicap, adgang til effektive retsmidler og til en upartisk domstol.*** **[Ændring 53]**

***(55b) Med henblik på at forbedre flypassagerers beskyttelse uden for Unionens grænser bør spørgsmål vedrørende sådanne rettigheder behandles i bilaterale og internationale aftaler.*** **[Ændring 54]**

***(55c) Der bør omkostningsfrit stilles særlige faciliteter til rådighed for passagerer med svært handicap, som kræver skifte- og toiletfaciliteter (de såkaldte "Changing Places"), i alle EU-lufthavne, med et årligt passagerantal på over end 1 million passagerer om året.*** **[Ændring 55]**

(56) Målene for denne forordning, nemlig at beskytte flypassagerers rettigheder på en rimelig og afbalanceret måde, sikre Unionens luftfartssektors konkurrenceevne og opretholde passagerforbindelser på lang sigt, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

I forordning (EF) nr. 261/2004 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

‘Artikel 1
Formål

I denne forordning fastsættes der på de her anførte betingelser minimumsrettigheder for luftfartspassagerer i tilfælde af:

a) boardingafvisning

b) aflysning, forsinkelse eller ændring af flyvninger

c) mistet tilsluttet flyforbindelse

d) opgradering eller nedgradering.’

2) Artikel 2 ændres således:

a) Litra b)–f) affattes således:

‘b) "transporterende luftfartsselskab": et luftfartsselskab, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en lufttransportkontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager, herunder et luftfartsselskab, der anvender et andet luftfartsselskabs luftfartøj med eller uden dette andet selskabs besætning

c) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008*

***ca) "lufthavnsdriftsorgan": et organ, som eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter i henhold til nationale love, bestemmelser eller kontrakter har fået til opgave at administrere og forvalte lufthavnsinfrastrukturen eller lufthavnsnetinfrastrukturen og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige operatører, der er til stede i de pågældende lufthavne eller lufthavnsnet*** **[Ændring 56]**

d) "rejsearrangør": en person som defineret i artikel 3, nr. 8), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302**

e) "pakkerejse": en kombination af rejseydelser som defineret i artikel 3, nr. 2), i direktiv (EU) 2015/2302

f) "billet": gyldig dokumentation, uanset form, for en lufttransportkontrakt

***fa)*** ***"prisen for flybilletten": den endelige pris, der skal betales ved afslutningen af reservationsprocessen, og som omfatter flybilletprisen og alle gældende skatter, afgifter, tillæg og gebyrer, der betales for alle fakultative og ikkefakultative tjenester, der indgår i billetten, bortset fra formidlingsgebyrer, uanset om disse ekstrabeløb og gebyrer er blevet betalt sammen med billetpriserne for transporttjenesten eller separat på et senere tidspunkt*** **[Ændring 57]**

***fb)*** ***"reservation": en billet eller et andet bevis, hvoraf det fremgår, at passagerens reservation er accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren*** **[Ændring 58]**

---

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 af 25. november 2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF (EUT L 326 af 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).'

~~b)~~ ~~Litra g) udgår.~~ **[Ændring 59]**

c) Litra h)–l) affattes således:

‘h) "endeligt bestemmelsessted": bestemmelsesstedet for flyvningen eller for den sidste tilsluttede flyforbindelse på en rejse

i) "person med handicap" og "bevægelseshæmmet person": enhver person ~~med en varig eller midlertidig fysisk, mental, intellektuel eller sensorisk funktionsnedsættelse, som i samspil med forskellige barrierer kan hindre denne person i fuldt ud og effektivt at benytte transportmidler på lige fod med andre passagerer, eller~~ hvis bevægelighed under benyttelse af transportmidler er nedsat på grund af ***et fysisk handicap (sensorisk eller bevægelsesmæssigt, permanent eller forbigående), mentalt handicap eller nedsat funktionsevne af andre årsager eller på grund af*** alder***, og hvis situation kræver passende opmærksomhed og tilpasning af de ydelser, alle passagerer har adgang til, på grundlag af den pågældendes særlige behov*** **[Ændring 60]**

j) "boardingafvisning": afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i artikel 4, stk. 1, eller hvor de på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive afvist ved boarding mod deres vilje~~, undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. sundhed, flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed eller ufuldstændig rejselegitimation~~ **[Ændring 61]**

k) "frivillig": en passager, der er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i artikel 4, stk. 1, og som på opfordring af luftfartsselskabet erklærer sig villig til, mod en modydelse, ikke at boarde luftfartøjet for sin flyvning

l) "aflysning": en planlagt flyvning, hvortil der var udstedt en lufttransportkontrakt, som ikke gennemføres, og omfatter situationer, hvor:

i) flyet lettede, men af en eller anden grund enten blev omdirigeret til en anden lufthavn end den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, eller vendte tilbage til afgangslufthavnen og ikke kunne fortsætte til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, ~~medmindre den faktiske ankomstlufthavn og den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, betjener samme by, byområde~~ eller ~~region, og luftfartsselskabet transporterer passageren til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten~~ **[Ændring 62]**

ii) en passager har fået udstedt en billet til en flyvning, og det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, er blevet fremrykket mere end en time~~, medmindre indtjeknings- og boardingtidspunkterne forbliver de samme, eller medmindre passageren har taget den ændrede flyvning~~.' **[Ændring 63]**

d) Følgende litraer tilføjes:

‘m) "tredjeland": ethvert land eller enhver del af en medlemsstats område, som traktaterne ikke finder anvendelse på

n) "forsinkelse ved afgang": tidsforskellen mellem det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, og det faktiske afgangstidspunkt

o) "forsinkelse ved ankomst": tidsforskellen mellem det ankomsttidspunkt, der er angivet på passagerens billet, og flyvningens faktiske ankomsttidspunkt***. En flyvning, hvor luftfartøjet lettede, men derefter blev tvunget til at lande i afgangslufthavnen og igen lettede på et senere tidspunkt, betragtes som henhørende under forsinket ved ankomst*** **[Ændring 64]**

p) "rejseklasse-": en del af luftfartøjets passagerkabine, der er kendetegnet ved ***enten en specifik kode angivet i lufttransportkontrakten eller en kombination af*** andre sæder, en anden sædeopstilling ~~eller en forskel~~***og andre forskelle*** i den service***, f.eks. specifik forplejning***, der ydes passagererne, i forhold til andre dele af kabinen **[Ændring 65]**

q) "lufttransportkontrakt": en transportkontrakt indgået mellem et luftfartsselskab eller dettes autoriserede agent og en passager ***eller passagerer*** om udførelse af en eller flere flyvninger **[Ændring 66]**

~~r) "usædvanlige omstændigheder": omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, såsom de omstændigheder, der fremgår af den ikkeudtømmende liste over usædvanlige omstændigheder, der er fastsat i punkt 1 i bilaget, men som ikke omfatter de omstændigheder, der fremgår af den ikkeudtømmende liste over omstændigheder, der er fastsat i punkt 2 i bilaget~~ **[Ændring 67]**

s) "flyvning": en lufttransport, der udføres med et enkelt luftfartøj mellem to lufthavne, som angivet på billetten, via en forud fastlagt rute, en tidsplan og et enkelt identifikationsnummer, uanset om der er mellemlandinger udelukkende af tekniske og operationelle årsager

t) "tilsluttet flyforbindelse": en flyvning ***i henhold til en enkelt befordringskontrakt eller ét bookingnummer eller begge dele***, hvormed passageren som del af en rejse kan rejse fra det første afgangssted og nå frem til et omstigningssted for at skifte til en anden flyvning, eller, hvormed passageren kan rejse fra et omskiftningssted og nå frem til et andet omskiftningssted eller passagerens endelige bestemmelsessted **[Ændring 68]**

u) "stopover": en tilsigtet afbrydelse af en rejse i henhold til en enkelt lufttransportkontrakt i en periode ud over den periode, der er nødvendig for direkte transit, eller ved skift mellem flyvninger i en periode, der normalt strækker sig til afgangstidspunktet for den næste tilsluttede flyforbindelse, og som undtagelsesvis omfatter en overnatning

v) "rejse": en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, der transporterer passageren fra det første afgangssted til passagerens endelige bestemmelsessted i henhold til en enkelt lufttransportkontrakt, idet ud- og hjemflyvningerne betragtes som særskilte rejser

w) "afgangstidspunkt": det tidspunkt, hvor luftfartøjet forlader standpladsen, enten ved at blive skubbet eller ved egen kraft (off-block tid)

x) "ankomsttidspunkt": det tidspunkt, hvor luftfartøjet ankommer til standpladsen, og dets parkeringsbremser er aktiveret (on-block tid)

y) "forsinkelse på forpladsen": ved afgang den periode ud over 30 minutter, hvor luftfartøjet bliver stående på jorden, fra det tidspunkt, hvor luftfartøjets døre lukkes, til tidspunktet for luftfartøjets takeoff eller ved ankomst den periode ud over 30 minutter fra luftfartøjet rører jorden, til luftfartøjets døre åbnes

z) "nat": perioden mellem midnat og kl. 06:00

za) "barn": en person under 14 år fra flyvningens afgangsdato eller den første tilsluttede flyforbindelse i henhold til en lufttransportkontrakt

***zaa) "uledsaget barn": et barn, som rejser uden en ledsagende forælder eller værge, og hvor luftfartsselskabet har påtaget sig ansvaret for barnet i henhold til sine offentliggjorte regler* [Ændring 69]**

zb) "spædbarn": en person, der er under to år på flyvningens afgangsdato eller den første tilsluttede flyforbindelse i henhold til en lufttransportkontrakt

zc) "varigt medium": en indretning, som sætter passageren i stand til at lagre oplysninger på en måde, der muliggør senere konsultation i en periode, som er afpasset efter oplysningernes formål, og som giver mulighed for uændret gengivelse af de lagrede oplysninger

zd) "tilgængeligt format": et format, der giver en person med handicap eller en bevægelseshæmmet person adgang til alle relevante oplysninger, herunder ved at give den pågældende person mulighed for at få lige så let og bekvem adgang som en person uden handicap eller funktionsnedsættelse, og som opfylder de tilgængelighedskrav, der er fastsat i overensstemmelse med den gældende lovgivning, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882*

ze) "forstyrrelse/uregelmæssighed": boardingafvisning, aflysning, forsinkelse ved afgang, forsinkelse ved ankomst eller forsinkelse på forpladsen

zf) "første afgangssted": afgangsstedet for flyvningen eller for den første tilsluttede flyforbindelse på en rejse

***zfa)*** ***"personlig genstand": et stykke ikkeindtjekket bagage, der opfylder kravene til luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed, og som enten har en maksimal størrelse på 40x30x15 cm eller passer under sædet foran det sæde, hvor passageren sidder*** **[Ændring 70]**

***zfb)*** ***"håndbagage": et stykke ikkeindtjekket bagage, som ikke er en personlig genstand, og som opfylder kravene til luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed.*** **[Ændring 71]**

---

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 af 17. april 2019 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).’

3) Artikel 3 affattes således:

‘Artikel 3
Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder

a) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaterne finder anvendelse

b) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaterne finder anvendelse, ~~og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EU-luftfartsselskab,~~ medmindre vedkommende har modtaget ***tilsvarende*** modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland. **[Ændring 72]**

2. Stk. 1 gælder, såfremt passagererne:

   a) har en billet til den pågældende flyvning, eller

   b) af et luftfartsselskab eller en formidler er blevet overført fra den flyvning, som de pågældende har en billet til, til en anden flyvning, uanset grunden hertil.

~~3.~~ ~~Denne forordning gælder ikke for passagerer, der rejser gratis eller til en nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden. Passagerer med billetter, der er udstedt i henhold til et luftfartsselskabs eller en formidlers bonusprogram eller et andet kommercielt program er dog omfattet.~~ **[Ændring 73]**

4. Med forbehold af artikel 8, stk. 2, litra d), gælder denne forordning kun for passagerer, der transporteres af et motoriseret fastvinget luftfartøj.

5. Medmindre andet er anført, er det transporterende luftfartsselskab ansvarligt for at opfylde forpligtelserne i denne forordning.

6. Med forbehold af denne forordnings artikel 12 finder denne forordning også anvendelse på passagerer, der transporteres på en flyvning omfattet af en pakkerejsekontrakt som defineret i artikel 3, nr. 3), i direktiv (EU) 2015/2302, medmindre denne pakkerejsekontrakt opsiges, eller dens opfyldelse påvirkes af andre årsager end en forstyrrelse af/uregelmæssighed ved denne flyvning.

~~7.~~ ~~Denne forordnings artikel 7 finder ikke anvendelse, hvis forstyrrelsen/uregelmæssigheden sker på en tilsluttet flyforbindelse, som både afgår fra og ankommer til en lufthavn i Grønland.~~ **[Ændring 74]**

~~8.~~ ~~Denne forordning berører ikke Kongeriget Spaniens retsstilling vedrørende Gibraltars område eller vedrørende landtangen og den lufthavn, der er opført herpå.~~ **[Ændring 75]**

~~Den finder anvendelse på Gibraltars lufthavn, når Kongeriget Spanien efter bilæggelse af tvisten med Det Forenede Kongerige er i stand til at udøve effektiv kontrol med den pågældende lufthavn og sikre, at denne forordning anvendes på den pågældende lufthavn. Kongeriget Spanien meddeler Kommissionen, når disse betingelser er opfyldt, og Kommissionen offentliggør en meddelelse om bilæggelse af tvisten i Den Europæiske Unions Tidende. Denne forordning finder anvendelse på den pågældende lufthavn fra den første dag i måneden efter datoen for offentliggørelsen af nævnte meddelelse i Den Europæiske Unions Tidende.”~~ **[Ændring 76]**

4) Artikel 4 affattes således:

‘Artikel 4

Boardingafvisning

1. Denne artikel finder anvendelse på passagerer, der møder frem til boarding ved gaten efter at have gennemført onlineindtjekning eller indtjekning i lufthavnen som foreskrevet og på det tidspunkt, der forud og skriftligt (herunder ved hjælp af elektroniske midler) er angivet af luftfartsselskabet eller formidleren, eller, hvis der ikke er angivet noget boardingtidspunkt, senest 45 minutter før det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet. Denne artikel finder også anvendelse på passagerer, der ikke møder frem til boarding, når de på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive nægtet boarding mod deres vilje.

2. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer at skulle afvise boarding, underretter det straks de berørte passagerer herom. Det transporterende luftfartsselskab oplyser samtidig de berørte passagerer om deres specifikke rettigheder i henhold til denne forordning, som finder anvendelse i dette tilfælde, navnlig for så vidt angår retten til refusion ~~eller~~**,** omlægning af rejsen ~~i henhold til artikel 8~~ og ***kompensation samt*** retten til bistand i henhold til ~~artikel 9~~***denne forordning***.
**[Ændring 77]**

Det transporterende luftfartsselskab skal efterspørge frivillige, der er parate til at give afkald på at boarde deres flyvning på betingelser, der aftales mellem hver enkelt frivillig og det transporterende luftfartsselskab. ***Luftfartsselskabet underretter de frivillige om deres rettigheder i henhold til*** denne ~~aftale~~***forordning. Aftalen*** med hver frivillig om en modydelse træder kun i stedet for den frivilliges ret til kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, hvis den frivillige udtrykkeligt godkender den i et underskrevet dokument eller ved hjælp af digitale midler på et varigt medium. Hvis der ikke foreligger en sådan godkendelse, kompenseres den frivillige ~~uden unødig forsinkelse og senest syv kalenderdage efter boardingafvisningen~~***straks*** af det transporterende luftfartsselskab, der afviser boarding i henhold til artikel 7, stk. 1. **[Ændring 78]**

3. Hvis der ikke melder sig et tilstrækkeligt antal frivillige til, at de resterende passagerer med billet kan komme med flyet, kan det transporterende luftfartsselskab nægte boarding for passagerer mod deres vilje med undtagelse af de passagerer, der er omhandlet i artikel 11.

4. Det transporterende luftfartsselskab, der nægter boarding, skal øjeblikkeligt oplyse de berørte passagerer om behandlingen af klager i henhold til artikel 15a og 16a.

   Det transporterende luftfartsselskab, der nægter boarding, skal uden unødig forsinkelse og på en klar måde give de berørte passagerer valget mellem refusion eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8. Uanset artikel 8, stk. 1, litra a), skal refusion til passagerer, der blev nægtet boarding, og som har ret til refusion, ydes ~~uden unødig forsinkelse og senest syv kalenderdage efter boardingafvisningen~~***straks***. **[Ændring 79]**

Det transporterende luftfartsselskab, der nægter boarding, skal tilbyde de berørte passagerer bistand i overensstemmelse med artikel 9. Uanset artikel 9, stk. 1, litra a), skal bistand og forplejning ydes straks.

