Europees Parlement
2024-2029

AANGENOMEN TEKSTEN

P10_TA(2026)0009

Rechten van luchtreizigers

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 21 januari 2026 over het standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: tweede lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het standpunt van de Raad in eerste lezing (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 11 juli 2013[1],
- na raadpleging van het Comité van de Regio's,
- gezien het advies van de Commissie (COM(2025)0630),
- gezien zijn in eerste lezing geformuleerde standpunt[2] over het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2013)0130),
- gezien de richtsnoeren van de Commissie vervoer en toerisme van 13 oktober 2025 overeenkomstig artikel 74 van zijn Reglement,
- gezien artikel 294, lid 7, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
- gezien artikel 68 van zijn Reglement,
- gezien de aanbeveling voor de tweede lezing van de Commissie

1 PB C 327 van 12.11.2013, blz. 115.
2 PB C 93 van 24.3.2017, blz. 336.

vervoer en toerisme (A10-0001/2026),

1. stelt onderstaand standpunt in tweede lezing vast;
2. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

P10_TC2-COD(2013)0072

Standpunt van het Europees Parlement in tweede lezing vastgesteld op 21 januari 2026 met het oog op de vaststelling van Verordening (EU) 2026/... van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[1],

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure[2],

---

1 PB C 327 van 12.11.2013, blz. 115.

2 Standpunt van het Europees Parlement van 5 februari 2014 (PB C 93 van 24.3.2017, blz. 336) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 29 september 2025 (PB C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Standpunt van het Europees Parlement van 21 januari 2026.

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad[3] en Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad[4] hebben er in grote mate toe bijgedragen dat de rechten van luchtvaartpassagiers worden beschermd wanneer hun reisplannen worden verstoord door instapweigering, langdurige vertraging, annulering of slecht behandelde bagage.

(1 bis) De Uniewetgever bevestigt de in de overwegingen 1 en 4 geformuleerde doelstellingen inzake EU-wetgeving op het gebied van luchtvervoer om een hoog niveau van bescherming van passagiers te waarborgen, ten volle rekening te houden met de vereisten van consumentenbescherming in het algemeen en de bij deze verordening vastgestelde beschermingsnormen te verhogen. Dit moet gebeuren door de rechten van luchtvaartpassagiers te versterken, door de rechtszekerheid voor zowel luchtvaartpassagiers als luchtvaartmaatschappijen te verbeteren en door de belangrijkste uitspraken van het Hof van Justitie in zijn interpretatie van Verordening (EG) nr. 261/2004 te codificeren, alsook door ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen onder geharmoniseerde voorwaarden opereren op een geliberaliseerde markt. Dit betekent ook dat de beschermingsnormen van Verordening (EG) nr. 261/2004 in geen geval mogen worden verlaagd. Bijgevolg moet het volledige potentieel van de uit hoofde van de Verordeningen (EG) nr. 261/2004 en (EG) nr. 2027/97 beschermde rechten van luchtvaartpassagiers worden benut, en moet worden gezorgd voor een doeltreffendere, efficiëntere en consistentere

---

3 Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91 (PB L 46 van 17.2.2004, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB L 285 van 17.10.1997, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

toepassing van die rechten in de hele Unie, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van luchtvaartmaatschappijen en een evenwicht in stand wordt gehouden tussen de belangen van luchtvaartpassagiers en die van luchtvaartmaatschappijen.
[Am. 1]

(2) Door een aantal tekortkomingen die tijdens de toepassing van de rechten uit hoofde van Verordeningen (EG) nr. 261/2004 en (EG) nr. 2027/97 aan het licht zijn gekomen, hebben deze rechten echter niet de verhoopte resultaten op het gebied van passagiersbescherming opgeleverd. Om te garanderen dat de rechten van luchtvaartpassagiers in de hele Unie doeltreffender, efficiënter en consequenter worden toegepast, zijn een aantal aanpassingen van het huidige wetgevingskader nodig. Dit werd benadrukt in de mededeling van de Commissie van 27 oktober 2010 getiteld “Verslag over het EU-burgerschap 2010 – Het wegnemen van de belemmeringen voor de rechten van EU-burgers”, waarin maatregelen werden aangekondigd om een reeks gemeenschappelijke rechten te garanderen, met name voor luchtvaartpassagiers, en om die rechten adequaat te handhaven.

(3) ~~Uit~~***In*** de in 2020 in opdracht van de Commissie uitgevoerde en gepubliceerde studie over het huidige niveau van bescherming van de rechten van luchtvaartpassagiers (~~hierna "de studie" genoemd~~***de "steer-studie"***) ~~bleek~~***wordt gesteld*** dat passagiers bij een verstoring van de reis in de eerste plaats bijstand willen krijgen, en in de tweede plaats herroutering om zo spoedig mogelijk op hun bestemming aan te komen. ~~De studie~~***In dit kader*** toonde ***de steer-studie*** aan dat financiële compensatie op de derde plaats komt ***van de drie aangeboden opties*** als het gaat om de prioriteiten van de passagiers. ~~Anderzijds toonde~~***Uit deze studie kan echter niet worden afgeleid dat financiële compensatie laag op de ranglijst van prioriteiten van passagiers zou staan, en wel om de volgende drie redenen. Ten eerste creëert de vraagstelling van*** de studie ~~ook aan dat de absolute en relatieve kosten~~***al een aanzienlijke vertekening waardoor de mogelijke uitkomsten worden beperkt, aangezien de drie opties die aan de respondenten zijn voorgelegd, niet vergelijkbaar van aard zijn. Terwijl twee van de opties (bijstand, herroutering) de verwachting wekken van onmiddellijke verlichting van een dringend probleem (verstoring van de vlucht), is de derde optie (compensatie) minder onmiddellijk en minder urgent van aard. Compensatie uit hoofde van deze verordening is bedoeld om de schade te vergoeden die is geleden als gevolg van een verstoring, in de vorm van een betaling*** die de ~~toepassing~~***passagier op lange termijn helpt, in plaats van het onmiddellijke probleem op te lossen (via bijstand of herroutering). Het spreekt voor zich dat de gemiddelde respondent de minst urgente en minst onmiddellijke van de drie opties (compensatie) op de derde plaats rangschikt.***

Het zou echter logisch en statistisch gezien niet gerechtvaardigd zijn om uit deze rangschikking af te leiden dat het ontvangen van compensatie voor de passagier van aanzienlijk minder belang zou zijn. Ten tweede creëert de opzet van de studie een kunstmatige verplichting voor de respondent om tussen drie opties te kiezen en deze te rangschikken, terwijl deze drie opties in de huidige realiteit van Verordening (EG) nr. 261/2004 ~~voor de luchtvaartmaatschappijen meebrengt sinds 2011 aanzienlijk zijn gestegen, wat op lange termijn kan leiden tot een beperking van het aantal geëxploiteerde routes of een vermindering~~***naast elkaar bestaan, zonder elkaar op enigerlei wijze uit te sluiten. Ten derde is de ranglijst*** van de ~~connectiviteit die luchtvaartmaatschappijen aan~~***steer-studie gebaseerd op interactie met consumenten- en passagiersorganisaties en op deskresearch, en niet op een uitgebreide enquête onder passagiers. Daarom zou het, om de vertekening door de vraagstelling van de steer-studie te ondervangen, de moeite waard zijn om aanvullende representatieve peilingen te raadplegen over de mening van luchtvaartpassagiers over het ontvangen van compensatie uit hoofde van deze verordening. In een statistische enquête[5] van de Europese Rekenkamer (ERK) uit 2018 onder 10 350 willekeurig gekozen burgers uit tien lidstaten, stond het "recht op compensatie bij langdurige vertragingen, geannuleerde reizen of instapweigering" op de tweede plaats met 39,6 % van de tien opties waaruit*** passagiers ~~bieden~~***drie rechten moesten kiezen die zij "het belangrijkst vinden", terwijl de voorkeursoptie, namelijk het "recht op alternatief vervoer in het geval van langdurige vertraging, een annulering of instapweigering", slechts marginaal vaker werd geselecteerd, namelijk 41,7 %***.

---

5 ***Zie blz. 26 van https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_nl.pdf.***

Gezien dit verwaarloosbare verschil kan hieruit geen echte volgorde van voorkeur worden afgeleid. In een YouGov-enquête in opdracht van een bureau dat zich bezighoudt met de afhandeling van vorderingen, die in het voorjaar van 2025 werd gehouden onder 3 059 burgers in Duitsland, Spanje en Denemarken, stelde 70 % van de respondenten met klem dat de huidige compensatieregeling moet worden gehandhaafd, waarbij erop werd gewezen dat passagiers geen rechten mogen verliezen in ruil voor een marginale kostenbesparing, terwijl slechts 14 % de voorkeur gaf aan een voorgestelde besparing van 1 EUR op de prijs van het ticket. Zelfs de brancheorganisatie Airlines for Europe (A4E) concludeert uit haar eigen YouGov-enquête, waarin meer dan 6 000 consumenten in vijf lidstaten hun mening gaven, dat 75 % van de passagiers die de afgelopen twaalf maanden hebben gevlogen, voorstander is van handhaving van de huidige compensatieniveaus[6]. Deze uitkomst staaft het besluit van de Uniewetgever in het kader van de herziening van Verordening (EG) nr. 261/2004 ~~moet daarom gericht zijn op het recht~~***om de bestaande rechten*** van passagiers ***op compensatie, samen met andere even belangrijke rechten*** op bijstand en herroutering, ***niet in te perken. Beide categorieën rechten die in het kader van bovenstaande uitkomsten zijn onderzocht, "compensatie" en "bijstand en herroutering", moeten als één geheel worden beschouwd en mogen niet kunstmatig tegenover elkaar worden afgezet. Er kan ten volle*** rekening ~~houdend~~***worden gehouden*** met de economische stimulansen voor luchtvaartmaatschappijen en ~~de impact~~***het effect*** op de connectiviteit***, terwijl tegelijkertijd de bestaande rechten van luchtvaartpassagiers en een hoog niveau van consumentenbescherming behouden blijven***. **[Am. 2]**

---

6 ***Zie persbericht A4E van 14 oktober 2025: https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

(3 bis) In overeenstemming met de doelstellingen van Verordening (EG) nr. 261/2004 levert een onafhankelijke collegiaal getoetste studie uit 2023[7] solide bewijs dat de verordening in haar huidige vorm de gemiddelde duur van vluchtvertragingen op doeltreffende wijze kan verkorten. Uit de studie blijkt dat dit effect qua omvang duidelijk van economisch belang is en losstaat van de beslissingen van luchtvaartmaatschappijen over de geplande duur van de vluchten. De studie bevestigt dat statistisch gezien de hypothese dat er geen gevolgen zijn, stellig kan worden verworpen. Gesteld wordt dat de uitkomsten ook van toepassing zijn op andere maatregelen betreffende de stiptheid van vluchten (vertraging bij aankomst en het aandeel vluchten dat op tijd is) en voldoende robuust zijn ten opzichte van alternatieve specificaties. Bovendien blijkt dat de huidige verordening het meest doeltreffend is voor het beperken van vertragingen op routes waar de concurrentie laag is. In de studie wordt benadrukt dat de compensatieregeling uit hoofde van Verordening (EG) nr. 261/2004 vanuit economisch oogpunt het beginsel toepast dat de aansprakelijkheid moet worden gedragen door de partij die het best in staat is om vertragingen tegen de laagste kosten te voorkomen en te beheren. De luchtvaartmaatschappijen, en niet de passagiers, zouden de controle over de stiptheid behouden door middel van dienstregelingen, onderhoudsplanning, wisselen van bemanningen en luchtvaartuigen en strategieën om storingen te verhelpen.

---

7 ***Zie Gnutzmann en Spiewanowski in: Transport Policy 136 (2023) 155-168, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

Door aansprakelijkheid te koppelen aan vertraging bij aankomst op de eindbestemming, zou de verordening luchtvaartmaatschappijen de nodige economische stimulansen geven om het aantal langdurige vertragingen en annuleringen te verminderen. De bevindingen van deze studie ondersteunen het besluit van de Uniewetgever om de gemeenschappelijke drempel van drie uur voor compensatie in geval van annulering of langdurige vertraging, de huidige compensatieniveaus en afstandsdrempels, te handhaven en expliciet te maken. Door ervoor te zorgen dat het huidige niveau van bescherming van passagiersrechten niet wordt verlaagd, wordt de connectiviteit verbeterd en worden de economische stimulansen voor luchtvaartmaatschappijen gehandhaafd. **[Am. 3]**

(4) Passagiers van vluchten die onder openbaredienstverplichtingen vallen, moeten uit hoofde van Verordening (EG) nr. 261/2004 dezelfde rechten genieten, ook als zij tegen een verminderd tarief reizen.

(5) ~~Om de rechtszekerheid voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers te vergroten, moet~~***Over*** het begrip "buitengewone omstandigheden" ~~worden gedefinieerd, rekening houdend met het arrest~~***bestaat uitvoerige jurisprudentie*** van het Hof van Justitie ~~in zaak C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann tegen Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)[8] ("arrest in zaak C-549/07") betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004. Het begrip~~***. Er moet meer duidelijkheid worden verschaft over wat er precies onder*** "buitengewone omstandigheden" ***wordt verstaan, zodat de rechten van luchtvaartpassagiers doeltreffend en consequent kunnen worden gehandhaafd. In het licht van de jurisprudentie moet onderscheid worden gemaakt tussen gebeurtenissen waarbij de oorsprong intern is en gebeurtenissen waarbij de oorsprong buiten de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ligt. Van een externe oorsprong is sprake wanneer gebeurtenissen voortvloeien uit omstandigheden waarover de luchtvaartmaatschappij geen controle heeft en die voortvloeien uit een natuurlijke gebeurtenis of een handeling van een derde. Dergelijke externe gebeurtenissen moeten in het algemeen als buitengewone omstandigheden worden aangemerkt. Gebeurtenissen die niet aan deze criteria voldoen, moeten worden geacht intern te zijn en moeten niet als buitengewone omstandigheden worden aangemerkt. Dit onderscheid moet verder*** ~~moet~~ worden verduidelijkt aan de hand van ~~niet-uitputtende lijsten~~***een uitputtende lijst*** van omstandigheden die ~~al dan niet buitengewone omstandigheden vormen. De Commissie moet~~***als buitengewoon kunnen worden beschouwd.***

8 ~~Arrest van het Hof (Vierde kamer) van 22 december 2008, Friederike Wallentin-Hermann tegen Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, zaak C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

Om de lijst van buitengewone omstandigheden ***te kunnen wijzigen moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen*** om de ~~drie jaar evalueren en, in voorkomend geval,~~***lijst, indien nodig, aan te vullen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven[9]. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen*** het Europees Parlement en de Raad ~~voorstellen die lijst bij te werken~~***alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen***. **[Am. 4]**

---

9 ***Interinstitutioneel Akkoord tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie over beter wetgeven (PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1).***

(5 bis) Overeenkomstig het Verdrag van Montreal dienen de verplichtingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren, te worden beperkt of uitgesloten in gevallen waarin een gebeurtenis het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Het Hof van Justitie is in zijn jurisprudentie nader ingegaan op de betekenis en de grenzen van de verplichting om "redelijke maatregelen" te nemen. **[Am. 5]**

~~(6) In zijn arrest in zaak C-549/07 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat een onverwacht technisch probleem geen buitengewone omstandigheid vormt, tenzij het onverwachte technische probleem voortvloeit uit een verborgen fabricagefout die door de fabrikant van een luchtvaartuig of door een bevoegde autoriteit aan het licht is gebracht, of om schade aan het luchtvaartuig door sabotage of terrorisme. In het licht van de opgedane ervaring en aangezien het van het grootste belang is ervoor te zorgen dat de uit hoofde van deze verordening aan passagiers toegekende rechten niet ten koste gaan van de veiligheid, moeten technische problemen met bepaalde uitrusting in bepaalde omstandigheden echter als buitengewone omstandigheden worden beschouwd.~~ **[Am. 6]**

(7) In zijn arrest in de gevoegde zaken C-156/22, C-157/22 en C-158/22 (TAP Portugal tegen flightright GmbH en Myflyright GmbH)[10] betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat een onverwachte afwezigheid wegens ziekte of zelfs een onverwacht overlijden, kort voor het vertrek van een vlucht, van een bemanningslid dat essentieel is om de vlucht uit te voeren, geen buitengewone omstandigheid vormt. Hoewel luchtvaartmaatschappijen verplicht zijn alle redelijke maatregelen te nemen om voor de vervanging van de piloot of de copiloot te zorgen of om het minimaal benodigde cabinepersoneel te waarborgen, kost het in de praktijk echter veel tijd en geld om die verplichting ook op andere plaatsen dan de thuisbasissen van de luchtvaartmaatschappij na te leven. Daarom is het passend te bepalen dat indien een bemanningslid wiens aanwezigheid essentieel is bijvoorbeeld de dag vóór het vertrek van de vlucht onverwacht ziek wordt of overlijdt buiten de thuisbasissen van de luchtvaartmaatschappij, dit als een buitengewone omstandigheid moet worden beschouwd. **[Am. 7]**

10 Arrest van het Hof (Derde kamer) van 11 mei 2023, TAP Portugal tegen flightright GmbH en Myflyright GmbH, gevoegde zaken C-156/22 tot en met C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

(8) In zijn arresten in de zaken C-28/20 (Airhelp Ltd tegen Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann e.a. tegen TUIfly GmbH.)[12], C-613/20 (CS tegen Eurowings GmbH)[13] en in zijn beschikking in zaak C-287/20 (EL en CP tegen Ryanair DAC)[14] betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat stakingen van het personeel van de luchtvaartmaatschappij geen buitengewone omstandigheden vormen. Sommige eisen van het luchtvaartpersoneel die tijdens stakingen worden geformuleerd, zoals aanpassingen van de pensioenleeftijd of de financiële bijdragen, vallen echter buiten de bevoegdheid en controle van de luchtvaartmaatschappij en kunnen alleen door overheidsinstanties worden behandeld. Daarom is het passend te bepalen dat bepaalde stakingen van personeel van luchtvaartmaatschappijen als buitengewone omstandigheden moeten worden beschouwd. **[Am. 8]**

11 Arrest van het Hof (Grote kamer) van 23 maart 2021, Airhelp Ltd tegen Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, zaak C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

12 Arrest van het Hof (Derde kamer) van 17 april 2018, Helga Krüsemann e.a. tegen TUIfly GmbH, zaak C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

13 Arrest van het Hof (Negende kamer) van 6 oktober 2021, CS tegen Eurowings GmbH, zaak C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

14 Beschikking van het Hof (Achtste kamer) van 10 januari 2022, EL en CP tegen Ryanair DAC, zaak C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

(9) In zijn arrest in zaak C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland tegen Diether Schenkel)[15] betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat het begrip “vlucht” in de zin van Verordening (EG) nr. 261/2004 niet werd gedefinieerd, maar het Hof van Justitie heeft het uitgelegd als bestaande, in wezen, in een luchtvervoerhandeling, als een “onderdeel” van dit vervoer, die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt. Om onzekerheid te vermijden en in het licht van de opgedane ervaring, moet een duidelijke definitie worden opgesteld van het begrip “vlucht” en van de verwante begrippen “aansluitende vlucht” en “reis”.

(10) In zijn arrest in zaak C-537/17 (Claudia Wegener tegen Royal Air Maroc SA)[16] betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat Verordening (EG) nr. 261/2004 van toepassing was op een deel van iedere vlucht die deel uitmaakte van één enkele reis, ongeacht waar de vlucht plaatsvond, met inbegrip van vluchten die volledig buiten de Unie werden uitgevoerd. ***Voortbouwend op dit arrest en teneinde een gelijk speelveld te creëren, moet*** deze verordening ~~moet~~ van toepassing zijn indien het eerste vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, en ~~in het geval van vluchten die worden uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij uit de Unie,~~ indien de eindbestemming van de reis gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn. **[Am. 9]**

---

15 Arrest van het Hof (Vierde kamer) van 10 juli 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland tegen Diether Schenkel, zaak C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Arrest van het Hof (Achtste kamer) van 31 mei 2018, Claudia Wegener tegen Royal Air Maroc SA, zaak C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) Uit de studie is gebleken dat luchtvaartmaatschappijen Verordening (EG) nr. 261/2004 in verschillende mate naleven, waarbij luchtvaartmaatschappijen uit de Unie doorgaans beter naleven dan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. Daarom zal het herstellen van het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen en het verbeteren van de economische duurzaamheid van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie het concurrentievermogen van de Unie ondersteunen en uiteindelijk de bescherming van passagiers in het algemeen verbeteren.

(11 bis) In het belang van eerlijke internationale mededinging en om de bescherming van passagiers door middel van een uniform en samenhangend kader van rechten te waarborgen, moet Verordening (EG) nr. 261/2004 van toepassing zijn op alle reizen binnen de Unie, alsook op alle reizen die vanuit de Unie vertrekken en in de Unie aankomen. **[Am. 10]**

~~(12) Artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie erkent de bijzondere kenmerken van de ultraperifere gebieden, met name als gevolg van hun afgelegen ligging. In het licht van de ervaring die is opgedaan met Verordening (EG) nr. 261/2004 moet de territoriale continuïteit voor de ultraperifere gebieden worden gewaarborgd en moet de cohesie in de hele Unie worden versterkt, wat uiteindelijk de passagiers ten goede komt. Vanwege de specifieke kenmerken van reizen tussen ultraperifere gebieden en een ander gebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, moet het compensatiebedrag worden vastgesteld op basis van de werkelijke afstand van de reizen.~~ **[Am. 11]**

(13) Tickets worden na het sluiten van een luchtvervoersovereenkomst met een passagier afgegeven of toegestaan door een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Ze moeten kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van een uniek ticketnummer en een unieke referentie bevatten van één enkele luchtvervoersovereenkomst die bij de boeking is afgegeven. Tickets moeten betrekking hebben op één vlucht of een aansluitende vlucht, zonder rekening te houden met tussenstops voor technische en operationele doeleinden. De tickets moeten verschillende soorten gegevens bevatten over die vlucht of die aansluitende vlucht, zoals de vluchtdatum, de luchthavens van vertrek en aankomst, de geplande vertrek- en aankomsttijden, de naam en familienaam van de passagier, het vluchtnummer en de naam van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

(14) In zijn arrest in zaak C-22/11 (Finnair Oyj tegen Timy Lassooy)[17] betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat het concept “instapweigering” niet alleen betrekking heeft op instapweigeringen die het gevolg zijn van overboekingen, maar ook op instapweigeringen om andere redenen, zoals operationele redenen. Passagiers die zich voor instappen hebben gemeld en aan wie de toegang tot de vlucht is geweigerd**,** of die vooraf werden geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zou worden geweigerd, moeten zonder onnodige vertraging worden terugbetaald ***en gecompenseerd***. **[Am. 12]**

~~(15) Tegelijkertijd bestaan er redelijke gronden om passagiers de toegang tot een vlucht te weigeren, zoals gezondheid, veiligheid, beveiliging of problemen met de reisdocumenten. Ook storend gedrag van passagiers dat de veiligheid of beveiliging van een vlucht in gevaar brengt, zoals bedoeld in het gewijzigde Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokyo op 14 september 1963, kan voor een luchtvaartmaatschappij een redelijke grond zijn voor instapweigering. In die gevallen moet de bewijslast berusten bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.~~ **[Am. 13]**

17 Arrest van het Hof (Derde kamer) van 4 oktober 2012, Finnair Oyj tegen Timy Lassooy, zaak C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) Om het beschermingsniveau te verbeteren, mag aan passagiers de toegang tot een terugvlucht niet worden geweigerd op grond van het feit dat zij niet de heenvlucht hebben genomen die onder dezelfde luchtvervoersovereenkomst valt.

(17) Op dit moment worden passagiers soms bestraffende administratieve kosten aangerekend voor het corrigeren van spelfouten in hun naam. Redelijke correcties van fouten in een boeking of administratieve wijzigingen moeten gratis worden aangebracht, voor zover de gevraagde correctie niet leidt tot een wijziging van vluchttijdstip, datum, route of passagier.

