Europaparlamentet
2024-2029

ANTAGNA TEXTER

P10_TA(2026)0009

Flygpassagerares rättigheter

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 21 januari 2026 om rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: andra behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 11 juli 2013[1],
- efter att ha hört Regionkommittén,
- med beaktande av kommissionens yttrande (COM(2025)0630),
- med beaktande av sin ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet[2], en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0130),
- med beaktande av riktlinjerna av den 13 oktober 2025 från utskottet för transport och turism i enlighet med artikel 74 i arbetsordningen,
- med beaktande av artikel 294.7 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
- med beaktande av artikel 68 i arbetsordningen,
- med beaktande av andrabehandlingsrekommendationen från

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

utskottet för transport och turism (A10-0001/2026).

1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid andra behandlingen.
2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

P10_TC2-COD(2013)0072

Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid andra behandlingen den 21 januari 2026 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2026/... om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[1],

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet[2], och

---

1 EUT C 327, 12.11.2013, s. 115.

2 Europaparlamentets ståndpunkt av den 5 februari 2014 (EUT C 93, 24/03/2017, s. 336) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 29 september 2025 (EUT C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Europaparlamentets ståndpunkt av den 21 januari 2026.

av följande skäl:

(1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004[3] och rådets förordning (EG) nr 2027/97[4] har avsevärt bidragit till att skydda flygpassagerares rättigheter när deras resplaner störs till följd av nekad ombordstigning, kraftiga förseningar, inställda flyg eller förlorat eller felhanterat bagage.

(1a) Unionslagstiftaren bekräftar de mål som anges i skälen 1 och 4 när det gäller EU-lagstiftningen på luftfartsområdet för att säkerställa en hög skyddsnivå för passagerare, för att ta full hänsyn till kraven på konsumentskydd i allmänhet och för att höja de skyddsnormer som fastställs i den här förordningen. Detta bör göras genom att man stärker flygpassagerares rättigheter, förbättrar rättssäkerheten för både flygpassagerare och lufttrafikföretag och kodifierar domstolens viktigaste avgöranden i dess tolkning av förordning (EG) nr 261/2004 samt säkerställer att lufttrafikföretag kan verka under lika villkor på en liberaliserad marknad. Detta innebär också att de skyddsnormer som fastställs i förordning (EG) nr 261/2004 inte på något sätt bör försämras. På så sätt bör den fulla potentialen för flygpassagerares rättigheter, som skyddas enligt förordningarna (EG) nr 261/2004 och (EG) nr 2027/97, förverkligas, och en effektivare, mer ändamålsenlig och mer konsekvent tillämpning av dessa rättigheter bör säkerställas i hela unionen samtidigt som hänsyn tas till lufttrafikföretagens intressen och en balans mellan

---

3 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 17.2.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EUT L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen fortsätter att säkerställas. **[Ändr. 1]**

(2) Vid genomförandet av rättigheterna enligt förordningarna (EG) nr 261/2004 och (EG) nr 2027/97 har emellertid ett antal brister uppenbarats, vilka har medfört att dessa rättigheter inte har uppnått sin fulla potential när det gäller passagerarskydd. För att säkerställa ett mer ändamålsenligt, effektivt och konsekvent genomförande av flygpassagerares rättigheter i hela unionen krävs en rad justeringar av det nuvarande regelverket. Detta betonades i kommissionens meddelande av den 27 oktober 2010 med titeln Rapport om EU-medborgarskapet 2010 – Att undanröja hindren för EU-medborgarnas möjligheter att utöva sina rättigheter, som aviserade åtgärder för att säkerställa en uppsättning gemensamma rättigheter särskilt för flygpassagerare och en fullgod kontroll av dessa rättigheters efterlevnad.

(3) ***I*** den undersökning av den aktuella skyddsnivån för flygpassagerares rättigheter i EU (Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU) som kommissionen beställde och offentliggjorde 2020 (~~studien~~***styrgruppsstudien***) ~~visar~~***hävdas*** att passagerarnas främsta prioritering är att få assistans i händelse av resestörningar och att erbjudas ombokning så att de anländer till sin bestämmelseort så snart som möjligt. Enligt ~~studien~~***styrgruppsstudien*** kommer utbetalning av kompensation ***därmed*** på tredje plats ***av de tre alternativ som erbjuds*** när det gäller passagerares prioriteringar. ~~Å andra sidan visar studien också att lufttrafikföretagens absoluta och relativa kostnader~~***Av denna studie kan man dock inte dra slutsatsen att betalning av kompensation rangordnas lågt när det gäller passagerarnas prioriteringar, av tre skäl. För det första är frågorna i hög grad redan vinklade och begränsar de möjliga utfallen, eftersom de tre alternativ som erbjuds de svarande till sin natur inte är jämförbara. Två av alternativen (assistans, ombokning) innebär omedelbar lösning på ett brådskande problem (flygstörning), men det tredje alternativet (kompensation) är mindre omedelbart och mindre brådskande till sin natur. Kompensation enligt denna förordning syftar till att avhjälpa skador som uppstått*** till följd av ~~genomförandet av förordning (EG) nr 261/2004 har ökat avsevärt sedan 2011, vilket skulle kunna leda till en begränsning av antalet trafikerade rutter eller en minskning av de förbindelser som lufttrafikföretagen erbjuder passagerare~~***en störning, med en betalning för att hjälpa passageraren*** på lång sikt***, snarare än att lösa det omedelbara problemet (via assistans eller ombokning)***. ***Det är naturligt att den genomsnittliga svarande sätter det minst brådskande och omedelbara av de tre alternativen (kompensation) på tredje plats.***

Ur såväl logisk som statistisk synvinkel vore det dock inkorrekt att utifrån denna rangordning dra slutsatsen att det är avsevärt mindre viktigt för passageraren att få kompensation. För det andra skapar det sätt som studiens frågor är formulerade på en konstgjord skyldighet för den svarande att behöva välja mellan tre alternativ och rangordna dem, medan dessa tre alternativ i den nuvarande lydelsen i förordning (EG) nr 261/2004 existerar samtidigt utan att på något sätt utesluta varandra. För det tredje bygger rangordningen i styrgruppsstudien på interaktion med konsumenter och passagerarorganisationer och skrivbordsundersökningar, och baseras inte på en omfattande passagerarundersökning. För att avhjälpa denna partiska frågeformulering och den metod som använts i styrgruppsstudien bör man därför konsultera fler representativa undersökningar om flygpassagerarnas åsikter om att få kompensation enligt denna förordning. En statistisk undersökning[5] som genomfördes av Europeiska revisionsrätten 2018 bland 10 350 slumpmässigt utvalda medborgare från tio medlemsstater visade att "rätt till kompensation i händelse av inställda avgångar eller nekad ombordstigning" kom på andra plats med 39,6 % av de tio alternativen, från vilka passagerarna skulle välja tre rättigheter som de "tycker är viktigast", medan det föredragna alternativet, nämligen "rätten att få alternativ transport i händelse av kraftiga förseningar, inställda avgångar eller nekad ombordstigning", endast var marginellt högre, med 41,7 %.