Det transporterende luftfartsselskab, der nægter passagerer boarding mod deres vilje, skal ***straks*** yde kompensation til de berørte passagerer i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1~~, uden unødig forsinkelse og senest syv kalenderdage efter boardingafvisningen~~. **[Ændring 80]**

~~5. Stk. 3 og 4 finder også anvendelse på returflyvninger, hvor passageren nægtes boarding med den begrundelse, at passageren ikke har taget en udflyvning omfattet af samme lufttransportkontrakt.~~ **[Ændring 81]**

***5a. Passagerer må ikke nægtes boarding ved tilbagerejsen, herunder tilbagerejse, der består af flere flyvninger, med den begrundelse, at vedkommende ikke foretog udflyvningen i en returbillet eller ikke har betalt en ekstra afgift med henblik herpå. Hvis passagerer nægtes boarding mod deres vilje på dette grundlag, finder denne artikel anvendelse. Luftfartsselskabet kompenserer desuden øjeblikkeligt de berørte passagerer i overensstemmelse med artikel 7 og bistår dem i henhold til artikel 8 og 9.***
**[Ændring 82]**

6. ~~Hvis passageren eller en formidler anmoder om korrektion af en stavefejl i navnet på en eller flere passagerer eller i tilfælde af administrative ændringer af navnet, korrigerer eller ændrer luftfartsselskabet dette mindst én gang indtil 48 timer inden flyafgang uden ekstra omkostninger for passageren eller formidleren.~~" **[Ændring 83]**

5) Artikel 5 affattes således:

‘Artikel 5
Aflysning

1. Hvis en flyvning aflyses, underretter det transporterende luftfartsselskab for den aflyste flyvning straks de berørte passagerer. Det transporterende luftfartsselskab oplyser samtidig de berørte passagerer om deres specifikke rettigheder i henhold til denne forordning, som finder anvendelse i dette tilfælde, navnlig for så vidt angår refusion eller omlægning af rejsen i henhold til artikel 8 og bistand i henhold til artikel 9, samt oplysninger om proceduren for anmodning om kompensation, der er defineret i artikel 7, og om behandling af klager i henhold til 15a og 16a.

Det transporterende luftfartsselskab oplyser ~~uden unødigt ophold~~ de berørte passagerer ***elektronisk*** om årsagerne til aflysningen~~.~~ ~~Passagererne har efter anmodning ret til at modtage en skriftlig begrundelse for aflysningen. Det transporterende luftfartsselskab giver~~***, så snart*** disse oplysninger ~~på en klar måde~~***foreligger, og under alle omstændigheder*** senest ~~syv kalenderdage~~***30 minutter*** efter ~~indgivelsen af anmodningen~~***det planlagte afgangstidspunkt***. **[Ændring 84]**

2. Det transporterende luftfartsselskab for den aflyste flyvning giver uden unødig forsinkelse og på en klar måde de berørte passagerer valget mellem refusion eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8.

3. Det transporterende luftfartsselskab tilbyder de berørte passagerer bistand i overensstemmelse med artikel 9.

4. Passagerer har ret til at modtage kompensation fra det transporterende luftfartsselskab for den aflyste flyvning i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, når de vælger refusion i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra a), eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra c), ~~eller~~***og/eller*** når de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger ~~de tidsgrænser~~***den tidsgrænse***, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, efter valg af omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra b). Med henblik herpå giver luftfartsselskabet systematisk passageren en på forhånd udfyldt formular i et tilgængeligt format og på et varigt medium ***i overensstemmelse med artikel 16aa i forordning [2023/0437(COD)] om håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen***. Luftfartsselskabet giver et svar inden for den frist, der er fastsat i artikel 7, stk. 5. **[Ændring 85]**

5. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldtes usædvanlige omstændigheder, og at forsinkelsen ikke kunne have været undgået, selv om luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler. Sådanne usædvanlige omstændigheder kan kun gøres gældende, hvis de påvirker den pågældende flyvning eller ~~mindst én af de tre~~***den*** foregående ~~flyvninger i den flyrotation, som planlægges~~***flyvning, som er*** udført med det samme luftfartøj, og forudsat, at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og aflysningen af flyvningen. Bevisbyrden med hensyn til, om der foreligger en direkte årsagsforbindelse, påhviler det transporterende luftfartsselskab. ***Medmindre luftfartsselskabet skriftligt forelægger beviser for, at der foreligger usædvanlige omstændigheder, betaler det passagererne den kompensation, som er omhandlet i artikel 7.*** **[Ændring 86]**

6. Retten til at få bistand i henhold til stk. 3 og kompensation i henhold til stk. 4 finder ikke anvendelse, hvis passagerne er blevet underrettet om aflysningen mindst 14 kalenderdage før den afgangsdato, der er angivet på passagerens billet. Bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen af flyvningen, påhviler det transporterende luftfartsselskab.

***6a. Såfremt en flyafgang aflyses, fordi et luftfartsselskab er blevet insolvent, er gået konkurs eller har indstillet driften, har passagerer, der er strandet, ret til refusion, returflyvning til afgangsstedet eller omlægning af rejsen samt til forplejning, jf. artikel 8 og 9 i denne forordning. Ligeledes har passagerer, der endnu ikke har påbegyndt deres rejse, ret til refusion. Luftfartsselskaberne skal bevise, at de har truffet de fornødne forholdsregler såsom tegning af en forsikring eller oprettelse af en garantifond med henblik på i givet fald at sikre strandede passagerer forplejning, refusion eller omlægning af rejsen. Disse rettigheder gælder for alle passagerer uanset deres bopæl, afgangssted eller hvor de har købt deres billet."***
**[Ændring 87]**

6) Artikel 6 affattes således:

‘Artikel 6
Forsinkelser

1. Når et transporterende luftfartsselskab forventer, at en flyvning bliver forsinket, underretter det om muligt straks de berørte passagerer herom, dog senest på det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerernes billetter. Passagererne skal så vidt muligt modtage regelmæssige opdateringer i realtid. Det transporterende luftfartsselskab oplyser samtidig de berørte passagerer om deres specifikke rettigheder i henhold til denne forordning, som finder anvendelse i dette tilfælde, navnlig for så vidt angår bistand i henhold til artikel 9, oplysninger om proceduren for anmodning om kompensation, der er defineret i artikel 7, og om behandling af klager i henhold til 15a og 16a.

Det transporterende luftfartsselskab oplyser ~~uden unødigt ophold~~ de berørte passagerer om årsagerne til forsinkelsen af flyvningen***, så snart disse oplysninger foreligger, og under alle omstændigheder senest 30 minutter efter det planlagte afgangstidspunkt***. Passagererne har ret til efter anmodning at modtage en skriftlig begrundelse for forsinkelsen ved ankomst. Det transporterende luftfartsselskab, der udførte den forsinkede flyvning, ~~giver disse oplysninger på en klar måde~~***sender den forhåndsudfyldte fælles formular til passagererne*** senest ~~syv kalenderdage~~***48 timer*** efter ~~indgivelsen af anmodningen~~***rejseafbrydelsen med henblik på refusion og kompensation i overensstemmelse med artikel 6c***.
**[Ændring 88]**

2. Det transporterende luftfartsselskab tilbyder de berørte passagerer bistand i overensstemmelse med artikel 9.

3. Når forsinkelsen når op på ~~de tidsgrænser~~***den tidsgrænse***, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, beregnet fra det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden unødigt ophold de berørte passagerer valget mellem refusion og omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8. **[Ændring 89]**

***3a. Passagerer har ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, hvis de afrejser højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankommer til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på to timer eller mere efter det planlagte ankomsttidspunkt, forudsat at den samlede tid, som passageren har mistet før afgang og efter forsinkelsen ved ankomst, er lig med eller overstiger tærsklen i artikel 7, stk. 2.*** **[Ændring 90]**

4. Passagerer har ret til ~~efter anmodning~~ at få kompensation fra det transporterende luftfartsselskab, der udførte den forsinkede flyvning, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, når de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger ~~de tidsgrænser~~***den tidsgrænse***, der er fastsat i artikel 7, stk. 2. ***Med henblik herpå udleverer det transporterende luftfartsselskab systematisk og inden for 48 timer efter forsinkelsen en forhåndsudfyldt formular til passageren i overensstemmelse med artikel 16aa i forordning [2023/0437(COD)] om håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen].*** **[Ændring 91]**

Passagerer har ret til ~~efter anmodning~~ at modtage kompensation fra det transporterende luftfartsselskab for den forsinkede flyvning i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, når de vælger refusion i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra a), eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra c), eller når de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger ~~de tidsgrænser~~***den tidsgrænse***, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, efter valg af omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra b). **[Ændring 92]**

5. Denne artikel finder også anvendelse, hvis det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, blev udsat af det transporterende luftfartsselskab.

   Retten til at få bistand i henhold til stk. 2 og kompensation i henhold til stk. 4 finder ikke anvendelse, hvis passageren er blevet underrettet om denne ændring mindst 14 kalenderdage før det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet. Bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren er blevet underrettet om den ændring af tidspunkt, påhviler det transporterende luftfartsselskab.

6. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at forsinkelsen ved ankomst skyldtes usædvanlige omstændigheder, og forsinkelsen ikke kunne have været undgået, selv hvis luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler. Sådanne usædvanlige omstændigheder kan kun gøres gældende, hvis de påvirker den pågældende flyvning eller mindst ~~én af de tre~~***den*** foregående ~~flyvninger i den flyrotation, som planlægges~~***flyvning, som er*** udført med det samme luftfartøj, og forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og forsinkelsen ved afgang for den efterfølgende flyvning. Bevisbyrden med hensyn til, om der foreligger en direkte årsagsforbindelse, påhviler det transporterende luftfartsselskab. ***Medmindre luftfartsselskabet skriftligt forelægger beviser for, at der foreligger usædvanlige omstændigheder, betaler det passagererne den kompensation, som er omhandlet i artikel 7. Ovenstående fritager ikke luftfartsselskaberne for pligten til at yde bistand til passagererne i henhold til artikel 9.”***
**[Ændring 93]**

7) Følgende artikler indsættes:

‘Artikel 6a

Forsinkelse på forpladsen

1. I tilfælde af forsinkelse på forpladsen giver det transporterende luftfartsselskab så vidt muligt passagererne regelmæssige opdateringer i realtid.

2. Med forbehold af problemer vedrørende flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed skal det transporterende luftfartsselskab, hvis der sker forsinkelse på forpladsen, sørge for passende opvarmning eller afkøling af passagerkabinen, fri adgang til toiletter om bord og sørge for, at de i artikel 11 omhandlede passagerer får den fornødne opmærksomhed. Medmindre det forlænger forsinkelsen på forpladsen, eller medmindre det ikke er foreneligt med kravene vedrørende flyvesikkerhed eller luftfartssikkerhed, skal det transporterende luftfartsselskab sørge for gratis drikkevand om bord.

3. Hvis en forsinkelse på forpladsen når op på ~~tre~~***to*** timer i en lufthavn ***med kommerciel passagertrafik***, der er beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, kører luftfartøjet til gaten eller et andet passende udstigningssted, hvor ~~passagerne~~***passagererne*** skal kunne gå fra borde. Efter dette tidspunkt kan en forsinkelse på forpladsen kun forlænges, hvis der er sikkerheds-, immigrations- eller flyvekontrolrelaterede årsager til, at luftfartøjet ikke kan forlade sin position på forpladsen. **[Ændring 94]**

4. Passagerer, der går fra borde i overensstemmelse med stk. 3, har de rettigheder, der er fastsat i artikel 6 og, hvor det er relevant, artikel 11, idet der tages hensyn til forsinkelsen på forpladsen og det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet.

Artikel 6b

Mistede tilsluttede flyforbindelser under rejser, som udføres i henhold til en enkelt lufttransportkontrakt

1. Hvis en passager ikke når en tilsluttet flyforbindelse under en rejse som følge af en forstyrrelse/uregelmæssighed på den foregående flyvning, er det transporterende luftfartsselskab, der udførte den foregående flyvning, ansvarligt for omlægning af passagerens rejse i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra b), og at yde bistand i overensstemmelse med artikel 9.

2. Når det transporterende luftfartsselskab ikke kan omlægge passagerens rejse inden for de perioder, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, litra a) og b), beregnet fra det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, for den mistede tilsluttede flyforbindelse, tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden unødigt ophold de berørte passagerer på en klar måde valget mellem refusion og omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8.

3. Passagerer har også ret til ~~efter anmodning~~ at modtage kompensation fra det luftfartsselskab, der udførte den forstyrrede/uregelmæssige flyvning i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, hvis de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger ~~de tidsgrænser~~***den tidsgrænse***, der er fastsat i artikel 7, stk. 2. **[Ændring 95]**

   Passagerer har ret til ~~efter anmodning~~ at modtage kompensation fra det luftfartsselskab, der udførte den forstyrrede/uregelmæssige flyvning i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, når de vælger refusion i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra a), eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra c), eller når de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger ~~de tidsgrænser~~***den tidsgrænse***, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, efter valg af omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra b). **[Ændring 96]**

***Hvis denne artikels stk. 2 og 3 finder anvendelse, udleverer det transporterende luftfartsselskab systematisk og senest 48 timer efter den mistede tilsluttede flyforbindelse en forhåndsudfyldt formular til passageren i overensstemmelse med artikel 16aa i forordning [2023/0437(COD)] om håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen.*** **[Ændring 97]**

4. ~~Hvis en passager planlægger og foretager en stopover betragtes den lufthavn, hvor den pågældende stopover finder sted, som passagerens endelige bestemmelsessted.~~ **[Ændring 98]**

***Artikel 6c***
***Usædvanlige omstændigheder***

***1. Usædvanlige omstændigheder er begivenheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. I forbindelse med denne forordning er usædvanlige omstændigheder begrænset til de i bilaget anførte omstændigheder.***

***2. Når en passager har ret til kompensation fra luftfartsselskabet i henhold til artikel 4, 5 og 6, sender luftfartsselskabet inden for 48 timer skriftligt passageren oplysninger om, hvorvidt der foreligger usædvanlige omstændigheder, og giver adgang til en forhåndsudfyldt fælles formular i overensstemmelse med [artikel 16aa i forordning [2023/...] om håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen].***

***3. Hvis der er indtruffet en usædvanlig begivenhed, som ligger uden for en eller flere medlemsstaters kontrol, og som har stor indvirkning på flyrejser med store ugunstige konsekvenser for luftfartssektoren, og som ikke er omfattet af bilaget til denne forordning, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 16h med henblik på at ændre den udtømmende liste i dette bilag ved at tilføje de relevante usædvanlige omstændigheder, forudsat at dette er strengt nødvendigt for at reagere på en sådan usædvanlig begivenhed."*** **[Ændring 99]**

8) I artikel 7 affattes således:

‘Artikel 7

Kompensationsret

1. I tilfælde af en forstyrrelse/uregelmæssighed finder følgende kompensationsbeløb anvendelse på de betingelser, der er defineret i artikel 4, 5, 6 eller 6a og i nærværende artikel:

a) 300 EUR for alle rejser ~~inden for Unionen og for rejser på 3 500~~***på 1 500*** km eller derunder **[Ændring 100]**

b) ~~500~~***400*** EUR for ***alle*** rejser over ***1 500 km og op til*** 3 500 km. **[Ændring 101]**

***ba) 600 EUR for alle rejser over 3 500 km.*** **[Ændring 102]**

~~Uanset litra a) fastsættes kompensationsbeløbene for rejser mellem regioner i den yderste periferi og et andet område i en medlemsstat, som traktaterne finder anvendelse på, på grundlag af rejsernes faktiske længde.~~ **[Ændring 103]**

***1a. Hvert tredje år vedtager Kommissionen en delegeret retsakt, der automatisk tilpasser størrelsen af den kompensation, der er omhandlet i dette stykke, til den samlede inflationsrate i de tre foregående år på grundlag af det europæiske forbrugerprisindeks, der offentliggøres af Eurostat i henhold til forordning (EU) 2016/792*.***
**[Ændring 104]**

2. I tilfælde af en forsinkelse ved ankomst efter omlægning af rejsen som følge af en aflysning i henhold til artikel 5, en forsinkelse ved ankomst i henhold til artikel 6 eller en forsinkelse ved ankomst efter en mistet tilsluttet flyforbindelse i henhold til artikel 6b opstår retten til kompensation for forsinkelser ved ankomst ***eller som følge af den samlede tid, som passageren har mistet, i henhold til artikel 6, stk. 3a, på tre timer eller mere, uanset rejsens længde.***~~på mere end:~~ **[Ændring 105]**

~~a)~~ ~~fire timer for alle rejser inden for Unionen og for rejser på 3 500 km eller derunder~~ **[Ændring 106]**

~~b)~~ ~~seks timer for rejser over 3 500 km.~~ **[Ændring 107]**

3. Ved beregningen af afstandene med henblik på denne forordning lægges afstanden mellem det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted til grund. I tilfælde af en tilsluttet flyforbindelse tages kun det første afgangssted og lufthavnen på det endelige bestemmelsessted i betragtning. Disse afstande måles efter storcirkelmetoden.