(18) In het geval van een annulering moet de keuze tussen terugbetaling, voortzetting van de reis door herroutering of reizen ***later op dezelfde dag of*** op een latere datum, toekomen aan de passagier en niet aan de luchtvaartmaatschappij. **[Am. 14]**

(18 bis) Luchtvaartmaatschappijen moeten verplicht zijn om bij een annulering door de passagier de reeds betaalde belastingen kosteloos terug te betalen. **[Am. 15]**

(19) Luchthavenbeheersorganen op luchthavens ~~die meer dan vijf~~***met een jaarlijks passagiersvolume van ten minste vier*** miljoen passagiers ~~per jaar verwerken~~***gedurende ten minste drie opeenvolgende jaren*** en verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met name luchtvaartmaatschappijen en verleners van grondafhandelingsdiensten, ***verleners van navigatiediensten en verleners van bijstand aan passagiers met een handicap of met beperkte mobiliteit*** moeten ~~samenwerken~~***passende maatregelen nemen om de coördinatie en samenwerking tussen luchthavengebruikers te verbeteren,*** om de gevolgen van meervoudige vluchtverstoringen voor passagiers zoveel mogelijk te beperken. Daartoe moeten luchthavenbeheersorganen ***passende coördinatie waarborgen door middel van deugdelijke*** noodplannen ~~opstellen~~ voor dergelijke voorvallen en samenwerken ***met nationale, regionale of plaatselijke autoriteiten*** bij de opstelling van die plannen. ~~Op alle andere luchthavens moet het luchthavenbeheersorgaan alle redelijke inspanningen leveren om in overleg met luchthavengebruikers regelingen te treffen in situaties die tot gevolg kunnen hebben dat een groot aantal passagiers gestrand is, en om de gestrande passagiers op de hoogte te houden~~***Dergelijke plannen moeten worden beoordeeld en zo nodig worden aangepast door de nationale handhavingsinstanties***. **[Am. 16]**

(19 bis) ***Luchtvaartmaatschappijen moeten zorgen voor procedures en gecoördineerd optreden om de benodigde informatie te verschaffen aan gestrande passagiers. In deze procedures moet duidelijk worden aangegeven wie op elke luchthaven verantwoordelijk is voor het regelen van verzorging, bijstand, herroutering of terugbetaling, en moeten tevens de procedures en voorwaarden voor het verlenen van die diensten worden vastgelegd.*** **[Am. 17]**

(19 ter) ***Om passagiers bij te staan in geval van vluchtverstoringen of van vertraagde, beschadigde of verloren bagage, moeten de luchtvaartmaatschappijen contactpunten opzetten op luchthavens, waar hun personeel of door hen aangestelde derden de passagiers de nodige informatie moeten verstrekken over hun rechten, met inbegrip van klachtenprocedures, en hen moeten helpen onmiddellijk actie te ondernemen.*** **[Am. 18]**

(19 quater) Gezien de korte termijnen voor het indienen van klachten wegens vertraagde, beschadigde of verloren bagage moeten luchtvaartmaatschappijen passagiers moet op alle luchthavens een speciale bagageservicebalie worden opgezet waar passagiers bij aankomst een klacht kunnen indienen. Voor dit doeleinde moeten luchtvaartmaatschappijen passagiers een klachtenformulier in alle officiële talen van de Unie ter beschikking stellen. Dit kan ook in de vorm van het gemeenschappelijke "Property Irregularity Report (PIR)". Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om bij uitvoeringshandeling het formaat van het standaardklachtenformulier vast te stellen. **[Am. 19]**

(20) ***De doelstelling van*** Verordening (EG) nr. 261/2004 ~~moet expliciet voorzien in het recht op compensatie voor passagiers die langdurige vertraging ondervinden, in overeenstemming met het arrest~~***is de rechten van consumenten te versterken door een hoog niveau van bescherming voor luchtvaartpassagiers binnen de interne markt te waarborgen, in lijn met artikel 38*** van het ~~Hof van Justitie~~***Handvest van de grondrechten.*** In de gevoegde zaken C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon en Alana Sturgeon tegen Condor Flugdienst GmbH) en C-432/07 (Stefan Böck en Cornelia Lepuschitz tegen Air France SA)[18] ("arrest in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07"). ~~In overeenstemming met het in dat arrest bedoelde~~ ***herinnert het Hof van Justitie aan deze doelstelling, waarbij het bepaalt dat passagiers met een vertraging van drie uur of meer schade lijden in de vorm van tijdverlies met een onomkeerbaar karakter, waarvoor onmiddellijke en gestandaardiseerde compensatie moet worden geboden.***

---

18 Arrest van het Hof (Vierde kamer) van 19 november 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon en Alana Sturgeon tegen Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) en Stefan Böck en Cornelia Lepuschitz tegen Air France SA (C-432/07), gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Verwijzend naar het beginsel van gelijke behandeling ***bevestigt het Hof dat dergelijke langdurige vertragingen schade veroorzaken die vergelijkbaar is met de schade ten gevolge van annuleringen en dat een verschil in behandeling door geen enkele objectieve overweging kan worden gerechtvaardigd. Meer in het bijzonder heeft het Hof geoordeeld dat wanneer de aankomstvertraging van een vlucht drie uur of meer bedraagt, de betrokken passagiers recht hebben op compensatie*** ~~, moeten dezelfde regels gelden voor terugbetaling~~, ***net als passagiers van wie de oorspronkelijke vlucht is geannuleerd en aan wie een luchtvaartmaatschappij geen*** herroutering ***kan aanbieden overeenkomstig de voorwaarden van artikel 5, lid 1, onder c), iii), van de verordening, dat wil zeggen op een vlucht die niet meer dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hun eindbestemming minder dan twee uur na de geplande aankomsttijd bereikt. Overeenkomstig het beginsel van gelijke behandeling moeten dergelijke compensatierechten ook gelden voor passagiers van wie de vlucht niet is geannuleerd, maar die een gelijkwaardig tijdverlies lijden doordat de vlucht zowel vóór het vertrek is vervroegd als bij aankomst vertraging heeft opgelopen. Om overeenkomstig artikel 38 van het Handvest robuuste waarborgen voor passagiers te handhaven en te zorgen voor uniforme bescherming, rechtszekerheid en doeltreffende handhaving in alle lidstaten, moet Verordening (EG) nr. 261/2004 dan ook uitdrukkelijk voorzien in een gemeenschappelijke drempel van drie uur voor*** ~~en~~ compensatie ***wanneer passagiers een onomkeerbaar tijdverlies lijden dat gelijk is aan of groter is dan drie uur ten opzichte van de oorspronkelijk door de luchtvaartmaatschappij geplande duur***.
[Am. 20]

~~(21) In het arrest in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07 wordt een vertraging van drie uur genoemd als tijdsdrempel voor compensatie. De ervaring sinds de vaststelling van Verordening (EG) nr. 261/2004 leert echter dat veel vertragingen niet binnen de in dat arrest genoemde termijn van drie uur kunnen worden opgelost, en dat een korte drempel het aantal annuleringen zou kunnen doen toenemen, met name wanneer luchtvaartmaatschappijen een of meer vluchten gaan annuleren om het luchtvaartuig naar het vertrekpunt van een volgende vlucht te sturen om zo de domino-effecten van vertraagde vluchten op de volgende vluchten te beperken. In de meeste gevallen zullen passagiers nog steeds de voorkeur geven aan een vertraging boven een annulering, omdat zij dan meer zekerheid hebben om zo snel mogelijk op de relevante bestemming aan te komen. Op veel routes zijn er slechts een beperkt aantal vluchten en kan aan passagiers in geval van annulering niet onmiddellijk een andere vlucht worden aangeboden. Het verhogen van de tijdsdrempel is dus in het voordeel van de passagier.~~ **[Am. 21]**

~~(22)~~ ~~Teneinde de connectiviteit te vrijwaren moeten de drempels waarboven een vertraging recht geeft op compensatie, worden verhoogd om rekening te houden met de financiële gevolgen en de gevolgen voor het concurrentievermogen van de sector. Op die manier wordt vermeden dat de regelgeving luchtvaartmaatschappijen aanmoedigt vaker vluchten te annuleren, het aantal geëxploiteerde routes te beperken of de connectiviteit voor passagiers te verminderen op lange termijn. Om homogene compensatievoorwaarden te garanderen voor passagiers die binnen de Unie reizen, moet voor alle reizen in de Unie dezelfde drempel gelden.~~ **[Am. 22]**

(23) De gestandaardiseerde compensatie in Verordening (EG) nr. 261/2004 dient ter compensatie van het tijdverlies dat alle passagiers lijden. ~~Uit economische studies blijkt dat de in Verordening (EG) nr. 261/2004 vastgelegde bedragen, in veel gevallen, hoger kunnen liggen dan de door passagiers geleden schade.~~ Het is daarom passend ~~verschillende compensatiedrempels~~***compensatieniveaus*** vast te stellen, afhankelijk van de afstand van de verstoorde vlucht en de vertraging bij aankomst. **[Am. 23]**

~~(24) In overeenstemming met de inspanningen van de Unie om klimaatneutrale en milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen, moet worden gestreefd naar een zo groot mogelijke convergentie tussen de regelgevingskaders inzake passagiersrechten voor de verschillende vervoerswijzen en naar de gelijkschakeling van de compensatie tussen verschillende vervoerswijzen.~~ **[Am. 24]**

(24 bis) Het overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad[19] ingestelde milieulabel staat ter beschikking van dienstverleners die op hun website en op tickets nauwkeurige, objectieve en vergelijkbare informatie in toegankelijk formaat willen weergeven over de milieueffecten van de reizen die zij aanbieden. **[Am. 25]**

---

19 ***Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) (PB L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) Om rechtszekerheid te garanderen moet in Verordening (EG) nr. 261/2004 expliciet worden bevestigd dat een wijziging van het vluchtschema soortgelijke gevolgen heeft voor passagiers als een annulering ~~of~~***,*** langdurige vertraging ***of instapweigering***, en dus aanleiding moet geven tot dezelfde rechten. **[Am. 26]**

(26) Passagiers die een aansluitende vlucht missen die deel uitmaakt van een reis door een ~~probleem met~~***verstoring, wijziging van het vluchtschema of vertraging van*** een voorgaande vlucht, moeten tijdens het wachten op herroutering adequate bijstand krijgen. In dergelijke gevallen moeten zij, in overeenstemming met het beginsel van gelijke behandeling ***en overeenkomstig het arrest van het Hof van Justitie in zaak C-11/11 (Air France tegen Folkerts)***[20], recht hebben op dezelfde compensatie bij aankomst op de eindbestemming van hun alternatieve vlucht of alternatief vervoer als de compensatie waarop passagiers van een verstoorde rechtstreekse vlucht recht zouden hebben***, omdat ook zij met vertraging op hun eindbestemming aankomen***. **[Am. 27]**

---

20 ***Arrest van het Hof (Grote kamer) van 26 februari 2013, Air France tegen Heinz-Gerke Folkerts en Luz-Tereza Folkerts, zaak C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) Bij de boeking en vóór de aankoop van de tickets moeten luchtvaartmaatschappijen of, in voorkomend geval, de tussenpersonen, passagiers duidelijk meedelen of hun reisplannen onder één enkele luchtvervoersovereenkomst vallen en hen informeren over hun rechten uit hoofde van Verordening (EG) nr. 261/2004, met name wat betreft gemiste aansluitende vluchten.

(28) Om de bescherming van passagiers te verbeteren, moet worden verduidelijkt dat passagiers van wie de vlucht vertraagd was recht moeten hebben op bijstand en compensatie, ongeacht of zij in de luchthaventerminal wachten of zich al aan boord van het luchtvaartuig bevinden. Aangezien deze laatsten echter geen toegang hebben tot de diensten in de terminal, moeten hun rechten op basisbehoeften en op uitstappen worden versterkt. Het recht op uitstappen kan alleen worden beperkt om redenen in verband met veiligheid, immigratie, luchtverkeersleiding of beveiliging. Als een luchtvaartmaatschappij op het punt staat passagiers uit te laten stappen, maar er door de luchtverkeersleidingsautoriteiten van in kennis wordt gesteld dat de vlucht onmiddellijk mag opstijgen, moet zij passagiers kunnen verbieden om nog uit te stappen.

(29) Als een passagier ervoor heeft gekozen zo snel mogelijk herroutering te krijgen, stellen luchtvaartmaatschappijen vaak als voorwaarde dat er stoelen beschikbaar moeten zijn op hun eigen vluchten, waardoor de passagier de mogelijkheid op snellere herroutering wordt ontnomen. Derhalve moet de luchtvaartmaatschappij ook andere opties voor herroutering voorstellen, met inbegrip van vluchten naar andere luchthavens, via een andere route of van andere maatschappijen, alsook andere vervoerswijzen, als de passagier daarmee sneller zijn bestemming bereikt. Alternatieve herroutering kan alleen als er stoelen beschikbaar zijn. ~~Als de luchtvaartmaatschappij geen herroutering heeft aangeboden en de gecumuleerde wachttijd met ten minste drie uur wordt verlengd, moet de passagier het recht hebben zelf herroutering te regelen om zonder onnodige vertraging op zijn eindbestemming aan te komen.~~ Die herroutering moet, onder bepaalde voorwaarden, op kosten van de luchtvaartmaatschappij en onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden plaatsvinden. **[Am. 28]**

(30) Bij het herrouteren van passagiers moeten luchtvaartmaatschappijen ervoor zorgen dat passagiers met hun bagage kunnen reizen, zowel ingecheckte als niet-ingecheckte bagage. Een luchtvaartmaatschappij moet van de passagier toestemming krijgen om anders te handelen indien beperkingen op het vervoer van bagage voor extra vertraging zouden zorgen voor passagiers die op herroutering wachten, onverminderd haar aansprakelijkheid voor de bagage van passagiers op grond van Verordening (EG) nr. 2027/97 en van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999 (het “Verdrag van Montreal”).

(31) Of de vervoersvoorwaarden vergelijkbaar zijn, hangt af van een aantal factoren en van de specifieke omstandigheden. Indien mogelijk en voor zover dit geen extra vertraging veroorzaakt, mogen passagiers niet worden doorverwezen naar vervoersdiensten van een lagere klasse dan de in de boeking vermelde klasse. Herroutering moet zonder extra kosten voor de passagier worden aangeboden, zelfs als de passagiers met een andere luchtvaartmaatschappij of een andere vervoerswijze, in een hogere klasse of tegen een hoger tarief dan het oorspronkelijk betaalde tarief reizen. Er moeten redelijke inspanningen worden geleverd om extra overstappen te voorkomen. ~~Als de passagier voor de~~***Personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit mogen bij herroutering geen extra aansluitende vlucht worden opgelegd, tenzij anders is overeengekomen met de passagier.***~~met een andere luchtvaartmaatschappij of een andere vervoerswijze reist, moet~~

De totale reistijd ***moet*** zo veel mogelijk overeenstemmen met de geplande reistijd van de oorspronkelijke vlucht***, waarbij rekening wordt gehouden met de opties die beschikbaar zijn op de luchthaven waar de verstoring heeft plaatsgevonden,*** en ~~moet~~ de passagier ***moet*** in dezelfde of, indien nodig, een hogere vervoersklasse kunnen reizen. Indien meerdere vluchten met een vergelijkbaar tijdschema beschikbaar zijn, moeten passagiers die recht hebben op herroutering de door de luchtvaartmaatschappij voorgestelde vlucht aanvaarden, ook als die wordt uitgevoerd door een maatschappij waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, samenwerkt. Indien ***de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier herroutering onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden aanbiedt, moet de passagier die herroutering aanvaarden. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier opties voor herroutering aanbiedt die niet onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden vallen, kan de passagier die herroutering weigeren. Het recht op herroutering, met inbegrip van het zelf regelen van herroutering, moet worden gehandhaafd. Indien*** voor de oorspronkelijke vlucht bijstand voor personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit was geboekt, moet die bijstand overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad[21] ook worden aangeboden op de alternatieve route. **[Am. 29]**

---

21 Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PB L 204 van 26.7.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31 bis) Indien passagiers de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis hebben gesteld van hun keuze om hun reis voort te zetten en als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet binnen drie uur herroutering heeft aangeboden, moeten passagiers het recht hebben zelf herroutering onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden te regelen om zonder onnodige vertraging op hun eindbestemming aan te komen. Passagiers moeten echter het recht behouden op herroutering door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert totdat de passagiers de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis hebben gesteld van hun beslissing om zelf herroutering te regelen. Bij het zelf regelen van herroutering moeten de passagiers de kosten beperken tot wat noodzakelijk, redelijk en passend is. **[Am. 30]**

(31 ter) De bijstand kan beperkt of geweigerd worden als het verlenen daarvan extra oponthoud zou meebrengen voor passagiers die op een vertraagde vlucht of op herroutering wachten. Wanneer een laatavondvlucht vertraging oploopt, maar waarschijnlijk kan vertrekken binnen korte tijd en wanneer het vervoer van passagiers naar hotels en het terugbrengen naar de luchthaven midden in de nacht tot een veel langere vertraging zou kunnen leiden, mag de luchtvaartmaatschappij weigeren om hotelaccommodatie en het bijbehorende vervoer aan te bieden. Wanneer de luchtvaartmaatschappij op het punt staat eten en drank uit te delen en dan te horen krijgt dat de vlucht klaar is voor instappen, mag zij eveneens weigeren bijstand aan te bieden. Afgezien van deze gevallen mag deze beperking slechts in zeer uitzonderlijke gevallen worden toegepast, omdat alles in het werk moet worden gesteld om het ongemak voor de passagiers te beperken. **[Am. 31]**

(32) Luchtvaartmaatschappijen moeten bijstand bieden aan passagiers vanaf de geplande vertrektijd tot het vertrek van hun vlucht ~~of alternatief vervoer~~. Nu zijn luchtvaartmaatschappijen onbeperkt aansprakelijk voor de accommodatie van hun passagiers in geval van buitengewone omstandigheden van lange duur. ~~De onzekerheid over de termijn gedurende welke accommodatie moet worden verstrekt, kan de financiële stabiliteit van een luchtvaartmaatschappij in gevaar brengen en bijgevolg ten koste gaan van de connectiviteit voor passagiers.~~ Daarom moeten luchtvaartmaatschappijen het verstrekken van ***verzorging wat betreft de duur van de*** accommodatie ***en, wanneer passagiers hun accommodatie zelf regelen, de kosten en verzorging*** kunnen beperken tot drie nachten. Bovendien moeten noodplanning en snelle herroutering het risico op langdurig gestrande passagiers doen afnemen. **[Am. 32]**

(33) Passagiers met specifieke behoeften, zoals personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit, niet-begeleide kinderen, zuigelingen, zwangere vrouwen en personen die specifieke medische bijstand behoeven, zoals mensen die aan ernstige diabetes of epilepsie lijden, kunnen specifieke aandacht vereisen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Het kan met name moeilijker zijn om accommodatie te vinden in geval van een verstoring van de vlucht. Daarom gelden de beperkingen op het recht op accommodatie in buitengewone omstandigheden ~~niet~~***in geen geval*** voor deze categorieën passagiers ~~mits zij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tijdig hebben geïnformeerd~~. **[Am. 33]**

(33 bis) De dienstverleners moeten ervoor zorgen dat personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te allen tijde het recht hebben kosteloos gebruik te maken van de ademhalingsapparatuur met een veiligheidskeurmerk die zich aan boord van het luchtvaartuig bevindt. De Commissie moet in samenwerking met de sector en organisaties die personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, een lijst van goedgekeurde medische zuurstofapparatuur opstellen, en daarbij terdege rekening houden met de veiligheidsvoorschriften. **[Am. 34]**

(34) Verordening (EG) nr. 261/2004 is ook van toepassing op passagiers die luchtvervoer hebben geboekt als onderdeel van een pakketreis. Deze wijzigingsverordening moet voor een nog betere samenhang tussen Richtlijn (EU) 2015/2302 van het Europees Parlement en de Raad[22] en Verordening (EG) nr. 261/2004 ~~zorgen. In~~***zorgen. In*** dat verband ~~mogen~~***moeten*** passagiers ~~geen overeenkomstige rechten cumuleren, met name uit hoofde~~***kunnen kiezen op grond van welke van die twee rechtshandelingen zij hun vorderingen indienen en, in voorkomend geval, vorderingen kunnen instellen op grond*** van beide rechtshandelingen. ***Passagiers die als onderdeel van een pakket luchtvervoer hebben geboekt, moeten op grond van beide rechtshandelingen vorderingen kunnen instellen wanneer zij bijvoorbeeld van de luchtvaartmaatschappij compensatie hebben ontvangen voor een vertraagde vlucht, maar recht hebben op een prijsverlaging of compensatie die door de organisator moet worden toegekend voor specifieke diensten, zoals een hotelovernachting, maaltijden, een excursie of andere activiteiten die zijn gemist als gevolg van de vertraagde vlucht.***

---

22 Richtlijn (EU) 2015/2302 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2015 betreffende pakketreizen en gekoppelde reisarrangementen, houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 en van Richtlijn 2011/83/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Richtlijn 90/314/EEG van de Raad (PB L 326 van 11.12.2015, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

Passagiers mogen echter geen rechten cumuleren voor zover de desbetreffende compensatie of prijsverlaging die uit hoofde van beide handelingen wordt toegekend, hetzelfde belang waarborgt of hetzelfde doel heeft. Als passagiers hun vordering indienen bij de luchtvaartmaatschappij, moet de luchtvaartmaatschappij het volledige bedrag van de krachtens Verordening (EG) nr. 261/2004 verschuldigde compensatie betalen. Als passagiers een vordering indienen uit hoofde van Richtlijn (EU) 2015/2302, moet de door de luchtvaartmaatschappij betaalde compensatie in mindering worden gebracht op de betalingen die verschuldigd zijn uit hoofde van Richtlijn (EU) 2015/2302, voor zover de onderliggende rechten dezelfde belangen waarborgen of hetzelfde doel hebben. **[Am. 35]**

(35) De luchtvaartmaatschappijen zijn niet als enige verantwoordelijk voor het huidige niveau van vertragingen en geannuleerde vluchten in de Unie. Om alle actoren in de luchtvaartketen aan te sporen om efficiënte en tijdige oplossingen te zoeken en het ongemak van vertragingen en annuleringen voor de passagiers tot een minimum te beperken, mag het recht van luchtvaartmaatschappijen om verhaal te halen bij derde partijen die mee aan de basis liggen van voorvallen die tot compensatie of andere verplichtingen hebben geleid niet worden beperkt door Verordening (EG) nr. 261/2004.

(36) In zijn arrest in zaak C-502/18 (CS e.a. tegen České aerolinie a.s.)[23] betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat in het geval van aansluitende vluchten die binnen het toepassingsgebied van die verordening vallen, elke luchtvaartmaatschappij die betrokken is bij de uitvoering van ten minste één van die aansluitende vluchten, de passagier uit hoofde van die verordening een compensatie verschuldigd is, ongeacht of de door haar uitgevoerde vlucht al dan niet was verstoord. Ook al wordt er in Verordening (EG) nr. 261/2004 bepaald dat luchtvaartmaatschappijen die hun verplichtingen nakomen, een derde om compensatie kunnen vragen, is uit de studie gebleken dat het in die verordening genoemde recht op verhaal weinig doeltreffend is. Daardoor dragen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie een onevenredige financiële last in vergelijking met luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. Om het concurrentievermogen van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie te herstellen conform de aanbevelingen van het verslag "De toekomst van het Europese concurrentievermogen" van september 2024 ("verslag-Draghi") en om op lange termijn de connectiviteit te vrijwaren, moet de aansprakelijkheid van een luchtvaartmaatschappij bij de herziening van Verordening (EG) nr. 261/2004 worden beperkt tot de vluchten die zij daadwerkelijk zelf uitvoert. **[Am. 36]**

23 Arrest van het Hof (Negende kamer) van 11 juli 2019, CS e.a. tegen České aerolinie a.s., zaak C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

(37) Op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad[24] moet de luchtvervoerscontractant de passagier informeren over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en op grond van Richtlijn 93/13/EEG van de Raad[25] moet de verkoper of de verlener de consument informatie verstrekken over de voorwaarden van de overeenkomst. Passagiers moeten gedetailleerder worden geïnformeerd over hun rechten in geval van verstoring van de vlucht, en moeten ook naar behoren worden geïnformeerd over de oorzaak van de verstoring, zodra die informatie beschikbaar is. Die informatie moet ook ***door de luchtvaartmaatschappij*** worden verstrekt als de passagier zijn ticket heeft gekocht via een in de Unie gevestigde tussenpersoon. Die informatie moet ten minste door de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon worden verstrekt in een toegankelijk formaat en, in voorkomend geval, via zogenaamde pushmeldingen van mobiele applicaties of andere digitale middelen. **[Am. 37]**

---

24 Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG (PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten (PB L 95 van 21.4.1993, blz. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) Om een betere handhaving van passagiersrechten te waarborgen, moeten de nationale handhavingsinstanties toezicht houden op de handhaving van Verordening (EG) nr. 261/2004 en besluiten tot passende sancties om de naleving van die verordening te stimuleren.~~ **[Am. 38]**

(38 bis) In Speciaal verslag 15/2021 van de Europese Rekenkamer wordt geconcludeerd dat de nationale handhavingsinstanties geen goed overzicht hebben van de naleving van passagiersrechten door exploitanten. Ook in de evaluaties van de Commissie wordt geconcludeerd dat de algemene aanpak van de nationale handhavingsinstanties met betrekking tot het toezicht op de uitvoering van de verordeningen aanzienlijk uiteenloopt: hoewel sommige nationale handhavingsinstanties doorgaans zeer proactief zijn, lijken andere enkel te reageren op klachten die zij ontvangen. Om deze tekortkomingen aan te pakken en een betere handhaving van passagiersrechten te waarborgen, moeten de handhavingsmechanismen worden versterkt door de nationale handhavingsinstanties onafhankelijkheid te geven, een mechanisme voor grensoverschrijdende samenwerking in te stellen, de bevoegdheid van nationale handhavingsinstanties om informatie van vervoerders te verkrijgen, te bevorderen, en een doeltreffender sanctieregeling in te voeren. **[Am. 39]**

(39) Om een betere handhaving van passagiersrechten te waarborgen, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat consumenten toegang hebben tot mechanismen voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting voor het geval hun klacht of verzoek bij de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon geen resultaat heeft opgeleverd. ~~Die mechanismen mogen geen afbreuk doen aan het recht van de lidstaten om te bepalen of~~ De deelname van ***onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende*** luchtvaartmaatschappijen ~~of~~***en*** tussenpersonen ***aan alternatieve geschillenbeslechtingsprocedures moet*** verplicht ~~is~~***zijn, en de beslissingen die het resultaat vormen van deze procedures moeten bindend zijn***. **[Am. 40]**

(39 bis) Aangezien de commerciële luchtvaart een geïntegreerde markt van de Unie vormt, moeten maatregelen ter handhaving van deze verordening doeltreffender zijn indien ze op Unieniveau worden genomen en indien voor de Commissie een grotere rol is weggelegd. Meer bepaald moet de Commissie het publiek bewuster maken van de naleving van de vereisten op het gebied van passagiersrechten door luchtvaartmaatschappijen, door een lijst te publiceren van luchtvaartmaatschappijen die stelselmatig verzuimen deze verordening na te leven. **[Am. 41]**

(40) Indien passagiers voor terugbetaling in plaats van herroutering, moet die terugbetaling automatisch en tijdig gebeuren, zonder dat de passagier daarvoor een specifieke aanvraag moet indienen.