---

5 ***Se s. 25 i*** https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_SV.pdf***.***

Med tanke på denna försumbara skillnad bör ingen verklig preferensordning härledas från dessa två nära rangordnade alternativ. I en YouGov-undersökning som beställdes av en skaderegleringsbyrå och som genomfördes våren 2025 bland 3 059 medborgare i Tyskland, Spanien och Danmark, vidhöll 70 % av de svarande att den nuvarande kompensationsregeln borde behållas, och de betonade att passagerarna inte bör förlora rättigheter för en marginell kostnadsbesparing, samtidigt som bara 14 % föredrog den förmodade besparingen på en euro på biljettpriset. Till och med branschorganisationen Airlines for Europe (A4E) drar slutsatsen från sin egen YouGov-undersökning, med synpunkter från mer än 6 000 konsumenter i fem medlemsstater, att ”75 % av de passagerare som har flugit under de senaste tolv månaderna ställer sig bakom att de nuvarande kompensationsnivåerna ska behållas”[6]. Detta underlag stöder unionslagstiftarens beslut om att, i samband med översynen av förordning (EG) nr 261/2004 ~~bör därför särskilt inriktas på passagerarnas rätt~~***, inte försämra några av passagerares befintliga rättigheter till kompensation, tillsammans med andra lika viktiga rättigheter*** till assistans och ombokning~~, samtidigt som hänsyn tas till~~***. Båda de kategorier av rättigheter som undersöks i ovanstående underlag, ”kompensation” och ”assistans och ombokning”, måste betraktas som en helhet och får inte på konstlad väg ställas mot varandra.*** Lufttrafikföretagens ekonomiska incitament och inverkan på förbindelserna ***kan beaktas fullt ut, samtidigt som de befintliga flygpassagerarrättigheterna och en hög nivå av konsumentskydd upprätthålls***. **[Ändr. 2]**

---

6 ***Se A4E:s pressmeddelande av den 14 oktober 2025 på*** https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/***.***

(3a) I linje med målen i förordning (EG) nr 261/2004 innehåller en oberoende sakkunniggranskad studie från 2023[7] robusta belägg för att förordningen i sin nuvarande form på ett effektivt sätt minskar den genomsnittliga tiden för flygförseningar. Den konstaterar att denna inverkan har en tydlig ekonomisk betydelse och är oberoende av lufttrafikföretagens beslut om reguljärflygningarnas längd. Den bekräftar att statistiskt sett kan hypotesen om att förordningen inte har någon inverkan avvisas mycket bestämt. I studien vidhålls att dess resultat även kan tillämpas på andra åtgärder som rör punktlighet i samband med flygningar (försenad ankomst och andelen ”flyg i tid”) och är robusta jämfört med alternativa specifikationer. Dessutom konstateras det att den nuvarande förordningen är som mest effektiv när det gäller att minska förseningarna på linjer där konkurrensen är låg. I studien understryks att kompensationssystemet enligt förordning (EG) nr 261/2004 ur ett ekonomiskt perspektiv tillämpar principen att ansvaret bör bäras av den part som är bäst lämpad att förebygga och hantera det till lägsta kostnad. Lufttrafikföretagen, snarare än passagerarna, skulle behålla kontrollen över punktligheten genom tidtabellsplanering, underhållsplanering, schemaläggning för besättning och luftfartyg samt strategier för återställning efter störningar.

---

7 ***Se Gnutzmann och Spiewanowski, Transport Policy 136 (2023), s. 155–168,*** https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.

Genom att koppla ansvaret till försenad ankomst till slutdestinationen skulle förordningen ge lufttrafikföretagen nödvändiga ekonomiska incitament att minska förekomsten av kraftiga förseningar och inställda flygningar. Resultaten av denna studie stöder unionslagstiftarens beslut att den gemensamma tretimmarströskeln för kompensation vid inställda eller kraftiga försenade flygningar ska behållas och göras uttrycklig samt att de nuvarande kompensationsnivåerna och tröskelvärdena för avstånd ska behållas. Att säkerställa att den nuvarande skyddsnivån för passagerarnas rättigheter inte försämras är ett effektivt sätt att förbättra förbindelserna och upprätthålla ekonomiska incitament för lufttrafikföretag.
[Ändr. 3]

(4) Passagerare som reser med en flygning som omfattas av allmän trafikplikt, antingen till fullt eller reducerat biljettpris, bör omfattas av samma rättigheter enligt förordning (EG) nr 261/2004.

(5) ~~För att höja rättssäkerheten för lufttrafikföretag och flygpassagerare krävs en definition av~~ Begreppet extraordinära omständigheter ~~som beaktar domstolens dom i mål C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann - Linee Aeree Italiane SpA)[8] om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004. Begreppet extraordinära omständigheter~~***har varit föremål för omfattande rättspraxis från domstolen. Det*** bör klargöras ~~med hjälp av icke-uttömmande förteckningar över omständigheter~~***bättre vad*** som utgör extraordinära omständigheter ***för att flygpassagerares rättigheter ska kunna upprätthållas på ett effektivt och konsekvent sätt. Mot bakgrund av rättspraxis bör händelser som har ”internt” ursprung särskiljas från händelser som har ”externt” ursprung i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen. Händelser bör anses vara externa när de härrör från omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets kontroll och är en följd av en naturlig händelse*** eller ***en tredje parts handling. Sådana externa händelser bör generellt betecknas som extraordinära***~~som inte utgörextraordinära~~ omständigheter. ~~Kommissionen bör se över~~***Händelser som inte uppfyller dessa kriterier bör anses vara interna och de bör inte betecknas som extraordinära omständigheter. Denna åtskillnad bör klargöras ytterligare med hjälp av en uttömmande förteckning över omständigheter som klart fastställs som möjliga att betecknas som extraordinära.***

---

8 ~~Domstolens dom (fjärde avdelningen) av den 22 december 2008, Friederike Wallentin-Hermann - Linee Aeree Italiane SpA, mål C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

För att ändra förteckningen över extraordinära omständigheter ~~vart tredje år och vid behov föreslå att~~***bör kommissionen ges befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt vad gäller att göra tillägg till denna förteckning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning[9]. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller*** Europaparlamentet och rådet ~~uppdaterar den~~***alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och dessa experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter***. **[Ändr. 4]**

9 ***Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1).***

(5a) I enlighet med Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen begränsas eller undantas i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Domstolen har i sin rättspraxis närmare beskrivit innebörden och gränserna för skyldigheten att vidta ”rimliga åtgärder”. **[Ändr. 5]**

~~(6) I sin dom i mål C-549/07 slog domstolen fast att ett oförutsett tekniskt problem inte utgjorde en extraordinär omständighet, utom när det oförutsedda tekniska problemet uppstod till följd av ett dolt fabrikationsfel som upptäcks av luftfartygets tillverkare eller av en behörig myndighet eller när luftfartyget skadas till följd av sabotage eller terrorism. Mot bakgrund av de förvärvade erfarenheterna och med tanke på den avgörande betydelsen av att säkerställa att de rättigheter som beviljas passagerare enligt den här förordningen inte inverkar negativt på säkerheten, bör dock tekniska problem med viss utrustning på vissa villkor utgöra extraordinära omständigheter.~~ **[Ändr. 6]**

~~(7) I sin dom i de förenade målen C-156/22, C-157/22 och C-158/22 (TAP Portugal mot flightright GmbH och Myflyright GmbH)[10] om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004, slog domstolen fast att plötslig frånvaro av en besättningsmedlem vars närvaro är nödvändig för att utföra en flygning, på grund av sjukdom eller till och med ett plötsligt dödsfall som inträffat strax före ett flygs avgång inte utgör en extraordinär omständighet. Även om lufttrafikföretagen är skyldiga att vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att piloten, andrepiloten eller minimikabinbesättningen ersätts är det dock mycket tidskrävande och förenat med stora ekonomiska kostnader att säkerställa att denna skyldighet i praktiken uppfylls utanför lufttrafikföretagets hemmabaser. Det är därför lämpligt att föreskriva att en nödvändig besättningsmedlems plötsliga sjukdom eller dödsfall, till exempel när detta inträffar dagen före flygningens avgång, utanför lufttrafikföretagets hemmabaser bör utgöra en extraordinära omständighet.~~ **[Ändr. 7]**

~~10 Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 11 maj 2023, TAP Portugal mot flightright GmbH och Myflyright GmbH, förenade mål C-156/22–C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.~~