4. Når passagererne har valgt at fortsætte ~~rejsen~~***deres rejse*** i henhold til artikel 8, stk. 1, litra ***a), b) eller c)*** ~~b)~~, og der opstår en yderligere forstyrrelse/uregelmæssighed under den omlagte rejse, har passageren ~~kun~~***stadig*** ret til kompensation ~~én gang~~ under ~~rejsen til det~~***den omlagte rejse til deres første afgangssted eller til deres*** endelige bestemmelsessted. **[Ændring 108]**

***4a. Den kompensation, der er omhandlet i stk. 1, betales ved elektronisk bankoverførsel til den konto, som den passager, der indgiver anmodningen, har angivet. Det transporterende luftfartsselskab og den passager, der indgiver anmodningen, kan på et varigt medium aftale, at kompensationen kun udbetales på kreditkort eller i kontanter.*** **[Ændring 109]**

***4b. Bevisbyrden for at fastslå, hvornår og hvordan passageren har accepteret aftalen om den pågældende betalingsform for kompensationen, jf. denne artikels stk. 4a, påhviler det transporterende luftfartsselskab.*** **[Ændring 110]**

5. Anmodninger om kompensation i henhold til denne artikel indgives af passageren ***ved at bruge den forhåndsudfyldte fælles formular, som det transporterende luftfartsselskab har sendt,*** senest ~~seks måneder~~***ét år*** efter ~~det faktiske afgangstidspunkt~~***den dato, hvor flyvningen blev udført*** eller ~~den faktiske afgangsdato, der er angivet på passagerens billet~~***var planlagt til at blive udført***. Senest ~~14 kalenderdage~~***syv hverdage*** efter indgivelsen af anmodningen betaler det transporterende luftfartsselskab enten kompensationen eller giver passageren en begrundelse for ikke at betale kompensationen i overensstemmelse med artikel 5, stk. 5, eller artikel 6, stk. 6, ***og artikel 6c,*** herunder, hvis det er relevant, en klar og underbygget forklaring om usædvanlige omstændigheder.
~~Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan, kan denne frist forlænges til 30 kalenderdage.~~ **[Ændring 111]**

Hvis det transporterende luftfartsselskab ikke betaler den anmodede kompensation, kan passagerer indgive en klage i overensstemmelse med artikel 16a.

6. ~~Kompensationen udbetales kontant eller, hvis passageren er indforstået hermed i et underskrevet dokument eller via digitale midler på et varigt medium, på anden vis.~~ **[Ændring 112]**

---

* ***Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/792 af 11. maj 2016 om harmoniserede forbrugerprisindeks og det harmoniserede boligprisindeks og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2494/95 (EUT L 135 af 24.5.2016, s. 11).”***

9) Artikel 8 affattes således:

‘Artikel 8
Ret til refusion eller omlægning af rejsen

1. I tilfælde af en forstyrrelse/uregelmæssighed ~~tilbydes passagererne gratis valget mellem følgende muligheder~~***tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden yderligere overvejelse og*** på de betingelser, der er defineret i artikel 4, 5, 6 eller 6b og i nærværende artikel***, passagererne et valg mellem følgende muligheder, der skal tilbydes gratis***: **[Ændring 113]**

a) automatisk refusion ***efter udfyldelse af den forhåndsudfyldte fælles formular*** inden for ~~14 kalenderdage fra den afgangsdato~~***syv hverdage fra passagerens anmodning*** for den forstyrrede/uregelmæssige flyvning, der er angivet på passagerens billet, ~~kontant eller, hvis passageren er indforstået hermed i et underskrevet dokument~~***udelukkende ved elektronisk bankoverførsel, kreditkortrefusion*** eller ~~via andre digitale midler på et varigt medium, på anden vis~~***bankanvisning til den konto, som den godkendte passager oplyser***, af den fulde billetpris for den eller de dele af rejsen eller rejserne, der ikke er foretaget, og for den eller de dele af rejsen eller rejserne, der allerede er foretaget, hvis flyvningen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejse, sammen med, hvis det er relevant, en returflyvning til det første afgangssted ved førstgivne lejlighed efter det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, eller efter aftale med passageren inden dette tidspunkt
**[Ændring 114]**

b) fortsættelse af passagerens rejse ***under sammenlignelige transportbetingelser*** ved omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed efter det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, eller efter aftale med passageren inden dette tidspunkt, eller **[Ændring 115]**

c) omlægning af rejsen ***under sammenlignelige transportbetingelser*** til det endelige bestemmelsessted til en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser. **[Ændring 116]**

***Det transporterende luftfartsselskab giver passagererne oplysningerne i henhold til denne artikel på en klar og utvetydig måde ved hjælp af elektroniske midler og på passagerens anmodning ved hjælp af andre midler, f.eks. i papirform.*** **[Ændring 117]**

~~Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan i overensstemmelse med artikel 10a, kan fristen omhandlet i dette stykkes litra a) forlænges til 30 kalenderdage.~~ **[Ændring 118]**

~~2~~. For at passageren kan nå frem til sit bestemmelsessted***,*** som fastsat i henhold til stk. 1 ved førstgivne lejlighed ***og med en samlet rejsetid, der er så tæt som rimeligt muligt på den samlede planlagte rejsetid for den oprindelige flyvning***, tilbyder det transporterende luftfartsselskab, forudsat at der er ledige pladser, og forudsat at det er på sammenlignelige transportbetingelser som fastsat i lufttransportkontrakten, mindst én af følgende alternative muligheder, som passageren kan overveje og aftale i et underskrevet dokument eller via andre digitale midler på et varigt medium: **[Ændring 119]**

a) en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, der følger samme rute som fastsat i lufttransportkontrakten

b) en anden rute~~, herunder til eller fra alternative lufthavne til den lufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten; i så fald afholder det transporterende luftfartsselskab omkostningerne ved at overføre passageren fra den lufthavn~~ ***mellem de samme afgangs- og ankomstlufthavne***, der er anført i lufttransportkontrakten~~, til den alternative lufthavn eller til den lufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten, fra den alternative lufthavn~~ **[Ændring 120]**

***ba) omlægning af rejsen til eller fra alternative lufthavne til den lufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten; i så fald afholder det transporterende luftfartsselskab omkostningerne til at overføre passageren fra den lufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten, til den alternative lufthavn*** **[Ændring 121]**

c) anvendelse af befordring, der udføres af et andet luftfartsselskab, eller

d) hvis det er passende i forhold til afstanden, anvendelse af en anden transportform.

***I tilfælde af omlægning af rejsen via et andet transportmiddel eller med et andet luftfartsselskab forbliver det transporterende luftfartsselskab kun ansvarligt for information og bistand i forbindelse med samt omlægning af rejsen, indtil denne omlægning af rejsen påbegyndes. Det transporterende luftfartsselskab er fortsat ansvarligt for kompensation for forsinkelse ved ankomsten til det endelige bestemmelsessted i overensstemmelse med artikel 7. Det selskab, der udfører omlægningen af rejsen, er ansvarligt for alle andre rettigheder i forbindelse med denne service i overensstemmelse med gældende EU-ret om passagerrettigheder for den pågældende transportform.***
**[Ændring 122]**

3. Hvis en passager har underrettet det transporterende luftfartsselskab om sit valg om at fortsætte sin rejse i overensstemmelse med stk. 1, litra b), og stk. 4, og hvis det transporterende luftfartsselskab ikke inden for tre timer har tilbudt en omlægning af rejsen ***på sammenlignelige transportbetingelser***, kan passageren arrangere sin egen omlægning af rejsen i overensstemmelse med stk. 2. ***Hvis passageren vælger at arrangere sin egen omlægning af rejsen, underretter passageren det transporterende luftfartsselskab herom. Passageren har ret til at afslå muligheder for omlægning af rejsen, hvis disse muligheder for omlægning af rejsen ikke er under sammenlignelige transportbetingelser, og bevarer i så fald retten til bistand i overensstemmelse med artikel 9, mens passageren venter på, at rejsen omlægges.*** **[Ændring 123]**

I tilfælde af aflysning finder første afsnit anvendelse fra det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet.

Når passagererne arrangerer deres egen omlægning af rejsen, skal de begrænse udgifterne til de udgifter, der er nødvendige, rimelige og hensigtsmæssige. Det transporterende luftfartsselskab refunderer de udgifter, der ikke overstiger 400 % af den fulde købspris for billetten eller billetterne, som passageren har afholdt, senest ~~14 kalenderdage~~***syv hverdage*** efter indgivelsen af anmodningen~~. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan, kan denne frist forlænges til 30 kalenderdage.~~
**[Ændring 124]**

4. En passager kan vælge mellem refusion i overensstemmelse med stk. 1, litra a), eller omlægning af rejsen til en senere dato i overensstemmelse med stk. 1, litra c), indtil passageren har accepteret en omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed, som tilbydes af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med stk. 1, litra b), eller indtil passageren har besluttet selv at omlægge rejsen i overensstemmelse med stk. 3.

Passageren underretter det transporterende luftfartsselskab om sit valg.

***4a. Det transporterende luftfartsselskab giver passagererne oplysningerne i henhold til denne artikel på en klar og utvetydig måde ved hjælp af elektroniske midler og på passagerens anmodning ved hjælp af andre midler, f.eks. i papirform. Bevisbyrden, når det kommer til passagerens valg, påhviler det transporterende luftfartsselskab. Med henblik herpå sikrer det transporterende luftfartsselskab også, at passagerens valg i henhold til denne artikel bekræftes ved hjælp af et underskrevet dokument eller ved hjælp af digitale midler på et varigt medium."*** **[Ændring 125]**

10) Artikel 9 affattes således:

'Artikel 9
Ret til bistand

1. ~~I tilfælde af en forstyrrelse/uregelmæssighed og på de betingelser, der er omhandlet i artikel 4, 5, 6, 6a og 6b og i~~***Når der henvises til*** nærværende artikel~~, og når ventetiden for deres flyvning eller alternative transport forlænges med mindst to timer,~~ tilbydes passagererne gratis følgende: **[Ændring 126]**

a) forfriskninger hver anden time i ventetiden

b) et måltid efter tre timer og derefter hver femte time i ventetiden med højst tre måltider pr. dag

c) ~~tekstbeskeder,~~ internetadgang og to telefonopkald.
**[Ændring 127]**

Det transporterende luftfartsselskab kan begrænse eller afvise den bistand, der ydes i henhold til første afsnit, hvis ydelse af bistanden vil forsinke den forsinkede flyvnings afgang eller omlægningen af rejsen yderligere, herunder den alternative transports afgang.

2. Når det bliver nødvendigt med en eller flere overnatninger i afventning af flyvningen eller den alternative transport, tilbydes passagererne desuden følgende gratis:

a) hotelophold

b) transport frem og tilbage mellem lufthavnen og hotellet.

3. Det transporterende luftfartsselskab kan anvende vouchere til at opfylde sine forpligtelser i henhold til stk. 1, litra a) og b), og stk. 2. De vouchere, der stilles til rådighed i overensstemmelse med stk. 1, skal kunne anvendes i alle butikker, der sælger mad og forfriskninger i den lufthavn, hvor de berørte passagerer er strandet, om bord på deres flyvning og, hvis det er relevant, på det overnatningssted, der stilles til rådighed i henhold til stk. 2, litra a). ***Der kan kun udstedes en voucher i overensstemmelse med stk. 2, litra a), hvis det transporterende luftfartsselskab har forhåndsreserveret et værelse til den pågældende passager.*** **[Ændring 128]**

4. Hvis det transporterende luftfartsselskab ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til stk. 1, 2 og 3, kan de berørte passagerer træffe deres egne foranstaltninger. Det luftfartsselskab, der udførte den forstyrrede/uregelmæssige flyvning, refunderer de udgifter, som passagererne har afholdt, senest 14 kalenderdage efter indgivelsen af anmodningen om refusion, i det omfang disse udgifter er nødvendige, rimelige og står i et rimeligt forhold til ventetidens varighed og til udgifterne til ***indkvartering,*** forfriskninger og måltider på det sted, hvor lufthavnen ligger, og hvor passagererne er strandet. Hvis ***luftfartsselskabet ikke tilbyder hotelophold inden for tre timer, har passageren ret til selv at arrangere indkvartering og få beløbet refunderet af luftfartsselskabet mod forelæggelse af den relevante kvittering inden for syv arbejdsdage.***
***Hvis*** lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan, kan denne frist forlænges til ~~30~~***[...]*** kalenderdage. ***Det refusionsberettigede beløb er op til et hotelloft, som er anført i et indeks offentliggjort af Kommissionen, og som afspejler priserne i medlemsstaterne i overensstemmelse med Eurostats data ganget med en koefficient på 2, for at tage højde for begrænset tilgængelighed og priser i spidsbelastningsperioder og for at tilskynde til indkvartering via de transporterende luftfartsselskaber inden for fristen på tre timer. Hvis loftet ganget med koefficienten ikke er tilstrækkeligt til, at den pågældende passager kan finde passende indkvartering, fritager passagerens ret til selv at arrangere indkvartering ikke det transporterende luftfartsselskab for dets forpligtelse til at sørge for indkvartering.***
**[Ændring 129]**

5. I alle EU-lufthavne ***med kommerciel passagertrafik*** indfører lufthavnens forvaltningsorgan ordninger for at sikre, at drikkevandsstationer og lademuligheder til elektronisk udstyr kan stilles gratis til rådighed, uanset tidspunkt på dagen, flyvning eller terminal. **[Ændring 130]**

6. Hvis forstyrrelsen/uregelmæssigheden skyldes usædvanlige omstændigheder, og denne ikke kunne have været undgået, selv hvis luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler, kan luftfartsselskabet begrænse overnatningerne i overensstemmelse med stk. 2, litra a), til maksimalt tre nætter.

7. Hvis en passager vælger refusion i henhold til artikel 8, stk. 1, litra a), når vedkommende befinder sig på det første afgangssted, eller vælger omlægning af rejsen til en senere dato i henhold til artikel 8, stk. 1, litra c), har passageren ikke yderligere rettigheder med hensyn til bistand i henhold til stk. 1 og 2 for den pågældende flyvning."

11) Artikel 10 affattes således:

‘Artikel 10
Opgradering og nedgradering

1. Hvis et transporterende luftfartsselskab placerer en passager i en højere rejseklasse end den, billetten var købt til, må luftfartsselskabet ikke forlange yderligere betaling.

2. Hvis et transporterende luftfartsselskab placerer en passager i en lavere rejseklasse end den, billetten var købt til, skal det uden anmodning og inden ~~14 kalenderdage~~***syv hverdage*** fra nedgraderingen ved hjælp af midlerne i artikel 7, stk. 6, ~~give passageren kompensation, som mindst svarer til~~***refundere***: **[Ændring 131]**

   a) ~~40~~***30*** % af prisen for flyvningen for ***alle*** flyvninger på ~~3 500~~***1 500*** km eller derunder, eller **[Ændring 132]**

   b) ~~75 % af billettens pris for~~***50 % af billetprisen for alle*** flyvninger ~~over~~***i Unionen på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og*** 3 500 km~~.~~***, eller*** **[Ændring 133]**

***ba) 75 % af omkostningerne til billetprisen for alle flyvninger, som ikke henhører under litra a) eller b), herunder flyvninger mellem medlemsstaternes europæiske område og de franske regioner i den yderste periferi.* [Ændring 134]**

3. Fremgår prisen for flyvningen ikke på billetten, beregnes kompensationen omhandlet i stk. 2 på grundlag af den relevante andel af flyvningens afstand sammenlignet med den samlede afstand ifølge lufttransportkontrakten, beregnet i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3.

4. Prisen for flyvningen omhandlet i denne artikel er uden skatter og afgifter, der er angivet på billetterne, så længe hverken kravet om at betale disse skatter og afgifter eller deres beløb afhænger af den rejseklasse, som billetten er købt til.