(41) Passagiers moeten door de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon naar behoren worden geïnformeerd over de relevante procedures voor het aanvragen van compensatie en het indienen van klachten bij luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen en moeten tijdig antwoord krijgen van de luchtvaartmaatschappijen of de tussenpersonen. Indien het luchthavenbeheersorgaan op zijn luchthavennoodplan overgaat, kunnen de antwoordtermijnen worden verlengd.

(42) Passagiers moeten ook de mogelijkheid hebben om individuele geschillen voor te leggen aan organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting na een klacht bij de luchtvaartmaatschappij. Aangezien het recht op een doeltreffende voorziening in rechte echter als fundamenteel recht is erkend in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, mogen dergelijke maatregelen de toegang van passagiers tot rechtbanken niet verhinderen of belemmeren.

(43) Om passagiers in staat te stellen hun rechten met betrekking tot aanvragen, klachten en individuele geschillen uit te oefenen, moeten passagiers, op een duidelijke en toegankelijke manier, rechtstreeks en persoonlijk een aanvraag kunnen indienen bij de luchtvaartmaatschappijen, tussenpersonen of de uit hoofde van Verordening (EG) nr. 261/2004 bevoegde instanties.

(44) Gezien het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap[26] en om ervoor te zorgen dat bij schade aan, vernietiging van of verlies van mobiliteitshulpmiddelen dan wel bij letsel of overlijden van een erkende assistentiehond de volledige vervangingskosten worden vergoed, moeten luchtvaartmaatschappijen personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 1107/2006, de mogelijkheid bieden om gratis een bijzondere verklaring omtrent het belang af te leggen, waardoor zij op grond van het Verdrag van Montreal recht hebben op volledige compensatie ***bij verlies of beschadiging***.
Luchtvaartmaatschappijen moeten passagiers telkens wanneer zij een ticket boeken, in kennis stellen van die verklaring en van de rechten die daaruit voortvloeien. **[Am. 42]**

(45) Personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit moeten het recht hebben om van de luchtvaartmaatschappij onmiddellijk een tijdelijke vervanging van hun mobiliteitshulpmiddelen te krijgen ter vervanging van de ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen in geval van verlies, vernietiging of beschadiging van de ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen. Aangezien erkende assistentiehonden niet gemakkelijk kunnen worden vervangen, moet worden voorzien in andere tijdelijke oplossingen voor het geval een erkende assistentiehond verloren gaat, sterft of gewond raakt.

---

26 PB L 23, 27.1.2010, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ~~Het is niet altijd duidelijk voor~~***Verordening (EG) nr. 261/2004 moet de doelstelling zien te halen om de normen voor de bescherming van en informatie aan*** passagiers ~~welke bagage zij aan boord van een luchtvaartuig mogen meenemen, zowel wat de afmetingen, het gewicht als het aantal toegestane stukken bagage betreft. Om~~***te verhogen, de rechten van passagiers te versterken en*** ervoor te zorgen dat ~~passagiers weten welke bagage zij volgens hun ticket mogen meenemen, moeten~~ luchtvaartmaatschappijen ~~dit, zowel voor ingecheckte als niet-ingecheckte bagage, duidelijk vermelden bij de boeking en op de luchthaven. Om tijdens hun reis voldoende persoonlijk comfort te waarborgen, en zoals~~***onder geharmoniseerde voorwaarden opereren, onder meer wat betreft de afmetingen van handbagage. Overeenkomstig het arrest van*** het Hof van Justitie in ~~zijn arrest in~~ zaak C~~-~~-487/12 (Vueling Airlines S.A.~~ tegen~~ ***/***Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27]~~heeft erkend, moeten passagiers persoonlijke voorwerpen die voor het vervoer~~ ***moet handbagage (d.w.z. niet-ingecheckte bagage) worden beschouwd als een “***noodzakelijk ~~zijn gratis kunnen meenemen in de cabine, mits die persoonlijke voorwerpen in overeenstemming zijn met de toepasselijke veiligheids- en beveiligingseisen en aan~~ ***onderdeel” van het vervoer van passagiers, mits deze voldoet aan “***redelijke eisen***”*** inzake gewicht en afmetingen***, en mag daarom*** ~~voldoen. Persoonlijke voorwerpen die~~ voor het vervoer van ***deze bagage geen toeslag in rekening worden gebracht. Luchtvaartmaatschappijen moeten*** passagiers ~~noodzakelijk worden geacht, zijn artikelen die essentieel zijn voor de duur van de reis~~***ook duidelijk informeren over de afmetingen van handbagage***~~. Deze kunnen bestaan uit paspoorten en andere reisdocumenten, essentiële geneesmiddelen, persoonlijke hulpmiddelen en leesmateriaal, alsmede voedsel en drank die afgestemd zijn op de duur van de vlucht.~~ **[Am. 43]**

---

27 Arrest van het Hof (Vijfde kamer) van 18 september 2014, Vueling Airlines S.A. tegen Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, zaak C-487/12. ECLI:EU:C:2014:2232.

(46 bis) Er moet meer duidelijkheid worden verschaft over gevallen waarbij persoonlijke voorwerpen of handbagage in de cabine van het luchtvaartuig zijn achtergelaten of verloren, om de behandeling van dergelijke verzoeken te vergemakkelijken, te zorgen voor een gestroomlijnd proces, en extra lasten of miscommunicatie voor passagiers te voorkomen. **[Am. 44]**

~~(47) Passagiers moeten bij de boeking in een duidelijk en toegankelijk formaat worden geïnformeerd over de maximale afmetingen en het maximumgewicht van de bagage die zij in de cabine mogen meenemen. Onverminderd het beginsel van vrije prijsstelling moeten luchtvaartmaatschappijen een redelijk beleid inzake de afmetingen van handbagage voeren waarbij passagiers handbagage in de cabine mogen meenemen, mits deze voldoet aan de toepasselijke veiligheids- en beveiligingseisen. Gezien het uiteenlopende beleid van de luchtvaartmaatschappijen op dit gebied, moet bij de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad[28] worden nagegaan of het haalbaar is uniforme minimumregels voor handbagage vast te leggen.~~ **[Am. 45]**

---

28 ~~Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Muziekinstrumenten hebben soms een zeer grote geldelijke, artistieke en historische waarde. Bovendien hebben muzikanten hun instrumenten nodig om op te oefenen en op te treden en kunnen deze niet gemakkelijk worden vervangen. Passagiers moeten daarom het recht krijgen om onder hun eigen verantwoordelijkheid muziekinstrumenten in de cabine mee te nemen, op voorwaarde dat die instrumenten voldoen aan de capaciteits-, veiligheids- en beveiligingsregels en het beleid van de luchtvaartmaatschappij inzake de maximale toegestane bagage. ***Om de betrokken passagiers in staat te stellen te beoordelen of hun instrument in de cabine kan worden opgeborgen, moeten de luchtvaartmaatschappijen hen informeren over de omvang van de opbergruimten.*** Voor zover een en ander verenigbaar is met de capaciteits-, veiligheids- en beveiligingseisen, moet de luchtvaartmaatschappij ernaar streven passagiers toe te staan extra zitplaatsen te boeken om muziekinstrumenten te vervoeren, mits zij daarvoor de overeenkomstige tarieven hebben betaald. Indien dit niet mogelijk is, moeten muziekinstrumenten, waar mogelijk, in passende omstandigheden in het bagageruim van het luchtvaartuig worden vervoerd. Verordening (EG) nr. 2027/97 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd. **[Am. 46]**

(49) Gezien de korte termijnen voor het indienen van klachten in verband met de rechten en plichten op grond van Verordening (EG) nr. 2027/97, moeten luchtvaartmaatschappijen passagiers de mogelijkheid bieden een klacht in te dienen door hun een klachtenformulier ter beschikking te stellen in formaten die toegankelijk zijn voor personen met een beperking en personen die geen digitale hulpmiddelen gebruiken. Luchtvaartmaatschappijen moeten het klachtenformulier ten minste beschikbaar stellen op hun mobiele app en hun websites. Dat klachtenformulier moet de passagier de mogelijkheid bieden om onmiddellijk een klacht in te dienen over beschadigde, vertraagde of verloren bagage.

(50) Artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2027/97 is achterhaald omdat verzekeringskwesties tegenwoordig geregeld zijn bij Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad[29]. Het moet derhalve worden geschrapt.

---

29 Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (PB L 138 van 30/04/2004, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) De in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2027/97 bedoelde financiële limieten moeten regelmatig door luchtvaartmaatschappijen worden aangepast aan de economische ontwikkelingen, zoals herzien door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal.~~ **[Am. 47]**

(52) In het rapport-Draghi wordt de nadruk gelegd op de cruciale rol van vervoer voor het concurrentievermogen van de Unie. Het benadrukte ook het risico van verplaatsing van zakelijke activiteiten, als gevolg van asymmetrische regelgeving, van vervoersknooppunten in de Unie naar knooppunten in de buurlanden van de Unie. Verordening (EG) nr. 261/2004 is van toepassing op passagiers die vertrekken van een luchthaven gelegen in een derde land naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, voor zover de luchtvaartmaatschappij die de betrokken vlucht uitvoert een luchtvaartmaatschappij uit de Unie is. ~~Binnen drie jaar na de datum van toepassing van Verordening (EG) nr. 261/2004 moet de Commissie beoordelen of het haalbaar is~~***Deze bevindingen ondersteunen het besluit van de Uniewetgever*** om het toepassingsgebied van ~~die~~***deze*** verordening te herzien teneinde de bescherming van passagiers en het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en uit derde landen verder te verbeteren. **[Am. 48]**

(53) ~~Over een mechanisme ter~~***De financiële*** bescherming van passagiers in geval van ***faillissement van een luchtvaartmaatschappij is een cruciaal element van een doeltreffende regeling voor passagiersrechten. Om de bescherming van luchtvaartpassagiers te verbeteren in geval van annuleringen van vluchten vanwege de*** insolventie ***van een luchtvaartmaatschappij of de opschorting van haar activiteiten als gevolg van de intrekking van haar exploitatievergunning, moet*** van luchtvaartmaatschappijen ~~moet~~ worden ~~nagedacht in het kader~~***geëist dat zij voldoende bewijs leveren dat de terugbetaling of repatriëring*** van de ~~herziening van Verordening (EG) nr 1008/2008~~ ***passagiers is gewaarborgd***.
[Am. 49]

(53 bis) Door de instelling van een garantiefonds of een verplichte verzekering kan de luchtvaartmaatschappij bijvoorbeeld instaan voor de terugbetaling of repatriëring van passagiers in geval van annulering van een vlucht als gevolg van de insolventie van een luchtvaartmaatschappij of de opschorting van haar activiteiten als gevolg van de intrekking van haar exploitatievergunning.
[Am. 50]

(54) ~~Groenland kampt met bijzonder ongunstige weersomstandigheden en heeft een zeer lage bevolkingsdichtheid met grote afstanden tussen de bevolkte gebieden. Om de connectiviteit te waarborgen en het aanbod aan vluchten binnen Groenland te handhaven, mogen vluchten binnen Groenland niet onder de compensatieverplichtingen vallen, ook niet wanneer het gaat om aansluitende vluchten die aankomen op of vertrekken van het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn.~~ **[Am. 51]**

(55) ~~Verordening (EG) nr. 261/2004 mag geen afbreuk doen aan de status en de soevereiniteit van de landengte van Gibraltar, waar zich de luchthaven van Gibraltar bevindt, noch aan de rechtspositie van het Koninkrijk Spanje in dat verband. Rekening houdend met de huidige omstandigheden en ter wille van de rechtszekerheid, moet worden gespecificeerd dat Verordening (EG) nr. 261/2004 alleen van toepassing moet zijn op de luchthaven van Gibraltar wanneer het Koninkrijk Spanje, na beslechting van het geschil tussen het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk, in staat is daadwerkelijke controle over de luchthaven van Gibraltar uit te oefenen en in staat is de toepassing van Verordening (EG) nr. 261/2004 op die luchthaven te waarborgen en nadat een kennisgeving van de beslechting van het geschil is bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.~~ **[Am. 52]**

(55 bis) Deze verordening moet in overeenstemming zijn met de grondrechten en de beginselen van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met name inzake consumentenbescherming, het recht op bescherming van persoonsgegevens, het verbod op elke vorm van discriminatie, de integratie van personen met een handicap en het recht op een doeltreffende voorziening in rechte en op een eerlijk proces. **[Am. 53]**

(55 ter) Om de bescherming van luchtvaartpassagiers over de grenzen van de Unie heen te verbeteren, moeten dergelijke rechten ook terugkomen in bilaterale en internationale overeenkomsten. **[Am. 54]**

(55 quater) Op alle luchthavens in de Unie met een jaarlijks passagiersvervoer van meer dan één miljoen moeten kosteloos speciale voorzieningen beschikbaar worden gesteld voor passagiers met een ernstige handicap die behoefte hebben aan omkleden en toiletvoorzieningen (zogenaamde "omkleedplekken"). **[Am. 55]**

(56) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk de rechten van luchtvaartpassagiers op een billijke en evenwichtige wijze te beschermen, het concurrentievermogen van de luchtvaartsector van de Unie te waarborgen en de connectiviteit voor passagiers op lange termijn te vrijwaren, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang ervan beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 261/2004 wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1
Onderwerp

Deze verordening stelt onder de erin genoemde voorwaarden de minimumrechten vast die luchtvaartpassagiers hebben bij:

a) instapweigering;

b) de annulering, vertraging of wijziging van hun vlucht;

c) een gemiste aansluitende vlucht;

d) toewijzing van een plaats in een hogere of lagere klasse.;’

2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) de punten b) tot en met f) worden vervangen door:

‘b) “luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”: een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een luchtvervoersovereenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier, met inbegrip van een luchtvaartmaatschappij die voor de uitvoering van haar vluchten het luchtvaartuig van een andere luchtvaartmaatschappij, met of zonder bemanning van die andere luchtvaartmaatschappij, gebruikt;

c) “luchtvaartmaatschappij uit de Unie”: een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is verleend overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad*;

c bis)“luchthavenbeheersorgaan”: een orgaan dat, al dan niet samen met andere activiteiten, volgens nationale wetten, regels of overeenkomsten tot doel heeft de infrastructuur van de luchthaven of van het luchthavennetwerk te beheren en de activiteiten van de verschillende exploitanten op de desbetreffende luchthaven of het desbetreffende luchthavennetwerk te coördineren en te controleren; **[Am. 56]**

d) “organisator”: een persoon als gedefinieerd in artikel 3, punt 8, van Richtlijn (EU) 2015/2302 van het Europees Parlement en de Raad**;

e) “pakketreis”: een combinatie van reisdiensten als gedefinieerd in artikel 3, punt 2, van Richtlijn (EU) 2015/2302;

f) “ticket”: geldig bewijs, ongeacht de vorm, van een luchtvervoersovereenkomst;

f bis) “kostprijs van het vliegticket”: de definitieve prijs die aan het einde van de boekingsprocedure moet worden betaald, met inbegrip van het passagierstarief en alle toepasselijke belastingen, heffingen, toeslagen en vergoedingen die zijn betaald voor alle facultatieve en niet-facultatieve diensten die in het ticket zijn opgenomen, met uitzondering van vergoedingen voor tussenpersonen, ongeacht of die toeslagen en vergoedingen samen met de tarieven voor de vervoersdienst of afzonderlijk in een later stadium zijn betaald; **[Am. 57]**

f ter) “boeking”: het feit dat de passagier een ticket heeft, of een ander bewijs dat de boeking door de luchtvaartmaatschappij of de organisator is aanvaard en geregistreerd; **[Am. 58]**

---

* Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Richtlijn (EU) 2015/2302 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2015 betreffende pakketreizen en gekoppelde reisarrangementen, houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 en van Richtlijn 2011/83/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Richtlijn 90/314/EEG van de Raad (PB L 326 van 11.12.2015, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).;’

~~b)~~ ~~punt g) wordt geschrapt;~~ **[Am. 59]**

c) de punten h) tot en met l) worden vervangen door:

‘h) “eindbestemming”: de bestemming van de vlucht of van de laatste aansluitende vlucht van een reis;

i) “persoon met een handicap” en “persoon met beperkte mobiliteit”: een persoon ~~die een blijvende of tijdelijke fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperking heeft die het in de interactie met diverse barrières kan bemoeilijken om op voet van gelijkheid met andere passagiers volledig en doeltreffend gebruik te maken van vervoer, of~ wiens of wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van ***een lichamelijke (zintuiglijke of motorische, permanente of tijdelijke) handicap, een verstandelijke handicap of beperking of enige andere oorzaak van handicap, of ten gevolge van leeftijd, en wiens of wier situatie vereist dat hij of zij passende aandacht krijgt en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan*** zijn of haar ~~leeftijd~~***bijzondere behoeften worden aangepast***;
[Am. 60]

j) “instapweigering”: weigering om passagiers op een vlucht te vervoeren, hoewel zij zich voor instappen hebben gemeld volgens de voorwaarden van artikel 4, lid 1, of wanneer passagiers vooraf werden geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zou worden geweigerd~~, tenzij de instapweigering gebaseerd is op redelijke gronden zoals gezondheid, veiligheid, beveiliging of ontoereikende reisdocumenten~~; **[Am. 61]**

k) “vrijwilliger”: een passagier die zich onder de in artikel 4, lid 1, vastgelegde voorwaarden voor instappen heeft gemeld en ingaat op de oproep van de luchtvaartmaatschappij aan passagiers die bereid zijn tegen bepaalde voordelen niet aan boord te gaan van het luchtvaartuig voor hun vlucht;

l) “annulering”: het niet uitvoeren van een vooraf geplande vlucht waarvoor een luchtvervoersovereenkomst was opgesteld, met inbegrip van situaties waarin:

i) het luchtvaartuig is opgestegen maar, om welke reden dan ook, ofwel is omgeleid naar een andere luchthaven dan de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, of is teruggekeerd naar de luchthaven van vertrek, en niet heeft kunnen doorvliegen naar de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, ~~tenzij de daadwerkelijke luchthaven van aankomst en de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst dezelfde stad of regio bedienen en de luchtvaartmaatschappij voor de passagier heeft voorzien in vervoer naar de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, of~~***of*** **[Am. 62]**

ii) een passagier een ticket voor een vlucht heeft ontvangen en de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd met meer dan een uur is vervroegd~~, tenzij de incheck- en instaptijden niet zijn veranderd of de passagier de vlucht met gewijzigd vluchtschema heeft genomen;;’~~ **[Am. 63]**

d) de volgende punten worden toegevoegd:

‘m) “derde land”: elk land of deel van een grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen niet van toepassing zijn;

n) “vertraging bij vertrek”: het tijdsverschil tussen de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd en de werkelijke vertrektijd van de vlucht;

o) “vertraging bij aankomst”: het tijdsverschil tussen de op het ticket van de passagier vermelde aankomsttijd en de werkelijke aankomsttijd van de vlucht; ***een vlucht waarbij het luchtvaartuig is opgestegen maar gedwongen was terug te keren naar de luchthaven van vertrek, en op een later tijdstip opnieuw is opgestegen, wordt beschouwd als een vlucht met vertraging bij aankomst;*** **[Am. 64]**

p) “vervoersklasse”: een deel van de passagierscabine van het luchtvaartuig dat zich van de overige delen van de cabine onderscheidt door ***hetzij een specifieke code die in de luchtvervoersovereenkomst is vermeld, hetzij een combinatie van*** andere stoelen, een andere zitplaatsconfiguratie ~~of een ander verschil~~***en andere verschillen*** in de diensten***, zoals specifieke catering,*** die aan de passagiers worden verleend; **[Am. 65]**

q) “luchtvervoersovereenkomst”: een overeenkomst tussen een luchtvaartmaatschappij of haar erkend agent en een passagier ***of passagiers***, voor een of meer vluchten; **[Am. 66]**

~~r) “buitengewone omstandigheden”: omstandigheden die door hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen, zoals de omstandigheden in de in punt 1 van de bijlage opgenomen niet-uitputtende lijst van buitengewone omstandigheden, uitgezonderd de omstandigheden in de in punt 2 van de bijlage opgenomen niet-uitputtende lijst van omstandigheden;~~ **[Am. 67]**

s) “vlucht”: een luchtvervoersactiviteit die wordt verricht door één enkel luchtvaartuig tussen twee luchthavens zoals gespecificeerd op het ticket via een vooraf bepaalde route, een dienstregeling en één enkel identificatienummer, ongeacht of er tussenstops zijn die uitsluitend voor technische of operationele redenen worden gemaakt;

t) “aansluitende vlucht”: een vlucht ***die onder één vervoersovereenkomst of één boekingsreferentie valt, of beide, en*** die, als onderdeel van een reis, bedoeld is om de passagier in staat te stellen vanaf het oorspronkelijke vertrekpunt te vertrekken en op een overstappunt aan te komen om met een andere vlucht te vertrekken, of bedoeld is om de passagier in staat te stellen vanaf een overstappunt te vertrekken om de passagier in staat te stellen een ander overstappunt of de eindbestemming van de passagier te bereiken; **[Am. 68]**

u) “tussenlanding”: een geplande onderbreking van een reis in het kader van één enkele luchtvervoersovereenkomst voor een langere periode dan de tijd die nodig is voor directe transit of, bij een overstap, voor een periode die normaliter duurt tot de vertrektijd van de volgende aansluitende vlucht en die, in uitzonderlijke gevallen, een overnachting omvat;

v) “reis”: een vlucht of aansluitende vluchten waarmee een passagier, in het kader van één enkele luchtvervoersovereenkomst, van het eerste vertrekpunt naar de eindbestemming van de passagier wordt vervoerd, waarbij de heen- en terugvluchten als afzonderlijke reizen worden beschouwd;

w) “vertrektijd”: het tijdstip waarop het luchtvaartuig de vertrekstand verlaat, door achteruitgeduwd te worden of op eigen kracht (off-blocktijd);

x) “aankomsttijd”: het tijdstip waarop het luchtvaartuig de aankomststand bereikt en de parkeerrem wordt ingeschakeld (on-blocktijd);

y) “vertraging op het tarmac”: een tijdspanne van meer dan 30 minuten gedurende welke het vertrekkende luchtvaartuig op de grond blijft tussen het sluiten van de deuren en het ogenblik waarop het opstijgt, of een tijdspanne van meer dan 30 minuten tussen het ogenblik waarop het luchtvaartuig landt en het openen van de deuren van het luchtvaartuig, bij aankomst;

z) “nacht”: de periode tussen middernacht en 06.00 uur;

z bis) “kind”: een persoon die op de datum van vertrek van de vlucht of de eerste aansluitende vlucht in het kader van een luchtvervoersovereenkomst jonger is dan 14 jaar;

z bis bis) “onbegeleid kind”: een kind dat reist zonder volwassen voogd en waarbij de luchtvaartmaatschappij de verantwoordelijkheid voor verzorging heeft aanvaard overeenkomstig haar gepubliceerde regels; **[Am. 69]**

z ter) “zuigeling”: een persoon die op de datum van vertrek van de vlucht of de eerste aansluitende vlucht in het kader van een luchtvervoersovereenkomst jonger is dan 2 jaar;

z quater) “duurzame drager”: ieder hulpmiddel waarmee passagiers informatie kunnen opslaan op een wijze die deze informatie toegankelijk maakt voor toekomstig gebruik gedurende een periode die is afgestemd op het doel van die informatie, en waarmee zij die opgeslagen informatie ongewijzigd kunnen reproduceren;

z quinquies) “toegankelijk formaat”: een formaat dat personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit toegang geeft tot alle relevante informatie, zodat die personen even gemakkelijke en comfortabele toegang hebben als personen zonder een beperking of een handicap, en dat voldoet aan de toegankelijkheidseisen die zijn vastgelegd overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, met name Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad*;

z sexies) “verstoring”: instapweigering, annulering, vertraging bij vertrek, vertraging bij aankomst of vertraging op het tarmac;

z septies) “eerste vertrekpunt”: het vertrekpunt van de vlucht of van de eerste aansluitende vlucht van een reis.

z septies bis) ***“persoonlijk voorwerp”: een stuk niet-ingecheckte bagage dat voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften, en dat ofwel niet groter is dan 40 × 30 × 15 cm of op voorwaarde dat het past onder de stoel voor de stoel waarop de passagier zit;*** **[Am. 70]**

z septies ter) ***“handbagage”: een stuk niet-ingecheckte bagage dat geen persoonlijk voorwerp is en voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften.*** **[Am. 71]**

---

* Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).;’

3) artikel 3 wordt vervangen door:

“Artikel 3
Werkingssfeer

1. Deze verordening is van toepassing

a) op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn;

b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij ~~bepaalde~~***gelijkwaardige*** voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land~~, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een luchtvaartmaatschappij uit de Unie is~~. **[Am. 72]**

2. Lid 1 is van toepassing op voorwaarde dat de passagiers:

   a) een ticket voor de betrokken vlucht hebben; of

   b) door een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon zijn overgeplaatst van de vlucht waarvoor zij een ticket hadden naar een andere vlucht, ongeacht de reden.