(8) Domstolen fastställde i sina domar i målen C-28/20 (Airhelp Ltd mot Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann m.fl. mot TUIfly GmbH)[12] och C-613/20 (CS mot Eurowings GmbH)[13] och i sitt beslut i mål C-287/20 (EL och CP mot Ryanair DAC)[14] om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att strejk bland personalen i ett lufttrafikföretag inte utgjorde extraordinära omständigheter. När en strejk inträffar faller dock vissa krav som läggs fram av lufttrafikföretagens personal inte inom lufttrafikföretagets ansvarsområde och ligger utanför dess kontroll, såsom ändringar av pensionsåldern eller av ekonomiska bidrag som endast kan hanteras av offentliga myndigheter. Det är därför lämpligt att föreskriva att vissa strejker bland lufttrafikföretagens personal bör utgöra extraordinära omständigheter. **[Ändr. 8]**

11 Domstolens dom (stora avdelningen) av den 23 mars 2023, Airhelp Ltd mot Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, mål C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

12 Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 17 april 2018, Helga Krüsemann m.fl. mot TUIfly GmbH, Case C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

13 Domstolens dom (nionde avdelningen) av den 6 oktober 2021, CS mot Eurowings GmbH, mål C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820

14 Domstolens dom (åttonde avdelningen) av den 10 januari 2022, EL och CP mot Ryanair DAC, mål C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

(9) Domstolen fastställde i sin dom i mål C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland mot Diether Schenkel)**[15]** om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att begreppet flygning, i den mening som avses i förordning (EG) nr 261/2004, inte är definierat, men gjorde tolkningen att det i huvudsak ska anses bestå av en lufttransport, det vill säga en ”enhet” av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg. För att undvika osäkerhet och mot bakgrund av de förvärvade erfarenheterna bör en tydlig definition av begreppet flygning nu tillhandahållas, liksom av de relaterade begreppen anslutande flygförbindelse och resa.

(10) Domstolen fastställde i sin dom i mål C-537/17 (Claudia Wegener mot Royal Air Maroc SA ~~r~~)***)***[16] om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att förordning (EG) nr 261/2004 är tillämplig på en del av varje flygning som ingår i en resa, oavsett var flygningen äger rum, inbegripet flygningar som genomförs helt utanför unionen. ***På grundval av denna dom och i syfte att skapa lika villkor bör denna förordning vara tillämplig*** när antingen den ursprungliga avgångsorten är belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga eller~~, om det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EU-lufttrafikföretag,~~ resans slutliga bestämmelseort är belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga~~, bör denna förordning vara tillämplig~~. **[Ändr. 9]**

---

15 Domstolens dom (fjärde avdelningen) av den 10 juli 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland mot Diether Schenkel, mål C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Domstolens dom (åttonde avdelningen) av den 31 maj 2018, Claudia Wegener mot Royal Air Maroc SA, mål C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) Studien visar att lufttrafikföretag i varierande grad följer förordning (EG) nr 261/2004 och att unionens lufttrafikföretag generellt följer den i högre grad än lufttrafikföretag från tredjeländer. Att återställa lika villkor för EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländer och förbättra EU-lufttrafikföretagens ekonomiska bärkraft kommer därför att stödja unionens konkurrenskraftoch i slutändan förbättra skyddet av passagerare överlag.

(11a) För att värna rättvis internationell konkurrens och för att säkerställa att passagerare skyddas av en enhetlig och sammanhängande ram av rättigheter bör förordning (EG) nr 261/2004 gälla för alla resor inom unionen, samt för resor som avgår från eller ankommer till unionen. **[Ändr. 10]**

~~(12) I artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt erkänns de yttersta randområdenas särdrag, särskilt på grund av deras avlägsna belägenhet. Mot bakgrund av erfarenheterna från förordning (EG) nr 261/2004 är det nödvändigt att säkerställa de yttersta randområdenas territoriella förbindelser och stärka sammanhållningen i hela unionen, vilket i slutändan skulle gynna passagerarna. På grund av särdragen i samband med resor mellan de yttersta randområdena och en annan medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga bör storleken på kompensationen bestämmas på grundval av de faktiska reseträckorna.~~ **[Ändr. 11]**

(13) Biljetter utfärdas eller godkänns av ett lufttrafikföretag som utför en flygning efter det att ett lufttransportavtal har ingåtts med en passagerare. De bör kunna identifieras med hjälp av ett unikt biljettnummer och innehålla en unik referens till ett enda lufttransportavtal som utfärdats vid tidpunkten för bokningen. Biljetterna bör omfatta en flygning eller en anslutande flygförbindelse, utan att hänsyn tas till uppehåll av tekniska och operativa skäl. De bör innehålla flera uppgifter om den flygningen eller den anslutande flygförbindelsen, såsom resedatum, flygplats för avgång och ankomst, tidtabellsenliga avgångs- och ankomsttider, passagerarens förnamn och efternamn, linjenummer och namn på det lufttrafikföretag som utför flygningen.

(14) Domstolen fastställde i sin dom i mål C 22/11 (Finnair Oyj mot Timy Lassooy)[17] om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att begreppet nekad ombordstigning måste tolkas på så sätt att det inte enbart avser fall där ombordstigning nekas på grund av överbokning, utan även fall där ombordstigning nekas av andra skäl, exempelvis driftsmässiga skäl. Passagerare som har infunnit sig för ombordstigning och nekas ombordstigning eller som i förväg har informerats om att de skulle nekas ombordstigning mot sin vilja bör få återbetalning ***och kompensation*** utan onödigt dröjsmål. **[Ändr. 12]**

~~(15) Samtidigt finns det rimliga skäl att neka passagerare ombordstigning, till exempel hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av ofullständiga resehandlingar. Lufttrafikföretagen har också rimliga skäl att neka ombordstigning för passagerare som uppvisar ett störande beteende som hotar säkerheten under en flygning, i enlighet med den ändrade konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963. I dessa fall bör bevisbördan ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.~~ **[Ändr. 13]**

17 Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 4 oktober 2012, Finnair Oyj mot Timy Lassooy, mål C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) För att förbättra skyddsnivån bör passagerare inte nekas att stiga ombord på en returflygning på grund av att de inte har genomfört den utresa som ingår i samma lufttransportavtal.

(17) I nuläget åläggs passagerare ibland administrativa straffavgifter för korrigering av felaktigt stavade namn. Rimliga korrigeringar av bokningsfel eller administrativa ändringar bör kunna göras kostnadsfritt förutsatt att korrigeringen eller ändringen inte skulle innebära någon ändring av avgångs- eller ankomsttid, datum, färdväg eller passagerare.

(18) Vid en inställd flygning bör valet mellan att få återbetalning eller fortsätta en resa genom ombokning eller att resa ***senare samma dag eller*** vid ett senare datum vara upp till passageraren och inte lufttrafikföretaget. **[Ändr. 14]**

(18a) Om en flygpassagerare avbokar en flygning bör lufttrafikföretagen vara skyldiga att kostnadsfritt återbetala redan inbetalade skatter. **[Ändr. 15]**

(19) Flygplatsernas ledningsenheter på flygplatser ~~som hanterar fler än fem~~***med en årlig trafikvolym av minst fyra*** miljoner passagerare ~~per~~***under minst tre på varandra följande*** år och leverantörer av viktiga flygplatstjänster, särskilt lufttrafikföretag och marktjänstföretag, ***leverantörer av flygtrafiktjänster och leverantörer av assistans för passagerare med funktionsnedsättning och passagerare med nedsatt rörlighet, bör vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa samordning och samarbete mellan flygplatsanvändarna***~~bör samarbeta~~ för att minimera konsekvenserna av flera störningar i flygtrafiken för passagerarna. För detta ändamål bör ~~flygplatsernas~~***flygplatsens*** ledningsenheter ~~förbereda och tillsammans utarbeta~~***säkerställa lämplig samordning genom fullvärdiga*** beredskapsplaner för sådana fall ***och utarbeta sådana planer i samarbete med nationella, regionala eller lokala myndigheter. Sådana planer bör utvärderas och vid behov anpassas av de nationella tillsynsorganen***~~. På alla andra flygplatser bör flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och tillsammans med dessa vidta åtgärder i situationer som skulle kunna leda till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta och för att hålla strandsatta passagerare informerade~~. **[Ändr. 16]**