5. Denne artikel finder ikke anvendelse på ~~fordele, der er omfattet af en højere billetpris inden for samme rejseklasse,~~***ekstra servicemuligheder*** såsom ~~særlige~~***særlige*** siddepladser eller forplejning***, som er uafhængige af rejseklassen og sælges separat***." **[Ændring 135]**

12) Følgende artikel indsættes:

'Artikel 10a
Beredskabsplaner for lufthavne

1. I en EU-lufthavn~~, der årligt håndterer mere end fem~~ ***med en årlig passagertrafik på mindst fire*** millioner passagerer~~,~~ ***i mindst tre på hinanden følgende år*** sørger lufthavnens forvaltningsorgan for, at driften af lufthavnens forvaltningsorgan og af lufthavnens væsentlige tjenesteydere, navnlig luftfartsselskaber og leverandører af groundhandling-ydelser, koordineres gennem en passende beredskabsplan med henblik på mulige situationer med mange aflysninger, med mange forsinkelser eller begge, som fører til, at et stort antal passagerer strander i lufthavnen. Beredskabsplanen indføres for at sikre, at strandede passagerer får tilstrækkelige oplysninger, og den skal indeholde ordninger til at begrænse deres ventetid og gener mest muligt. **[Ændring 136]**

2. I lufthavnens beredskabsplan tages der hensyn til passagerers særlige og individuelle behov som omhandlet i artikel 11.

3. Beredskabsplanen indføres navnlig med deltagelse af lufthavnsbrugerudvalget, jf. Rådets direktiv 96/67/EF*, af groundhandlingydelser og af andre leverandører af væsentlige lufthavnstjenester***, herunder leverandører af særlig bistand til passagerer med handicap eller bevægelseshæmmede passagerer. Beredskabsplanen udarbejdes i relevant omfang med deltagelse af de relevante myndigheder***.
Beredskabsplanen skal også indeholde kontaktoplysningerne på den eller de personer, der udpeges af de luftfartsselskaber, der er med i lufthavnsbrugerudvalget, for at repræsentere dem på stedet i tilfælde af flere aflysninger, af flere forsinkelser eller begge.
Luftfartsselskabet sikrer, at enhver udpeget person har de nødvendige midler til at bistå passagererne i overensstemmelse med forpligtelserne i denne forordning i tilfælde af en forstyrrelse/uregelmæssighed. **[Ændring 137]**

4. Lufthavnens forvaltningsorgan meddeler beredskabsplanen til det lufthavnsbrugerudvalg, der er omhandlet i direktiv 96/67/EF, og på anmodning til det nationale håndhævelsesorgan, ~~der har til opgave at håndhæve denne forordning i henhold til denne forordnings~~***som er udpeget i medfør af*** artikel 16~~, stk. 1~~***. Det nationale håndhævelsesorgan overvåger lufthavnsforvaltningsorganets opfyldelse af kravene, jf. denne artikel.*** **[Ændring 138]**

5. En medlemsstat kan beslutte, at en lufthavn, som ikke er omfattet af stk. 1, og som er beliggende på dens område, skal opfylde de forpligtelser, der er fastsat i stk. 1-4.

6. I EU-lufthavne, der årligt håndterer et antal passagerer, som ligger under den tærskel, der er fastsat i stk. 1, eller som ikke er omfattet af en beslutning fra en medlemsstat i henhold til stk. 5, træffer lufthavnens forvaltningsorgan alle rimelige foranstaltninger for at koordinere lufthavnsbrugerne og træffe foranstaltninger med lufthavnsbrugerne for at informere strandede passagerer i tilfælde af flere aflysninger, af flere forsinkelser eller begge, der fører til, at et betydeligt antal passagerer strander i lufthavnen.

---

* Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EUT L 272 af 25.10.1996, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).”

13) Artikel 11 affattes således:

‘Artikel 11

Passagerer med særlige behov

***-1. Rettighederne for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet i henhold til denne artikel berører ikke deres rettigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1107/2006.*** **[Ændring 139]**

1. Alle oplysninger, der gives til passagerer i henhold til denne forordning, skal være i et tilgængeligt format.

2. Denne artikel finder anvendelse på personer med handicap, bevægelseshæmmede personer, spædbørn, uledsagede børn og gravide, forudsat at det transporterende luftfartsselskab er blevet underrettet om deres særlige behov for bistand senest på det tidspunkt, hvor forstyrrelsen/uregelmæssigheden bekendtgøres. Den finder også anvendelse på personer, der har behov for særlig lægehjælp, forudsat at det transporterende luftfartsselskab er blevet underrettet om deres behov for særlig lægehjælp senest ved indtjekning. Transporterende luftfartsselskaber kan kræve dokumentation for sådanne behov.

En sådan underretning anses for at dække alle rejser i henhold til en lufttransportkontrakt.

3. ~~Senest ved indtjekning, og hvis der er ledige pladser, tilbydes~~ Personer, som ledsager de i stk. 2 omhandlede personer, eller som ledsager et barn, ***i henhold til samme lufttransportkontrakt, tilbydes*** gratis ***af luftfartsselskabet*** mulighed for at sidde på et sæde umiddelbart ved siden af denne person eller dette barn. ***Hvis der ikke er sæder ved siden af hinanden til rådighed, bestræber luftfartsselskabet sig på at bistå den eller de ledsagende personer med at finde sådanne sæder.*** **[Ændring 140]**

4. Ved boarding giver de transporterende luftfartsselskaber førsteprioritet til de i stk. 2 omhandlede personer og til personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem***, samt børn i barnevogn eller klapvogn og de personer, der ledsager dem***. **[Ændring 141]**

*4a. Transporterende luftfartsselskaber sikrer uden yderligere omkostninger, at spædbørn og børn, der har behov for en barne- eller klapvogn, kan transporteres i en barne- eller klapvogn frem til boardinggaten eller flydøren, og at der stilles en barne- eller klapvogn til rådighed for dem ved flydøren, medmindre der er sikkerheds-, tyverisikrings-, kapacitets- eller driftsmæssige begrænsninger.*
**[Ændring 142]**

*4b. Hvis lufthavnen ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til artikel 7 og 8 i forordning (EF) nr. 1107/2006, og personer med handicap og bevægelseshæmmede personer eller uledsagede mindreårige som følge heraf ikke når deres flyvning, er luftfartsselskabet ansvarligt for kompensation, omlægning af rejsen og bistand til disse passagerer i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 7, 8 og 9. Senest den ... [datoen for denne ændringsforordnings anvendelse] fastlægger Kommissionen de nærmere ordninger for anvendelsen af luftfartsselskabets og lufthavnsforvaltningsorganets respektive ansvarsområder og erstatningsmulighederne ved hjælp af en gennemførelsesretsakt i overensstemmelse med denne forordnings artikel 16bd. Denne gennemførelsesretsakt må ikke underminere luftfartsselskabets ansvar med hensyn til kompensation, omlægning af rejsen og bistand til passagerer i henhold til dette stykke.* **[Ændring 143]**

5. I forbindelse med omlægning af rejsen og bistand i overensstemmelse med artikel 8 og 9 lægger det transporterende luftfartsselskab særlig vægt på de i stk. 2 omhandlede personers behov. Luftfartsselskaberne sørger for denne omlægning af rejsen og bistand til disse personer, herunder til personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem, så hurtigt som muligt.

6. Artikel 9, stk. 6, finder ikke anvendelse på en i stk. 2 omhandlet passager eller på personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem."

***13a) Følgende artikel indsættes:***

***"Artikel 11a***
***Ret til personlig genstand og håndbagage***

***1. Passagerer har altid ret til at medbringe en personlig genstand, f.eks. en lille taske, håndtaske, rygsæk eller computertaske, i luftfartøjets kabine, på betingelse af at den kan opbevares sikkert under sædet foran passageren. Luftfartsselskaberne må ikke opkræve noget tillæg eller yderligere gebyrer af passageren ud over flybillettens pris for denne personlige genstand. Det er obligatorisk for luftfartsselskaber at give klare, gennemsigtige og lettilgængelige oplysninger om krav til vægt og mål for den personlige genstand på reservationstidspunktet, og efter at reservationen er gennemført, for at sikre, at passagerer er fuldt informeret før deres rejse.***

2. ***Passagerer har altid have ret til at medbringe ét stykke håndbagage om bord. Håndbagagen må ikke pålægges et pristillæg på flybilletten inden for de maksimale mål på 100 cm (summen af længde, bredde og højde) og en maksimal vægt på 7 kg. Luftfartsselskaberne kan have forskellige bestemmelser med hensyn til ekstra eller større håndbagage.***

   ***Håndbagagen kan opbevares enten i flykabinen (som håndbagage) eller i flyets lastrum. Luftfartsselskabet kan kun nægte at medtage håndbagage om bord af sikkerhedshensyn, der er forbundet med håndbagagens vægt eller størrelse i relation til luftfartøjets karakteristika.***

   ***Luftfartsselskaberne skal give klare, gennemsigtige og lettilgængelige oplysninger om krav til vægt og mål for håndbagage på reservationstidspunktet, og efter at reservationen er gennemført, for at sikre, at passagererne er fuldt informeret før deres rejse.***

***3. Med hensyn til tilfælde, hvor en personlig genstand eller håndbagage efterlades i flykabinen, skal de transporterende og kontraherende luftfartsselskaber på forhånd fastslå, hvilken part der er ansvarlig for behandlingen af eventuelle efterfølgende henvendelser. Det udpegede ansvarlige luftfartsselskab underretter automatisk passagererne, når reservationen er gennemført, om proceduren for afhentning af glemte personlige genstande eller håndbagage. Disse oplysninger skal meddeles på en klar og fyldestgørende måde og skal omfatte elektroniske kontaktoplysninger, relevante formularer og alle andre relevante oplysninger, der er nødvendige for, at passageren kan fremsætte en anmodning.*" [Ændring 144]**

***13b) Følgende artikel indsættes:***

***"Artikel 11aa***
***Ret til at overdrage en billet i tilfælde af den pågældende passagers eller et nært familiemedlems død***

1. ***En billet kan overdrages til en anden person i tilfælde af den pågældende passagers eller et nært familiemedlems død. Den passager, der er berørt af tabet, eller den person, der varetager den afdøde passagers anliggender, kan anmode om overdragelse af billetten mod forelæggelse af relevant dokumentation på et varigt medium.***

2. ***Luftfartsselskaber, operatører eller formidlere er forpligtet til at behandle sådanne anmodninger på gennemsigtige og retfærdige betingelser.***

3. ***Hvis en sådan anmodning fremsættes mindst 72 timer før flyvningen og mod fremlæggelse af relevant dokumentation på et varigt medium, skal den under alle omstændigheder anses for rimelig og må ikke pålægges yderligere gebyrer.***

***4. Hvis en sådan anmodning fremsættes inden for 72 timer før flyvningens afgang og mod fremlæggelse af relevant dokumentation på et varigt medium, underretter luftfartsselskabet eller formidleren overdrageren om eventuelle gebyrer, der kan opstå. Disse gebyrer skal være rimelige og må ikke overstige de faktiske omkostninger, som luftfartsselskabet eller formidleren har afholdt i forbindelse med overdragelsen af billetten.«*** **[Ændring 145]**

***13c) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 11b***
***Indtjekning***

***1. Passagerer har ret til at tjekke ind enten online eller i lufthavnen uden at skulle betale yderligere afgifter. Med henblik herpå kan luftfartsselskaberne stille self service-stationer til indtjekning i lufthavnen til rådighed for at lette indtjekningsprocessen.***

***2. Passagerer har ret til efter eget skøn at vælge at bruge et boardingkort enten i papirformat eller i digitalt format.«***
**[Ændring 146]**

14) Artikel 12 affattes således:

‘Artikel 12
Yderligere rettigheder

1. Denne forordning berører ikke passagerers rettigheder i henhold til andre retsakter, herunder direktiv (EU) 2015/2302, medmindre andet er bestemt i denne artikel.

   Den kompensation, der ydes i henhold til denne forordnings artikel 7 eller artikel 10, stk. 2, skal trækkes fra den kompensation eller prisnedsættelse, der ydes i henhold til andre retsakter såsom direktiv (EU) 2015/2302, hvis de rettigheder, der ydes kompensation eller prisnedsættelse for, beskytter de samme interesser eller har samme mål. Tilsvarende skal den kompensation eller prisnedsættelse, der ydes i henhold til andre retsakter såsom direktiv (EU) 2015/2302, trækkes fra den kompensation, der ydes i henhold til denne forordnings artikel 7 eller artikel 10, stk. 2, hvis de rettigheder, der ydes kompensation eller prisnedsættelse for, beskytter de samme interesser eller har samme mål.

Uanset pakkerejsearrangørens ret til at søge regres eller refusion i overensstemmelse med artikel 22 i direktiv (EU) 2015/2302, med forbehold af nærværende forordnings artikel 13, og uanset artikel 8, stk. 1, litra a), har passagerer, hvis flyvningen er en del af en aftale om en pakkerejse som defineret i artikel 3, nr. 3), i direktiv (EU) 2015/2302, ikke ret til refusion i henhold til denne forordning, for så vidt som en tilsvarende ret følger af direktiv (EU) 2015/2302.

2. Uden at det berører relevante principper og regler i national ret, herunder retspraksis, finder stk. 1 ikke anvendelse på frivillige i overensstemmelse med betingelserne fastsat i henhold til artikel 4, stk. 2.

3. Når kompensation eller refusion allerede er blevet udbetalt til en passager i henhold til lovgivningen i et tredjeland, trækkes denne kompensation eller refusion fra den kompensation eller den refusion, der ydes i henhold til denne forordning.’

***14a) Følgende artikel indsættes:***

***"Artikel 12a***
***Rettelse af stavefejl***

***1. Det transporterende luftfartsselskab skal efter modtagelse af en anmodning indgivet senest 48 timer før det planlagte afgangstidspunkt rette stavefejl i en passagers navn eller ajourføre en passagers navn i tilfælde af en administrativ ændring. En sådan rettelse eller ajourføring skal foretages gratis mindst én gang.***

***2. Anmodningen i henhold til stk. 1 kan indgives af:***

***a) en passager for så vidt angår den pågældende passagers navn eller navnet på en anden passager, hvis billet er en del af samme lufttransportkontrakt som billetten for den passager, der indgiver anmodningen***

***b) en formidler for så vidt angår navnet på en passager, som formidleren har foretaget reservationen for.***

***En rettelse eller ajourføring, der foretages i henhold til stk. 1, må ikke udgøre en overdragelse af billetten fra passageren til en anden person.«*** **[Ændring 147]**

15) Artikel 13 affattes således:

‘Artikel 13
Ret til at søge erstatning

Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning eller i national ret ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at søge kompensation hos enhver person, herunder tredjeparter, i overensstemmelse med gældende EU-ret eller national ret. ***Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav eller geninddrive sine omkostninger fra en lufthavn eller en anden tredjepart, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med.’***
**[Ændring 148]**

16) Artikel 14 affattes således:

‘Artikel 14

Forpligtelse til at informere passagererne

1. Det transporterende luftfartsselskab ***og formidleren*** medtager på ~~sit~~***deres*** websted og ~~sin~~ mobilapplikation ***på en klar, tilgængelig og utvetydig måde*** en meddelelse med angivelse af rettighederne i henhold til denne forordning, herunder ***oplysninger om*** proceduren for behandling af klager. ***For at opfylde dette krav kan luftfartsselskabet anvende et resumé af bestemmelserne i denne forordning, der er udarbejdet og gjort tilgængelige for offentligheden af Kommissionen på alle Unionens officielle sprog.*** **[Ændring 149]**

2. Når luftfartsselskaber og formidlere tilbyder billetter til en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, oplyser de forud for købet ***af disse flyvninger*** passageren om følgende:

a) den eller de tilbudte billettyper, navnlig om billetten eller billetterne er omfattet af en enkelt lufttransportkontrakt eller en kombination af særskilte lufttransportkontrakter

b) passagerens, det transporterende luftfartsselskabs og formidlerens rettigheder og forpligtelser i henhold til denne forordning, som er knyttet til lufttransportkontrakten, herunder oplysninger om refusionsprocessen,

***ba) de vigtigste rejseydelser og valgfrie pristillæg***

c) fristen og proceduren for, hvornår passageren kan anmode om navneændring, jf. artikel 4, stk. 6, uden yderligere gebyrer, og

d) lufttransportkontraktens bestemmelser og betingelser.