~~3.~~ ~~Deze verordening geldt niet voor passagiers die gratis reizen of tegen een gereduceerd tarief dat niet, direct of indirect, voor het publiek toegankelijk is. Passagiers met een ticket dat door een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon is verstrekt in het kader van een Frequent Flyer-programma of een ander commercieel programma, vallen echter wel onder deze verordening.~~ **[Am. 73]**

4. Onverminderd artikel 8, lid 2, punt d), is deze verordening alleen van toepassing op passagiers die met een gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels worden vervoerd.

5. Tenzij anders vermeld, is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert verantwoordelijk voor de nakoming van de verplichtingen uit hoofde van deze verordening.

6. Onverminderd artikel 12 van deze verordening is deze verordening ook van toepassing op passagiers die worden vervoerd overeenkomstig de voorwaarden van pakketreisovereenkomsten als gedefinieerd in artikel 3, punt 3, van Richtlijn (EU) 2015/2302, tenzij die pakketreisovereenkomst wordt beëindigd of de uitvoering ervan wordt beïnvloed om andere redenen dan een verstoring van die vlucht.

~~7. Artikel 7 van deze verordening is niet van toepassing indien de verstoring zich voordoet op een aansluitende vlucht die zowel vertrekt van als aankomt op een luchthaven in Groenland.~~
[Am. 74]

~~8. Deze verordening laat de rechtspositie van het Koninkrijk Spanje met betrekking tot het grondgebied van Gibraltar, de landengte en de op de landengte gelegen luchthaven onverlet.~~ **[Am. 75]**

~~Zij zal van toepassing zijn op de luchthaven van Gibraltar wanneer het Koninkrijk Spanje, na beslechting van zijn geschil met het Verenigd Koninkrijk, in staat is daadwerkelijke controle over die luchthaven uit te oefenen en ervoor te zorgen dat deze verordening op die luchthaven wordt toegepast. Het Koninkrijk Spanje stelt de Commissie ervan in kennis wanneer aan deze voorwaarden is voldaan en de Commissie maakt een kennisgeving betreffende de beslechting van het geschil bekend in het Publicatieblad van de Europese Unie. Deze verordening is op die luchthaven van toepassing vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de bekendmaking van die kennisgeving in het Publicatieblad van de Europese Unie.;”~~ **[Am. 76]**

4) artikel 4 wordt vervangen door:

“Artikel 4

Instapweigering

1. Dit artikel is van toepassing op passagiers die zich melden voor instappen bij de gate na het online inchecken of inchecken op de luchthaven, zoals bepaald en op het tijdstip dat vooraf en schriftelijk (onder meer via elektronische weg) door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, of de tussenpersoon, is aangegeven, of, indien geen instaptijd is aangegeven, uiterlijk 45 minuten voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd. Dit artikel is ook van toepassing op passagiers die zich niet voor instappen melden wanneer zij vooraf zijn geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zal worden geweigerd.

2. Indien een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs instapweigering voor een vlucht kan verwachten, stelt zij de betrokken passagiers daarvan onmiddellijk in kennis. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, meldt tegelijkertijd aan de betrokken passagiers welke specifieke rechten uit hoofde van deze verordening van toepassing zijn op hun geval, met name wat betreft het recht op terugbetaling ~~of~~***,*** herroutering ~~uit hoofde van artikel 8~~***en compensatie*** en het recht op bijstand uit hoofde van ~~artikel 9~~***deze verordening***. **[Am. 77]**

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, vraagt om vrijwilligers onder voorwaarden die moeten worden overeengekomen tussen elke vrijwilliger en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert***. De luchtvaartmaatschappij stelt de vrijwilligers in kennis van hun rechten overeenkomstig deze verordening***. De met elke vrijwilliger bereikte overeenkomst over de voordelen treedt alleen in de plaats van het recht van de vrijwilliger op compensatie als bepaald in artikel 7, lid 1, indien de vrijwilliger zich daarmee in een ondertekend document of middels een digitaal middel op een duurzame drager, expliciet akkoord verklaart. Bij ontstentenis van een dergelijk akkoord wordt de vrijwilliger ~~zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen zeven kalenderdagen na de instapweigering~~***onmiddellijk*** gecompenseerd door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, overeenkomstig artikel 7, lid 1. **[Am. 78]**

3. Indien het aantal vrijwilligers dat zich aanbiedt niet voldoende is om de resterende passagiers met tickets te laten meevliegen op de vlucht, kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht weigeren, met uitzondering van de in artikel 11 bedoelde passagiers.

4. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, verstrekt de betrokken passagiers, onmiddellijk de informatie over de behandeling van klachten overeenkomstig de artikelen 15 bis en 16 bis.

   De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging op duidelijke wijze de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8. In afwijking van artikel 8, lid 1, punt a), wordt, indien de passagiers aan wie het instappen was geweigerd recht hebben op terugbetaling, deze ~~zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen zeven kalenderdagen na de instapweigering~~***onmiddellijk*** toegekend. **[Am. 79]**

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9. In afwijking van artikel 9, lid 1, punt a), worden er onmiddellijk verfrissingen verstrekt.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en passagiers tegen hun wil de toegang tot ~~de~~***een*** vlucht weigert, vergoedt de betrokken passagiers ***onmiddellijk*** overeenkomstig artikel 7, lid 1~~, zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen zeven kalenderdagen na de instapweigering~~. **[Am. 80]**

~~5. De leden 3 en 4 zijn ook van toepassing op terugvluchten waarbij de passagier de toegang tot een vlucht wordt geweigerd omdat hij of zij geen heenvlucht heeft genomen die onder dezelfde luchtvervoersovereenkomst valt.~~ **[Am. 81]**

5 bis. Een passagier mag de toegang tot de terugvlucht, ook als die bestaat uit meerdere vluchten, niet worden geweigerd op grond van het feit dat de passagier de heenvlucht van een retourticket niet heeft genomen of hiertoe geen toeslag heeft betaald. Als passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht op deze gronden wordt geweigerd, is dit artikel van toepassing. Daarnaast compenseert de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de betrokken passagiers onmiddellijk overeenkomstig artikel 7 en verleent ze hun bijstand overeenkomstig de artikelen 8 en 9. **[Am. 82]**

~~6. Indien de passagier of een tussenpersoon vraagt een spelfout te corrigeren in de naam of de voorna(a)m(en) van een of meer passagiers of in geval van een administratieve wijziging van die namen, corrigeert of wijzigt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert dit tot 48 uur vóór het vertrek ten minste één keer zonder extra heffingen voor de passagier of de tussenpersoon.;”~~

[Am. 83]

5) artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

Annulering

1. In geval van annulering van een vlucht stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren de betrokken passagiers daarvan onmiddellijk in kennis. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, meldt tegelijkertijd aan de betrokken passagiers welke specifieke rechten uit hoofde van deze verordening van toepassing zijn op hun geval, met name wat betreft terugbetaling of herroutering uit hoofde van artikel 8 en bijstand uit hoofde van artikel 9, en verstrekt hen tevens de informatie over de procedure voor het aanvragen van compensatie als omschreven in artikel 7 en over de behandeling van klachten uit hoofde van de artikelen 15 bis en 16 bis.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, ~~stelt~~***informeert*** de betrokken passagiers ~~zonder onnodige vertraging in kennis van de redenen voor de annulering. De passagiers hebben het recht om op verzoek schriftelijk~~***langs elektronische weg over*** de redenen voor de annulering ~~te ontvangen. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, verstrekt~~***zodra*** deze informatie ~~op duidelijke wijze en binnen zeven kalenderdagen~~***beschikbaar is, en in elk geval uiterlijk 30 minuten*** na de ~~indiening van het verzoek~~***geplande vertrektijd***. **[Am. 84]**

2. De luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging op duidelijke wijze de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8.

3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9.

4. Passagiers hebben het recht om compensatie overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, wanneer zij kiezen voor een terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of voor een herroutering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), ~~of~~***en/of***, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 2, vastgelegde ~~drempels~~***drempel*** overschrijdt, nadat zij voor herroutering hebben gekozen overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b). Daartoe verstrekt de luchtvaartmaatschappij de passagier systematisch een vooraf ingevuld formulier in een toegankelijk formaat en op een duurzame drager ***overeenkomstig artikel 16 bis bis van Verordening [2023/0437(COD)] betreffende de handhaving van passagiersrechten in de Unie]***. De luchtvaartmaatschappij antwoordt binnen de in artikel 7, lid 5, vastgelegde termijn. **[Am. 85]**

5. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg was van buitengewone omstandigheden en de annulering ook niet voorkomen had kunnen worden indien zij alle redelijke maatregelen had getroffen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen voor zover zij gevolgen hebben voor de betrokken vlucht of ~~ten minste een van de drie~~***de*** voorgaande ~~vluchten in de exploitatieplanning~~***vlucht*** van het luchtvaartuig, en op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen die omstandigheid en de annulering van de vlucht. De bewijslast met betrekking tot het bestaan van dit directe causale verband ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren. ***Indien de luchtvaartmaatschappij niet schriftelijk aantoont dat er sprake was van buitengewone omstandigheden, betaalt de luchtvaartmaatschappij de in artikel 7 bedoelde compensatie.*** **[Am. 86]**

6. Het recht op bijstand uit hoofde van lid 3 en compensatie uit hoofde van lid 4 is niet van toepassing indien de passagiers ten minste 14 kalenderdagen voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum van de annulering in kennis zijn gesteld. De bewijslast voor het al dan niet gemeld hebben van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat is gebeurd, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren.;

6 bis. In geval van annulering van een vlucht als gevolg van de insolventie of het faillissement van een luchtvaartmaatschappij, dan wel van de opschorting of overdracht van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij, hebben gestrande passagiers recht op terugbetaling, een retourvlucht naar het vertrekpunt of herroutering, alsook op verzorging, zoals bepaald in de artikelen 8 en 9 van deze verordening. Ook passagiers die hun reis nog niet zijn begonnen, hebben recht op terugbetaling. Luchtvaartmaatschappijen tonen aan dat zij alle nodige maatregelen hebben genomen, zoals de afsluiting van een verzekering of de oprichting van een garantiefonds, teneinde gestrande passagiers zo nodig verzorging, terugbetaling of herroutering te kunnen aanbieden. Deze rechten gelden voor alle betrokken passagiers, ongeacht hun verblijfplaats, vertrekplaats of de plaats waar zij hun ticket hebben gekocht.” **[Am. 87]**

6) artikel 6 wordt vervangen door:

“Artikel 6

Vertraging

1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, verwacht dat de vlucht vertraging zal oplopen, stelt zij de betrokken passagiers daarvan onmiddellijk, indien mogelijk, maar uiterlijk op de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd in kennis. Passagiers ontvangen voor zover mogelijk geregeld updates in real time. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, informeert tegelijkertijd de betrokken passagiers over welke specifieke rechten uit hoofde van deze verordening van toepassing zijn op hun geval, met name wat betreft bijstand uit hoofde van artikel 9, en verstrekt hen de informatie over de procedure voor het aanvragen van compensatie als omschreven in artikel 7 en over de behandeling van klachten overeenkomstig de artikelen 15 bis en 16 bis.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, stelt de betrokken passagiers ~~zonder onnodige vertraging~~***zodra deze informatie beschikbaar is, en in elk geval uiterlijk dertig minuten na de geplande vertrektijd*** in kennis van de redenen voor de vertraging van de vlucht. De passagiers hebben het recht om op verzoek schriftelijk de redenen voor de vertraging bij aankomst te ontvangen. De luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht uitvoert, ~~verstrekt deze informatie op duidelijke wijze en~~***stuurt de passagiers*** binnen ~~zeven kalenderdagen~~***48 uur*** na de ~~indiening van het verzoek~~***verstoring van de reis het vooraf ingevulde gemeenschappelijke formulier met het oog op terugbetaling en compensatie overeenkomstig artikel 6 quater***. **[Am. 88]**

2. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9.

3. Wanneer de vertraging de in artikel 7, lid 2, vastgelegde ~~drempels~~***drempel*** bereikt, gerekend vanaf de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8. **[Am. 89]**

3 bis. Passagiers hebben recht op compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert overeenkomstig artikel 7, indien zij niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekken en hun eindbestemming bereiken met een vertraging van twee uur of meer na de geplande aankomsttijd, mits de totale tijd die de passagier vóór het vertrek en na de vertraging bij aankomst heeft verloren, gelijk is aan of groter is dan de in artikel 7, lid 2, vastgestelde drempel. **[Am. 90]**

4. Passagiers hebben het recht om~~, op verzoek,~~ compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht uitvoert overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 2, vastgelegde ~~drempels~~***drempel*** overschrijdt. ***Daartoe verstrekt de luchtvaartmaatschappij de passagier systematisch binnen 48 uur na de vertraging een vooraf ingevuld formulier overeenkomstig artikel 16 bis bis van Verordening [2023/0437(COD)] betreffende de handhaving van passagiersrechten in de Unie.*** **[Am. 91]**

Passagiers hebben overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, het recht om ~~op verzoek~~ compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht uitvoert wanneer zij kiezen voor een terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of voor een herroutering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), of, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 2, vastgelegde ~~drempels~~***drempel*** overschrijdt, nadat zij voor herroutering hebben gekozen overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b). **[Am. 92]**

5. Dit artikel is ook van toepassing indien de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd is uitgesteld door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

Het recht op bijstand uit hoofde van lid 2 en compensatie uit hoofde van lid 4 is niet van toepassing indien de passagier ten minste 14 kalenderdagen voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd van dergelijke wijziging in kennis is gesteld. De bewijslast voor het al dan niet gemeld hebben van de wijziging van de vertrektijd aan de passagier en voor het tijdstip waarop dat is gebeurd, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

6. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 indien zij kan aantonen dat de vertraging bij aankomst het gevolg was van buitengewone omstandigheden en de vertraging ook niet voorkomen had kunnen worden indien de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen had getroffen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen voor zover zij gevolgen hebben voor de betrokken vlucht of ten minste ~~een van de drie~~***de*** voorgaande ~~vluchten in de exploitatieplanning~~***vlucht*** van het luchtvaartuig, en op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen die omstandigheid en de vertraging bij vertrek van de volgende vlucht. De bewijslast met betrekking tot het bestaan van dit directe causale verband ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren.~~;~~ ***Indien de luchtvaartmaatschappij niet schriftelijk aantoont dat er sprake was van buitengewone omstandigheden, betaalt de luchtvaartmaatschappij de in artikel 7 bedoelde compensatie. Het bovenstaande ontslaat de luchtvaartmaatschappijen niet van de verplichting om passagiers bijstand te verlenen overeenkomstig artikel 9.”***
[Am. 93]

7) de volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 6 bis

Vertraging op het tarmac

1. In geval van vertraging op het tarmac geeft de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, voor zover mogelijk, geregeld updates in real time aan de passagiers.

2. In geval van een vertraging op het tarmac zorgt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, met inachtneming van de voorschriften op het vlak van veiligheid en beveiliging, voor passende verwarming of koeling van de passagierscabine, stelt zij de toiletfaciliteiten aan boord gratis ter beschikking, en zorgt zij ervoor dat de in artikel 11 bedoelde passagiers de nodige bijstand krijgen. Tenzij dit de vertraging op het tarmac zou vergroten of tenzij dit niet kan worden verzoend met de voorschriften op het vlak van luchtvaartveiligheid en -beveiliging, stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert gratis drinkwater ter beschikking aan boord.

3. Als een vertraging op het tarmac ~~drie~~***twee*** uur bereikt in een luchthaven ***met commercieel passagiersvervoer*** op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, begeeft het luchtvaartuig zich naar de gate of naar een ander geschikt uitstappunt waar de passagiers kunnen uitstappen. Een vertraging op het tarmac kan slechts voorbij die maximumduur worden verlengd indien het luchtvaartuig zijn plaats op het tarmac niet kan verlaten door redenen die te maken hebben met veiligheid, immigratie, luchtverkeersleiding of beveiliging.
[Am. 94]

4. Passagiers die overeenkomstig lid 3 zijn uitgestapt, kunnen zich beroepen op de rechten waarin artikel 6 en, in voorkomend geval, artikel 11 voorzien, rekening houdend met de vertraging op het tarmac en de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd.

“Artikel 6 ter

Gemiste aansluitende vlucht tijdens reizen in het kader van één enkele luchtvervoersovereenkomst

1. Als een passagier een aansluitende vlucht mist tijdens een reis als gevolg van een verstoring bij de voorafgaande vlucht, is het de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij die de voorafgaande vlucht heeft uitgevoerd om de passagier herroutering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b), en bijstand overeenkomstig artikel 9 aan te bieden.

2. Wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de passagier geen andere route kan aanbieden binnen de in artikel 7, lid 2, punten a) en b), vastgelegde tijdspanne, gerekend vanaf de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd van de gemiste aansluitende vlucht, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de betrokken passagier zonder onnodige vertraging en op duidelijke manier de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8.

3. Passagiers hebben ook het recht om~~, op verzoek,~~ compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht heeft uitgevoerd overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, indien zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 2, vastgelegde ~~drempels~~***drempel*** overschrijdt. **[Am. 95]**

Passagiers hebben overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, het recht om~~, op verzoek,~~ compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht heeft uitgevoerd wanneer zij kiezen voor een terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of voor een herroutering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), of, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 2, vastgelegde ~~drempels~~***drempel*** overschrijdt, nadat zij voor herroutering hebben gekozen overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b). **[Am. 96]**

Indien de leden 2 en 3 van dit artikel van toepassing zijn, verstrekt de luchtvaartmaatschappij de passagier systematisch binnen 48 uur na de vertraging een vooraf ingevuld formulier overeenkomstig [artikel 16 bis bis van Verordening [2023/0437(COD)] betreffende de handhaving van passagiersrechten in de Unie. **[Am. 97]**

4. ~~Indien een passagier een tussenlanding plant, en verricht, wordt de luchthaven waar de tussenlanding plaatsvindt, beschouwd als de eindbestemming van de passagier.;~~ **[Am. 98]**

Artikel 6 quater
Buitengewone omstandigheden

1. Gebeurtenissen worden als buitengewone omstandigheden beschouwd als zij vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en de luchtvaartmaatschappij op deze gebeurtenissen geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Voor de toepassing van deze verordening zijn buitengewone omstandigheden beperkt tot de in de bijlage genoemde omstandigheden.

2. ***Wanneer een passagier overeenkomstig de artikelen 4, 5 en 6 recht heeft op compensatie van de luchtvaartmaatschappij, zendt de luchtvaartmaatschappij de passagier binnen 48 uur schriftelijk informatie toe waarin wordt vermeld of er al dan niet sprake is van buitengewone omstandigheden, en stelt zij een vooraf ingevuld gemeenschappelijk formulier ter beschikking overeenkomstig [artikel 16 bis bis van Verordening [2023/...] betreffende de handhaving van passagiersrechten in de Unie].***

3. ***Wanneer zich een ongewone gebeurtenis heeft voorgedaan die buiten de macht van een of meer lidstaten valt en die grote gevolgen heeft voor het luchtvervoer met ernstige nadelige gevolgen voor de luchtvaartsector en die niet onder de bijlage bij deze verordening valt, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 16 nonies een gedelegeerde handeling vast te stellen om de uitputtende lijst in die bijlage te wijzigen door de desbetreffende buitengewone omstandigheid toe te voegen, mits dit strikt noodzakelijk is teneinde op een dergelijke ongewone gebeurtenis te reageren.”* **[Am. 99]**

8) artikel 7 wordt vervangen door:

“Artikel 7

Recht op compensatie

1. In het geval van een verstoring zijn de volgende compensatiebedragen van toepassing onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in de artikelen 4, 5, 6 of 6 bis en in dit artikel:

a) 300 EUR voor alle reizen ~~binnen de Unie en voor reizen van 3 500~~***van 1 500*** kilometer of minder; **[Am. 100]**

b) ~~500~~***400*** EUR voor ***alle*** reizen van meer dan ~~3 500~~***1 500*** kilometer~~.~~ ***tot en met 3 500 km;*** **[Am. 101]**

b bis) 600 EUR voor alle reizen van meer dan 3 500 kilometer. **[Am. 102]**

~~In afwijking van punt a) worden de compensatiebedragen voor reizen tussen ultraperifere gebieden en een ander grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, vastgesteld op basis van de werkelijke afstand van de reis.~~ **[Am. 103]**

1 bis. Om de drie jaar stelt de Commissie een gedelegeerde handeling vast waarbij de in dit lid bedoelde compensatiebedragen automatisch worden aangepast aan het gecombineerde totale inflatiepercentage van de voorgaande drie jaar op basis van het door Eurostat overeenkomstig Verordening (EU) 2016/792[1bis] gepubliceerde Europees indexcijfer van de consumptieprijzen. **[Am. 104]**

2. In het geval van een vertraging bij aankomst na een herroutering als gevolg van een annulering uit hoofde van artikel 5, een vertraging bij aankomst uit hoofde van artikel 6 of een vertraging bij aankomst na een gemiste aansluitende vlucht uit hoofde van artikel 6 ter, ontstaat het recht op compensatie voor vertragingen bij aankomst ***of na tijdverlies op grond van artikel 6, lid 3 bis, van drie uur of meer, ongeacht de afstand van de reis.***~~van meer dan:~~ **[Am. 105]**

~~a)~~ ~~vier uur voor alle reizen binnen de Unie en voor reizen van 3 500 kilometer of minder;~~ **[Am. 106]**

~~b)~~ ~~zes uur voor reizen van meer dan 3 500 kilometer.~~ **[Am. 107]**

3. Bij de bepaling van de afstanden voor de toepassing van deze verordening wordt voor de berekening gekeken naar de afstand tussen het eerste vertrekpunt en de eindbestemming. In het geval van een aansluitende vlucht worden enkel het eerste vertrekpunt en de luchthaven van eindbestemming in aanmerking genomen. Die afstanden worden gemeten volgens de grootcirkelmethode.

4. Wanneer de passagiers ervoor hebben gekozen ~~de~~***hun*** reis voort te zetten op grond van artikel 8, lid 1, punt ***a), b) of c)*** ~~b)~~, en er zich tijdens de herroutering een verdere verstoring voordoet, ~~kan~~***blijft*** het recht van de passagier op compensatie ~~slechts eenmaal ontstaan~~***in stand*** tijdens de ~~reis naar de~~***herroutering naar hun eerste vertrekpunt of naar hun*** eindbestemming. **[Am. 108]**

4 bis. De in lid 1 bedoelde compensatie wordt via een elektronische bankoverschrijving betaald op de rekening die de passagier die het verzoek indient, heeft opgegeven. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en de passagier die het verzoek indient, kunnen op een duurzame drager overeenkomen dat de compensatie uitsluitend op een creditcard of in contanten wordt betaald. **[Am. 109]**

4 ter. De bewijslast inzake het moment en de wijze waarop de passagier de in lid 4 bis van dit artikel bedoelde overeenkomst over de vorm van betaling van compensatie heeft aanvaard, berust bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. **[Am. 110]**

5. Verzoeken om compensatie uit hoofde van dit artikel moeten binnen ~~zes maanden~***één jaar*** na de ~~op het ticket van de passagier vermelde effectieve vertrekdatum~***datum waarop de vlucht plaatsvond of was gepland*** door de passagier worden ingediend ***met behulp van het vooraf ingevulde gemeenschappelijke formulier dat wordt toegezonden door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert***. Binnen ~~14 kalenderdagen~***zeven werkdagen*** na de indiening van het verzoek betaalt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatie of verstrekt zij de passagier een motivering voor het niet betalen van de compensatie overeenkomstig artikel 5, lid 5, of overeenkomstig artikel 6, lid 6, ***en artikel 6 quater***, met inbegrip van, indien van toepassing, een duidelijke en onderbouwde toelichting over buitengewone omstandigheden. ~~Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan de termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.~~ **[Am. 111]**

Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de gevraagde compensatie niet betaalt, kan de passagier een klacht indienen overeenkomstig artikel 16 bis.