(19a) Lufttrafikföretag bör fastställa förfaranden och samordnade åtgärder för att ge adekvat information till strandsatta passagerare. I dessa förfaranden bör det tydligt anges vem som är ansvarig på varje flygplats för att organisera service, assistans, ombokning eller återbetalning och det bör fastställas vilka processer och villkor som gäller för tillhandahållandet av dessa tjänster. **[Ändr. 17]**

(19b) För att assistera passagerare vid störningar i flygtrafiken, förseningar och skadat eller förlorat bagage bör lufttrafikföretag inrätta kontaktpunkter på flygplatserna där företagets personal, eller en tredje part som fått detta uppdrag av företaget, bör ge passagerarna nödvändig information om deras rättigheter (inklusive reklamationsförfaranden) och hjälpa dem att vidta omedelbara åtgärder. **[Ändr. 18]**

(19c) Med tanke på de korta tidsfristerna för att lämna in reklamationer angående försenat, skadat eller förlorat bagage bör en särskild tjänst för bagageanspråk inrättas på alla flygplatser, där passagerare har möjlighet att lämna reklamationer vid ankomsten. Lufttrafikföretag ska för detta ändamål tillhandahålla passagerarna en blankett för detta på alla officiella EU-språk. Detta kan också ske genom den sedvanliga rapporten om drabbad egendom (Property Irregularity Report, PIR). För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter att fastställa den standardiserade klagomålsblanketten genom genomförandeakter. **[Ändr. 19]**

(20) ***Syftet med*** förordning (EG) nr 261/2004 ~~bör uttryckligen innefatta en rätt till kompensation för passagerare som drabbats av kraftiga förseningar~~***är att stärka konsumenternas rättigheter genom att säkerställa en hög skyddsnivå för flygpassagerare på den inre marknaden***, i enlighet med ~~domstolens dom~~***artikel 38 i stadgan om de grundläggande rättigheterna.*** I de förenade målen C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ~~and~~***och*** Alana Sturgeon ~~v~~***mot*** Condor Flugdienst GmbH) och C-432/07 (Stefan Böck ~~and~~***och*** Cornelia Lepuschitz ~~v~~***mot*** Air France SA)[18] (dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07)~~. I enlighet med den princip~~***, återspeglade domstolen detta syfte genom att fastställa att passagerare som drabbats av förseningar på tre timmar eller mer lider skada i form av oåterkalleliga tidsförluster som måste kompenseras snabbt och på ett standardiserat sätt.***

---

18 Domstolens dom (fjärde avdelningen) av den 19 november 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon och Alana Sturgeon ~~v~~***mot*** Condor Flugdienst GmbH (C-402/07), och Stefan Böck ~~and~~***och*** Cornelia Lepuschitz ~~v~~***mot*** Air France SA (C-432/07), förenade målen C-402/07 och C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Med hänvisning till principen om likabehandling ***bekräftade domstolen att sådana långa förseningar orsakar en skada som är jämförbar med en inställd flygning och att en skillnad i behandling inte kan motiveras objektivt. Domstolen ansåg närmare bestämt att de berörda passagerarna, när förseningen vid ankomst är tre timmar eller mer, har rätt till*** ~~som avses i den domen bör samma regler gälla för återbetalning, ombokning och~~ kompensation***, i likhet med passagerare vars ursprungliga flygning har ställts in och till vilka ett lufttrafikföretag inte kan erbjuda ombokning i enlighet med villkoren i artikel 5.1 c iii i förordningen, det vill säga till en flygning som avgår högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och når sin slutliga bestämmelseort mindre än två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden***. ***I enlighet med principen om likabehandling bör sådan rätt till kompensation även omfatta passagerare vars flygningar inte har ställts in men som drabbas av motsvarande tidsförlust på grund av att flygningen både tidigareläggs före avgång och försenas vid ankomst. För att upprätthålla robusta skyddsåtgärder för passagerare i enlighet med artikel 38 i stadgan, samt för att säkerställa enhetligt skydd, rättssäkerhet och effektiv tillsyn av efterlevnaden i alla medlemsstater, bör förordning (EG) nr 261/2004 därför uttryckligen fastställa en gemensam tretimmarströskel för kompensation när passagerare drabbas av en oåterkallelig tidsförlust som uppgår till eller överstiger tre timmar i förhållande till den varaktighet som ursprungligen planerades av lufttrafikföretaget.*** **[Ändr. 20]**

~~(21) I domen i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 hänvisades det till en tidsgräns på tre timmar som endast en gång aktiverar kompensation vid förseningar. De erfarenheter som förvärvats efter antagandet av förordning (EG) nr 261/2004 visar dock att många förseningar inte kan lösas inom de tre timmar som avses i den domen och att en snäv tidsgräns kan öka antalet inställda flygningar om lufttrafikföretagen minskar dominoeffekterna av försenade flygningar på efterföljande flygningar genom att ställa in en eller flera flygningar för att flytta ett luftfartyg till en annan flygning. I de flesta fall föredrar passageraren alltjämt en försening jämfört med en inställd flygning, eftersom det innebär större sannolikhet att passageraren anländer till bestämmelseorten snarast möjligt. På många rutter är turtätheten begränsad, och vid inställda flygningar kan passageraren inte omedelbart ombokas. Att höja tidsgränsen innebär därför en fördel för passageraren.~~ **[Ändr. 21]**

~~(22) För att upprätthålla förbindelserna bör de tidsgränser vars överskridande ger rätt till kompensation höjas, med hänsyn till de ekonomiska och konkurrenskraftsrelaterade konsekvenserna för sektorn. På så sätt kommer det att vara möjligt att undvika incitament till fler inställda flygningar eller begränsningar av antalet trafikerade rutter eller minskningar av de förbindelser som erbjuds passagerare på lång sikt. För att säkerställa likvärdiga kompensationsvillkor för passagerare som reser inom unionen bör tidsgränsen vara densamma för samtliga resor inom unionen.~~ **[Ändr. 22]**

(23) Den standardiserade kompensationen i förordning (EG) nr 261/2004 syftar till att kompensera för en tidsförlust som är gemensam för alla passagerare. ~~De belopp som fastställs i förordning (EG) nr 261/2004 i många fall skulle kunna överstiga värdet av den skada som passagerarna lidit enligt ekonomiska undersökningar.~~ Det är därför lämpligt att fastställa olika ~~tidsgränser för kompensation~~***kompensationsnivåer*** beroende på den störda flygningens sträcka och förseningen vid ankomsten. **[Ändr. 23]**

~~(24) I enlighet med unionens insatser för att främja en klimatneutral och miljövänlig mobilitet är det också lämpligt att säkerställa att regelverken för passagerares rättigheter inom olika transportsätt i möjligaste mån tillnärmas och att den kompensation som utgår inom ramen för olika transportsätt harmoniseras.~~ **[Ändr. 24]**

(24a) Den flygutsläppsmärkning som inrättats i enlighet med artikel 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405[19] står till tjänsteleverantörernas förfogande om de vill visa, i ett lättillgängligt format på sina webbplatser och på biljetter, korrekt och objektiv information om resans miljöpåverkan på ett jämförbart sätt. **[Ändr. 25]**

---

19 ***Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI:*** http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj***).***

(25) För att säkerställa rättssäkerheten bör det i förordning (EG) nr 261/2004 uttryckligen anges att ändringar i flygtidtabeller har samma effekter på passagerare som inställda flygningar ~~eller~~***,*** förseningar ***eller nekad ombordstigning*** och följaktligen bör ge upphov till samma rättigheter. **[Ändr. 26]**

(26) Passagerare som missar en anslutande flygförbindelse som ingår i en resa, till följd av att en störning***, tidtabellsändring eller försening*** uppstår för en tidigare flygning, bör få lämplig assistans i avvaktan på ombokning. I sådana fall bör passagerarna, i enlighet med principen om likabehandling ***och med domstolens dom i mål C-11/11 (Air France mot Folkerts)***[20], ha rätt till kompensation när de når den slutliga bestämmelseorten för sin alternativa flygning eller alternativa transport, på samma sätt som passagerare som drabbas av störningar på direktflygningar ***i ljuset av graden av försening till resans slutliga bestämmelseort***. **[Ändr. 27]**

---

20 ***Domstolens dom (stora avdelningen) av den 26 februari 2013, Air France mot Heinz-Gerke Folkerts och Luz-Teresa Folkerts, mål C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) Vid tidpunkten för bokningen och före biljettinköpet bör lufttrafikföretagen eller, i förekommande fall, förmedlarna tydligt informera passagerarna om huruvida deras resplaner omfattas av ett enda lufttransportavtal och om deras rättigheter enligt förordning (EG) nr 261/2004, särskilt när det gäller missade anslutande flygförbindelser.