~~For at opfylde oplysningskravet i første afsnit, litra b), kan luftfartsselskabet og formidleren anvende et resumé af bestemmelserne i denne forordning, der er udarbejdet og gjort tilgængelige for offentligheden af Kommissionen på alle Unionens officielle sprog.~~ **[Ændring 150]**

~~3.~~ ~~En formidler eller et luftfartsselskab, der sælger billetter, der er omfattet af en kombination af lufttransportkontrakter, skal forud for købet oplyse passageren om, at billetterne er omfattet af særskilte lufttransportkontrakter, og at retten i henhold til artikel 7, 8 og 9 til kompensation, refusion, omlægning af rejsen eller bistand i tilfælde af mistede efterfølgende flyvninger ikke gælder i henhold til den særskilte lufttransportkontrakt. Disse oplysninger skal gives klart og tydeligt, når billetterne sælges.~~

~~Luftfartsselskaberne og formidlerne stiller i henhold til dette stykke oplysningerne til rådighed på det sprog, der anvendes i lufttransportkontrakten, og på et sprog, der anvendes internationalt på et varigt medium.~~ **[Ændring 151]**

4. Lufthavnens forvaltningsorgan ***og det transporterende luftfartsselskab*** sørger for, at der ved indtjekningsskrankerne (herunder self service-automater til indtjekning)***, på webstedet*** og ved gaten ~~på en tydelig måde~~ er opsat følgende tekst***, som er klart synlig for passagerer***: "Hvis du nægtes boarding, eller din flyvning aflyses eller forsinkes mindst to timer ***ved afgang eller mere end tre timer ved ankomst til dit endelige bestemmelsessted***, kan du ved indtjekningsskranken eller gaten få et eksemplar af bestemmelserne om dine rettigheder, navnlig med hensyn til refusion eller omlægning af rejsen, bistand og eventuel kompensation". Teksten vises på mindst det eller de sprog, som tales på det sted, hvor lufthavnen ligger, og på et internationalt anvendt sprog. ***Lufthavnens forvaltningsorgan og det transporterende luftfartsselskab sikrer også, at der ved indtjekningsskrankerne ved siden af teksten vises en QR-kode eller andre tekniske midler til at få adgang til Kommissionens mobilapplikation om passagerrettigheder, der indeholder et sammendrag af denne forordning.*** Med henblik herpå samarbejder lufthavnens forvaltningsorganer med transporterende luftfartsselskaber. **[Ændring 152]**

***4a. På reservationstidspunktet informerer de transporterende luftfartsselskaber passagererne om proceduren for behandling af klager og de relevante tidsfrister som defineret i artikel 15 aa). Oplysninger om behandling af klager skal også være tilgængelige på luftfartsselskabernes og formidlernes websteder og applikationer og meddeles i den e-mail, der underretter passagererne om alle begivenheder, der kan give anledning til de rettigheder, der er fastsat i denne forordning.***
**[Ændring 153]**

***4b. Luftfartsselskaberne sikrer, at der i alle de lufthavne, hvor de opererer, er kontaktsteder, hvor de sikrer, at der er kontaktpersonale eller en tredjepart engageret af det pågældende luftfartsselskab til stede, som kan give passagererne de nødvendige oplysninger om deres rettigheder, herunder klageprocedurer, med henblik på at bistå dem og omgående træffe foranstaltninger på stedet i tilfælde af aflyste eller forsinkede flyvninger, boardingafvisning eller bortkommet eller forsinket bagage. I luftfartsselskabernes åbningstid og indtil den sidste passager går fra borde fra det sidste fly og i det tidsrum, det med rimelighed kan forventes at vare at opfylde pas- og toldformaliteter, afhente indtjekket bagage og ankomme til det udpegede kontaktpunkt uden hastværk, skal disse kontaktpunkter være til rådighed med henblik på at bistå passagererne med bl.a. refusion, omlægning af rejsen, ombooking og accept af indgivelsen af deres klager.***
**[Ændring 154]**

***4c. Det transporterende luftfartsselskab skal stille letlæselige og gennemsigtige oplysninger til rådighed for passagerer om passagerrettigheder og om kontaktsteder, hvor de kan få hjælp og bistand med elektroniske billetter og et elektronisk eller printet boardingkort.*** **[Ændring 155]**

***4d. I tilfælde af forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved rejsen, der vil give anledning til de rettigheder, der er fastsat i denne forordning, underretter det transporterende luftfartsselskab hurtigst muligt fuldt ud de berørte passagerer og giver dem en meddelelse om reglerne for refusion, omlægning af rejsen, kompensation og bistand i overensstemmelse med denne forordning, herunder oplysninger om mulige begrænsninger i henhold til artikel 9, stk. 4, hvor det er relevant, og det transporterende luftfartsselskab sender også passageren den forhåndsudfyldte fælles formular i henhold til artikel 15a. Kontaktoplysningerne for det nationale håndhævelsesorgan eller et andet organ, der er udpeget i henhold til artikel 16, skal desuden udleveres skriftligt til passageren.***
**[Ændring 156]**

***4e. Luftfartsselskaberne og formidlerne stiller, hvor det er relevant, oplysningerne i henhold til denne artikel til rådighed på det sprog, der anvendes i lufttransportkontrakten, og på et internationalt anvendt sprog og på et varigt medium.*** **[Ændring 157]**

***4f. Oplysningerne til og korrespondancen med passagererne i henhold til denne forordning formidles elektronisk, hvis det er teknisk muligt. Hvis oplysningerne formidles ved hjælp af sådanne midler, sikrer luftfartsselskaberne og formidlerne, at al skriftlig korrespondance, herunder dato og klokkeslæt for sådan korrespondance, kan opbevares med henblik på senere konsultation. Bevisbyrden for spørgsmål om, hvorvidt og hvornår de har givet passagererne de nødvendige oplysninger, påhviler luftfartsselskaberne og formidlerne. Alle kommunikationsmidler skal gøre det muligt for passageren at kontakte luftfartsselskaberne og formidlerne hurtigt og gratis og at kommunikere effektivt.*** **[Ændring 158]**

***4g. For så vidt angår blinde og synshæmmede personer, personer med kognitive eller intellektuelle funktionsnedsættelser og bevægelseshæmmede personer finder denne artikel anvendelse ved hjælp af passende alternative og tilgængelige midler.*** **[Ændring 159]**

***4h. Lufthavnens forvaltningsorgan sørger for, at der er opsat generelle oplysninger om passagerers rettigheder på en klar og synlig måde i lufthavnens passagerområde. På grundlag af de oplysninger, det modtager, sørger det også for, at passagerer, der er til stede i lufthavnen, informeres om årsagerne til forsinkelser og forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved flyvninger såsom aflysning af deres flyvning og deres rettigheder i forbindelse med disse forsinkelser og forstyrrelser/uregelmæssigheder samt om deres rettigheder, i tilfælde af at flyselskabet uventet indstiller driften, f.eks. i tilfælde af insolvens eller tilbagekaldelse af dets licens.*** **[Ændring 160]**

***4i. I tilfælde af aflysning eller forsinkelse ved afgang informeres passagerer af det transporterende luftfartsselskab om situationen, herunder årsagen til forstyrrelsen/uregelmæssigheden, så snart denne information foreligger, og under alle omstændigheder ikke senere end 30 minutter efter det planlagte afgangstidspunkt, og om det forventede afgangstidspunkt, forudsat at luftfartsselskabet har fået passagerens kontaktoplysninger i overensstemmelse med [*gennemførelsesforordningen], hvis billetten er købt gennem en formidler.*** **[Ændring 161]**

***4j. Luftfartsselskaberne og formidlerne stiller tilgængelig og effektiv telefonisk bistand til rådighed for alle passagerer, når en flyvning er booket. Gennem denne telefoniske bistand modtager passagererne oplysninger og alternative forslag i tilfælde af forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved flyvninger, og prisen herfor må under ingen omstændigheder overstige prisen på et lokalt opkald.*** **[Ændring 162]**

***4k. Det skal klart og tydeligt fremgå af al elektronisk kommunikation til passageren om aflysning, lange forsinkelser eller ændring af flyplanen, at denne kan have ret til kompensation og/eller bistand i henhold til denne forordning."*** **[Ændring 163]**

17) Følgende artikel indsættes:

'Artikel 15a
Klage til luftfartsselskabet eller formidleren

1. Hvert luftfartsselskab og hver formidler skal indføre en ordning til behandling af klager vedrørende de rettigheder og forpligtelser, der er omhandlet i denne forordning, inden for deres respektive ansvarsområde. ~~De stiller deres kontaktoplysninger til rådighed på det sprog, der anvendes i lufttransportkontrakten, og på et internationalt anvendt sprog. Nærmere oplysninger om klagebehandlingsproceduren skal være tilgængelige for offentligheden, herunder i et tilgængeligt format for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer. De underretter også på en klar måde passagererne om kontaktoplysningerne for det eller de organer, der er udpeget af medlemsstaterne i henhold til artikel 16, og for det eller de organer, der er ansvarlige for udenretslig bilæggelse af tvister i henhold til artikel 16a, og, hvor det er relevant, deres respektive ansvarsområder. Nævnte oplysninger stilles til rådighed som minimum på det eller de officielle sprog i de medlemsstater, hvor luftfartsselskabet og formidleren driver virksomhed.~~ **[Ændring 164]**

2. ~~Når passagerer indgiver~~***Passagererne kan indgive*** en klage ~~ved hjælp af den ordning~~***til et hvilken som helst luftfartsselskab eller en hvilken som helst formidler vedrørende deres respektive ansvarsområde via de ordninger***, der er omhandlet i stk. 1~~, skal~~***.*** En sådan klage ***skal*** indgives ~~senest seks måneder efter den pågældende forstyrrelse/uregelmæssighed. Senest 30 kalenderdage efter indgivelsen af klagen giver det luftfartsselskab eller den formidler, som klagen er rettet til, enten et begrundet svar eller underretter i behørigt begrundede undtagelsestilfælde passageren om, at passageren vil modtage et endeligt svar senest to måneder fra datoen for indgivelse af klagen. Svaret skal også, hvis tvisten ikke har kunnet løses, indeholde de relevante kontaktoplysninger for det eller de organer, der er udpeget i henhold til artikel 16, eller for det eller de organer, der er ansvarlige for udenretslig bilæggelse af tvister i henhold til artikel 16a, herunder postadresse, websted og e-mailadresse~~***inden*** for et ~~sådant organ~~***år fra den dag, hvor flyvningen afgik*** eller ~~sådanne organer~~***var planlagt til at afgå***. **[Ændring 165]**

***2a. Hvis luftfartsselskabet i dette svar påberåber sig, at der foreligger usædvanlige omstændigheder, skal det meddele passageren de særlige omstændigheder i forbindelse med aflysningen eller forsinkelsen. Desuden skal luftfartsselskabet godtgøre, at der er truffet alle rimelige foranstaltninger til at undgå aflysningen eller forsinkelsen.*** **[Ændring 166]**

***2b. Bevisbyrden med hensyn til, om passagerer har modtaget den nødvendige information, påhviler luftfartsselskabet og formidleren.*** **[Ændring 167]**

3. ~~Passagerers indgivelse af klager ved hjælp af den ordning, der er omhandlet i stk. 1, berører ikke deres ret til at indbringe tvister med henblik på udenretslig bilæggelse i overensstemmelse med artikel 16a eller til at søge erstatning gennem retssager med forbehold af forældelsesfrister i overensstemmelse med national ret~~***Senest syv arbejdsdage efter at have modtaget klagen bekræfter modtageren over for passageren modtagelsen af klagen. Senest to måneder efter modtagelsen af klagen giver modtageren passageren et begrundet svar. Såfremt modtageren ikke afgiver et sådant svar inden for denne frist på to måneder, betragtes dette som en accept af passagerens påstande***. **[Ændring 168]**

***3a. I det begrundede svar underretter modtageren også på en klar måde passageren om kontaktoplysningerne for det eller de organer, der er udpeget af medlemsstaterne i henhold til artikel 16, og for det eller de organer, der er ansvarlige for udenretslig bilæggelse af tvister i henhold til artikel 16a, og, hvor det er relevant, deres respektive ansvarsområder.*** **[Ændring 169]**

***3b. Hvis luftfartsselskabet påberåber sig, at der foreligger usædvanlige omstændigheder, skal det i sit svar meddele passageren de specifikke omstændigheder, der førte til aflysningen eller forsinkelsen. Desuden skal luftfartsselskabet påvise, at det traf alle rimelige foranstaltninger til at undgå aflysningen eller forsinkelsen.*** **[Ændring 170]**

***3c. Bevisbyrden for at fastslå, at passagererne har modtaget den nødvendige information, påhviler luftfartsselskabet og formidleren.'*** **[Ændring 171]**

18) Artikel 16 affattes således:

‘Artikel 16

**~~Håndhævelse~~*Udpegning af nationale håndhævelsesorganer***
**[Ændring 172]**

1. Hver medlemsstat udpeger et eller flere ~~nationale håndhævelsesorganer, som er ansvarlige~~***organer til at varetage ansvaret*** for håndhævelsen af ***de i*** denne forordning~~, for så vidt angår rejser til eller fra lufthavne beliggende på medlemsstatens område~~ ***fastsatte forpligtelser***. ~~Medlemsstaterne bør informere Kommissionen om det eller de organer, der er blevet udpeget i henhold til dette stykke.~~
**[Ændring 173]**

2. ~~Det nationale håndhævelsesorgan overvåger nøje, at kravene i denne forordning bliver opfyldt, og træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at passagerernes rettigheder bliver respekteret~~***Ethvert organ skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig form og beslutningstagning være uafhængigt af luftfartsselskaber, lufthavnsforvaltningsorganer og formidlere eller alle andre former for kommercielle interesser***. **[Ændring 174]**

***2a. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om det eller de organer, der er udpeget i henhold til denne artikel, og om dets eller deres respektive ansvarsområder, herunder eventuelle ændringer heraf. Kommissionen og det eller de udpegede organer offentliggør disse oplysninger på deres websteder.*** **[Ændring 175]**

~~3. Passagerer kan indberette påståede overtrædelser af denne forordning til det nationale håndhævelsesorgan. Det nationale håndhævelsesorgan kan foretage undersøgelser af de påståede overtrædelser, der er indberettet, og træffe beslutning om håndhævelsestiltag baseret på oplysningerne i disse indberetninger.~~ **[Ændring 176]**

~~4. De sanktioner, som medlemsstaterne fastlægger for overtrædelse af denne forordning, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Navnlig skal sanktionerne være tilstrækkelige til at give selskaberne og formidlerne et økonomisk incitament til konsekvent at overholde denne forordning.~~ **[Ændring 177]**

~~5.~~ ~~Senest ... [6 år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] og derefter hvert femte år offentliggør de nationale håndhævelsesorganer på deres websteder en rapport om deres virksomhed, om håndhævelsestiltag og resultatet heraf, herunder om de sanktioner, der er taget i anvendelse. Disse rapporter forelægges også for Kommissionen.~~ **[Ændring 178]**

6. Transporterende luftfartsselskaber og formidlere videregiver de nødvendige kontaktoplysninger for den eller de personer eller et organ, der er udpeget til at optræde og modtage dokumenter udstedt af det eller de nationale håndhævelsesorganer permanent på deres vegne i den medlemsstat, hvor de driver virksomhed, for så vidt angår spørgsmål, der er omfattet af denne forordning, til de nationale håndhævelsesorganer. De nationale håndhævelsesorganer kan udveksle disse oplysninger med hinanden med henblik på at håndhæve denne forordning.'