6. ~~De compensatie wordt contant betaald of, indien de passagier hiermiddels een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame drager mee instemt, op een andere wijze.;~~ **[Am. 112]**

---

* ***Verordening (EU) 2016/792 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende geharmoniseerde indexcijfers van de consumptieprijzen en van de huizenprijzen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2494/95 van de Raad (PB L 135 van 24.5.2016, blz. 11).”***

9) artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8
Recht op terugbetaling of herroutering

1. In het geval van een verstoring ~~krijgen~~***biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de*** passagiers, ***zonder verdere overweging en*** onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in de artikelen 4, 5, 6 of 6 ter en in dit artikel, de keuze tussen de volgende opties***, die kosteloos moeten worden aangeboden***: **[Am. 113]**

a) automatische terugbetaling ***na invulling via het vooraf ingevulde formulier*** binnen ~~14 kalenderdagen na~~***zeven werkdagen na de aanvraag van de passagier van*** de op het ticket van de passagier vermelde ~~vertrekdatum van de~~ verstoorde vlucht, ~~in contanten of, indien de~~***uitsluitend via een elektronische bankoverschrijving, terugbetaling op de creditcard of overmaking op de door de rechthebbende*** passagier ~~hier middels een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame drager mee instemt, op een andere wijze~~***aangegeven rekening***, van de volledige prijs van de tickets, voor de niet afgelegde gedeelten van de reis of reizen, en, indien de reis geen zin meer heeft in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier, voor de wel afgelegde gedeelten van de reis of reizen, samen met, in voorkomend geval, een terugvlucht naar het eerste vertrekpunt, bij de vroegste gelegenheid na de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd of, in overleg met de passagier, vóór dat tijdstip. **[Am. 114]**

b) voortzetting van de reis van de passagier ***onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden*** door herroutering naar zijn of haar eindbestemming, bij de eerste gelegenheid na de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd of, in overleg met de passagier, vóór dat tijdstip; of **[Am. 115]**

c) herroutering***, onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden,*** naar zijn of haar eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is. **[Am. 116]**

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, verstrekt de informatie aan de passagiers overeenkomstig dit artikel op duidelijke en ondubbelzinnige wijze langs elektronische weg, en op verzoek van de passagier via andere middelen, bijvoorbeeld op papier. **[Am. 117]**

~~Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat overeenkomstig artikel 10 bis, kan de in punt a) van dit lid bedoelde termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.~~

[Am. 118]

2. Om ervoor te zorgen dat de passagiers hun bestemming zo spoedig mogelijk bereiken overeenkomstig lid 1 ***en met een totale reistijd die zoveel mogelijk overeenstemt met de geplande totale reistijd van de oorspronkelijke vlucht***, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, onder voorbehoud van beschikbaarheid en onder vergelijkbare vervoersomstandigheden zoals uiteengezet in de luchtvervoersovereenkomst, hen ten minste een van de volgende alternatieve opties aan ter overweging, waarmee ze al dan niet kunnen instemmen middels een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame drager: **[Am. 119]**

a) een vlucht of aansluitende vluchten via dezelfde route als die vermeld in de luchtvervoersovereenkomst;

b) een andere route~~, *ook van of naar andere*~~ ***tussen dezelfde*** luchthavens ~~dan de~~***van vertrek en aankomst, zoals vermeld*** in de luchtvervoersovereenkomst ~~vermelde luchthaven, in welk geval de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten draagt van het vervoer van de passagier van de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde luchthaven naar de alternatieve luchthaven of van de alternatieve luchthaven naar de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde luchthaven~~; **[Am. 120]**

b bis) herroutering van of naar andere luchthavens dan de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde luchthaven, in welk geval de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten draagt van het vervoer van de passagier tussen de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde luchthaven en de alternatieve luchthaven; **[Am. 121]**

c) het gebruik van diensten die door een andere luchtvaartmaatschappij worden geëxploiteerd; of

d) het gebruik van een andere vervoerswijze, indien passend voor de af te leggen afstand.

In geval van herroutering via een andere vervoerswijze of met een andere luchtvaartmaatschappij blijft de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert alleen verantwoordelijk voor informatie, bijstand en herroutering tot het vertrek van die herrouteringsdienst. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, blijft verantwoordelijk voor compensatie voor vertraging bij aankomst op de eindbestemming overeenkomstig artikel 7. De vervoerder die de herrouteringsdienst uitvoert, is verantwoordelijk voor alle andere aan die dienst verbonden rechten overeenkomstig het toepasselijke Unierecht inzake passagiersrechten voor die vervoerswijze. **[Am. 122]**

3. Indien passagiers de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis hebben gesteld van hun keuze om hun reis voort te zetten overeenkomstig lid 1, punt b), en lid 4, en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet binnen drie uur herroutering ***onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden*** heeft aangeboden, kunnen passagiers zelf een herroutering regelen overeenkomstig lid 2. ***Als de passagier ervoor kiest zelf herroutering te regelen, stelt hij of zij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert daarvan in kennis. De passagier heeft het recht herrouteringsopties te weigeren indien die herrouteringsopties niet onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden vallen, en in dat geval behoudt hij of zij het recht op bijstand overeenkomstig artikel 9 in afwachting van de herroutering.*** **[Am. 123]**

In het geval van een annulering is de eerste alinea van toepassing vanaf de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd.

Bij het zelf regelen van herroutering beperken de passagiers de kosten tot wat noodzakelijk, redelijk en passend is. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, vergoedt de door de passagier gemaakte kosten, tot maximaal 400 % van de volledige kosten van het ticket of de tickets, binnen ~~14 kalenderdagen~~***zeven werkdagen*** na de indiening van het verzoek. ~~Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan die termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.~~ **[Am. 124]**

4. Een passagier kan kiezen tussen terugbetaling overeenkomstig lid 1, punt a), of herroutering op een latere datum overeenkomstig lid 1, punt c), tot het moment waarop de passagier heeft ingestemd met herroutering bij de eerste gelegenheid die door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert wordt aangeboden overeenkomstig lid 1, punt b), of tot het moment waarop de passagier heeft besloten zelf een herroutering te regelen overeenkomstig lid 3.

De passagiers stellen de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis van hun keuze.;

4 bis. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, verstrekt de informatie aan de passagiers overeenkomstig dit artikel op duidelijke en ondubbelzinnige wijze langs elektronische weg, en op verzoek van de passagier via andere middelen, bijvoorbeeld op papier. De bewijslast met betrekking tot de keuze van de passagier ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren. Daartoe zorgt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert er ook voor dat de keuze die de passagier overeenkomstig dit artikel heeft gemaakt, wordt bevestigd door middel van een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame gegevensdrager." **[Am. 125]**

10) artikel 9 wordt vervangen door:

"Artikel 9
Recht op bijstand

1. ~~In het geval van een verstoring en onder de voorwaarden van de artikelen 4, 5, 6, 6 bis en 6 ter en~~***Wanneer naar*** dit artikel ***wordt verwezen, wordt***~~, en wanneer~~ de passagiers ~~minstens twee uur langer moeten wachten op hun vlucht of alternatief vervoer wordt hen, tijdens hun wachttijd,~~ gratis het volgende aangeboden: **[Am. 126]**

a) versnaperingen om de twee uur;

b) een maaltijd na drie uur en vervolgens om de vijf uur, tot maximaal drie maaltijden per dag;

c) ~~tekstberichten,~~ internettoegang en twee telefoongesprekken. **[Am. 127]**

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan de uit hoofde van de eerste alinea verleende bijstand beperken of weigeren als de verlening zou leiden tot extra vertraging van het vertrek van de vertraagde vlucht of de herroutering, met inbegrip van het vertrek van het alternatief vervoer.

2. Voorts krijgen passagiers, als, in afwachting van de vlucht of het alternatieve vervoer, een verblijf van één of meer overnachtingen noodzakelijk is, gratis het volgende aangeboden:

a) hotelaccommodatie;

b) vervoer van de luchthaven naar de hotelaccommodatie en terug.

3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, mag vouchers gebruiken om aan haar verplichtingen uit hoofde van lid 1, punten a) en b), en lid 2 te voldoen. De overeenkomstig lid 1 verstrekte vouchers zijn bruikbaar in alle winkels waar voeding en drankjes worden verkocht op de luchthaven waar de betrokken passagiers zijn gestrand, aan boord van hun vlucht en, in voorkomend geval, in de accommodatie waarin op grond van lid 2, punt a), wordt voorzien. ***Een overeenkomstig lid 2, punt a), verstrekte voucher kan alleen worden verstrekt als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert vooraf een kamer voor de betrokken passagier heeft geboekt.*** **[Am. 128]**

4. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert haar verplichtingen uit hoofde van de leden 1, 2 en 3 niet nakomt, kunnen de betrokken passagiers hun eigen regelingen treffen. De luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht uitvoert, vergoedt de door de passagiers gemaakte kosten binnen 14 kalenderdagen na de indiening van het verzoek om terugbetaling voor zover de kosten ervan noodzakelijk, redelijk en evenredig zijn met de duur van de wachttijd en met de kosten van ***accommodatie,*** versnaperingen en maaltijden op de locatie van de luchthaven of op de locatie van de accommodatie waar de passagiers zijn gestrand. ***Indien de luchtvaartmaatschappij niet binnen drie uur in hotelaccommodatie voorziet, heeft de passagier het recht zijn eigen accommodatie te regelen en worden deze kosten binnen zeven werkdagen door de luchtvaartmaatschappij terugbetaald op vertoon van de desbetreffende kwitantie.*** Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan die termijn worden verlengd tot ~~30~~***[...]*** kalenderdagen. ***Het terug te betalen bedrag is maximaal het bedrag van het prijsplafond voor hotelkosten zoals vastgesteld in een door de Commissie gepubliceerde index van de prijzen in de lidstaten op basis van gegevens van Eurostat, vermenigvuldigd met een coëfficiënt van 2, zodat voldoende rekening wordt gehouden met de beperkte beschikbaarheid en de prijsstelling tijdens piekmomenten en om te stimuleren dat de luchtvaartmaatschappijen die de vlucht uitvoeren binnen de termijn van drie uur accommodatie verstrekken. Wanneer het plafond vermenigvuldigd met de coëfficiënt niet volstaat om de betrokken passagier in staat te stellen passende accommodatie te vinden, ontslaat het recht van de passagier om zelf accommodatie te regelen de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet van haar verplichting om accommodatie te verstrekken.*** **[Am. 129]**

5. Op alle luchthavens van de Unie ***met commercieel passagiersvervoer*** treft het luchthavenbeheersorgaan regelingen om ervoor te zorgen dat drinkwater en oplaadpunten voor elektronische apparatuur gratis beschikbaar kunnen worden gesteld, ongeacht het moment van de dag, de vlucht of de terminal. **[Am. 130]**

6. Indien de verstoring door buitengewone omstandigheden is veroorzaakt en de verstoring niet had kunnen worden voorkomen, zelfs indien de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen had getroffen, kan de luchtvaartmaatschappij de overeenkomstig lid 2, punt a), aangeboden accommodatie beperken tot maximaal drie nachten.

7. Indien een passagier op grond van artikel 8, lid 1, punt a) voor terugbetaling kiest en zich op het eerste vertrekpunt bevindt, of kiest voor herroutering op een latere datum op grond van artikel 8, lid 1, punt c), dan heeft de passagier voor de desbetreffende vlucht geen recht meer op bijstand uit hoofde van de leden 1 en 2.;”

11) artikel 10 wordt vervangen door:

“Artikel 10

Plaatsen in een hogere of lagere klasse

1. Indien een passagier door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in een hogere vervoersklasse wordt geplaatst dan die waarvoor een ticket is gekocht, wordt geen bijbetaling gevraagd.

2. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, een passagier in een lagere vervoersklasse plaatst dan de klasse waarvoor het ticket is gekocht, ~~verstrekt~~***vergoedt*** zij de passagier, zonder voorafgaand verzoek, op de in artikel 7, lid 6, bepaalde wijze, binnen ~~14 kalenderdagen~~***zeven werkdagen*** na de plaatsing in een lagere klasse ~~een compensatie ter waarde van minstens~~: **[Am. 131]**

   a) ~~40~~***30*** % van de prijs van de vlucht voor ***alle*** vluchten tot en met ~~3 500~~***1 500*** kilometer~~;~~***,*** of **[Am. 132]**

   b) ~~75~~***50*** % van de prijs van de vlucht voor ***alle*** vluchten ***binnen de Unie*** van meer dan ***1 500 kilometer en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en*** 3 500 kilometer~~.~~***, of*** **[Am. 133]**

b bis) ***75 % van de prijs van de vlucht voor alle vluchten die niet onder punt a) of punt b) vallen, met inbegrip van vluchten tussen het Europees grondgebied van de lidstaten en de Franse ultraperifere gebieden.*** **[Am. 134]**

3. Als de prijs van de vlucht niet op het ticket is vermeld, wordt de in lid 2 bedoelde compensatie overeenkomstig artikel 7, lid 3, berekend op basis van de relevante verhouding van de afstand van de vlucht tot de totale afstand waarop de luchtvervoersovereenkomst betrekking heeft.

4. De in dit artikel bedoelde prijs van de vlucht is de prijs zonder de belastingen en heffingen die op het ticket zijn vermeld, zolang noch de eis om die belastingen en heffingen te betalen, noch het bedrag ervan afhangt van de vervoersklasse waarvoor het ticket is gekocht.

5. Dit artikel is niet van toepassing op ~~voordelen die zijn inbegrepen in een hoger tarief binnen dezelfde vervoersklasse~~***ondersteunende diensten***, zoals specifieke zitplaatsen of catering***, die losstaan van de vervoersklasse en afzonderlijk worden verkocht***.~~;~~" **[Am. 135]**

12) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 10 bis
Noodplannen van luchthavens

1. Op een luchthaven van de Unie met een jaarlijks ~~passagiersverkeer van meer dan vijf~~***passagiersvolume van ten minste vier*** miljoen passagiers ***gedurende ten minste drie opeenvolgende jaren*** ziet het luchthavenbeheersorgaan erop toe dat de activiteiten van het luchthavenbeheersorgaan en van de verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met name de luchtvaartmaatschappijen, en de verleners van grondafhandelingsdiensten, worden gecoördineerd via een gepast noodplan voor mogelijke situaties van meervoudige annuleringen, meervoudige vertragingen van vluchten, of beide, waardoor grote aantallen passagiers op de luchthaven stranden. Het noodplan wordt opgezet om ervoor te zorgen dat toereikende informatie wordt verstrekt aan de gestrande passagiers en het voorziet in regelingen om de wachttijd en het ongemak voor die passagiers tot een minimum te beperken. **[Am. 136]**

2. In de noodplannen van luchthavens wordt rekening gehouden met de bijzondere en de individuele behoeften van de in artikel 11 bedoelde passagiers.

3. Het noodplan wordt opgezet met de medewerking van met name het in Richtlijn 96/67/EG van de Raad* bedoelde gebruikerscomité, van de verleners van grondafhandelingsdiensten, en van andere verleners van voor de luchthaven essentiële diensten***, met inbegrip van verleners van bijzondere bijstand aan passagiers met een handicap of beperkte mobiliteit. Het noodplan wordt indien nodig met deelname van de relevante autoriteiten opgezet***. Het noodplan bevat tevens de contactgegevens van de persoon of personen die zijn aangewezen door de luchtvaartmaatschappijen die deel uitmaken van het gebruikerscomité om hen ter plaatse te vertegenwoordigen in geval van meervoudige annuleringen, meervoudige vertragingen van vluchten, of beide. De luchtvaartmaatschappij ziet erop toe dat elke aangewezen persoon over de nodige middelen beschikt om passagiers bij te staan overeenkomstig de uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen in het geval van een verstoring.
[Am. 137]

4. Het luchthavenbeheersorgaan deelt het noodplan mee aan het in Richtlijn 96/67/EG bedoelde gebruikerscomité en, op verzoek, aan het nationaal handhavingsorgaan dat krachtens artikel 16~~, lid 1, van deze verordening met de handhaving van deze verordening is belast~~ ***is aangewezen. Het nationaal handhavingsorgaan ziet erop toe dat het luchthavenbeheersorgaan de eisen van dit artikel naleeft***. **[Am. 138]**

5. Een lidstaat kan besluiten dat een op zijn grondgebied gelegen luchthaven waarop lid 1 niet van toepassing is, aan de in de leden 1 tot en met 4 vastgelegde verplichtingen moet voldoen.

6. Op luchthavens van de Unie met minder jaarlijks passagiersverkeer dan de in lid 1 vastgelegde drempel of waarop een besluit van een lidstaat uit hoofde van lid 5 niet van toepassing is, levert het luchthavenbeheersorgaan alle redelijke inspanningen om de luchthavengebruikers te coördineren en om regelingen te treffen met luchthavengebruikers om gestrande passagiers te informeren in geval van meervoudige annuleringen, meervoudige vertragingen van vluchten, of beide, waardoor grote aantallen passagiers op de luchthaven stranden.

---

* Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).;”

13) artikel 11 wordt vervangen door:

“Artikel 11

Passagiers met specifieke behoeften

-1. De in dit artikel vastgelegde rechten van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit doen geen afbreuk aan de rechten die deze personen genieten uit hoofde van Verordening (EG) nr. 1107/2006. **[Am. 139]**

1. Alle informatie uit hoofde van deze verordening wordt in een toegankelijk formaat aan de passagiers verstrekt.

2. Dit artikel is van toepassing op personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit, zuigelingen, niet-begeleide kinderen en zwangere vrouwen, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, uiterlijk op het moment dat de verstoring wordt aangekondigd, in kennis is gesteld van hun bijzondere behoefte aan bijstand. Het is ook van toepassing op personen die specifieke medische bijstand nodig hebben, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ten laatste bij het inchecken in kennis is gesteld van hun behoeften qua specifieke medische bijstand. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan een bewijs van deze behoeften verlangen.

Deze kennisgeving wordt geacht betrekking te hebben op alle reizen in het kader van een luchtvervoersovereenkomst.

3. ~~Ten laatste bij het inchecken, en afhankelijk van de beschikbaarheid van zitplaatsen, wordt~~ Eenieder die de in lid 2 bedoelde personen begeleidt of een kind begeleidt, ***wordt, in het kader van dezelfde luchtvervoersovereenkomst, door de luchtvaartmaatschappij*** gratis de mogelijkheid geboden om een zitplaats naast die persoon of dat kind in te nemen. ***Indien aangrenzende zitplaatsen niet beschikbaar zijn, tracht de luchtvaartmaatschappij de begeleider(s) te helpen aangrenzende zitplaatsen te vinden.*** **[Am. 140]**

4. Bij het instappen geeft de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert voorrang aan de in lid 2 bedoelde personen en aan alle personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden. **[Am. 141]**

4 bis. ***Luchtvaartmaatschappijen die een vlucht uitvoeren, zorgen er zonder extra kosten voor dat zuigelingen en kinderen die een kinderwagen of buggy nodig hebben, in een kinderwagen of buggy kunnen worden vervoerd tot aan de boarding gate of de deur van het vliegtuig, en dat hun aan de deur van het vliegtuig een kinderwagen of buggy ter beschikking wordt gesteld, tenzij er veiligheids-, beveiligings-, capaciteits- of operationele beperkingen zijn.*** **[Am. 142]**

4 ter. ***Als de luchthaven haar verplichtingen uit hoofde van de artikelen 7 en 8 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 niet nakomt en als gevolg daarvan personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit of niet-begeleide minderjarigen hun vlucht missen, is de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de compensatie, herroutering en bijstand van die passagiers overeenkomstig de artikelen 7, 8 en 9 van deze verordening. Uiterlijk op … [datum van toepassing van deze wijzigingsverordening] stelt de Commissie door middel van een uitvoeringshandeling overeenkomstig artikel 16 ter, punt d), van deze verordening, de gedetailleerde regelingen vast voor de toepassing van de respectieve verantwoordelijkheden van de luchtvaartmaatschappij en het luchthavenbeheersorgaan en de rechtsmiddelen. Deze uitvoeringshandeling doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheden van de luchtvaartmaatschappij met betrekking tot de compensatie, herroutering en bijstand van passagiers uit hoofde van dit lid.*** **[Am. 143]**

5. Bij het aanbieden van herroutering en het verlenen van bijstand overeenkomstig de artikelen 8 en 9 besteedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijzondere aandacht aan de behoeften van de in lid 2 bedoelde personen. De luchtvaartmaatschappijen bieden deze herroutering zo spoedig mogelijk aan en verlenen zo spoedig mogelijk deze bijstand aan die personen, ook aan de personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.

6. Artikel 9, lid 6, is niet van toepassing op een in lid 2 bedoelde passagier, noch op personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.;”

13 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 11 bis

Recht op persoonlijk voorwerp en handbagage

1. Passagiers hebben te allen tijde het recht om één persoonlijk voorwerp mee aan boord te nemen, zoals een kleine tas, een handtas, een rugzak of een laptoptas, mits dit voorwerp veilig onder de stoel vóór de passagier kan worden opgeborgen. Luchtvaartmaatschappijen brengen de passagier voor dit persoonlijke voorwerp geen toeslag of extra kosten in rekening boven op de prijs van het vliegticket. Vervoerders verstrekken zowel bij als na het boeken verplicht duidelijke, transparante en gemakkelijk toegankelijke informatie over de eisen met betrekking tot het gewicht en de afmetingen van dit persoonlijke voorwerp om ervoor te zorgen dat passagiers vóór hun reis volledig op de hoogte zijn.

2. ***Passagiers hebben te allen tijde het recht om één stuk handbagage mee aan boord te nemen. Voor de handbagage wordt geen prijstoeslag in rekening gebracht boven op de prijs van het vliegticket, mits deze niet groter is dan 100 cm (lengte, breedte en hoogte bij elkaar opgeteld) en niet zwaarder dan 7 kilo. Luchtvaartmaatschappijen kunnen uiteenlopende bepalingen toepassen met betrekking tot extra of grotere handbagage.***

   De handbagage mag ofwel in de cabine van het luchtvaartuig (als handbagage), ofwel in het ruim van het luchtvaartuig worden opgeborgen. De vervoerder kan de handbagage alleen weigeren om veiligheidsredenen in verband met het gewicht of het formaat van de handbagage met het oog op de kenmerken van het luchtvaartuig.

   Luchtvaartmaatschappijen verstrekken zowel bij als na het boeken duidelijke, transparante en gemakkelijk toegankelijke informatie over de eisen met betrekking tot het gewicht en de afmetingen van de handbagage om ervoor te zorgen dat passagiers vóór hun reis volledig op de hoogte zijn.

***3. Wanneer een persoonlijk voorwerp of een stuk handbagage in de cabine van het luchtvaartuig wordt achtergelaten, bepalen de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en de contractuele luchtvaartmaatschappij van tevoren welke partij verantwoordelijk is voor de behandeling van eventuele vervolgverzoeken. De aangewezen verantwoordelijke luchtvaartmaatschappij informeert passagiers bij het voltooien van hun boeking automatisch over de procedure voor het terugkrijgen van achtergelaten persoonlijke voorwerpen of handbagage. Deze informatie wordt duidelijk en uitvoerig gecommuniceerd en bevat elektronische contactgegevens, toepasselijke formulieren en andere relevante details die passagiers nodig hebben om een verzoek te kunnen indienen.";"* [Am. 144]**

13 ter) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 11 bis bis

Recht om een ticket over te dragen in geval van overlijden van de betrokken passagier of van een naast familielid

1. ***De overdracht van een ticket aan een andere persoon is toegestaan in geval van overlijden van de betrokken passagier of van een naast familielid. De passagier die door het verlies wordt getroffen of de persoon die de zaken van de overleden passagier behandelt, kan om de overdracht van het ticket verzoeken na overlegging van passende bewijsstukken op een duurzame drager.***
2. ***Luchtvaartmaatschappijen, exploitanten of tussenpersonen zijn verplicht dergelijke verzoeken onder transparante en billijke voorwaarden te behandelen.***
3. ***Indien een dergelijk verzoek ten minste 72 uur vóór de vlucht wordt ingediend en op vertoon van passende bewijsstukken op een duurzame drager, wordt het in alle gevallen als redelijk beschouwd en worden er geen extra kosten in rekening gebracht.***

4. Als een dergelijk verzoek wordt ingediend in de 72 uur vóór het vertrek van de vlucht en na overlegging van passende bewijsstukken op een duurzame drager, stelt de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon de overdrager in kennis van eventuele kosten. Deze kosten moeten redelijk zijn en mogen niet hoger zijn dan de werkelijke kosten die de vervoerder of tussenpersoon voor de overdracht van het ticket heeft gemaakt.”;” **[Am. 145]**

13 quater) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 11 ter
Inchecken

1. Passagiers hebben het recht online of op de luchthaven in te checken zonder dat dit extra kosten met zich meebrengt. Daartoe kunnen luchtvaartmaatschappijen zelfbedieningsincheckstations op de luchthaven ter beschikking stellen om het inchecken te vergemakkelijken.