(28) För att höja passagerarskyddet bör det klargöras att passagerare vars flyg har försenats bör omfattas av rättigheter att få assistans och kompensation oavsett om de väntar i flygplatsterminalen eller redan sitter ombord på luftfartyget. Eftersom den sistnämnda passagerarkategorin inte har tillgång till de tjänster som är tillgängliga i terminalen bör emellertid deras rättigheter stärkas när det gäller grundläggande behov och rätten att stiga av. Rätten att stiga av får endast begränsas av invandrings-, flygkontroll- eller säkerhetsrelaterade orsaker. Om ett lufttrafikföretag är på väg att låta passagerare stiga av men informeras av flygkontrolltjänsten om att flyget har fått tillstånd att lyfta omgående, bör det ha möjlighet att neka passagerarna att stiga av.

(29) När en passagerare har valt snarast möjliga ombokning gör lufttrafikföretaget ofta ombokningen beroende av platstillgången på dess egna flygningar, vilket innebär att passageraren inte får möjlighet till en tidigare ombokning på alternativa flygningar. Därför bör lufttrafikföretaget också föreslå andra alternativ för ombokning, inbegripet till en alternativ flygplats, via en annan rutt, till ett annat lufttrafikföretags flygningar eller till andra transportsätt, när detta kan påskynda ombokningen. Alternativ ombokning bör vara beroende av platstillgången. ~~Om lufttrafikföretaget inte har erbjudit en ombokning och den sammanlagda väntetiden förlängs med minst tre timmar, bör passageraren ha rätt att ordna sin egen ombokning för att nå sin slutliga bestämmelseort utan ytterligare dröjsmål.~~ Den ombokningen bör, med förbehåll för vissa villkor, ske på lufttrafikföretagets bekostnad och tillhandahållas på jämförbara transportvillkor. **[Ändr. 28]**

(30) Vid ombokning av passagerare bör lufttrafikföretagen sträva efter att säkerställa att passagerarna kan resa med sitt bagage, dvs. både incheckat bagage och handbagage. Passageraren bör ge lufttrafikföretaget tillåtelse att gå tillväga på annat sätt om restriktionerna för bagagetransport skulle kunna orsaka ytterligare förseningar för passagerare som väntar på ombokning, utan att det påverkar lufttrafikföretagets skadeståndsansvar när det gäller passagerares bagage enligt förordning (EG) nr 2027/97 och konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter som fastställdes i Montreal den 28 maj 1999(Montrealkonventionen).

(31) Huruvida transportvillkoren är likvärdiga kan bero på flera faktorer och på de särskilda omständigheterna. När så är möjligt och om detta inte medför ytterligare förseningar bör passagerarna inte nedgraderas till transportmedel av lägre klass än platsreservationens klass. Ombokning bör erbjudas utan någon extrakostnad för passagerarna, också om passagerare ombokas till ett annat lufttrafikföretag, ett annat transportsätt, en högre klass eller ett högre biljettpris än det för vilket betalning erlades för den ursprungliga tjänsten. Rimliga ansträngningar bör göras för att undvika extra byten. ~~Vid användning av ett annat lufttrafikföretag~~***Personer med funktionsnedsättning*** eller ~~ett alternativt transportsätt för ombokningen bör~~***personer med nedsatt rörlighet bör inte behöva använda sig av någon ytterligare anslutande flygförbindelse när de ombokas, såvida inte passageraren samtycker till detta.***

Den totala restiden ligga så nära den tidtabellsenliga restiden för den ursprungliga resan som är möjligt och rimligt***, med beaktande av de alternativ som finns tillgängliga på den flygplats där störningen uppstod***, i samma eller vid behov i högre passagerarklass. Om flera flygningar med likvärdiga tider finns tillgängliga bör passagerare som har rätt till ombokning godta det erbjudande om ombokning som lämnas av lufttrafikföretaget, också från de lufttrafikföretag som samarbetar med det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen. Om ***det lufttrafikföretag som utför flygningen förser passageraren med ombokning under jämförbara transportförhållanden bör passageraren godta en sådan ombokning. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen förser passageraren med ombokningsalternativ som inte är under jämförbara transportförhållanden kan passageraren neka en sådan ombokning. Rätten till ombokning, inklusive egen ombokning, bör bibehållas. Om*** den ursprungliga resan omfattade bokad assistans för personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet bör sådan assistans vara tillgänglig på motsvarande sätt på den ombokade resan i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006[21].
[Ändr. 29]

21 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj)***.***

(31a) Om passageraren har informerat lufttrafikföretaget om sitt beslut att fortsätta sin resa, och om lufttrafikföretaget som utför flygningen inte har erbjudit en ombokning inom tre timmar, bör passageraren ha rätt att ordna sin egen ombokning under jämförbara transportförhållanden för att nå sin slutliga bestämmelseort utan ytterligare dröjsmål. Passageraren bör dock fortsätta att ha rätt till ombokning av det lufttrafikföretag som utför flygningen till dess att passageraren har informerat det lufttrafikföretag som utför flygningen om sitt beslut att ordna sin egen ombokning. När passageraren ordnar sin egen ombokning bör han eller hon begränsa utgifterna till den mån i vilken de är nödvändiga, rimliga och lämpliga. **[Ändr. 30]**

(31b) Assistansen kan begränsas eller nekas om tillhandahållandet i sig skulle orsaka ytterligare förseningar för passagerare som väntar på en försenad flygning eller på ombokning. Om en flygning försenas sent på kvällen men kan förväntas avgå inom en kort tidsperiod, och om transport av passagerare till hotell och återförande av dem till flygplatsen mitt i natten kan leda till en mycket längre försening, bör lufttrafikföretaget tillåtas att neka att tillhandahålla hotellboende och tillhörande transporter. På motsvarande sätt bör ett lufttrafikföretag som är på väg att tillhandahålla mat och dryck men som informeras om att flygningen är klar för ombordstigning ha rätt att neka att tillhandahålla denna assistans. Utöver dessa fall bör denna begränsning endast tillämpas i mycket exceptionella fall, eftersom alla ansträngningar bör göras för att minska de olägenheter som drabbar passagerarna. **[Ändr. 31]**

(32) Lufttrafikföretag bör erbjuda passagerare assistans från den tidtabellsenliga avgångstiden fram till flygningens ~~eller den alternativa transportens~~ avgång. Ett lufttrafikföretag har i nuläget ett obegränsat ansvar för inkvartering av sina passagerare vid extraordinära omständigheter av långvarig karaktär. ~~Denna osäkerhet kopplad till avsaknaden av en förutsebar tidsgräns kan äventyra lufttrafikföretagets ekonomiska stabilitet, vilket får påföljande negativa konsekvenser för passagerarna när det gäller förbindelser.~~ Lufttrafikföretaget bör således kunna begränsa tillhandahållandet av ***service vad gäller inkvarteringens längd och, om passagerarna själva ordnat*** inkvartering***, vad gäller kostnader och service,*** till tre nätter. Beredskapsplanering och snabb ombokning bör vidare minska risken för att passagerare blir strandsatta under långa perioder.
[Ändr. 32]