***18a) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 16-a***
***Håndhævelsesopgaver***

***1. Det nationale håndhævelsesorgan overvåger nøje overholdelsen af denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at passagerernes rettigheder bliver respekteret.***

***2. De nationale håndhævelsesorganer kan anmode luftfartsselskaber, lufthavnsforvaltningsorganer og formidlere om at fremlægge dokumenter og oplysninger, der er relevante for varetagelsen af deres funktioner omhandlet i stk. 1. Sådanne dokumenter og oplysninger skal forelægges senest en måned efter modtagelsen af anmodningen, medmindre andet er angivet af det nationale håndhævelsesorgan.***

***3. Hvor det er relevant, tager de nationale håndhævelsesorganer i forbindelse med varetagelsen af deres funktioner hensyn til de oplysninger, som de får forelagt af det andet organ, der er udpeget til at behandle klager som defineret i artikel 16b, stk.2.***

4. ***Overvågningsaktiviteter kan udføres i fællesskab af nationale håndhævelsesorganer i tilfælde af lufttrafiktjenester mellem to eller flere medlemsstater.***

5. ***Medlemsstaterne sikrer, at deres respektive nationale håndhævelsesorganer tildeles tilstrækkelige beføjelser til at træffe håndhævelsesforanstaltninger.***

6. ***Hvis luftfartsselskabet påberåber sig usædvanlige omstændigheder som begrundelse for at afvise kompensation i henhold til denne forordning, skal luftfartsselskabet underbygge sin påstand ved at fremlægge tilstrækkelig dokumentation for disse omstændigheder og relaterede tekniske spørgsmål til det nationale håndhævelsesorgan inden for 48 timer. Endvidere skal luftfartsselskabet påvise, at der blev truffet alle de forholdsregler, der med rimelighed kan træffes, for at forhindre aflysning eller forsinkelse af den pågældende flyvning.***

7. ***Det nationale håndhævelsesorgan udveksler denne information med de organer, der har ansvaret for alternativ tvistbilæggelse i henhold til denne forordning, hvis disse foreligger.***

8. ***De nationale håndhævelsesorganer offentliggør hvert andet år senest den 30. juni rapporter med statistikker over deres aktiviteter, herunder – hvis det er relevant – anvendte sanktioner i de to forudgående kalenderår.***

9. ***På grundlag af de oplysninger, som luftfartsselskaberne, lufthavnsforvaltningsorganer og formidlere skal fremlægge om servicekvalitetsstandarder som defineret i artikel 15a, offentliggør det nationale håndhævelsesorgan statistikker over antallet og arten af klager, antallet af aflysninger, boardingafvisninger og forsinkelser og deres varighed samt oplysninger om bortkommet, forsinket eller beskadiget bagage.***

***10. Luftfartsselskaberne og formidlerne giver deres kontaktoplysninger til det eller de nationale håndhævelsesorganer i de medlemsstater, hvori de driver virksomhed.«*** **[Ændring 179]**

***18b) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 16-aa***
***Nationale håndhævelsesorganers og andre organers klagebehandling***

***1. Uden at det berører forbrugeres rettigheder til at søge alternativ regres i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/11/EU[1a] kan passageren efter at have klaget forgæves til luftfartsselskabet eller formidleren i henhold til artikel 13a klage til det nationale håndhævelsesorgan eller ethvert andet organ, som er udpeget efter nærværende artikels stk. 2, inden for et år fra modtagelsen af oplysningen om, at den oprindelige klage er blevet afvist af luftfartsselskabet eller formidleren.***

2. ***Enhver passager kan klage over påstået overtrædelse af denne forordning i enhver lufthavn på en medlemsstats område eller over enhver flyvning fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats eller et tredjelands område til sådanne lufthavne, enten til det nationale håndhævelsesorgan eller til ethvert andet organ, der er udpeget af en medlemsstat til dette formål.***

3. ***Det nationale håndhævelsesorgan eller ethvert andet organ, der er udpeget i henhold til stk. 2, anerkender modtagelsen af klagen inden to uger fra modtagelsen heraf. Klagebehandlingsproceduren må højst vare tre måneder fra oprettelsen af klagesagen. Klagebehandlingsproceduren gøres tilgængelig for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer i et tilgængeligt format.***

***4. Vedrører en klage påståede overtrædelser begået af et lufthavnsforvaltningsorgan, behandles klagen af det nationale håndhævelsesorgan eller ethvert andet organ, der er udpeget i henhold til stk. 2 i den medlemsstat, på hvis område hændelsen indtraf.***

***5. Nationale håndhævelsesorganer eller ethvert andet organ, der er udpeget i henhold til denne artikels stk. 2, skal kunne behandle individuelle klager fra passagerer og som minimum tildeles de minimumsundersøgelses- og håndhævelsesbeføjelser, der er fastsat i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2394[1b].***

***6. Afgørelser fra nationale håndhævelsesorganer eller ethvert andet organ, der er udpeget i henhold til stk. 2, er bindende for begge parter og kan fuldbyrdes, uden at dette berører parternes ret til adgang til retssystemet.***

_____

[1a] ***Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/11/EU af 21. maj 2013 om alternativ tvistbilæggelse i forbindelse med tvister på forbrugerområdet og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og direktiv 2009/22/EF (direktiv om ATB på forbrugerområdet) (EUT L 165 af 18.6.2013, s. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1b] ***Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2394 af 12. december 2017 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2006/2004 (EUT L 345 af 27.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).*** **« [Ændring 180]**

***18c) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 16-ab***

***1. Hvis en medlemsstat i henhold til denne forordnings artikel 16 og 16b har udpeget forskellige organer, skal disse organer sikre, at der udveksles relevante oplysninger imellem dem i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679, for derigennem at bistå det nationale håndhævelsesorgan med at udføre sine tilsyns- og håndhævelsesopgaver, og således at klagebehandlingsorganet, der er udpeget i henhold til artikel 16b, kan indhente de fornødne oplysninger til at undersøge individuelle klager.***

***2. Nationale håndhævelsesorganer fra forskellige medlemsstater udveksler oplysninger om deres arbejde, beslutningstagningsprincipper og praksis med henblik på grænseoverskridende samordning. Kommissionen bistår dem med dette arbejde.«*** **[Ændring 181]**

***18d) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 16-ac***
***Inspektioner af nationale håndhævelsesorganer***

***1. Kommissionen kan foretage inspektioner af nationale håndhævelsesorganer for at overvåge medlemsstaternes anvendelse af forordningen og fremsætte henstillinger med henblik på at forbedre håndhævelsen heraf.***

***2. Kommissionen underretter i god tid inden en inspektion den pågældende medlemsstat herom.***

***3. Hver inspektionsrapport fra Kommissionen sendes til den nationale håndhævende myndighed i den pågældende medlemsstat, som i sit svar redegør for de foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe den konstaterede manglende overholdelse, og efterkommer henstillingerne.***

***4. Rapporten og svaret fra det nationale håndhævelsesorgan fremsendes efterfølgende til de nationale håndhævelsesorganer i de øvrige medlemsstater, hvor det er relevant.«*** **[Ændring 182]**

***18e) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 16-ad***
***Sanktioner***

***1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger og underretter den straks om senere ændringer, der berører dem.***

***2. Inden for rammerne af samarbejdet efter artikel 16c kan det nationale håndhævelsesorgan, der er kompetent i henseende til artikel 16b, stk. 4 eller 5, efter anmodning fra det nationale håndhævelsesorgan, der behandler klagen, undersøge den pågældende overtrædelse af denne forordning, som dette organ har afdækket, og pålægge sanktioner, hvis dette er nødvendigt.«*** **[Ændring 183]**

***18f) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 16-ae***
***Samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen***

***1. Medlemsstaterne sender regelmæssigt relevante oplysninger om anvendelsen af denne forordning til Kommissionen, der stiller oplysningerne til rådighed for de andre medlemsstater i elektronisk form.***

***2. Efter anmodning fra Kommissionen undersøger de nationale håndhævelsesorganer specifikke tilfælde, hvor der er mistanke om, at et eller flere luftfartsselskaber eller lufthavnenes forvaltningsorganer ikke opfylder de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning, og indberetter resultaterne heraf til Kommissionen senest fire måneder efter anmodningen.***

***3. Kommissionen understøtter gennem det i [gennemførelsesforordningens] artikel 16a omhandlede udvalg dialogen og fremmer samarbejdet mellem medlemsstaterne vedrørende den nationale fortolkning og anvendelse af denne forordning [gennemførelsesforordning].***

***4. Efter anmodning fra en medlemsstat, et nationalt håndhævelsesorgan eller på eget initiativ undersøger Kommissionen tilfælde, hvor der opstår forskelle i anvendelsen og håndhævelsen af en af bestemmelserne i denne forordning.***

***5. Kommissionen kan, hvor det er relevant, vedtage retningslinjer med henblik på at fremme en fælles anvendelse af denne forordning.«*** **[Ændring 184]**

19) Følgende artikel indsættes:

'Artikel 16a
Udenretslig bilæggelse af tvister

Medlemsstaterne sikrer, at flypassagerer kan forelægge individuelle tvister efter klager eller anmodninger i henhold til denne forordning for et organ eller organer, der er ansvarlige for udenretslig tvistbilæggelse. Medlemsstaterne informerer Kommissionen om det eller de organer, der er ansvarlige for behandling i henhold til denne artikel. ~~Medlemsstaterne kan beslutte kun at anvende denne artikel på tvister mellem~~***Det er et krav for*** luftfartsselskaber ~~eller~~***og*** formidlere ~~på den ene side og forbrugere på den anden side~~***, der er omfattet af denne forordning, at deltage i alternative tvistbilæggelsesprocedurer, og afgørelser fra disse er bindende, uden at det berører parternes ret til adgang til retssystemet***.'
**[Ændring 185]**

***19a) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 16aa***
***Overensstemmelsesdokumenter***

***1. EU-luftfartsselskaber udarbejder og fremsender et dokument til det nationale håndhævelsesorgan i den medlemsstat, der har udstedt deres licens i medfør af forordning (EF) nr. 1008/2008, og til Kommissionen senest den … [1. januar xxxx], hvori der tilstrækkeligt detaljeret redegøres for, at deres driftsprocedurer er tilstrækkelige til at sikre, at de konsekvent lever op til alle forordningens relevante artikler.***

***2. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, der fastlægger minimumsindholdet af disse overensstemmelsesdokumenter. Minimumsindholdet skal dog mindst omfatte beredskabsplaner for større forstyrrelser, udpege, hvem der har ansvaret for at yde hjælp og andre rettigheder, de praktiske ordninger og procedurer for håndtering af klager og udbetaling af kompensation samt procedurerne og skabelonerne for kommunikation med passagerer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 16c, stk. 2.***

***3. Alle andre transportører, der leverer tjenester fra en EU-lufthavn, skal fremsende et overensstemmelsesdokument til de nationale håndhævelsesorganer i de medlemsstater, hvor de driver virksomhed, og til Kommissionen.***

***4. Luftfartsselskaberne reviderer fremover deres overensstemmelsesdokumenter og fremsender opdaterede udgaver til de relevante nationale håndhævelsesorganer og til Kommissionen hvert tredje år fra den … [1. januar xxxx].***

***5. Det nationale håndhævelsesorgan tager hensyn til de overensstemmelsesdokumenter, som luftfartsselskaberne fremsender, idet overensstemmelsesdokumenternes gyldighed bekræftes på grundlag af klageoplysninger.«*** **[Ændring 186]**

***19b) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 16ab***
***Udøvelse af delegerede beføjelser***

***1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.***

2. ***Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 6c og 7, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den … [datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder senest ni måneder inden udløbet af denne femårsperiode en rapport vedrørende delegationen af beføjelser. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet senest tre måneder inden udløbet af hver periode modsætter sig en sådan forlængelse.***

3. ***Den i artikel 6c og artikel 7 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, som allerede er trådt i kraft.***

***4. Inden Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, rådfører den sig med fagkyndige, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.***

***5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, underretter den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet herom.***

***6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 6c og 7 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.«*** **[Ændring 187]**

***19c) Følgende artikel indsættes:***

***»Artikel 16ac***
***Udvalgsprocedure***

***1. Kommissionen bistås af Passagerrettighedsudvalget, der består af to repræsentanter for hver af medlemsstaterne, hvoraf mindst én repræsenterer et nationalt håndhævelsesorgan. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.***

***2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.«*** **[Ændring 188]**

20) Artikel 17 affattes således:

‘Artikel 17
Revision og rapport

~~1. Senest … [5 år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] og derefter hvert tredje år aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om listen over usædvanlige omstændigheder i bilaget i lyset af de begivenheder, der har påvirket rettidig og effektiv gennemførelse af flyvninger i de to år, der går forud for hver rapport.~~

~~Rapporten ledsages om nødvendigt af et lovgivningsforslag.~~

**[Ændring 189]**

2. Senest den … [fem år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] og derefter hvert femte år aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen, håndhævelsen og resultaterne af denne forordning. Kommissionen medtager i rapporten oplysninger om den forbedrede beskyttelse af flypassagerer på flyvninger fra tredjelande, som udføres af tredjelandsluftfartsselskaber.

   ~~Denne rapport skal også indeholde en revision af de beløb, der er fastsat i artikel 7, stk. 1, og de procentsatser, der er fastsat i artikel 10, stk. 2, under hensyntagen til bl.a. udviklingen i flybilletpriserne, inflationsraten og statistikker over boardingafvisning, aflysninger, forsinkelser og mistede tilsluttede flyforbindelser, der kan tilskrives luftfartsselskaber, samt statistikker over nedgradering i de fem foregående år.~~

   **[Ændring 190]**

I rapporten, der i medfør af første afsnit skal forelægges senest den … [fem år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden], vurderer Kommissionen også:

a) ~~nødvendigheden og gennemførligheden af at revidere denne forordnings anvendelsesområde med henblik på yderligere at forbedre beskyttelsen af passagerer og de lige vilkår mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandsluftfartsselskaber samt konnektivitetsaspekter. Kommissionen vurderer navnlig risikoen for konflikter mellem jurisdiktioner og vanskeligheder i forbindelse med håndhævelse og anbefaler metoder til at afbøde disse risici og afhjælpe disse vanskeligheder~~ **[Ændring 191]**

b) ~~nødvendigheden af at justere de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, på grundlag af statistikker vedrørende udviklingen i forsinkelser og aflysninger i de fem år forud for Kommissionens vurdering og hvert år fra … [2 år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden]~~ **[Ændring 192]**

c) gennemførligheden af yderligere automatisering af anmodninger om betalinger af kompensation for forsinkelser.

Rapporten ledsages om nødvendigt af lovgivningsforslag.'

21) Teksten i bilag I til denne forordning tilføjes som bilag til forordning (EF) nr. 261/2004.

*Artikel 2*

I forordning (EF) nr. 2027/97 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2, stk. 1, foretages følgende ændringer:

a) Litra b) affattes således:

'b) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008*

_____

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).'

b) Følgende litraer tilføjes:

‘h) "mobilitetsudstyr": udstyr, der er beregnet til at bistå personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer, jf. artikel 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006*, med deres mobilitet

i) "anerkendt ledsagehund": en hund, der er specielt trænet til at øge uafhængigheden og selvbestemmelsen for personer med handicap, og som er officielt anerkendt i overensstemmelse med gældende nationale regler, hvis sådanne regler findes

j) "tilgængeligt format": et format, der giver en person med handicap eller en bevægelseshæmmet person adgang til alle relevante oplysninger, herunder ved at give den pågældende person mulighed for at få lige så let og bekvem adgang som en person uden handicap eller funktionsnedsættelse, og som opfylder de tilgængelighedskrav, der er fastsat i overensstemmelse med den gældende lovgivning, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882**

k) "formidler": enhver anden fysisk eller juridisk person end en transportør, der i forbindelse med sit erhverv handler på vegne af en transportør eller en passager med henblik på indgåelse af en befordringskontrakt

l) "personlig genstand": et stykke ikkeindtjekket bagage, der ~~udgør et nødvendigt aspekt af befordringen af passagerer,~~ opfylder kravene til luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed, og som enten har en maksimal størrelse på 40x30x15 cm eller passer under sædet foran det sæde, hvor passageren sidder **[Ændring 193]**

m) "håndbagage": et stykke ikkeindtjekket bagage, som ikke er en personlig genstand, og som opfylder kravene til luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed.

---

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly (EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 af 17. april 2019 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).'

2) Artikel 3, stk. 1, affattes således:

'Et EU-luftfartsselskabs erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar. Dette omfatter et EU-luftfartsselskabs erstatningsansvar for passagerers eller bagages forsinkelse.'

3) Artikel 3, stk. 2, ~~udgår.~~***affattes således:***

***»'2. I alle lufthavne inden for Unionen etablerer EU-luftfartsselskaber og de groundhandling-leverandører, der handler på vegne af det pågældende selskab, en tjeneste, der udleverer klageformularer til passagererne, som giver dem mulighed for øjeblikkeligt at indgive en klage over beskadiget eller forsinket bagage ved ankomsten. På samme måde sikrer luftfartsselskabet i Unionen, at passagerer får let og brugervenlig adgang til den klageformular, der er omhandlet i dette stykke, ved hjælp af QR-koder. Sådanne QR-koder meddeles og vises på en klar og synlig måde, herunder ved indtjekningsskranker, lufthavnsserviceskranker, gates og på luftfartsselskabets websted eller tilsvarende onlineplatform, således at passagererne hurtigt og uden unødig vanskelighed kan få adgang til klageformularen. Klageformularen, der kan have form af en Property Irregularity Report (PIR), accepteres af luftfartsselskabet i lufthavnen som en klage i henhold til artikel 31, stk. 2, i Montrealkonventionen. Denne mulighed påvirker ikke passagerens ret til at indgive en klage gennem andre midler inden for de frister, som er fastlagt i Montrealkonventionen.*" [Ændring 194]**

***2a. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastsætte udformningen af den standardiserede klageformular. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivnings-/undersøgelsesproceduren i artikel 6f, stk. 2.«***
**[Ændring 195]**

4) Artikel 3a affattes således:

‘Artikel 3a
Det supplerende beløb, som EU-luftfartsselskaber ifølge Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, og med forbehold af artikel 6a kan opkræve, når en passager afgiver en erklæring om særlig interesse i at få bagagen leveret på bestemmelsesstedet, fastsættes efter en sats, som afspejler de øgede omkostninger ved transport og forsikring ved bagage, hvis værdi er over erstatningsgrænsen. Passagerne skal efter anmodning underrettes om denne sats.’