2. Passagiers hebben het recht om, naar eigen goeddunken, voor een papieren of digitale instapkaart te kiezen.”;”
[Am. 146]

14) artikel 12 wordt vervangen door:

“Artikel 12
Andere rechten

1. Deze verordening doet geen afbreuk aan de rechten van passagiers waarin andere wetgevingshandelingen voorzien, waaronder Richtlijn (EU) 2015/2302, tenzij in dit artikel anders is bepaald.

De uit hoofde van artikel 7 of artikel 10, lid 2, van deze verordening toegekende compensatie wordt in mindering gebracht op de compensatie of prijsverlaging die uit hoofde van andere rechtshandelingen, zoals Richtlijn (EU) 2015/2302, wordt toegekend, indien de rechten waarvoor de compensatie of prijsverlaging wordt toegekend hetzelfde belang beschermen of hetzelfde doel dienen. Evenzo wordt de uit hoofde van andere rechtshandelingen, zoals Richtlijn (EU) 2015/2302, toegekende compensatie of prijsverlaging in mindering gebracht op de uit hoofde van artikel 7 of artikel 10, lid 2, van deze verordening verleende compensatie, indien de rechten waarvoor de compensatie of prijsverlaging wordt toegekend, hetzelfde belang waarborgen of hetzelfde doel hebben.

Niettegenstaande het recht van een organisator van pakketreizen om overeenkomstig artikel 22 van Richtlijn (EU) 2015/2302 verhaal te halen of terugbetaling te vorderen, hebben passagiers van een vlucht die deel uitmaakt van een pakketreisovereenkomst zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 3, van Richtlijn (EU) 2015/2302, onverminderd artikel 13 van deze verordening, en in afwijking van artikel 8, lid 1, punt a), geen recht op terugbetaling uit hoofde van deze verordening voor zover een overeenkomstig recht uit Richtlijn (EU) 2015/2302 voortvloeit.

2. Onverminderd de toepasselijke beginselen en voorschriften van nationaal recht, met inbegrip van de jurisprudentie, is lid 1 niet van toepassing op vrijwilligers onder de in artikel 4, lid 2, vastgelegde voorwaarden.

3. Wanneer krachtens de wetgeving van een derde land reeds compensatie of terugbetaling aan de passagier is betaald, wordt het bedrag van deze compensatie of terugbetaling in mindering gebracht op het bedrag van de compensatie of terugbetaling die uit hoofde van deze verordening wordt toegekend.;’

14 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 12 bis

Correctie van spelfouten

1. ***De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, corrigeert, na ontvangst van een verzoek dat uiterlijk 48 uur vóór de geplande vertrektijd is ingediend, spelfouten in de naam van een passagier of actualiseert de naam van een passagier in geval van een administratieve wijziging. Een dergelijke correctie of actualisering wordt ten minste eenmaal kosteloos uitgevoerd.***

2. ***Het in lid 1 bedoelde verzoek kan worden ingediend door:***

   a) ***een passagier met betrekking tot de naam van die passagier of de naam van een passagier wiens ticket deel uitmaakt van dezelfde luchtvervoersovereenkomst als het ticket van de passagier die de aanvraag indient;***

   b) ***een tussenpersoon met betrekking tot de naam van een passagier voor wie de tussenpersoon de boeking heeft gedaan.***

Elke correctie of actualisering op grond van lid 1 mag niet worden beschouwd als een overdracht van het ticket van de passagier aan een andere persoon.";" **[Am. 147]**

15) artikel 13 wordt vervangen door:

"Artikel 13
Verhaalsrecht

In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening of van het nationale recht worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het toepasselijk Unierecht of het nationale recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden.~~;~~ ***Deze verordening beperkt met name op geen enkele wijze het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om compensatie te verlangen of haar kosten terug te vorderen van een luchthaven of een andere derde partij waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een contract heeft.'*** **[Am. 148]**

16) artikel 14 wordt vervangen door:

“Artikel 14

Verplichting tot informatieverstrekking aan de passagiers

1. De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert~~, plaatst op haar~~ ***en de tussenpersoon plaatsen op hun*** website en in ~~haar~~***hun*** mobiele applicatie ***op duidelijke, toegankelijke en ondubbelzinnige wijze*** een mededeling waarin de rechten uit hoofde van deze verordening, met inbegrip van ***informatie over*** de behandeling van klachten, worden gespecificeerd. ***Om aan deze eis te voldoen, mag de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert gebruikmaken van een samenvatting van de bepalingen van deze verordening die door de Commissie in alle officiële talen van de Unie is opgesteld en ter beschikking van het publiek is gesteld.*** **[Am. 149]**

2. Bij het aanbieden van tickets voor een vlucht of aansluitende vluchten en vóór de aankoop ***van dergelijke vluchten*** informeren luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen de passagier over het volgende:

a) het soort ticket of tickets dat wordt aangeboden, met name of het ticket of de tickets onder één luchtvervoersovereenkomst of een combinatie van afzonderlijke luchtvervoersovereenkomsten valt of vallen;

b) de rechten en verplichtingen van de passagier, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en de tussenpersoon uit hoofde van deze verordening, die verbonden zijn aan de luchtvervoersovereenkomst, met inbegrip van informatie over het terugbetalingsproces;

b bis) informatie betreffende de basisreisdiensten en facultatieve prijstoeslagen;

c) de termijn en de procedure voor het aanvragen van een naamswijziging door de passagier overeenkomstig artikel 4, lid 6, zonder extra kosten; en

d) de algemene voorwaarden van de luchtvervoersovereenkomst.

~~Om aan de informatieverplichting van punt b) van de eerste alinea te voldoen, kunnen de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon gebruikmaken van een samenvatting van de bepalingen van deze verordening die de Commissie in alle officiële talen van de Unie heeft opgesteld en aan het publiek ter beschikking heeft gesteld.~~ **[Am. 150]**

~~3.~~ ~~Een tussenpersoon of een luchtvaartmaatschappij die tickets verkoopt die onder een combinatie van luchtvervoersovereenkomsten vallen, deelt de passagier vóór de aankoop mee dat de tickets onder afzonderlijke luchtvervoersovereenkomsten vallen en dat de rechten uit hoofde van de artikelen 7, 8 en 9 met betrekking tot compensatie, terugbetaling, herroutering of bijstand, in het geval van gemiste volgende vluchten niet van toepassing zijn in het kader van het afzonderlijke luchtvervoersovereenkomst. Die informatie wordt op duidelijke wijze verstrekt bij de verkoop van de tickets.~~

~~Luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen verstrekken de informatie overeenkomstig dit lid in de taal van de luchtvervoersovereenkomst en in een internationaal gebruikte taal op een duurzame drager.~~ **[Am. 151]**

4. Het luchthavenbeheersorgaan ~~ziet~~***en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zien*** erop toe dat bij de incheckbalies (~~inclusief aan de~~***waaronder ook*** zelfbedieningsincheckautomaten)***, op de website en bij*** ~~en~~ de boarding gate de volgende tekst ~~duidelijk~~***op voor de passagiers zichtbare wijze*** is weergegeven: “Indien u niet tot uw vlucht wordt toegelaten, of indien deze is geannuleerd of met minstens twee uur ***bij vertrek, of meer dan drie uur bij aankomst op uw eindbestemming,*** is vertraagd, vraag dan bij de incheckbalie of bij de boarding gate naar de mededeling waarin uw rechten vermeld staan, met name uw recht op terugbetaling of herroutering, bijstand en eventuele compensatie”. Die tekst wordt ten minste in de taal of talen van de locatie van de luchthaven en in een internationaal gebruikte taal geafficheerd. ***Het luchthavenbeheersorgaan en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zien er ook op toe dat er bij de incheckbalies naast de tekst een QR-code of een andere technische methode wordt weergegeven om toegang te krijgen tot de mobiele applicatie van de Commissie over passagiersrechten die een samenvatting van deze verordening bevat.*** Daartoe werken luchthavenbeheersorganen samen met luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren.
[Am. 152]

4 bis. ***Op het moment van de boeking verstrekken de luchtvaartmaatschappijen die de vlucht uitvoeren de passagiers informatie over de procedures voor de klachtenbehandeling en de relevante termijnen zoals gedefinieerd in artikel 15 bis bis. Informatie over klachtenbehandeling is ook toegankelijk op de websites en in de applicaties van luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen en wordt meegedeeld in de e-mail waarin passagiers in kennis worden gesteld van alle gebeurtenissen die aanleiding kunnen geven tot de in deze verordening neergelegde rechten.*** **[Am. 153]**

4 ter. ***Luchtvaartmaatschappijen zetten op elke luchthaven waar zij actief zijn contactpunten op met gewaarborgde aanwezigheid van contactpersonen of een door de betrokken luchtvaartmaatschappij gemachtigde derde partij, om passagiers de nodige informatie te verstrekken over hun rechten, met inbegrip van klachtenprocedures, teneinde hen bij te staan en onmiddellijk actie te ondernemen in geval van geannuleerde of vertraagde vluchten, instapweigering of verloren gegane of vertraagde bagage. Tijdens de werktijden van de luchtvaartmaatschappijen en totdat de laatste passagier uit het laatste vliegtuig is uitgestapt, en gedurende de tijd waarvan redelijkerwijs kan worden verwacht dat de paspoort- en douaneformaliteiten kunnen worden afgerond, ingecheckte bagage kan worden opgehaald en het aangewezen contactpunt op een niet gehaast tempo kan worden bereikt, zijn die contactpunten beschikbaar om passagiers bij te staan op het gebied van onder meer terugbetaling, herroutering, omboeking en het aannemen van klachten.*** **[Am. 154]**

4 quater. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, verstrekt de passagiers op elektronische tickets en elektronische en gedrukte versies van instapkaarten duidelijk leesbare en transparante informatie over passagiersrechten en contacten voor hulp en bijstand **[Am. 155]**

4 quinquies. In geval van een verstoring van de reis die aanleiding zou geven tot de in deze verordening vastgestelde rechten, stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de getroffen passagiers hiervan zo spoedig mogelijk volledig in kennis en verstrekt zij hun een kennisgeving met de regels voor terugbetaling, herroutering, compensatie en bijstand overeenkomstig deze verordening, in voorkomend geval met inbegrip van informatie over mogelijke beperkingen overeenkomstig artikel 9, lid 4, waarbij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier ook het vooraf ingevulde uniforme formulier overeenkomstig artikel 15 bis doet toekomen. Tevens worden aan de passagiers in schriftelijke vorm gegevens verstrekt die nodig zijn om contact op te nemen met het nationaal handhavingsorgaan of een andere instantie als bedoeld in artikel 16. **[Am. 156]**

4 sexies. Luchtvaartmaatschappijen en, in voorkomend geval, tussenpersonen, verstrekken de in dit artikel bedoelde informatie op een duurzame drager in de taal van de luchtvervoersovereenkomst en in een internationaal gebruikte taal. **[Am. 157]**

4 septies.De informatie voor en de correspondentie met passagiers uit hoofde van deze verordening worden langs elektronische weg verstrekt, voor zover dit technisch mogelijk is. Wanneer de informatie langs deze weg wordt verstrekt, zorgen de luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen ervoor dat alle schriftelijke correspondentie, met inbegrip van de datum en het tijdstip van die correspondentie, voor raadpleging in de toekomst kan worden bewaard. De bewijslast inzake de vraag of en wanneer zij de passagiers de nodige informatie hebben verstrekt, rust op de luchtvaartmaatschappijen en de tussenpersonen. Elk communicatiemiddel stelt de passagier in staat snel en kosteloos contact op te nemen en doeltreffend te communiceren met de luchtvaartmaatschappijen en de tussenpersonen. **[Am. 158]**

4 octies. Ten behoeve van blinden en visueel gehandicapten, personen met een cognitieve of verstandelijke beperking en personen met beperkte mobiliteit, wordt dit artikel met behulp van passende alternatieve en toegankelijke middelen toegepast. **[Am. 159]**

4 nonies. Het luchthavenbeheersorgaan ziet erop toe dat algemene informatie over passagiersrechten duidelijk en zichtbaar wordt weergegeven in de passagierszones van de luchthaven. Uitgaand van de ontvangen informatie ziet zij er ook op toe dat de passagiers die aanwezig zijn op de luchthaven informatie krijgen over de oorzaken van vertragingen en vluchtverstoringen, zoals de annulering van hun vlucht en hun rechten in verband met die vertragingen en verstoringen, en over hun rechten als de luchtvaartmaatschappij onverwacht haar activiteiten stopzet, bijvoorbeeld ten gevolge van insolventie of de intrekking van haar exploitatievergunning. **[Am. 160]**

4 decies. In het geval van annulering of vertraging bij vertrek verstrekt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagiers informatie over de situatie, waaronder de oorzaak van de verstoring, zodra deze informatie beschikbaar is maar uiterlijk 30 minuten na de geplande vertrektijd, en over de verwachte vertrektijd, voor zover de luchtvaartmaatschappij de contactgegevens van de passagier heeft ontvangen in overeenstemming met [*de handhavingsverordening], indien het ticket via een tussenpersoon is gekocht. **[Am. 161]**

4 undecies. Luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen bieden toegankelijke en doeltreffende telefonische bijstand aan alle passagiers zodra een vlucht is geboekt; deze telefonische dienst voor bijstand voorziet in informatie en alternatieve voorstellen in geval van verstoring van de vlucht en mag in geen geval meer kosten dan een lokaal gesprek. **[Am. 162]**

4 duodecies. In elke elektronische mededeling aan de passagier waarmee deze in kennis wordt gesteld van een annulering, lange vertraging of wijziging van het vluchtschema wordt prominent vermeld dat de passagier mogelijk recht heeft op compensatie en/of bijstand krachtens deze verordening." **[Am. 163]**

17) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 15 bis
Klacht bij de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon

1. Alle luchtvaartmaatschappijen en ~~alle~~ tussenpersonen zetten voor hun respectieve verantwoordelijkheidsgebieden een klachtenbehandelingsmechanisme op voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen. ~~Zij stellen hun contactgegevens beschikbaar in de taal van de luchtvervoersovereenkomst en in een internationaal gebruikte taal. Nadere informatie over de klachtenbehandelingsprocedure moet toegankelijk zijn voor het publiek, ook in een toegankelijk formaat voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit. Zij stellen de passagiers ook op duidelijke wijze in kennis van de contactgegevens en, in voorkomend geval, van de respectieve verantwoordelijkheden van de organen die door de lidstaten overeenkomstig artikel 16 zijn aangewezen en de organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting uit hoofde van artikel 16 bis. Die informatie wordt beschikbaar gesteld in de officiële taal of talen van de lidstaten waar de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon actief zijn.~~ **[Am. 164]**

2. Passagiers ~~die~~***kunnen*** een klacht indienen ~~via het in lid 1 bedoelde mechanisme, doen dat binnen zes maanden na de betrokken verstoring. Binnen dertig kalenderdagen na de indiening van de klacht verstrekt de~~***bij elke*** luchtvaartmaatschappij of ~~de~~ tussenpersoon ~~waaraan de~~***met betrekking tot hun respectieve verantwoordelijkheidsgebieden via de in lid 1 bedoelde mechanismen. Een dergelijke*** klacht ~~is gericht een met redenen omkleed antwoord of deelt de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon, in naar behoren gemotiveerde uitzonderlijke gevallen, de passagier mee dat die~~***wordt ingediend*** binnen ~~een termijn van minder dan twee maanden~~***één jaar*** na de datum ~~van indiening van de klacht een definitief antwoord zal ontvangen. Indien het geschil niet kon worden beslecht, bevat het antwoord ook de relevante contactgegevens van de uit hoofde van artikel 16 aangewezen organen of van de uit hoofde van artikel 16 bis aangewezen organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting, waaronder het postadres, de website en het e-mailadres van die organen~~***waarop de vlucht is vertrokken of had moeten vertrekken***. **[Am. 165]**

2 bis. Als de luchtvaartmaatschappij zich op buitengewone omstandigheden beroept, deelt zij de passagier in haar antwoord de specifieke omstandigheden van de annulering of vertraging mee. Bovendien moet de luchtvaartmaatschappij aantonen dat ze alle redelijke maatregelen heeft genomen om de annulering of vertraging te vermijden. **[Am. 166]**

2 ter. Bij het verstrekken van de vereiste informatie aan passagiers rust de bewijslast op de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon. **[Am. 167]**

3. ~~De indiening van klachten door passagiers via het in lid 1 bedoelde mechanisme doet geen afbreuk aan hun recht om geschillen aanhangig te maken voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting overeenkomstig artikel 16 bis, of om verhaal te halen via gerechtelijke procedures, met inachtneming~~***Binnen zeven werkdagen na ontvangst van de klacht bevestigt de geadresseerde de ontvangst van de klacht aan de passagier. Binnen twee maanden na ontvangst van de klacht geeft de geadresseerde de passagier een met redenen omkleed antwoord. Indien de geadresseerde dit antwoord niet binnen die termijn van twee maanden verstrekt, wordt hij geacht de vorderingen*** van de ~~in het nationale recht vastgelegde verjaringstermijnen~~***passagier te hebben aanvaard***. **[Am. 168]**

3 bis. ***Samen met het met redenen omklede antwoord stelt de geadresseerde de passagier ook op duidelijke wijze in kennis van de contactgegevens en, in voorkomend geval, van de respectieve verantwoordelijkheden van de organen die door de lidstaten overeenkomstig artikel 16 zijn aangewezen en de organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting uit hoofde van artikel 16 bis.*** **[Am. 169]**

3 ter. ***Als de luchtvaartmaatschappij zich op buitengewone omstandigheden beroept, deelt zij de passagier in haar antwoord de specifieke omstandigheden mee die tot de annulering of vertraging hebben geleid. Bovendien moet de luchtvaartmaatschappij aantonen dat ze alle redelijke maatregelen heeft genomen om de annulering of vertraging te vermijden.*** **[Am. 170]**

3 quater. Bij het verstrekken van de vereiste informatie aan passagiers berust de bewijslast bij de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon.’ **[Am. 171]**

18) artikel 16 wordt vervangen door:

“Artikel 16

~~Handhaving~~***Aanwijzing van nationale handhavingsorganen***

[Am. 172]

1. Elke lidstaat wijst een of meerdere ~~nationale handhavingsorganen~~***organen*** aan die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van ***de in*** deze verordening ~~met betrekking tot reizen naar of van luchthavens die op het grondgebied van die lidstaat zijn gevestigd~~***vastgestelde verplichtingen***. ~~De lidstaten delen de Commissie mee welke organen overeenkomstig dit lid zijn aangewezen.~~ **[Am. 173]**

2. ~~Het nationaal handhavingsorgaan houdt nauwlettend toezicht op de naleving van de voorschriften van deze verordening en neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat de rechten van de passagiers worden geëerbiedigd~~***Elk orgaan is in zijn organisatie, financieringsbeslissingen, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk van luchtvaartmaatschappijen, luchthavenbeheersorganen en tussenpersonen of andere commerciële belangen***. **[Am. 174]**

2 bis. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de overeenkomstig dit artikel aangewezen organen en van hun respectieve verantwoordelijkheden, met inbegrip van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie en de aangewezen organen publiceren die informatie op hun website. **[Am. 175]**

~~3. Passagiers kunnen vermeende inbreuken op deze verordening melden aan het nationaal handhavingsorgaan. Het nationaal handhavingsorgaan kan de gemelde vermeende inbreuken onderzoek en besluiten tot handhavingsmaatregelen over te gaan op basis van de informatie in die meldingen.~~ **[Am. 176]**

~~4. De door de lidstaten vastgestelde sancties voor inbreuken op deze verordening zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend. Dergelijke sancties volstaan met name om luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen financieel te stimuleren om op consequente wijze aan deze verordening te voldoen.~~ **[Am. 177]**

~~5.~~ ~~Uiterlijk … [zes jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] en vervolgens om de vijf jaar publiceren de nationale handhavingsorganen op hun website een verslag over hun activiteiten, de handhavingsmaatregelen en de resultaten ervan, ook wat betreft opgelegde sancties. Die verslagen worden tevens ingediend bij de Commissie.~~ **[Am. 178]**

6. De luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren en de tussenpersonen delen in de lidstaat waar zij actief zijn, aan de nationale handhavingsorganen de nodige contactgegevens mee van de persoon of personen, of van de organen die zijn aangewezen om met betrekking tot de onder deze verordening vallende aangelegenheden permanent namens hen op te treden en door de nationale handhavingsorganen verstrekte documenten te ontvangen. De nationale handhavingsorganen kunnen deze informatie onderling uitwisselen met het oog op de handhaving van deze verordening.;’

18 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 16 -bis
Handhavingstaken

1. ***Het nationaal handhavingsorgaan houdt nauwgezet toezicht op de naleving van deze verordening en neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat de rechten van passagiers worden gerespecteerd.***
2. ***De nationale handhavingsorganen kunnen luchtvaartmaatschappijen, luchthavenbeheersorganen en tussenpersonen verzoeken documenten en informatie te verstrekken die relevant zijn voor de uitvoering van hun in lid 1 bedoelde taken. Deze documenten en informatie worden binnen een maand na ontvangst van het verzoek verstrekt, tenzij het nationaal handhavingsorgaan anders bepaalt.***
3. ***Bij het uitvoeren van hun taken houden de nationale handhavingsorganen in voorkomend geval rekening met de informatie die bij hen is ingediend door het andere orgaan dat is aangewezen om klachten te behandelen, zoals omschreven in artikel 16 ter, lid 2.***

4. ***In het geval van luchtdiensten tussen twee of meer lidstaten kunnen de nationale handhavingsorganen gezamenlijk monitoringactiviteiten uitvoeren.***

5. ***De lidstaten zorgen ervoor dat hun respectieve nationale handhavingsorganen over voldoende bevoegdheden beschikken om handhavingsmaatregelen te nemen.***

6. ***Indien de luchtvaartmaatschappij buitengewone omstandigheden aanvoert als rechtvaardiging voor het weigeren van compensatie uit hoofde van deze verordening, onderbouwt zij haar bewering door binnen 48 uur aan de nationale handhavingsorganen passend bewijs over die omstandigheden en de daarmee verband houdende technische kwesties te verstrekken. Voorts moet de luchtvaartmaatschappij aantonen dat alle redelijke maatregelen zijn genomen om de annulering of vertraging van de vlucht in kwestie te voorkomen.***

7. ***Het nationaal handhavingsorgaan geeft die informatie, indien beschikbaar, door aan de instanties die overeenkomstig deze verordening zijn aangewezen voor alternatieve geschillenbeslechting.***

8. ***De nationale handhavingsorganen publiceren om de twee jaar, uiterlijk op 30 juni, verslagen met statistieken over hun activiteiten, in voorkomend geval met inbegrip van de sancties die in de twee voorgaande kalenderjaren zijn opgelegd.***

9. ***Op basis van de gegevens die luchtvaartmaatschappijen, luchthavenbeheersorganen en tussenpersonen moeten verstrekken over de dienstkwaliteitsnormen als omschreven in artikel 15 bis, publiceert het nationaal handhavingsorgaan statistieken over het aantal en de aard van klachten, het aantal annuleringen, instapweigeringen en vertragingen en de duur daarvan, en gegevens over verloren gegane, vertraagde of beschadigde bagage.***

10. Luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen delen hun contactgegevens mee aan het nationaal handhavingsorgaan of de nationale handhavingsorganen van de lidstaten waarin zij actief zijn.”; **[Am. 179]**

18 ter) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 16 -bis bis
Klachtenbehandeling door nationale handhavingsorganen en overige instanties

1. Onverminderd de rechten van consumenten om elders verhaal te halen overeenkomstig Richtlijn 2013/11/EU van het Europees Parlement en de Raad[1bis], kan de passagier, nadat deze zonder succes een klacht heeft ingediend bij de luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon overeenkomstig artikel 13 bis, uiterlijk een jaar na ontvangst van de informatie over de afwijzing van de oorspronkelijke klacht door de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon, een klacht indienen bij het nationaal handhavingsorgaan of enige andere uit hoofde van lid 2 van dit artikel aangewezen instantie.