(33) Passagerare med särskilda behov, såsom personer med funktionsnedsättning, personer med nedsatt rörlighet, barn som reser ensamma, småbarn, gravida kvinnor och personer i behov av särskild medicinsk hjälp, till exempel personer med allvarlig diabetes eller epilepsi, kan behöva särskild uppmärksamhet av det lufttrafikföretag som utför flygningen. I synnerhet kan det vara svårare att finna inkvartering vid störningar i flygtrafiken. Begränsningarna av rätten till inkvartering vid extraordinära omständigheter bör därför ~~inte~~***under inga omständigheter*** gälla dessa passagerarkategorier~~, förutsatt att de har informerat det lufttrafikföretag som utför flygningen i god tid~~.
[Ändr. 33]

(33a) Tjänsteleverantörerna måste se till att personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet alltid har rätt att kostnadsfritt använda säkerhetsgodkända andningshjälpmedel ombord på luftfartygen. Kommissionen bör, i samarbete med branschen och organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, upprätta en förteckning över godkänd medicinsk syrgasutrustning, varvid vederbörlig hänsyn ska tas till säkerhetskraven. **[Ändr. 34]**

(34) Förordning (EG) nr 261/2004 är även tillämplig på passagerare som har bokat en flygtransport som en del av en paketresa. Denna ändringsförordning syftar till att ytterligare förbättra samstämmigheten mellan Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302[22] och förordning (EG) nr 261/2004. I detta avseende bör passagerare ~~inte få kombinera motsvarande rättigheter, särskilt inte enligt~~***kunna välja vilken av dessa två rättsakter som ska ligga till grund för deras reklamationer och bör i lämpliga fall kunna göra reklamationer inom ramen för*** båda rättsakterna. ***En passagerare som har bokat flygtransport som en del av ett resepaket bör kunna göra reklamationer inom ramen för båda rättsakterna, till exempel om passageraren har fått kompensation från lufttrafikföretaget för en försenad flygning, men har rätt till en prisreduktion eller kompensation som arrangören av resepaketet ska bevilja för särskilda tjänster, såsom en hotellnatt, måltider, en utflykt eller annat, som missats till följd av den försenade flygningen.***

---

22 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 av den 25 november 2015 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG (EUT L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

Passagerare bör dock inte få kombinera rättigheter i den mån den relevanta kompensation eller prisreduktion som beviljats enligt båda akterna skyddar samma intresse eller har samma syfte. Om passagerare lämnar in sin reklamation till lufttrafikföretaget bör lufttrafikföretaget betala hela det belopp för kompensation som ska betalas enligt förordning (EG) nr 261/2004. Om passagerare lägger fram ett anspråk enligt direktiv (EU) 2015/2302 ska den kompensation som betalas av lufttrafikföretaget dras av från betalningar som ska göras enligt direktiv (EU) 2015/2302 i den mån de underliggande rättigheterna skyddar samma intresse eller har samma syfte.
[Ändr. 35]

(35) Skälen till den nuvarande omfattningen av förseningar och inställda flyg i unionen kan inte enbart tillskrivas lufttrafikföretagen. För att samtliga aktörer i luftfartskedjan ska få incitament att finna effektiva och snabba lösningar som minimerar olägenheterna av förseningar och inställda flygningar för passagerarna, bör lufttrafikföretags rätt att söka gottgörelse från de tredje parter som bidragit till den händelse som gett upphov till kompensation eller andra skyldigheter inte begränsas av förordning (EG) nr 261/2004.

(36) Domstolen fastställde i sin dom i mål C-502/18 (CS m.fl. mot České aerolinie a.s.)[23] om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004, när det gäller anslutande flygförbindelser, inom förordningens tillämpningsområde, att varje lufttrafikföretag som har deltagit i utförandet av minst en av dessa anslutande flygförbindelser ansvarar för att kompensera passageraren enligt den förordningen, oavsett om en störning uppstod eller inte för den flygning som lufttrafikföretaget utförde. Även om det i förordning (EG) nr 261/2004 erinras om att lufttrafikföretag som fullgör sina skyldigheter enligt förordningen kan begära kompensation från tredje part, visar undersökningen att den rätt till gottgörelse som föreskrivs i den förordningen inte är effektiv. Till följd av detta bär EU-lufttrafikföretag en oproportionerlig ekonomisk börda jämfört med lufttrafikföretag från tredjeländer. I syfte att återställa EU-lufttrafikföretagens konkurrenskraft i enlighet med rekommendationerna i rapporten med titeln Rapport om EU:s framtida konkurrenskraft från september 2024 (Draghi-rapporten) och för att på lång sikt upprätthålla förbindelserna, bör översynen av förordning (EG) nr 261/2004 därför begränsa ett lufttrafikföretags skadeståndsansvar till de flygningar som det utför i egenskap av lufttrafikföretag som utför flygningen. **[Ändr. 36]**

23 Domstolens dom (nionde avdelningen) av den 11 juli 2019, CS m.fl. mot České aerolinie a.s., mål C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

(37) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005[24] är den avtalsslutande parten vid lufttransporter skyldig att informera passageraren om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen, och enligt rådets direktiv 93/13/EEG[25] måste försäljaren eller leverantören tillhandahålla information om kontraktsvillkoren. Passagerare bör informeras mer ingående om sina rättigheter vid störningar i flygtrafiken och bör också få adekvat information om orsaken till själva störningen, så snart som denna information blir tillgänglig. ***[***Samma information bör också ges ***av lufttrafikföretaget*** när passageraren har förvärvat biljetten genom en förmedlare som är etablerad i unionen. Den informationen bör åtminstone tillhandahållas av lufttrafikföretaget eller förmedlaren i tillgängligt format och, när så är lämpligt, genom så kallade pushmeddelanden från mobila applikationer eller genom andra digitala medel. **[Ändr. 37]**

---

24 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj***).***

25 Rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäliga villkor i konsumentavtal (EGT L 95, 21.4.1993, s. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) För att säkerställa bättre efterlevnad av passagerares rättigheter bör de nationella tillsynsorganen övervaka efterlevnaden avförordningen (EG) nr 261/2004 och besluta om lämpliga påföljder för att uppmuntra efterlevnad av den förordningen.~~ **[Ändr. 38]**

(38a) Europeiska revisionsrätten drog i sin särskilda rapport 15/2021 slutsatsen att nationella tillsynsorgan saknar god översikt över operatörernas efterlevnad av passagerares rättigheter. I sina utvärderingar drog kommissionen också slutsatsen att de nationella tillsynsorganens övergripande strategier för att övervaka genomförandet av förordningarna varierar avsevärt: medan vissa nationella tillsynsorgan tenderar att vara mycket proaktiva verkar andra endast reagera på reklamationer som de tar emot. För att ta itu med dessa brister och säkerställa bättre efterlevnad av passagerares rättigheter bör tillsynsmekanismerna stärkas genom att ge de nationella tillsynsmyndigheterna oberoende status, inrätta en mekanism för gränsöverskridande samarbete, stärka deras befogenheter att erhålla information från trafikföretag och införa ett effektivare sanktionssystem. **[Ändr. 39]**

(39) För att säkerställa bättre efterlevnad av passagerares rättigheter bör medlemsstaterna säkerställa att konsumenterna har tillgång till mekanismer för tvistlösning utanför domstol efter det att dessa konsumenter utan framgång har lämnat in en reklamation eller en begäran till lufttrafikföretaget eller förmedlaren. ~~Dessa mekanismer bör inte påverka medlemsstaternas rätt att fastställa om~~ Lufttrafikföretagens ~~eller~~***och*** förmedlarnas deltagande***, inom ramen för denna förordning, i alternativa tvistlösningsförfaranden*** bör vara obligatoriskt***, och besluten från dessa bör vara bindande***. **[Ändr. 40]**

(39a) Eftersom kommersiell flygtrafik är en integrerad unionsmarknad är åtgärder för att garantera efterlevnaden av denna förordning mer effektiva på unionsnivå med större delaktighet av kommissionen. Närmare bestämt bör kommissionen öka allmänhetens kännedom om hur lufttrafikföretagen respekterar passagerarnas rättigheter genom att offentliggöra en förteckning över lufttrafikföretag som systematiskt bryter mot denna förordning. **[Ändr. 41]**

(40) När passagerare väljer återbetalning i stället för ombokning bör de automatiskt, i god tid, få återbetalningen utan skyldighet att lämna in en särskild begäran.