5) Artikel 5 affattes således:

‘Artikel 5

1. I tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst udbetaler EU-luftfartsselskabet omgående og senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede person er blevet identificeret, sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade.

2. Med forbehold af stk. 1 må en forskudsudbetaling i tilfælde af passagerers død ikke være på mindre end 16 % pr. passager af mindstebeløbet for erstatning, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 21, stk. 1, af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2.

3. Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af EU-luftfartsselskabers erstatningsansvar, men skal kun tilbagebetales i de i artikel 20 i Montrealkonventionen nævnte tilfælde, eller hvis den person, som har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede person.

***3a. Hvis bagagen er bortkommet, forsinket eller beskadiget, skal luftfartsselskabet i første omgang yde erstatning til de passagerer, som de har indgået en kontrakt med, inden de eventuelt kan gøre krav gældende over for lufthavne eller tjenesteudbydere for de skader, som de ikke nødvendigvis selv er ansvarlige for.'*** **[Ændring 196]**

6) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

‘1. Alle luftfartsselskaber skal, når de sælger lufttransport i Unionen, ***på en klar og tilgængelig måde give passagerer fyldestgørende oplysninger om de gældende procedurer, der skal følges i tilfælde af bortkommet, forsinket eller beskadiget bagage. Luftfartsselskaber skal*** sikre, at passagererne har adgang til et sammendrag af de væsentligste bestemmelser om erstatningsansvar for så vidt angår passagerer og deres bagage, herunder frister for at indgive erstatningskrav samt oplysninger om muligheden for at afgive en særlig erklæring for bagagen på alle salgssteder, herunder også ved salg pr. telefon og via internettet. For at opfylde dette informationskrav skal EU-luftfartsselskaber bruge den informationsnotits, der findes i bilaget. Sammendraget eller notitsen kan dog ikke lægges til grund for et erstatningskrav eller fortolkningen af bestemmelserne i denne forordning eller i Montrealkonventionen.’

**[Ændring 197]**

***aa) Følgende afsnit indsættes:***

***»1a. Alle luftfartsselskaber skal, når de sælger lufttransport i Unionen, sikre, at passagerer på alle salgssteder, herunder ved salg pr. telefon og via internettet, får et sammendrag af de vigtigste bestemmelser om erstatningsansvaret for passagerer og deres bagage, herunder angivelse af fristerne for anlæggelse af erstatningssøgsmål og muligheden for at afgive en særlig bagageerklæring. For at opfylde dette informationskrav skal EU-luftfartsselskaber bruge den informationsnotits, der findes i bilaget. Sammendraget eller notitsen kan dog ikke lægges til grund for et erstatningskrav eller fortolkningen af bestemmelserne i denne forordning eller i Montrealkonventionen. Kommissionen tillægges beføjelser til ved hjælp af en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 6d at justere de i bilaget nævnte beløb, med undtagelse af det i artikel 5, stk. 2, nævnte beløb, efter en afgørelse truffet af Organisationen for International Civil Luftfart i medfør af artikel 24, stk. 2, i Montrealkonventionen.«*** **[Ændring 198]**

b) I stk. 2 tilføjes følgende led:

‘– ret til gratis at afgive en erklæring om særlig interesse vedrørende værdien af deres mobilitetsudstyr, hvis passageren er en person med handicap eller en bevægelseshæmmet person.’

c) Stk. 3 affattes således:

‘3. Hvis hele transporten udføres af EU-luftfartsselskaber, skal de erstatningsgrænser, der anføres i overensstemmelse med informationskravene i stk. 1 og 2, være dem, som er fastsat i denne forordning, medmindre et EU-luftfartsselskab frivilligt anvender højere grænser. Udføres hele transporten af tredjelandsluftfartsselskaber, gælder stk. 1 og 2 kun for transport til, fra eller inden for Unionen.’

d) Følgende stykker tilføjes:

‘4. Alle luftfartsselskaber skal på deres mobilapplikationer og på deres websteder stille en formular til rådighed, som gør det muligt for passageren straks at indgive en klage online eller i papirudgave over beskadiget, forsinket eller bortkommet bagage. Datoen for indgivelse af formularen anses af luftfartsselskabet for at være datoen for registrering af klagen i henhold til Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2 og 3, selv om luftfartsselskabet senere anmoder om yderligere oplysninger. Dette stykke påvirker ikke passagerens ret til at indgive en klage gennem andre midler inden for de frister, som fremgår af Montrealkonventionen.

5. Alle oplysninger, der gives i henhold til denne artikel, og klageformularer, skal være i et tilgængeligt format og også gøres tilgængelige for personer, der ikke anvender digitale værktøjer.

6. Alle oplysningsforpligtelser i henhold til denne artikel gælder også for formidlere, når de sælger lufttransport til, fra eller inden for Unionen.'

7) Følgende artikler indsættes:

'Artikel 6a

1. Når EU-luftfartsselskabet transporterer mobilitetsudstyr eller anerkendte ledsagehunde, ***gør det passagerer opmærksomme på deres rettigheder og*** sikrer ~~det~~, at hver person med handicap eller hver bevægelseshæmmet person får mulighed for i et tilgængeligt format ved reservationen og samtidig med meddelelsen i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 1107/2006 og senest, når udstyret er udleveret til luftfartsselskabet, og, hvis der er tale om en anerkendt ledsagehund, ved boarding at afgive en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet i henhold til Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2. I så fald må EU-luftfartsselskabet ikke opkræve et ekstra gebyr for de pågældende passagerer. ***Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger modellen for den formular, der skal bruges til sådanne interesseerklæringer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel [6f, stk. 2].*** Hvis hjælpemidlet ødelægges, bortkommer, beskadiges eller forsinkes eller i tilfælde af en anerkendt ledsagehunds død eller tilskadekomst, kan EU-luftfartsselskabet kræve dokumentation for udgifterne til udskiftning, herunder midlertidig udskiftning, af mobilitetsudstyret eller den anerkendte ledsagehund fra personen med handicap eller den bevægelseshæmmede person for at understøtte beløbet angivet i erklæringen om særlig interesse. **[Ændring 199]**

Ved salg af lufttransport på vegne af et EU-luftfartsselskab ~~tilbyder~~***gør*** formidlere ***passagerer opmærksom på deres rettigheder og tilbyder*** de berørte passagerer mulighed for ved reservationen og samtidig med meddelelsen i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 1107/2006 at afgive en erklæring om særlig interesse i et tilgængeligt format i henhold til Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2. Denne erklæring om særlig interesse afgives på samme betingelser som dem, der er fastsat i første afsnit. Formidleren sender hurtigst muligt erklæringen til EU-luftfartsselskabet. **[Ændring 200]**

2. I tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse i transporten af indtjekket mobilitetsudstyr eller i tilfælde af en anerkendt ledsagehunds død eller tilskadekomst er EU-luftfartsselskabet forpligtet til at betale et beløb, som ikke overstiger det af passageren opgivne beløb, medmindre det kan godtgøre, at det afkrævede beløb er større end personens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.

3. Når stk. 2 finder anvendelse, og uden at det berører artikel 7 og 8 og bilag I, fjerde afsnit, i forordning (EF) nr. 1107/2006, gør EU-luftfartsselskaberne hurtigt alle rimelige bestræbelser på at tilvejebringe umiddelbart nødvendige midlertidige erstatninger for indtjekket mobilitetsudstyr og midlertidige løsninger som erstatning for anerkendte ledsagehunde. Personen med handicap eller den bevægelseshæmmede person har ret til at beholde denne midlertidige erstatning gratis, indtil den kompensation, der er omhandlet i stk. 2, er betalt, eller indtil EU-luftfartsselskaberne har kompenseret de juridiske eller fysiske personer for omkostningerne ved den nødvendige midlertidige erstatning af mobilitetsudstyr eller en anerkendt ledsagehund.

4. Overholdelse af stk. 3 udgør ikke en anerkendelse af EU-luftfartsselskabets ansvar.

***Artikel 6aa***

***1. Det nationale håndhævelsesorgan, der er udpeget i henhold til artikel 16 i forordning (EF) nr. 261/2004, sørger for, at denne forordning overholdes. Til det formål overvåger det:***

***a) betingelserne og vilkårene i lufttransportkontrakter***

***b) det systematiske tilbud om en særlig interesseerklæring for indtjekket mobilitetsudstyr og om passende erstatning i tilfælde af beskadigelse af mobilitetsudstyret***

***c) betalingen af et eventuelt forskud i henhold til artikel 5, stk. 1***

***d) anvendelse af artikel 6.***

***2. Til overvågning af beskyttelsen af passagerer med handicap eller bevægelseshæmmede passagerer i tilfælde af beskadigelse af deres mobilitetsudstyr eller andre hjælpemidler undersøger det nationale håndhævelsesorgan også og tager hensyn til oplysninger om klager vedrørende mobilitetsudstyr, som er indgivet til de i henhold til artikel 16a i forordning (EF) nr. 261/2004 udpegede organer.***

***3. De sanktioner, som medlemsstaterne fastlægger for overtrædelse af denne forordning, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.***

***4. I årsrapporterne, som de nationale håndhævelsesorganer indsender i henhold til artikel 16, stk. 6, i forordning (EF) nr. 261/2004, offentliggør de også statistikker over deres virksomhed og over de sanktioner, der anvendes i forbindelse med anvendelsen af denne forordning.***
**[Ændring 201]**

Artikel 6b

1. Uden at det berører forordning (EF) nr. 1008/2008, skal alle luftfartsselskaber og formidlere, når de sælger lufttransport til, fra eller inden for Unionen, tydeligt og i et tilgængeligt format ved reservation samt på deres mobilapplikationer og på deres websted samt desuden, for så vidt angår luftfartsselskaber, på anmodning stille følgende til rådighed i lufthavnen (herunder ved self service-automater til indtjekning):

- hvor meget bagage med hensyn til mål og vægt passagererne maksimalt kan medbringe i kabinen samt i luftfartøjets lastrum svarende til den respektive rejseklasse for transport på hver af de flyvninger, der indgår i passagerens reservation

- eventuelle begrænsninger for antallet af stykker bagage, som måtte gælde inden for den maksimalt tilladte bagage

- betingelserne for transport af skrøbelige eller værdifulde genstande såsom musikinstrumenter, sportsudstyr, klapvogne og barnesæder i kabinen eller som indtjekket bagage

- med forbehold af stk. 2, eventuelle yderligere afgifter for transport af indtjekket og ikkeindtjekket bagage, herunder musikinstrumenter som omhandlet i artikel 6c

– de særlige grunde, der kan være til hinder for, at bagage, der ikke er indtjekket, medbringes i kabinen i henhold til stk. 3.

***Selve rejsen og ekstragebyrer skal fremgå tydeligt og skal kunne købes individuelt.*** **[Ændring 202]**

***Hvis håndbagage overføres fra flyets kabine til dets fragtrum før indstigningen i flyet eller før flyets start, skal denne overrækkes passagererne som håndbagage, når de stiger af flyet.*** **[Ændring 203]**

2. Med forbehold af forordning (EF) nr. 1107/2006 tillader luftfartsselskaberne passagererne at medbringe en personlig genstand ***og håndbagage inden for de maksimale mål på 100 cm (summen af længde, bredde og højde)*** i kabinen uden ekstra omkostninger ***i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 261/2004. Håndbagage kan udtrykkes i maksimale mål eller maksimal vægt af den samlede tilladte håndbagage pr. passager eller begge dele uden nogen begrænsning til et bestemt antal stykker.*** **[Ændring 204]**

3. Hvis særlige hensyn, f.eks. sikkerhedshensyn, kapacitetsgrunde eller ændring af flytype efter reservationen, gør, at der ikke i kabinen kan medbringes en personlig genstand, jf. stk. 2, eller håndbagage, kan luftfartsselskabet anbringe denne ikkeindtjekkede bagage i luftfartøjets lastrum, men uden yderligere omkostninger for passageren.

4. Stk. 2 og 3 finder anvendelse på alle luftfartsselskaber, der afgår fra en lufthavn beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, og på alle ~~EU-luftfartsselskaber~~***luftfartsselskaber***, der ankommer til et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse.
**[Ændring 205]**

5. Denne artikel påvirker ikke de begrænsninger for ikkeindtjekket håndbagage, som er fastsat ved EU-regler, såsom begrænsningerne fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008* og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998**, og ved internationale regler om luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed.

Artikel 6c

1. Et EU-luftfartsselskab tillader en passager at medbringe et musikinstrument i et luftfartøjs passagerkabine, forudsat at gældende regler om luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed og de tekniske specifikationer og begrænsninger for det pågældende luftfartøj tillader det. Musikinstrumenter kan medbringes som bagage i passagerkabinen, forudsat at de kan placeres sikkert i et egnet bagagerum i kabinen eller under et passende passagersæde. ~~Et luftfartsselskab kan beslutte, at~~***Når*** et musikinstrument ***må medbringes i flyets kabine*** regnes ***det*** for en del af passagerens ~~ikkeindtjekkede bagage, og at det ikke~~***håndbagage. Luftfartsselskabet kan beslutte, at der skal betales ekstra for håndbagage, som*** kan medbringes ud over den tilladte håndbagage. **[Ændring 206]**

2. Hvis et musikinstrument er for stort til at blive placeret sikkert i et egnet bagagerum i selve kabinen eller under et egnet passagersæde, kan et luftfartsselskab kræve betaling for en ekstra flybillet, hvis sådanne musikinstrumenter medbringes som ~~ikkeindtjekket bagage~~***håndbagage*** på et ekstra sæde~~, jf. dog gældende regler om luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed. Desuden kan det være nødvendigt for passagererne at vælge og købe sæder umiddelbart ved siden af hinanden til både~~***. Der betales ikke afgangsafgift i lufthavne i tilknytning til en sådan ekstra billet. Hvis der købes et ekstra sæde, skal luftfartsselskabet så vidt muligt søge at placere*** passageren og musikinstrumentet~~, idet det ene altid er et vinduessæde til musikinstrumentet. Musikinstrumenter placeres, hvis det er muligt og efter anmodning, i en opvarmet del af luftfartøjets fragtrum, forudsat at gældende sikkerhedsregler, pladsforhold og de tekniske specifikationer for det pågældende luftfartøj tillader~~ det ***ved siden af hinanden***. **[Ændring 207]**

*2a. Musikinstrumenter placeres, hvis det er muligt og efter anmodning, i en opvarmet del af luftfartøjets fragtrum, forudsat at gældende sikkerhedsregler, pladsforhold og de tekniske specifikationer for det pågældende luftfartøj tillader det. Luftfartsselskaberne udleverer særlige mærkater, som skal placeres let synligt på musikinstrumenterne for at sikre, at de behandles med den fornødne forsigtighed. Kun instrumenter, som er forsvarligt pakket i en stiv og/eller hård beholder, der er specielt designet til sådanne genstande, kan medbringes som luftfragt.* **[Ændring 208]**

*2b. Et luftfartsselskab skal ved reservation samt i sine betingelser og vilkår klart angive, på hvilket grundlag musikinstrumenter vil blive transporteret, herunder gældende gebyrer og de faciliteter til transport af musikinstrumenter, der forefindes i det pågældende fly, og disse faciliteters dimensioner. Bliver det nødvendigt at reservere et ekstra sæde, skal passagererne tilbydes mulighed for at reservere det andet sæde online.* **[Ændring 209]**

*Artikel 6d*

*1. Kommissionen bistås af Passagerrettighedsudvalget. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.*

*2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011."* **[Ændring 210]**

---

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EUT L 299 af 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).

8) Artikel 7 affattes således:

Artikel 7

Senest den … [5 ***tre*** år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings anvendelse og resultater. ***Rapporten ledsages om nødvendigt af lovgivningsforslag.'*** **[Ændring 211]**

9) Bilaget til forordning (EF) nr. 2027/97 erstattes af teksten i bilag II til nærværende forordning.