2. ***Elke passagier kan een klacht indienen over een vermeende inbreuk op deze verordening op een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat of met betrekking tot een vlucht van een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat of van een derde land naar dergelijke luchthavens, hetzij bij het nationaal handhavingsorgaan, hetzij bij een andere instantie die daartoe door een lidstaat is aangewezen.***

3. ***Het nationaal handhavingsorgaan of enige andere uit hoofde van lid 2 aangewezen instantie bevestigt de ontvangst van de klacht binnen twee weken na ontvangst ervan. De klachtenbehandelingsprocedure duurt maximaal drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop het klachtendossier is aangemaakt. De klachtenbehandelingsprocedure wordt toegankelijk gemaakt voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, in een toegankelijk formaat.***

4. Indien een klacht betrekking heeft op vermeende inbreuken door de luchthavenbeheerder, wordt de klacht behandeld door het nationaal handhavingsorgaan of enige andere uit hoofde van lid 2 aangewezen instantie van de lidstaat op het grondgebied waarvan het incident heeft plaatsgevonden.

5. Nationale handhavingsorganen of andere krachtens lid 2 van dit artikel aangewezen instanties kunnen klachten van individuele passagiers behandelen en krijgen ten minste de minimale onderzoeks- en handhavingsbevoegdheden als omschreven in artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2394 van het Europees Parlement en de Raad[1ter].

6. De beslissingen van de nationale handhavingsorganen of een andere krachtens lid 2 aangewezen instantie zijn bindend voor beide partijen en afdwingbaar, onverminderd het recht van de partijen op toegang tot de rechter.";

[1 bis] ***Richtlijn 2013/11/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende alternatieve beslechting van consumentengeschillen en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 en Richtlijn 2009/22/EG (richtlijn ADR consumenten) (PB L 165 van 18.6.2013, blz. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1 ter] ***Verordening (EU) 2017/2394 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende samenwerking tussen de nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de wetgeving inzake consumentenbescherming en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (PB L 345 van 27.12.2017, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).”***

[Am. 180]

18 quater) het volgende artikel wordt ingevoegd:

Artikel 16 -bis ter

1. ***Wanneer verschillende organen door een lidstaat zijn aangewezen uit hoofde van artikel 16 en artikel 16 ter van deze verordening, zorgen die organen voor de uitwisseling van relevante informatie tussen deze organen, overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679, teneinde het nationale handhavingsorgaan te helpen zijn toezichts- en handhavingstaken uit te voeren en de uit hoofde van artikel 16 ter aangewezen klachtenbehandelingsinstantie in staat te stellen de nodige informatie te verzamelen om individuele klachten te onderzoeken.***

2. ***De nationale handhavingsorganen van de verschillende lidstaten wisselen informatie uit over hun werkzaamheden en besluitvormingsbeginselen en -praktijken met het oog op grensoverschrijdende coördinatie. Zij worden daarin bijgestaan door de Commissie.”;*** **[Am. 181]**

18 quinquies) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 16 -bis quater
Inspecties van nationale handhavingsorganen

1. ***De Commissie kan inspecties van nationale handhavingsorganen uitvoeren om toezicht te houden op de toepassing van de verordening door de lidstaten en aanbevelingen te doen om de handhaving ervan te verbeteren.***
2. ***De Commissie licht de betreffende lidstaat daar voorafgaand aan een inspectie tijdig over in.***
3. ***Elk inspectieverslag van de Commissie wordt verstrekt aan de nationale handhavingsautoriteit van de betrokken lidstaat, die in haar antwoord vermeldt welke maatregelen zijn genomen om de vastgestelde gevallen van niet-naleving te verhelpen en gevolg te geven aan de aanbevelingen.***
4. ***In voorkomend geval wordt het verslag vervolgens, samen met het antwoord van het nationaal handhavingsorgaan, verstrekt aan de nationale handhavingsorganen van de andere lidstaten.";*** **[Am. 182]**

18 sexies) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 16 -bis quinques

Sancties

1. ***De lidstaten stellen voorschriften vast ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van die voorschriften en maatregelen en delen haar onverwijld alle latere wijzigingen daarvan mee.***

2. ***In het kader van de in artikel 16 quater vermelde samenwerking onderzoekt het nationaal handhavingsorgaan dat bevoegd is voor de toepassing van artikel 16 ter, lid 4 of lid 5, op verzoek van het nationaal handhavingsorgaan dat de klacht behandelt, de door dat orgaan vastgestelde inbreuken op deze verordening en legt het, indien nodig, sancties op.”;”*** **[Am. 183]**

18 septies) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 16 -bis sexies

Samenwerking tussen lidstaten en de Commissie

1. ***De lidstaten doen geregeld relevante informatie over de toepassing van deze verordening toekomen aan de Commissie, die deze informatie in elektronische vorm ter beschikking stelt van de andere lidstaten.***
2. ***Op verzoek van de Commissie onderzoeken de nationale handhavingsorganen specifieke vermoedelijke praktijken van niet-naleving van de in deze verordening vastgestelde verplichtingen door een of meer luchtvaartmaatschappijen en luchthavenbeheerders en brengen zij binnen vier maanden na het verzoek verslag uit van hun bevindingen aan de Commissie.***
3. ***De Commissie steunt de dialoog en bevordert de samenwerking tussen de lidstaten aangaande de nationale interpretatie en toepassing van deze verordening via het in artikel 16 bis van de [handhavingsverordening] vermelde comité.***

4. Op verzoek van een lidstaat of een nationaal handhavingsorgaan of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie gevallen waarin zich verschillen voordoen bij de toepassing en handhaving van de bepalingen van deze verordening.

5. De Commissie kan in voorkomend geval richtsnoeren vaststellen om de gemeenschappelijke toepassing van deze verordening te bevorderen.";" **[Am. 184]**

19) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 16 bis
Buitengerechtelijke geschillenbeslechting

De lidstaten zien erop toe dat luchtvaartpassagiers afzonderlijke geschillen naar aanleiding van klachten of verzoeken uit hoofde van deze verordening aanhangig kunnen maken bij nationale organen die verantwoordelijk zijn voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting. De lidstaten delen de Commissie mee welke organen overeenkomstig dit artikel bevoegd zijn voor geschillenbeslechting. De ~~lidstaten kunnen besluiten dat dit artikel alleen van toepassing is op geschillen tussen~~***deelname van onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende*** luchtvaartmaatschappijen ~~of~~***en*** tussenpersonen~~, enerzijds, en consumenten, anderzijds~~ ***aan alternatieve geschillenbeslechtingsprocedures is verplicht, en de beslissingen die het resultaat vormen van deze procedures zijn bindend, onverminderd het recht van partijen op toegang tot de rechter***.;" **[Am. 185]**

19 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 16 bis bis

Conformiteitsdocumenten

1. ***Vóór [1 januari xxxx] stellen de in de Unie gevestigde luchtvaartmaatschappijen een document op dat redelijk gedetailleerd aantoont dat hun exploitatieprocedures volstaan om te waarborgen dat zij op consistente wijze voldoen aan alle relevante artikelen van deze verordening, en dienen dit in bij het nationale handhavingsorgaan van de lidstaat die hun exploitatievergunning conform Verordening (EG) nr. 1008/2008 heeft afgegeven, en bij de Commissie.***

2. ***De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen waarin de minimale inhoud van deze conformiteitsdocumenten wordt vastgesteld. Tot de minimale inhoud behoren op zijn minst de noodplannen voor ernstige verstoringen, de vermelding wie verantwoordelijk zijn voor het verlenen van bijstand en andere rechten, de praktische regelingen en procedures voor de behandeling van klachten en de verlening van bijstand en compensatie, en de procedures en standaardformulieren voor de communicatie met passagiers. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16 quater, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.***

3. ***Alle overige luchtvaartmaatschappijen die diensten vanuit luchthavens van de Unie uitvoeren, dienen een conformiteitsdocument in bij de nationale handhavingsorganen van alle lidstaten waarin zij actief zijn, en bij de Commissie.***

4. ***Met ingang van 1 januari xxxx] herzien de luchtvaartmaatschappijen om de drie jaar hun conformiteitsdocument en dienen zij bij de relevante nationale handhavingsinstantie(s) en bij de Commissie een bijgewerkte versie ervan in.***

5. ***Het nationaal handhavingsorgaan houdt rekening met de door de luchtvaartmaatschappijen ingediende conformiteitsdocumenten en toetst, indien mogelijk, de juistheid ervan aan informatie over klachten.";"*** **[Am. 186]**

19 ter) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 16 bis ter
Uitoefening van bevoegdheidsdelegatie

1. ***De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.***

2. ***De in artikel 6 quater en artikel 7 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.***

3. ***Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 6 quater en artikel 7 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.***

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 6 quater en artikel 7 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.";" **[Am. 187]**

19 quater) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 16 bis quater
Comitéprocedure

1. ***De Commissie wordt bijgestaan door het Comité inzake passagiersrechten, dat is samengesteld uit twee vertegenwoordigers van elke lidstaat, van wie minstens één een nationaal handhavingsorgaan vertegenwoordigt. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.***

2. ***Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.”;”*** **[Am. 188]**

20) artikel 17 wordt vervangen door:

“Artikel 17
Evaluatie en rapportering

~~1. Uiterlijk … [vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] en vervolgens om de drie jaar brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de in de bijlage opgenomen lijst van buitengewone omstandigheden, in het licht van de gebeurtenissen die gevolgen hebben gehad voor de tijdige en doeltreffende uitvoering van de vluchten tijdens de twee jaar voorafgaand aan elk verslag.~~

~~Dit verslag gaat, indien nodig, vergezeld van een wetgevingsvoorstel.~~ **[Am. 189]**

2. Uiterlijk op … [vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] en vervolgens om de vijf jaar brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de werking, de handhaving en de resultaten van deze verordening. De Commissie verstrekt informatie over de verbeterde bescherming van luchtvaartpassagiers op vluchten naar of van derde landen die door luchtvaartmaatschappijen uit derde landen worden uitgevoerd.

   ~~Dat verslag bevat ook een evaluatie van de in artikel 7, lid 1, vastgelegde bedragen en de in artikel 10, lid 2, vastgelegde percentages, waarbij rekening wordt gehouden met onder meer de ontwikkeling van de luchtvaarttarieven, het inflatiepercentage en de statistieken over instapweigering, annuleringen, vertragingen en gemiste aansluitende vluchten die aan luchtvaartmaatschappijen kunnen worden toegerekend, alsmede de statistieken over plaatsing in een lagere klasse, in de vijf voorgaande jaren.~~ **[Am. 190]**

In het verslag dat overeenkomstig de eerste alinea uiterlijk op … [vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] moet worden ingediend, beoordeelt de Commissie ook:

~~a)~~ ~~de noodzaak en haalbaarheid om het toepassingsgebied van deze verordening te herzien teneinde de bescherming van passagiers, het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en uit derde landen, en de connectiviteitsaspecten verder te verbeteren. De Commissie beoordeelt met name de risico's van jurisdictiegeschillen en moeilijkheden in verband met de handhaving en beveelt manieren aan om die risico's te beperken en die moeilijkheden aan te pakken;~~ **[Am. 191]**

~~b)~~ ~~de noodzaak om de in artikel 7, lid 2, vastgelegde grenzen aan te passen op basis van statistieken over de trends van de vertragingen en annuleringen tijdens de vijf jaar voorafgaand aan de beoordeling van de Commissie en elk jaar vanaf … [twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening];~~ **[Am. 192]**

c) de haalbaarheid van verdere automatisering van verzoeken tot en uitbetalingen van compensatie voor vertragingen.

Het verslag gaat indien nodig vergezeld van wetgevingsvoorstellen.;’

21) de tekst in bijlage I bij deze verordening wordt als bijlage toegevoegd aan Verordening (EG) nr. 261/2004.

Artikel 2

Verordening (EG) nr. 2027/97 wordt als volgt gewijzigd:

1) in artikel 2 wordt lid 1 als volgt gewijzigd:

a) punt b) wordt vervangen door:

‘b) “luchtvaartmaatschappij uit de Unie”: een luchtvaartmaatschappij met een door een lidstaat overeenkomstig het bepaalde in Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad* afgegeven geldige exploitatievergunning;

_____

* Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).;’

b) de volgende punten worden toegevoegd:

‘h) “mobiliteitshulpmiddel”: elk hulpmiddel dat bedoeld is om personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt a), van Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad*, bij hun mobiliteit te helpen;

i) “erkende assistentiehond”: een hond die speciaal is opgeleid om de onafhankelijkheid en zelfbeschikking van personen met een handicap te vergroten en die officieel is erkend overeenkomstig de toepasselijke nationale voorschriften, voor zover dergelijke regels bestaan;

j) “toegankelijk formaat”: een formaat dat personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit toegang geeft tot alle relevante informatie, zodat die personen even gemakkelijke en comfortabele toegang hebben als personen zonder een beperking of een handicap, en dat voldoet aan de toegankelijkheidseisen die zijn vastgelegd overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, met name Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad**;

k) “tussenpersoon”: een natuurlijke of rechtspersoon, met uitzondering van een vervoerder, die, voor doeleinden die verband houden met zijn handels-, bedrijfs- of beroepsactiviteit, namens een vervoerder of een passagier optreedt met het oog op het sluiten van een vervoersovereenkomst;

l) “persoonlijk voorwerp”: een stuk niet-ingecheckte bagage dat ~~noodzakelijkerwijs samen met de passagier wordt vervoerd en~~ voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften, en dat ofwel niet groter is dan 40 × 30 x 15 cm of op voorwaarde dat het past onder de stoel voor de stoel waarop de passagier zit; **[Am. 193]**

m) “handbagage”: een stuk niet-ingecheckte bagage dat geen persoonlijk voorwerp is en voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften.

_____

* Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PB L 204 van 26.7.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).;’

2) in artikel 3 wordt lid 1 vervangen door:

‘De aansprakelijkheid van een luchtvaartmaatschappij uit de Unie met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben. Dit omvat de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij uit de Unie voor de vertraging van passagiers of bagage.;’

3) in artikel 3 wordt lid 2 ~~geschrapt;~~***vervangen door:***

“2. Op alle luchthavens in de Unie zetten de luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en de namens hen optredende verleners van grondafhandelingsdiensten een dienst op die de passagiers voorziet van klachtenformulieren waarmee zij onmiddellijk een klacht kunnen indienen wegens beschadigde of vertraagde bagage bij aankomst. Evenzo zorgt de in de Unie gevestigde luchtvaartmaatschappij ervoor dat passagiers gemakkelijk en op gebruiksvriendelijke wijze toegang krijgen tot het in dit lid bedoelde klachtenformulier door het gebruik van QR-codes. Deze QR-codes worden op duidelijke en zichtbare wijze meegedeeld en weergegeven, onder meer bij incheckbalies, servicebalies op de luchthaven en boarding gates en op de website van de luchtvaartmaatschappij of een gelijkwaardig onlineplatform, zodat passagiers snel en zonder nodeloze moeilijkheden toegang hebben tot het klachtenformulier. Het klachtenformulier, dat de vorm kan aannemen van een Property Irregularity Report (PIR), wordt door de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven aanvaard als een klacht uit hoofde van artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Deze mogelijkheid heeft geen invloed op het recht van de passagier om via andere middelen een klacht in te dienen binnen de in het Verdrag van Montreal voorgeschreven termijnen.”; **[Am. 194]**

2 bis. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen waarbij de vorm van het standaardklachtenformulier wordt vastgesteld. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 6 septies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.” **[Am. 195]**

4) artikel 3 bis wordt vervangen door:

“Artikel 3 bis

Het bijkomende bedrag dat overeenkomstig artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal en onverminderd artikel 6 bis, door een luchtvaartmaatschappij uit de Unie kan worden verlangd wanneer passagiers een bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering op bestemming van hun bagage doen, is gebaseerd op een tarief waarbij de extra vervoers- en verzekeringskosten voor bagage waarvan de waarde boven de aansprakelijkheidslimiet wordt geraamd, zijn ingerekend. Het tarief wordt op verzoek aan de passagiers verstrekt.;’

5) artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

1. In het geval van overlijden of letsel van een passagier betaalt de luchtvaartmaatschappij uit de Unie onverwijld en in elk geval uiterlijk 15 dagen nadat de identiteit van de compensatiegerechtigde natuurlijke persoon is vastgesteld, een toereikend voorschot om de onmiddellijke economische noden te lenigen, evenredig aan het geleden nadeel.

2. Onverminderd lid 1 bedraagt het voorschot in geval van overlijden per passagier ten minste 16 % van het in artikel 21, lid 1, van het Verdrag van Montreal vastgelegde en door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal herziene minimumbedrag van de aansprakelijkheid.

3. Een voorschot impliceert niet dat aansprakelijkheid wordt erkend en mag worden verrekend met elk bedrag dat later op basis van de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij uit de Unie wordt uitgekeerd, maar behoeft niet te worden terugbetaald, tenzij in de in artikel 20 van het Verdrag van Montreal bedoelde gevallen of als degene die het voorschot ontvangen heeft niet schadevergoedingsgerechtigd was.;

3 bis. Indien bagage verloren gegaan of vertraagd of beschadigd is, verlenen luchtvaartmaatschappijen eerst compensatie aan de passagier met wie zij een overeenkomst hebben gesloten, voordat zij enige vordering kunnen instellen tegen de luchthavens of dienstverleners wegens de schade, waarvoor zij niet noodzakelijkerwijs verantwoordelijk zijn.' **[Am. 196]**

6) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

‘1. Alle luchtvaartmaatschappijen die in de Unie luchtvervoersdiensten aanbieden, ***verstrekken passagiers op duidelijke en toegankelijke wijze volledige informatie over de toepasselijke procedures die moeten worden gevolgd in geval van verloren, vertraagde of beschadigde bagage. Luchtvaartmaatschappijen*** zorgen ervoor dat de passagiers op alle verkooppunten, ook voor de verkoop per telefoon of via het internet, een samenvatting van de voornaamste bepalingen inzake de aansprakelijkheid voor passagiers en hun bagage krijgen, die ook de termijnen voor het indienen van een eis tot ~~schadeloosstelling~~***compensatie*** en de mogelijkheid om een ~~speciale~~***bijzondere*** verklaring over de bagage af te leggen, vermeldt. Om aan hun informatieplicht te voldoen, moeten alle luchtvaartmaatschappijen in de Unie gebruikmaken van de kennisgeving in de bijlage. De samenvatting en de kennisgeving kunnen niet gebruikt worden als grondslag om een schadeloosstelling te vorderen of om de bepalingen van deze verordening of het Verdrag van Montreal uit te leggen.~~;~~’;
[Am. 197]

a bis) het volgende lid wordt toegevoegd:

“1 bis. Alle luchtvaartmaatschappijen die in de Unie luchtvervoersdiensten aanbieden, zorgen ervoor dat de passagiers op alle verkooppunten, ook voor de verkoop per telefoon of via het internet, een samenvatting van de voornaamste bepalingen inzake de aansprakelijkheid voor passagiers en hun bagage krijgen, die ook de termijnen voor het indienen van een eis tot schadeloosstelling en de mogelijkheid om een speciale verklaring over de bagage af te leggen, vermeldt. Om aan hun informatieplicht te voldoen, moeten alle luchtvaartmaatschappijen in de Unie gebruikmaken van de kennisgeving in de bijlage. De samenvatting en de kennisgeving kunnen niet gebruikt worden als grondslag om een schadeloosstelling te vorderen of om de bepalingen van deze verordening of het Verdrag van Montreal uit te leggen. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 6 quinquies gedelegeeerde handelingen vast te stellen om de in de bijlage vermelde bedragen, met uitzondering van het in artikel 5, lid 2, vermelde bedrag, aan te passen in het licht van een beslissing van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie overeenkomstig artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal.”” **[Am. 198]**

b) in lid 2 wordt het volgende streepje toegevoegd:

‘– het recht om kosteloos een bijzondere verklaring te doen omtrent het belang bij de waarde van hun mobiliteitshulpmiddelen wanneer de passagier een persoon met een handicap of een persoon met beperkte mobiliteit is.;’

c) lid 3 wordt vervangen door:

‘3. Voor al het door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie verrichte vervoer zijn de conform de kennisgevingsplicht van de leden 1 en 2 vermelde maxima zoals deze zijn vastgesteld bij deze verordening, tenzij de luchtvaartmaatschappij uit de Unie op vrijwillige basis hogere maxima toepast. Voor al het vervoer door luchtvaartmaatschappijen uit derde landen zijn de leden 1 en 2 alleen van toepassing op vervoer naar, vanuit of binnen de grenzen van de Unie.;’

d) de volgende leden worden toegevoegd:

‘4. Alle luchtvaartmaatschappijen moeten in hun mobiele applicaties en op hun websites een formulier beschikbaar stellen waarmee passagiers onmiddellijk online of op papier een klacht kunnen indienen over beschadigde, vertraagde of verloren bagage. De datum van indiening van het formulier wordt door de luchtvaartmaatschappij beschouwd als de datum waarop de klacht is ingediend in de zin van artikel 31, leden 2 en 3, van het Verdrag van Montreal, ook als de luchtvaartmaatschappij op een later tijdstip om aanvullende informatie verzoekt. Dit lid heeft geen invloed op het recht van de passagier om via andere middelen een klacht in te dienen binnen de in het Verdrag van Montreal gestelde termijnen.

5. Alle op grond van dit artikel verstrekte informatie en klachtenformulieren worden in een toegankelijk formaat verstrekt en ook beschikbaar gesteld aan personen die geen digitale hulpmiddelen gebruiken.

6. Alle informatieverplichtingen op grond van dit artikel gelden ook voor tussenpersonen wanneer deze luchtvervoer naar, vanuit of binnen de Unie verkopen.;’

7) de volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 6 bis

1. Bij het vervoer van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen of erkende assistentiehonden ~~zorgen~~***wijzen*** luchtvaartmaatschappijen uit de Unie ***passagiers op hun rechten en zorgen zij*** ervoor dat elke persoon met een handicap of persoon met beperkte mobiliteit de mogelijkheid wordt geboden om bij de boeking, bij het doen van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 bedoelde kennisgeving, of ten laatste bij het overdragen van de hulpmiddelen aan de luchtvaartmaatschappij of, in het geval van een erkende assistentiehond, bij het instappen, in een toegankelijk formaat een bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering op bestemming te doen, in overeenstemming met artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal. In dit geval vraagt de luchtvaartmaatschappij uit de Unie de betrokken passagier hiervoor geen aanvullende vergoeding. ***De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast ter bepaling van het modelformulier dat voor een dergelijke verklaring omtrent het belang moet worden gebruikt. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in [artikel 6 septies, lid 2,] bedoelde raadplegingsprocedure.*** Wanneer een hulpmiddel vernield, verloren, beschadigd of vertraagd is, of in geval van overlijden of letsel van een erkende assistentiehond, kan de luchtvaartmaatschappij uit de Unie een bewijs van de kosten van de vervanging, met inbegrip van de tijdelijke vervanging, van het mobiliteitshulpmiddel of de erkende assistentiehond verlangen van de persoon met een handicap of de persoon met beperkte mobiliteit, ter staving van de in de bijzondere verklaring omtrent het belang aangegeven waarde. **[Am. 199]**

Bij de verkoop van luchtvervoer namens de luchtvaartmaatschappij uit de Unie ~~bieden~~***wijzen*** tussenpersonen ***passagiers op hun rechten en bieden zij*** de betrokken passagiers de mogelijkheid om bij de boeking of bij het doen van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 bedoelde kennisgeving in een toegankelijk formaat een bijzondere verklaring omtrent het belang ervan te doen, in overeenstemming met artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal. De in de eerste alinea genoemde voorwaarden gelden ook voor deze bijzondere verklaring omtrent het belang. De tussenpersoon stuurt de verklaring onverwijld door naar de luchtvaartmaatschappij uit de Unie. **[Am. 200]**

2. In geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging bij het vervoer van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen, of in geval van overlijden of letsel van een erkende assistentiehond is de luchtvaartmaatschappij uit de Unie gehouden tot het betalen van een som die niet meer bedraagt dan de som die de passagier heeft aangegeven, tenzij de luchtvaartmaatschappij aantoont dat de gevorderde som groter is dan het werkelijke belang bij de aflevering op bestemming.

3. Indien lid 2 van toepassing is, en onverminderd de artikelen 7 en 8 van en de vierde alinea van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1107/2006, levert de luchtvaartmaatschappij uit de Unie spoedig alle redelijke inspanningen om te voorzien in de tijdelijke vervanging van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen waar onmiddellijk behoefte aan is, en om tijdelijke oplossingen te bieden ter vervanging van erkende assistentiehonden. De persoon met een handicap of de persoon met beperkte mobiliteit mag die tijdelijke vervanging kosteloos behouden tot de in lid 2 bedoelde compensatie is uitbetaald of tot de luchtvaartmaatschappijen uit de Unie de rechtspersonen of natuurlijke personen hebben vergoed voor de kosten van de benodigde tijdelijke vervanging van mobiliteitshulpmiddelen of een erkende assistentiehond.

4. Naleving van lid 3 staat niet gelijk met erkenning van aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij uit de Unie.

Artikel 6 bis bis

1. Het bij artikel 16 van Verordening (EG) nr. 261/2004 aangewezen nationaal handhavingsorgaan ziet toe op de naleving van deze verordening. Daartoe ziet het toe op het volgende:

a) de algemene voorwaarden van de luchtvervoersovereenkomsten

b) het systematisch aanbieden van een bijzondere belangenverklaring voor ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen, en van een passend niveau van compensatie in geval van beschadiging van mobiliteitshulpmiddelen;

c) de betaling van een voorschot krachtens artikel 5, lid 1, voor zover van toepassing;

d) de toepassing van artikel 6.