(41) Passagerare bör få tillräcklig information från lufttrafikföretaget eller förmedlaren om de relevanta förfarandena för att lämna in begäranden om kompensation och reklamationer till lufttrafikföretag eller förmedlare och bör få svar från lufttrafikföretaget eller förmedlaren i god tid. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan för flygplatsen kan tidsfristerna för svar förlängas.

(42) Passagerarna bör också ha möjlighet att, efter att ha lämnat in en reklamation mot lufttrafikföretaget, lämna in enskilda klagomål till det eller de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol. Eftersom rätten till ett effektivt rättsmedel inför en domstol är en grundläggande rättighet enligt artikel 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, bör emellertid sådana förfaranden inte hindra passagerares tillgång till domstolsförfaranden.

(43) För att göra det möjligt för passagerare att utöva sina rättigheter i fråga om begäranden, reklamationer och enskilda tvister bör passagerare direkt och personligen kunna lämna in en ansökan till lufttrafikföretagen, förmedlarna eller de berörda organen enligt förordning (EG) nr 261/2004, på ett tydligt och tillgängligt sätt.

(44) Med beaktande av FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och för att säkerställa att skador på eller förstörelse eller förlust av förflyttningshjälpmedel eller skador på eller dödsfall för erkända assistanshundar kompenseras till den fulla ersättningskostnaden bör lufttrafikföretagen~~,~~[26], erbjuda personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, enligt definitionen i förordning (EG) nr 1107/2006, möjlighet att göra en särskild intresseförklaring kostnadsfritt, som i enlighet med Montrealkonventionen gör det möjligt för dem att begära full kompensation ***för förlust eller skada***. ***Lufttrafikföretagen bör informera passagerarna om den förklaringen, och om de därmed sammanhängande rättigheterna, då de bokar biljetterna.***
[Ändr. 42]

(45) Personen med funktionsnedsättning och personen med nedsatt rörlighet bör ha rätt att från lufttrafikföretagen omedelbart få tillfällig tillgång till förflyttningshjälpmedel för att ersätta incheckade förflyttningshjälpmedel om det incheckade förflyttningshjälpmedlet förloras, förstörs eller skadas. Med tanke på att erkända assistanshundar inte lätt kan ersättas bör andra tillfälliga lösningar tillhandahållas om en erkänd assistanshund förloras, dör eller skadas.

---

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

(46) ~~Det är inte alltid tydligt för passagerare vilken typ av bagage de får ta med ombord på ett luftfartyg~~***Förordning (EG) nr 261/2004 bör säkerställa målet att höja standarderna för skydd av och information till passagerarna, stärka deras rättigheter och säkerställa att lufttrafikföretagen verkar under harmoniserade villkor***, ***inbegripet*** när det gäller dimensioner~~, vikt eller antal. För att säkerställa att passagerarna har full kännedom om hur mycket bagage de får ta med sig för den biljett de betalat, både i fråga om~~ ***för*** handbagage ~~och incheckat bagage, bör lufttrafikföretagen klart ange högsta tillåtna bagagemängd vid bokningen och på flygplatsen~~. ~~För att säkerställa tillräcklig personlig komfort för passagerarna under resan, och~~ I enlighet med ~~vad domstolen har fastställt i sin~~***domstolens*** dom i mål C-487/12 (Vueling Airlines SA mot Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27]~~, bör passagerarna tillåtas att ta med sig personliga artiklar som utgör en~~ ***bör handbagage (dvs. bagage som inte är incheckat) anses utgöra en*** ”nödvändig del” ***av transporten av passagerare*** ~~av deras transport in i kabinen utan extra kostnad~~, under förutsättning att ~~de personliga artiklarna~~***sådant bagage*** uppfyller ~~tillämpliga säkerhetskrav och~~ ”rimliga krav” i fråga om vikt och dimensioner~~. Med personliga artiklar som utgör en nödvändig del av passagerares transport avses sådana artiklar som är nödvändiga för hela resan, vilket kan inbegripa pass och andra resehandlingar, nödvändiga läkemedel, personlig utrustning och läsmaterial samt mat och dryck i proportion till flygningens längd~~***, och att transporten av detta bagage därför inte bör omfattas av ett pristillägg. Flygbolagen bör också tydligt kommunicera dimensionerna för kabinbagage till passagerarna***. **[Ändr. 43]**

---

27 Domstolens dom (femte avdelningen) av den 18 september 2014, Vueling Airlines SA mot Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, mål C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

(46a) Större tydlighet bör ges när en personlig artikel eller ett handbagage glöms kvar eller försvinner i flygplanskabinen för att underlätta hanteringen av sådana begäranden, så att man kan säkerställa en effektiv process och förhindra extra börda eller bristande kommunikation för passagerarna. **[Ändr. 44]**

~~(47) Passagerare bör informeras vid bokningen, i ett tydligt och lättillgängligt format, om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikt för det bagage som de kan ta med sig i kabinen. Utan att det påverkar principen om fri prissättning bör lufttrafikföretagen fastställa en rimlig policy för handbagagets dimensioner så att passagerarna kan ta med sig ett handbagage in i kabinen, förutsatt att det uppfyller tillämpliga säkerhetskrav. Med tanke på lufttrafikföretagens olika policyer är det lämpligt att vid översynen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008[28] bedöma om det är genomförbart att införa enhetliga minimiregler för handbagage.~~ **[Ändr. 45]**

---

28 ~~Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Musikinstrument kan vara av enormt monetärt, konstnärligt och historiskt värde. Musikinstrument är dessutom musikers arbetsredskap som de använder regelbundet i samband med övning och uppträdanden och de är svåra att ersätta. Passagerare bör därför ha rätt att ta med sig musikinstrument i kabinen på eget ansvar, förutsatt att dessa instrument följer kapacitets- och säkerhetsbestämmelserna och lufttrafikföretagets policy för högsta antalet tillåtna bagage. ***För att berörda passagerare ska kunna avgöra om deras musikinstrument kan förvaras i kabinen bör lufttrafikföretagen informera dem om storleken på förvaringsutrymmena.*** Om kapacitets- och säkerhetskraven är uppfyllda bör lufttrafikföretaget sträva efter att ge passagerarna möjlighet att medföra musikinstrument i kabinen på extra sittplatser, förutsatt att motsvarande biljettpris har erlagts. När detta inte går bör musikinstrumenten om möjligt medföras på lämpliga villkor i luftfartygets lastutrymme. Förordning (EG) nr 2027/97 bör därför ändras i enlighet med detta. **[Ändr. 46]**

(49) Med tanke på de korta tidsfristerna för att lämna in reklamationer angående de rättigheter och skyldigheter som omfattas av förordning (EG) nr 2027/97 bör lufttrafikföretag ge passagerare möjlighet att lämna reklamationer genom att tillhandahålla en blankett för detta i ett format som är lättillgängligt för personer med funktionsnedsättning och personer som inte använder digitala verktyg. Lufttrafikföretagen bör åtminstone göra blanketten tillgänglig i sina mobila applikationer och på sina webbplatser. Genom denna blankett bör passageraren ha möjlighet att omedelbart lämna en reklamation om skadat, försenat eller förlorat bagage.

(50) Artikel 3.2 i förordning (EG) nr 2027/97 har blivit obsolet eftersom försäkringsfrågor nu regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004[29]. Den bestämmelsen bör därför utgå.