*Artikel 3*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

~~Den finder anvendelse fra den ... [to år fra datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden].~~ **[Ændring 212]**

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ..., den ...

| | |
|---|---|
| *På Europa-Parlamentets vegne* | *På Rådets vegne* |
| *Formand* | *Formand* |

**BILAG I**

**‘Bilag**

**~~Ikkeudtømmende lister~~*Udtømmende liste* over omstændigheder, der ~~udgør usædvanlige omstændigheder, og omstændigheder, der ikke udgør~~*kan anses for at være* usædvanlige omstændigheder med henblik på denne forordning [Ændring 213]**

1. Følgende omstændigheder ~~betragtes som~~***kan anses for at være*** usædvanlige: **[Ændring 214]**

   ~~a)~~ ~~omstændigheder, der ikke er forbundet med driften af flyet,~~ ~~såsom:~~ **[Ændring 215]**

      i) ~~natur- eller miljøkatastrofer~~***naturkatastrofer***, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen **[Ændring 216]**

      ii) ~~vejrforhold og skader på luftfartøjet i forbindelse med~~ meteorologiske ~~hændelser, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af~~***forhold, som ikke er forenelige med flysikkerhed, eller som har beskadiget flyet under*** flyvningen ~~(f.eks.: lynnedslag, hagl, tordenvejr, kraftig turbulens~~ eller ~~stærk vind)~~***på forpladsen efter frigivelse til tjeneste, og som gør det umuligt at gennemføre flyvningen på en sikker måde*** **[Ændring 217]**

iii) krig***, politisk uro, sabotagehandlinger*** eller ~~oprør, der er uforenelig med en sikker gennemførelse af~~***terrorisme, som gør det umuligt at gennemføre*** flyvningen ***på sikker måde*** **[Ændring 218]**

iv) ~~grænseoverskridende sundhedstrusler, der er omfattet af artikel 2, stk. 1~~***sundhedsrisici eller medicinske nødsituationer, der gør det nødvendigt at afbryde*** eller ~~4,~~ ~~i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2371~~[1]***ændre kursen for den pågældende flyvning***~~, og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen, og~~ **[Ændring 219]**

v) ~~kollisioner mellem luftfartøjet og en fugl eller andre fremmedelementer, som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen~~***skade på et luftfartøj forårsaget af en fremmed genstand, der befinder sig på en lufthavns start- og landingsbane*** **[Ændring 220]**

~~b)~~ ~~hændelser vedrørende en passager, herunder:~~ **[Ændring 221]**

i) ~~tilfælde af~~***en passagers*** uregerlige ***adfærd, som får luftfartøjschefen til at omdirigere den pågældende flyvning til en anden lufthavn end ankomstlufthavnen for at sætte den eller de pågældende*** passagerer ~~som omhandlet i Montrealprotokollen af 2014, som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen, eller som forsinker flyvningens afgang~~***og deres bagage af*** **[Ændring 222]**

~~ii) sundhedsrisici eller medicinske nødsituationer (såsom alvorlig sygdom), der opdages kort før flyvningens afgang, eller som gør det nødvendigt at afbryde eller ændre kursen for den pågældende flyvning~~ **[Ændring 223]**

~~c)~~ ~~andre hændelser, f.eks.:~~ **[Ændring 224]**

~~i) sikkerhedsrisici, skader forårsaget af sabotagehandlinger eller terrorisme eller ulovlige handlinger, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen~~ **[Ændring 225]**

ii) skjulte fabrikations- eller konstruktionsfejl, som opdages af fabrikanten eller en kompetent myndighed, og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen ***(Vedrører ikke den danske tekst)*** **[Ændring 226]**

iii) ~~restriktioner fra lufttrafikledelsen~~***uforudsete begrænsninger i lufttrafikstyringen*** eller ~~som følge af lufthavnskapacitet~~***lufthavnskapaciteten*** eller ***uforudsete lukninger af luftrummet, herunder myndighedernes*** lukning af ~~luftrum~~***start- og landingsbaner*** **[Ændring 227]**

~~iv)~~ ~~delvis eller fuldstændig uplanlagt lukning af en lufthavn, herunder en generel fejl i lufthavnssystemet, en strømafbrydelse og nedbrud i elektronisk kommunikation, eller lufthavnens forvaltningsorgans aktivering af beredskabsplanen~~ **[Ændring 228]**

v) ~~strejker hos væsentlige tjenesteydere såsom lufthavnens forvaltningsorgan, luftfartstjenesteudøvere, leverandører af groundhandlingydelser eller~~***uforudsete arbejdskonflikter*** hos det transporterende luftfartsselskab ***eller hos væsentlige tjenesteudøvere såsom lufthavne og luftfartstjenesteudøvere, bortset fra luftfartspersonalets***~~, hvor~~ strejker ~~er knyttet til~~***, medmindre de stammer fra*** krav, ~~der ligger uden for det transporterende luftfartsselskabs ansvarsområde~~***som kun offentlige myndigheder kan imødekomme*** **[Ændring 229]**

~~vi) uventet fravær af et besætningsmedlem, der er væsentligt for gennemførelsen af flyvningen, på grund af sygdom eller død, når det sker uden for det transporterende luftfartsselskabs baser eller på grund af pandemi~~ **[Ændring 230]**

vii) ~~skader på luftfartøjet, som er forårsaget af tredjeparter, som luftfartsselskabet ikke er ansvarligt for, på jorden, og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen~~***et flys kollision på en standplads med et luftfartøj fra et andet luftfartsselskab, som forårsages ved det andet luftfartsselskabs flys bevægelse*** **[Ændring 231]**

~~viii) skader på et luftfartøjs dæk forårsaget af en fremmed genstand, som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen~~ **[Ændring 232]**

ix) ~~forurenet~~***tilstedeværelsen af benzin på en*** start- og landingsbane***, der medfører lukning af lufthavnen og dermed en betydelig forsinkelse af en flyvning til eller fra denne*** ~~i en~~ lufthavn, ***forudsat at benzinen ikke kommer fra et luftfartøj fra det luftfartsselskab, der udfører***~~der er uforenelig med en sikker gennemførelse af~~ flyvningen **[Ændring 233]**

~~x)~~ ~~uforudsete sikkerhedsproblemer ved luftfartøjsudstyr, der ikke ligger inden for acceptable niveauer for drift som defineret i masterminimumsudstyrslisten, eller de deri fastsatte minimumsdriftsbetingelser for udstyr, og som ikke kunne være blevet afhjulpet i forbindelse med forebyggende vedligeholdelse (jf. stk. 2, litra a)), og~~ **[Ændring 234]**

~~xi)~~ ~~efter afgang sundhedsrisici eller medicinske nødsituationer (såsom alvorlig sygdom) hos et besætningsmedlem, som gør det nødvendigt at afbryde eller ændre kursen for den pågældende flyvning.~~ **[Ændring 235]**

***xia) kollision mellem et fly og en fugl og enhver skade forårsaget af en sådan kollision*** **[Ændring 236]**

***xib) mangel på personale i lufthavnen, der leverer bagagehåndteringstjenester*** **[Ændring 237]**

***xic) trængsel i lufthavnen som følge af vejrforhold, der medfører en forpligtelse for luftfartøjsoperatøren til at forsinke eller aflyse flyvningen* [Ændring 238]**

***xid) en omfattende fejl i luftfartøjets brændstofforsyningssystem, hvor den lufthavn, hvorfra den pågældende flyvning eller det pågældende luftfartøj kommer fra, er ansvarlig for luftfartøjets brændstofforsyningssystem.* [Ændring 239]**

~~2. Følgende liste over omstændigheder betragtes ikke som usædvanlige omstændigheder:~~

~~a) tekniske problemer, der kunne være blevet afhjulpet i forbindelse med forebyggende vedligeholdelse i overensstemmelse med Unionens regler og procedurer for sikring af luftfartøjers fortsatte luftdygtighed~~

~~b) operationelle beslutninger og forsinket besætning, indtjekning og boardingprocedurer, og~~

~~c) flyvebesætningens eller kabinebesætningens tjenesteudygtighed (medmindre det skyldes strejker, der er omhandlet i stk. 1, litra c), nr. v), eller uventet fravær grundet sygdom eller død, der er omhandlet i stk. 1, litra c), nr. vi)).~~

~~[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2371 af 23. november 2022 om alvorlige grænseoverskridende sundhedstrusler og om ophævelse af afgørelse nr. 1082/2013/EU (EUT L 314 af 6.12.2022, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”~~

**[Ændring 240]**

**BILAG II**

**‘BILAG**

## Note, jf. artikel 6

NOTE OM LUFTFARTSSELSKABERS ANSVAR FOR PASSAGERER OG DERES BAGAGE

I denne note gives et sammendrag af de ansvarsregler, som anvendes af EU-luftfartsselskaber som krævet af EU-lovgivning og Montrealkonventionen.

KOMPENSATION I TILFÆLDE AF DØD ELLER TILSKADEKOMST

Der er ingen finansielle grænser for ansvaret for en passagers død eller tilskadekomst forårsaget af en ulykke om bord på luftfartøjet eller under enten indstigning eller udstigning.

Med forbehold af Montrealkonventionens artikel 20 om fritagelse af luftfartsselskabet for skader på op til den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 21 som ajourført ved Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2 [luftfartsselskabet skal i parentes angive det afrundede beløb i lokal valuta], kan luftfartsselskabet ikke udelukke eller begrænse sit ansvar. Luftfartsselskabet hæfter ikke for højere beløb, hvis det kan godtgøre:

– at skaden ikke skyldtes forsømmelse eller anden uretmæssig handling eller undladelse fra luftfartsselskabet eller dets ansatte eller agenter, eller

– at skaden udelukkende skyldtes forsømmelse eller anden uretmæssig handling eller undladelse fra en tredjepart.

FORSKUDSBETALINGER

Hvis en passager bliver dræbt eller såret, skal luftfartsselskabet give en forskudsbetaling til at dække øjeblikkelige økonomiske behov inden for 15 dage efter identifikationen af den person, der har ret til kompensation. Ved dødsfald må denne forskudsbetaling ikke være mindre end 16 % af den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 21 som ajourført af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2 [luftfartsselskabet angiver i parentes det afrundede beløb i lokal valuta].

PASSAGERFORSINKELSER

I tilfælde af passagerforsinkelse er luftfartsselskabet ansvarligt for skader, medmindre alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes for at undgå skaden, var blevet truffet, eller medmindre det ikke var muligt at træffe sådanne forholdsregler. Erstatningsansvaret for passagerforsinkelser er begrænset til den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 1, som ajourført af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2 [luftfartsselskabet angiver i parentes tilnærmelsesvis beløb i lokal valuta].

BAGAGEFORSINKELSER

I tilfælde af bagageforsinkelse er luftfartsselskabet ansvarligt for skader på op til den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, som ajourført af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2 [luftfartsselskabet skal i parentes angive det afrundede beløb i lokal valuta], idet denne erstatningsgrænse gælder pr. passager og ikke pr. stykke indtjekket bagage. Luftfartsselskabet er ikke ansvarligt, når det har truffet alle rimelige forholdsregler for at undgå skaden som følge af denne forsinkelse, eller det ikke var muligt at træffe sådanne forholdsregler.

ØDELAGT, BORTKOMMET ELLER BESKADIGET BAGAGE

Luftfartsselskabet er ansvarligt for skader op til den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, som ajourført af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2 [luftfartsselskabet skal i parentes angive det afrundede beløb i lokal valuta], idet denne erstatningsgrænse gælder pr. passager og ikke pr. stykke bagage.

I tilfælde af beskadiget eller bortkommet indtjekket bagage er luftfartsselskabet ansvarligt, medmindre skaden skyldes en iboende defekt eller fejl ved bagagen eller dens kvalitet.

For ikkeindtjekket bagage (håndbagage), herunder personlige genstande, er luftfartsselskabet kun ansvarligt, hvis det selv eller dets ansatte eller agenter er skyld i skaden ***(Vedrører ikke den danske tekst)***. **[Ændring 241]**

HØJERE GRÆNSER FOR BAGAGE

En passager kan opnå en højere erstatningsgrænse ved at indgive en særlig erklæring senest ved indtjekningen og ved at betale et tillægsgebyr, hvis det kræves. Dette tillægsgebyr baseres på en tarif, som er relateret til de ekstra omkostninger, der er forbundet med transport og forsikring af den pågældende bagage, ud over erstatningsgrænsen af den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, som ajourført af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2 [***(***luftfartsselskabet skal i parentes angive det afrundede beløb i lokal valuta]***)***. Passagerne underrettes efter anmodning om denne tarif. **[Ændring 242]**

Passagerer med handicap og bevægelseshæmmede personer tilbydes systematisk ved reservation samtidig med meddelelsen i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 1107/2006 og senest, når udstyret overdrages til luftfartsselskabet, og, hvis der er tale om en anerkendt ledsagehund, ved boarding, mulighed for i et tilgængeligt format at afgive en erklæring om særlig interesse i transport uden yderligere omkostninger af deres mobilitetsudstyr eller af deres anerkendte ledsagehund.

FRITAGELSE

Hvis luftfartsselskabet kan godtgøre, at den skade, der er omfattet af de ansvarsregler, som EU-luftfartsselskaber anvender i henhold til forordning (EF) nr. 2027/97 og Montrealkonventionen, herunder død eller tilskadekomst, skyldtes forsømmelse eller anden uretmæssig handling eller undladelse fra den erstatningskrævende eller den person, som er anledning til erstatningskravet, eller at disse forhold medvirkede til skaden, fritages luftfartsselskabet helt eller delvis for sin erstatningspligt over for den erstatningskrævende, i det omfang denne forsømmelse eller uretmæssige handling eller denne undladelse forårsagede eller medvirkede til skaden.

TIDSFRISTER FOR KLAGER ~~VEDRØRENDE~~***OVER*** BAGAGE **[Ændring 243]**

Hvis bagagen er beskadiget, forsinket, bortkommet eller ødelagt, skal passageren under alle omstændigheder hurtigst muligt indgive en klage til luftfartsselskabet. Passageren skal klage inden for syv dage for skade på indtjekket bagage og inden 21 dage for forsinket bagage, i begge tilfælde fra den dato, hvor bagagen blev udleveret til passageren. I den forbindelse kan passagerer finde en særlig formular på webstederne og på luftfartsselskabernes onlineapplikationer, som enten kan indsendes på papir eller online. En sådan klageformular skal accepteres af luftfartsselskabet i lufthavnen som en klage. Datoen for indgivelse af en klage anses af luftfartsselskabet for at være datoen for registrering af klagen i henhold til Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2 og 3, selv om luftfartsselskabet senere anmoder om yderligere oplysninger.

## KONTRAHERENDE OG TRANSPORTERENDE LUFTFARTSSELSKABERS ANSVAR

Hvis det luftfartsselskab, som i praksis gennemfører flyvningen, ikke er det samme som det kontraherende luftfartsselskab, har passageren ret til at rette en klage eller et skadeskrav til begge selskaber. Det gælder også de tilfælde, hvor der er aftalt en erklæring om særlig interesse i levering med et af de to luftfartsselskaber.

## TIDSFRIST FOR SAGSANLÆG

Sagsanlæg vedrørende klage over skader, skal indbringes for retten inden for to år fra datoen for luftfartøjets ankomst eller fra den dato, hvor luftfartøjet skulle være ankommet.

## ØDELÆGGELSE, BORTKOMST, BESKADIGELSE ELLER FORSINKELSE AF MOBILITETSUDSTYR

Luftfartsselskabet er ansvarligt for ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af mobilitetsudstyr op til den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2 [luftfartsselskabet skal i parentes angive det afrundede beløb i lokal valuta], idet denne erstatningsgrænse gælder pr. passager og ikke pr. stykke bagage.

En passager kan uden yderligere omkostninger drage fordel af en højere erstatningsgrænse ved senest ved indtjekningen at afgive en særlig erklæring med angivelse af omkostningerne ved udskiftning af vedkommendes mobilitetsudstyr.

I tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af mobilitetsudstyr betaler luftfartsselskabet en kompensation, der ikke overstiger det beløb, der er angivet i den særlige erklæring.

Inden denne kompensation udbetales, træffer luftfartsselskabet alle rimelige foranstaltninger til at sørge for omgående nødvendige midlertidige erstatninger for mobilitetsudstyr efter afslutningen af de pågældende passagerers rejse.

GRUNDLAGET FOR OPLYSNINGERNE

Grundlaget for de ovennævnte regler er Montrealkonventionen af 28. maj 1999, som er gennemført i Unionen ved forordning (EF) nr. 2027/97 (ændret ved forordning (EF) nr. 889/2002 og ved forordning (EU) …/…[+]) og i medlemsstaterne ved deres nationale lovgivning.

_____

[+] EUT: Indsæt venligst nummeret på denne ændringsforordning.”