2. Met het oog op het toezicht op de bescherming van passagiers met beperkte mobiliteit en gehandicapte passagiers in geval van beschadiging van hun mobiliteits- of andere hulpmiddelen, onderzoekt de nationale handhavingsinstantie ook de informatie over klachten inzake mobiliteitshulpmiddelen die zijn ingediend bij de krachtens artikel 16 bis van Verordening (EG) nr. 261/2004 aangewezen organen, en houdt het rekening met deze informatie.

3. De door de lidstaten vastgestelde sancties voor inbreuken op deze verordening zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.

4. In hun jaarverslagen overeenkomstig artikel 16, lid 6, van Verordening (EG) nr. 261/2004 publiceren de nationale handhavingsorganen ook statistieken over hun activiteiten en over de sancties die zij hebben opgelegd in verband met de toepassing van deze verordening. **[Am. 201]**

Artikel 6 ter

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1008/2008 vermelden alle luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen bij de verkoop van luchtvervoer naar, vanuit of binnen de Unie bij de boeking, in hun mobiele applicaties of op hun websites, alsook, voor luchtvaartmaatschappijen, op verzoek in de luchthaven (inclusief aan de zelfbedieningsincheckautomaten), duidelijk en in toegankelijk formaat het volgende:

– de maximaal toegestane bagage qua afmetingen en gewicht die passagiers in de cabine en in het ruim van het luchtvaartuig mogen meenemen, die overeenkomt met het tarief voor de vervoerklasse voor elk van de vluchten die deel uitmaken van de boeking van een passagier;

– eventuele beperkingen op het aantal stukken bagage binnen de maximaal toegestane bagage;

– de voorwaarden waaronder breekbare of waardevolle voorwerpen zoals muziekinstrumenten, sportuitrusting, kinderwagens en kinderzitjes worden vervoerd in de cabine of het ruim van het luchtvaartuig;

– onverminderd lid 2, eventuele extra heffingen voor het vervoer van ingecheckte of niet-ingecheckte bagage, met inbegrip van muziekinstrumenten als bedoeld in artikel 6 quater;

– de specifieke redenen die het vervoer van niet-ingecheckte bagage in de cabine op grond van lid 3 kunnen beletten.

Basisreisdiensten en extra heffingen moeten duidelijk herkenbaar zijn en moeten los van elkaar kunnen worden gekocht. **[Am. 202]**

Indien handbagage vóór het instappen in het luchtvaartuig of voor de start van het luchtvaartuig uit de cabine van het luchtvaartuig naar de laadruimte wordt verplaatst, moet deze bij het verlaten van het luchtvaartuig als handbagage aan de passagiers worden teruggegeven. **[Am. 203]**

2. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1107/2006 staan luchtvaartmaatschappijen passagiers toe om zonder extra kosten een persoonlijk voorwerp ***en handbagage, mits deze niet groter is dan 100 cm (lengte, breedte en hoogte bij elkaar opgeteld),*** mee te nemen in de cabine***, in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 261/2004. De toegestane hoeveelheid handbagage mag worden uitgedrukt in maximumafmetingen en/of maximumgewicht van het totaal aan toegestane handbagage per passagier, maar zonder beperking op het specifieke aantal mee te nemen stukken.*** **[Am. 204]**

3. Indien persoonlijke voorwerpen, als bedoeld in lid 2, of handbagage om bijzondere redenen, zoals veiligheidsredenen, capaciteitsredenen of een wijziging van het type luchtvaartuig na de boeking, niet in de cabine kunnen worden meegenomen, kan de luchtvaartmaatschappij die niet-ingecheckte bagage in het ruim van het luchtvaartuig vervoeren, maar zonder extra kosten voor de passagier.

4. De leden 2 en 3 zijn van toepassing op alle luchtvaartmaatschappijen die vertrekken vanaf een luchthaven die is gelegen op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, en op alle luchtvaartmaatschappijen ~~uit de Unie~~ die aankomen op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn. **[Am. 205]**

5. Dit artikel doet geen afbreuk aan de beperkingen op niet-ingecheckte bagage die zijn vastgesteld in regels van de Unie zoals die welke zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad* en Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie** en in internationale beveiligings- en veiligheidsregels.

Artikel 6 quater

1. Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie staan toe dat passagiers een muziekinstrument meenemen in de cabine van een luchtvaartuig, met inachtneming van de toepasselijke beveiligings- en veiligheidsregels en de technische specificaties en beperkingen van het desbetreffende luchtvaartuig. Muziekinstrumenten mogen in de cabine van een luchtvaartuig worden meegenomen mits deze instrumenten veilig kunnen worden opgeborgen in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel. ~~Luchtvaartmaatschappijen kunnen bepalen dat~~***Wanneer*** een muziekinstrument ***mag worden meegenomen in de passagierscabine van een luchtvaartuig, maakt het deel uit***~~deel uitmaakt~~ van de toegestane hoeveelheid ~~niet-ingecheckte bagage~~***handbagage*** van een passagier~~, en dat het niet~~***. Het staat de luchtvaartmaatschappij vrij extra kosten te berekenen voor handbagage die*** bovenop die toegestane hoeveelheid wordt meegenomen. **[Am. 206]**

2. Indien een muziekinstrument te groot is om veilig in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel te worden opgeborgen, kunnen luchtvaartmaatschappijen vragen een tweede ticket te betalen indien het muziekinstrument~~, met inachtneming van de toepasselijke beveiligings- en veiligheidsregels, als niet-ingecheckte bagage~~ ***als handbagage*** op een tweede stoel wordt vervoerd. ~~Voorts kan van passagiers~~***Voor dit extra ticket hoeven geen luchthavenbelastingen te*** worden ~~verlangd om voor de passagier en het muziekinstrument twee aangrenzende zitplaatsen te kopen, waarbij~~***betaald. Als een tweede ticket wordt gekocht, levert de luchtvaartmaatschappij redelijke inspanningen om ervoor te zorgen dat*** het muziekinstrument ~~altijd een zitplaats aan het raam inneemt. Voor zover beschikbaar worden muziekinstrumenten, op verzoek, in een verwarmd deel van het ruim van het luchtvaartuig vervoerd, voor zover de toepasselijke veiligheidsregels, de beschikbare ruimte en de technische specificaties van het luchtvaartuig dit mogelijk maken~~***zich naast de passagier bevindt***. **[Am. 207]**

2 bis. ***Voor zover er plaats is, worden muziekinstrumenten op verzoek in een verwarmd deel van het vrachtruim van het luchtvaartuig vervoerd, als de toepasselijke veiligheidsregels, de beschikbare ruimte en de technische specificaties van het luchtvaartuig dit mogelijk maken. Luchtvaartmaatschappijen verstrekken speciale labels die duidelijk moeten worden aangebracht op muziekinstrumenten zodat ze met de nodige zorg worden behandeld. Alleen instrumenten die op de juiste wijze verpakt zijn, in een koffer met een onbuigzame en/of harde koffer die speciaal ontworpen is voor dergelijke voorwerpen, worden toegestaan als ruimbagage.*** **[Am. 208]**

2 ter. ***Een luchtvaartmaatschappij vermeldt ten tijde van de boeking en in haar voorwaarden duidelijk op welke basis muziekinstrumenten zullen worden vervoerd, met inbegrip van de toepasselijke heffingen, de faciliteiten voor het vervoer van muziekinstrumenten die beschikbaar zijn in het luchtvaartuig in kwestie, en de afmetingen van deze faciliteiten. Als er een tweede ticket moet worden geboekt, krijgen passagiers de mogelijkheid dat online te doen.*** **[Am. 209]**

Artikel 6 quinquies

1. ***De Commissie wordt bijgestaan door het comité voor passagiersrechten. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.***

2. ***Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.*** **[Am. 210]**

---

* Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PB L 299 van 14.11.2015, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”;

8) artikel 7 wordt vervangen door:

“Artikel 7

De Commissie brengt uiterlijk … [~~vijf~~***drie*** jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de werking en de resultaten van deze verordening.~~;~~ ***Het verslag gaat indien nodig vergezeld van wetgevingsvoorstellen.’*** **[Am. 211]**

9) de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2027/97 wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze verordening.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie.

~~Zij is van toepassing vanaf ... [twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening].~~ **[Am. 212]**

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te ..., ...

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*

BIJLAGE I

'Bijlage

~~Niet-uitputtende lijsten van omstandigheden die buitengewone omstandigheden vormen en~~ *Uitputtende lijst* van omstandigheden die ~~niet~~ als buitengewone omstandigheden *kunnen* worden beschouwd voor de toepassing van deze verordening [Am. 213]

1. De volgende omstandigheden ~~worden~~***kunnen*** als buitengewoon ***worden*** beschouwd: **[Am. 214]**

   ~~a)~~ ~~omstandigheden die niets te maken hebben met de werking van het luchtvaartuig, zoals:~~ **[Am. 215]**

   i) ~~natuur- of milieurampen~~***natuurrampen*** die een veilige vlucht onmogelijk maken; **[Am. 216]**

   ii) meteorologische omstandigheden ~~en schade aan het luchtvaartuig die te herleiden is tot meteorologische gebeurtenissen~~ die een veilige vlucht onmogelijk maken ~~(bv. blikseminslagen, hagel, onweer, hevige turbulentie of sterke wind)~~***of waardoor het luchtvaartuig tijdens de vlucht of op het platform nadat het is vrijgegeven beschadigd is waardoor het onmogelijk is de vlucht veilig uit te voeren***; **[Am. 217]**

iii) oorlog***, politieke onrust, sabotage of terrorisme waardoor het*** ~~of opstanden die een veilige vlucht~~ onmogelijk ~~maken~~***is de vlucht veilig uit te voeren***; **[Am. 218]**

iv) ~~grensoverschrijdende gezondheidsbedreigingen die binnen het toepassingsgebied van artikel 2, lid 1, of artikel 2, lid 4, van Verordening (EU) 2022/2371 van het Europees Parlement en de Raad[1] vallen en die een veilige~~***gezondheidsrisico's of medische noodgevallen die het noodzakelijk maken de*** vlucht ~~onmogelijk maken; en~~***te onderbreken of om te leiden;*** **[Am. 219]**

v) ~~vogelaanvaringen of botsingen tussen het~~***schade aan een*** luchtvaartuig ~~en een ander~~***veroorzaakt door een*** vreemd voorwerp ~~die een veilige vlucht onmogelijk maken.~~***op een start- of landingsbaan van een luchthaven;*** **[Am. 220]**

~~b)~~ ~~incidenten waarbij een passagier betrokken is, waaronder:~~ **[Am. 221]**

i) ~~incidenten met weerspannige passagiers in de zin~~***storend gedrag van een passagier waardoor de gezagvoerder*** van het ~~protocol van Montreal uit 2014 die een veilige~~***luchtvaartuig de betrokken*** vlucht ~~onmogelijk maken of die het vertrek van de vlucht vertragen~~***heeft omgeleid naar een andere luchthaven dan die van aankomst teneinde deze passagier en zijn bagage van boord te halen***; **[Am. 222]**

~~ii) gezondheidsrisico's of medische noodgevallen (zoals ernstige ziekte) die kort voor het vertrek van de vlucht worden ontdekt of die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden;~~ **[Am. 223]**

~~c)~~ ~~andere incidenten, zoals:~~ **[Am. 224]**

~~i) veiligheidsrisico's, schade als gevolg van sabotage of terrorisme of onwettige handelingen die een veilige vlucht onmogelijk maken;~~ **[Am. 225]**

ii) verborgen fabricage- of ontwerpfouten die, door de fabrikant of een bevoegde autoriteit, aan het licht zijn gebracht, en een veilige vlucht onmogelijk maken; **[Am. 226]**

iii) ***onvoorziene*** beperkingen inzake luchtverkeersbeheer of inzake de luchthavencapaciteit, of ***de onvoorziene*** sluiting van het luchtruim***, inclusief sluiting van een start- of landingsbaan door de autoriteiten***; **[Am. 227]**

~~iv) een gedeeltelijke of volledige ongeplande sluiting van een luchthaven, onder meer door een algemene storing van luchthavensystemen, een stroomstoring, het wegvallen van de elektronische communicatie, of de inwerkingstelling van het noodplan door het luchthavenbeheersorgaan;~~ **[Am. 228]**

v) ~~stakingen bij verleners van essentiële diensten, zoals het luchthavenbeheersorgaan, verleners van luchtvaartnavigatiediensten of verleners van grondafhandelingsdiensten, of~~***onvoorziene arbeidsgeschillen*** bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ~~indien de~~***of bij verleners van essentiële diensten, zoals luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten, met uitzondering van stakingen door personeel van luchtvaartmaatschappijen, tenzij deze voortvloeien uit*** eisen ~~van de stakers betrekking hebben op zaken die buiten de bevoegdheid van de luchtvaartmaatschappij vallen~~***waaraan alleen overheidsinstanties kunnen voldoen***; **[Am. 229]**

~~vi)~~ ~~onverwachte afwezigheid van een bemanningslid dat essentieel is om de vlucht uit te voeren, vanwege ziekte of overlijden, wanneer dit zich voordoet buiten een van de thuisbasissen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of als gevolg van een pandemie;~~ **[Am. 230]**

vii) ~~schade aan het~~***een aanvaring van een*** luchtvaartuig ~~veroorzaakt terwijl het~~***in parkeerstand met een*** luchtvaartuig ~~zichop de grond bevindt door een derde voor wie de~~***van een andere*** luchtvaartmaatschappij ~~niet verantwoordelijk is en die een veilige vlucht onmogelijk maakt~~***als gevolg van de beweging van het luchtvaartuig van de andere luchtvaartmaatschappij***; **[Am. 231]**

~~viii) schade aan een band van een luchtvaartuig, veroorzaakt door een vreemd voorwerp, die een veilige vlucht onmogelijk maakt;~~ **[Am. 232]**

ix) ~~verontreiniging van de~~***de aanwezigheid van kerosine op een*** start- ~~en~~***of*** landingsbaan ***met als gevolg de sluiting van de***~~van een~~ luchthaven ~~die een veilige~~***een bijgevolg de aanzienlijke vertraging van een*** vlucht ~~onmogelijk maakt~~***van of naar deze luchthaven, mits de kerosine niet afkomstig is van een luchtvaartuig van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert***; **[Am. 233]**

~~x)~~ ~~onverwachte vliegveiligheidsproblemen met luchtvaartuigapparatuur die niet op een aanvaardbaar niveau, zoals vastgelegd in de basisminimumuitrustingslijst, functioneert of waarvoor niet wordt voldaan aan de in die lijst vastgelegde vereisten voor de werking van de minimumuitrusting, welke problemen niet verholpen hadden kunnen worden tijdens preventief onderhoud (zoals vastgelegd uit hoofde van lid 2, punt a); en~~ **[Am. 234]**

~~xi)~~ ~~gezondheidsrisico's of medische noodgevallen (zoals ernstige ziekte) van een bemanningslid na vertrek die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden.~~ **[Am. 235]**

xi bis) een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel en de door een dergelijke aanvaring veroorzaakte schade; **[Am. 236]**

xi ter) gebrek aan personeel voor het inladen van bagage op de luchthaven; **[Am. 237]**

xi quater) luchthavencongestie als gevolg van meteorologische omstandigheden, die leidt tot een verplichting voor de luchtvaartuigexploitant om de vlucht uit te stellen of te annuleren; **[Am. 238]**

xi quinquies) een algemene storing van het systeem voor de brandstofvoorziening van luchtvaartuigen, wanneer de luchthaven van herkomst van de vlucht of het betrokken luchtvaartuig verantwoordelijk is voor het systeem voor de brandstofvoorziening van het luchtvaartuig. **[Am. 239]**

~~2. De volgende omstandigheden worden niet als buitengewoon beschouwd:~~

~~a) technische problemen die hadden kunnen worden verholpen tijdens preventief onderhoud overeenkomstig de Unieregels en -procedures voor het continue luchtwaardigheidsbeheer van luchtvaartuigen;~~

~~b) operationele beslissingen en laattijdige procedures voor de bemanning, het inchecken en het instappen; en~~

~~c) gebrek aan cockpit- of cabinepersoneel (behalve als gevolg van de in lid 1, punt c), v), bedoelde stakingen of onverwachte afwezigheden vanwege ziekte of overlijden als bedoeld in lid 1, punt c), vi)..~~

~~[1] Verordening (EU) 2022/2371 van het Europees Parlement en de Raad van 23 november 2022 inzake ernstige grensoverschrijdende gezondheidsbedreigingen en tot intrekking van Besluit nr. 1082/2013/EU (PB L 314 van 6.12.2022, blz. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”~~ **[Am. 240]**

BIJLAGE II

'Bijlage

~~BIJLAGE~~*Informatieve kennisgeving als bedoeld in artikel 6*

INFORMATIEVE KENNISGEVING OVER DE AANSPRAKELIJKHEID VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN VOOR PASSAGIERS EN HUN BAGAGE

Deze mededeling bevat een samenvatting van de aansprakelijkheidsregels die door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie worden toegepast, zoals vereist krachtens de wetgeving van de Europese Unie en het Verdrag van Montreal.

COMPENSATIE IN GEVAL VAN OVERLIJDEN OF VERWONDING

Er staan geen financiële beperkingen op de aansprakelijkheid voor verwondingen of overlijden van passagiers ten gevolge van een ongeval aan boord van het luchtvaartuig of tijdens het in- of uitstappen.

Onverminderd artikel 20 van het Verdrag van Montreal betreffende de ontheffing van aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij, kan de luchtvaartmaatschappij haar aansprakelijkheid voor schade tot en met de in artikel 21 van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeld] niet afwijzen of beperken. Boven dat bedrag is de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk als zij kan aantonen dat:

– de schade niet te wijten is aan de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad of omissie van de luchtvaartmaatschappij of van een personeelslid of gemachtigde ervan, of

– de schade uitsluitend te wijten is aan de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad of omissie van een derde partij.

VOORSCHOTTEN

Als een passagier gewond raakt of overlijdt, moet de luchtvaartmaatschappij binnen 15 dagen na de identificatie van de compensatiegerechtigde persoon een voorschot uitbetalen om de onmiddellijke economische noden te lenigen. In geval van overlijden bedraagt dit voorschot ten minste 16 % van de in artikel 21 van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt].

VERTRAGING VAN PASSAGIERS

In het geval van een vertraging van een passagier is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk voor schade die ontstaat, tenzij zij alle redelijke maatregelen heeft genomen om de vertraging te voorkomen of tenzij het onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen. De aansprakelijkheid voor vertraging van passagiers is beperkt tot de in artikel 22, lid 1, van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt].

VERTRAGING VAN BAGAGE

In geval van vertraging van bagage is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk tot de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt]. Deze beperking geldt per passagier en niet per stuk ingecheckte bagage. De luchtvaartmaatschappij is niet aansprakelijk als zij alle redelijke maatregelen heeft genomen om de schade als gevolg van de vertraging van de bagage te voorkomen of als het onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen.

VERNIETIGING, VERLIES OF BESCHADIGING VAN BAGAGE

De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk tot de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt]. Deze beperking geldt per passagier en niet per stuk bagage.

De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk voor beschadigde of verloren ingecheckte bagage, tenzij de schade het gevolg is van de aard of een eigen gebrek van de bagage.

In het geval van niet-ingecheckte bagage (handbagage), met inbegrip van persoonlijke voorwerpen, is de luchtvaartmaatschappij enkel aansprakelijk indien de schade het gevolg is van een fout van de luchtvaartmaatschappij of van een personeelslid of gemachtigde ervan. **[Am. 241. - *niet van toepassing op de Nederlandse versie*]**

HOGERE LIMIETEN VOOR BAGAGE

Als een passagier de aansprakelijkheidslimiet wil verhogen, kan hij uiterlijk bij het inchecken een bijzondere verklaring afleggen en indien nodig een aanvullende vergoeding betalen. Die aanvullende vergoeding wordt gebaseerd op een tarief dat in verhouding staat tot de extra vervoers- en verzekeringskosten voor de desbetreffende bagage bovenop de aansprakelijkheidsgrens van de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal ***(***waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt***)***. Het tarief wordt op verzoek aan de passagiers meegedeeld. **[Am. 242]**

Personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit wordt systematisch de mogelijkheid geboden om bij de boeking, bij het doen van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 bedoelde kennisgeving, en ten laatste bij het overdragen van de hulpmiddelen aan de luchtvaartmaatschappij of, in het geval van een erkende assistentiehond, bij het instappen, kosteloos en in een toegankelijk formaat, een bijzondere verklaring omtrent het belang bij het vervoer van hun mobiliteitshulpmiddel of erkende assistentiehond te doen.

ONTHEFFING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Indien de luchtvaartmaatschappij bewijst dat schade, waaronder verwondingen en overlijden, die onder de aansprakelijkheidsregels valt welke door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie worden toegepast conform Verordening (EG) nr. 2027/97 en het Verdrag van Montreal, is veroorzaakt of in de hand is gewerkt door de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad of omissie van de persoon die compensatie verlangt of de persoon aan wie deze zijn of haar rechten ontleent, is de luchtvaartmaatschappij geheel of gedeeltelijk ontheven van haar aansprakelijkheid ten aanzien van de betrokkene voor zover de nalatigheid, onrechtmatige daad of omissie de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen.

TERMIJNEN VOOR HET INDIENEN VAN KLACHTEN ~~MET BETREKKING TOT~~***OVER*** BAGAGE **[Am. 243]**

In geval van beschadigde, vertraagde, verloren of vernielde bagage moet de passagier in elk geval zo snel mogelijk een klacht indienen bij de luchtvaartmaatschappij. De passagier moet in geval van beschadigde ingecheckte bagage binnen een termijn van 7 dagen en in geval van vertraagde bagage binnen een termijn van 21 dagen een klacht indienen. In beide gevallen begint de termijn te lopen vanaf de datum waarop de bagage ter beschikking van de passagier wordt gesteld. Daartoe kunnen passagiers op de website en in de mobiele applicatie van de luchtvaartmaatschappij een specifiek formulier terugvinden, dat zowel op papier als online kan worden ingediend. Dit klachtenformulier moet door de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven worden aanvaard als een klacht. De datum van indiening van de klacht wordt door de luchtvaartmaatschappij beschouwd als de datum waarop de klacht is ingediend in de zin van artikel 31, leden 2 en 3, van het Verdrag van Montreal, ook als de luchtvaartmaatschappij op een later tijdstip om aanvullende informatie verzoekt.

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ WAARMEE DE VERVOERSOVEREENKOMST IS GESLOTEN EN DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ DIE DE VLUCHT UITVOERT

Als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet dezelfde is als de luchtvaartmaatschappij waarmee de vervoersovereenkomst is gesloten, heeft de passagier het recht een klacht of vordering tot schadeloosstelling in te dienen bij elk van beide luchtvaartmaatschappijen. Dit geldt ook in gevallen waarin de passagier met een van beide luchtvaartmaatschappijen een bijzondere verklaring omtrent het belang bij aflevering is overeengekomen.

TERMIJN VOOR GERECHTELIJKE PROCEDURE

Een gerechtelijke procedure tot het verkrijgen van schadeloosstelling moet worden ingeleid binnen twee jaar na de datum van aankomst van het luchtvaartuig of de datum waarop het luchtvaartuig moest zijn aangekomen.

VERNIELING, VERLIES, BESCHADIGING OF VERTRAGING VAN MOBILITEITS-HULPMIDDELEN

De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk tot de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde en door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal geactualiseerde limiet [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt] voor de vernieling, het verlies, de beschadiging of de vertraging van mobiliteitshulpmiddelen. Deze beperking geldt per passagier en niet per stuk bagage.

Passagiers kunnen zonder extra kosten in aanmerking komen voor een hogere aansprakelijkheidslimiet door ten laatste bij het inchecken een bijzondere verklaring te doen waarin de kosten voor de vervanging van hun mobiliteitshulpmiddelen worden aangegeven.

In geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van mobiliteitshulpmiddelen betaalt de luchtvaartmaatschappij een compensatie die niet hoger ligt dan het bedrag dat in de bijzondere verklaring is aangegeven.

Vóór deze compensatie is betaald, levert de luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen om te voorzien in de tijdelijke vervanging van mobiliteitshulpmiddelen waar onmiddellijk behoefte aan is, ook na het einde van de reis van de betrokken passagier.

GRONDSLAG VOOR DE INFORMATIE

De grondslag voor de hierboven beschreven regels is het Verdrag van Montreal van 28 mei 1999, waaraan in de Unie uitvoering wordt gegeven bij Verordening (EG) nr. 2027/97 (zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 889/2002 en bij Verordening (EU) …/…[1]) en in de lidstaten door hun nationale wetgeving..

[+] PB: gelieve het referentienummer van deze wijzigingsverordening in te vullen.”