---

29 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperationer (EUT L 138, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) De beloppsgränser som anges i bilagan till förordning (EG) nr 2027/97 bör regelbundet ändras av lufttrafikföretagen med hänsyn till den ekonomiska utvecklingen, mot bakgrund av den översyn som Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) gjort enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen.~~ **[Ändr. 47]**

(52) I Draghi-rapporten betonades transporternas avgörande roll för unionens konkurrenskraft. I rapporten beskrevs även risken för att företag flyttar från transportnav i unionen till transportnav i unionens grannskap till följd av asymmetriska bestämmelser. Förordning (EG) nr 261/2004 är endast tillämplig på resenärer som avreser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga om det lufttrafikföretag som utför den berörda flygningen är ett EU-lufttrafikföretag. ~~Inom tre år från den dag då den här förordningen börjar tillämpas bör kommissionen bedöma om det är genomförbart~~***Dessa slutsatser stöder unionslagstiftarens beslut*** att se över tillämpningsområdet för ***denna*** förordning ~~(EG) nr 261/2004~~ i syfte att ytterligare förbättra passagerarskyddet och göra förutsättningarna mer likvärdiga mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländer. **[Ändr. 48]**

(53) ~~En mekanism för att skydda~~***Ekonomiskt skydd för*** passagerare i händelse av ~~lufttrafikföretags insolvens bör bedömas i samband med översynen av förordning (EG) nr 1008/2008~~***att ett flygbolag hamnar i svårigheter är en viktig del av ett välfungerande system för passagerarrättigheter. För att stärka skyddet för flygpassagerare när flygningar ställs in på grund av att lufttrafikföretag blir insolventa eller ställer in sin verksamhet på grund av att deras licens återkallats bör lufttrafikföretag vara skyldiga att visa att de har tillräcklig säkerhet för återbetalning av erlagda belopp till passagerarna eller hemtransport av passagerarna***. **[Ändr. 49]**

(53a) Inrättandet av en garantifond eller ett obligatoriskt försäkringssystem bör exempelvis göra det möjligt för lufttrafikföretag att garantera återbetalning till eller hemtransport av passagerarna om en flygning ställs in på grund av att ett lufttrafikföretag blir insolvent eller ställer in verksamheten för att dess licens återkallats. **[Ändr. 50]**

~~(54) Grönland är utsatt för särskilt svåra väderförhållanden och kännetecknas av mycket låg befolkningstäthet och avlägset belägna befolkade områden. För att säkerställa förbindelser och upprätthålla tillgången till flygningar inom Grönland bör flygningar inom Grönland inte omfattas av kompensationsskyldigheterna, inbegripet när dessa flygningar är anslutande flygförbindelser som ankommer till eller avgår från en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga.~~

[Ändr. 51]

~~(55) Förordning (EG) nr 261/2004 bör inte påverka statusen för och suveräniteten över landtungan i Gibraltar där Gibraltars flygplats är belägen och Konungariket Spaniens rättsliga ställning i detta avseende, och med beaktande av de rådande omständigheterna och för att skapa rättssäkerhet bör det anges att reglerna i förordning (EG) nr 261/2004 endast bör tillämpas på Gibraltars flygplats när Konungariket Spanien, efter en lösning av tvisten mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket, kan utöva faktisk kontroll över denna flygplats och säkerställa att reglerna i förordning (EG) nr 261/2004 tillämpas på denna flygplats och en underrättelse om lösningen av tvisten har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.~~ **[Ändr. 52]**

(55a) Denna förordning respekterar de grundläggande rättigheter och iakttar de principer som särskilt erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, i synnerhet konsumentskydd, skydd av personuppgifter, förbud mot varje form av diskriminering, integrering av personer med funktionsnedsättning och rätt till effektiva rättsmedel och en opartisk domstol. **[Ändr. 53]**

(55b) För att förbättra skyddet av flygpassagerare utanför unionens gränser bör frågor som rör dessa rättigheter också tas upp i bilaterala och internationella avtal. **[Ändr. 54]**

(55c) Särskilda faciliteter för personer med allvarlig funktionsnedsättning som behöver kunna byta kläder och gå på toaletten (omklädningsrum) bör tillhandahållas kostnadsfritt för passagerare på alla flygplatser i unionen med över en miljon passagerare per år. **[Ändr. 55]**

(56) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att skydda flygpassagerares rättigheter på ett rättvist och balanserat sätt, säkerställa konkurrenskraften för unionens luftfartssektor och upprätthålla förbindelser för passagerarna på lång sikt inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 261/2004 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte

Denna förordning fastställer, i enlighet med de villkor som anges, minimirättigheter för flygpassagerare om

a) de nekas ombordstigning,

b) deras flygning ställs in, försenas eller läggs om,

c) de missar en anslutande flygförbindelse,

d) de uppgraderas eller nedgraderas.”

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Leden b–f ska ersättas med följande:

”b) ”lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett lufttransportavtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare, inbegripet ett lufttrafikföretag som använder ett annat lufttrafikföretags flygplan, med eller utan det företagets besättning, för att utföra flygningen.

c) EU-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008*.

ca) flygplatsens ledningsenhet: den enhet som, tillsammans med annan verksamhet eller ej, allt efter omständigheterna, i kraft av nationella lagar och andra författningar eller avtal har i uppdrag att administrera och förvalta flygplatsens eller flygplatsnätets infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av de olika aktörer som befinner sig på berörd flygplats eller inom berört flygplatsnät. **[Ändr. 56]**

d) arrangör: en person i den mening som avses i artikel 3.8 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302[**].

e) paketresa: en kombination av resetjänster enligt definitionen i artikel 3.2 i direktiv (EU) 2015/2302.

f) biljett: giltigt bevis, oavsett form, för ett lufttransportavtal.

fa) kostnad för flygbiljetten: det slutliga pris som ska betalas i slutet av bokningsprocessen, inbegripet flygtariffen och alla tillämpliga skatter, avgifter, tilläggsavgifter och andra avgifter som betalas för alla frivilliga och icke-frivilliga tjänster som ingår i biljetten, exklusive förmedlingsavgifter, oavsett om dessa tillägg och avgifter har betalats tillsammans med avgifterna för transporttjänsten eller separat i ett senare skede. **[Ändr. 57]**

fb) platsreservation: att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören. **[Ändr. 58]**

---

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 September 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 av den 25 november 2015 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG (EUT L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).”

~~b)~~ ~~Led g ska utgå.~~ **[Ändr. 59]**

c) Leden h–l ska ersättas med följande:

”h) slutlig bestämmelseort: bestämmelseorten för flygningen eller för en resas sista anslutande flygförbindelse.

i) person med funktionsnedsättning och person med nedsatt rörlighet: en person ~~som har en bestående eller tillfällig fysisk, psykisk, intellektuell eller sensorisk funktionsnedsättning som, i samspel med olika hinder, kan göra det svårt för den personen att fullt ut och effektivt använda transporter på samma villkor som andra passagerare eller~~ vars rörlighet vid användning av transporttjänster är nedsatt på grund av ***någon form av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk funktionsnedsättning eller på grund av annat funktionshinder eller*** ålder***, och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till denna persons särskilda behov beträffande de tjänster som alla passagerare har tillgång till***. **[Ändr. 60]**

j) nekad ombordstigning: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har inställt sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel ~~4.1eller~~***4.1 eller*** om de har informerats i förväg om att de kommer att nekas ombordstigning mot deras vilja~~, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, till exempel hälso- eller säkerhetsskäl eller ofullständiga resehandlingar~~.
[Ändr. 61]

k) frivillig: en passagerare som har inställt sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 4.1 och som på lufttrafikföretagets förfrågan förklarar sig beredd att mot förmåner avstå från att stiga ombord på flygplanet.

l) inställd flygning: en flygning som inte utförs trots att den i förväg planerats och för vilken ett lufttransportavtal har utfärdats, inbegripet situationer där:

i) flygplanet har lyft men av någon anledning antingen omdirigerats till en annan flygplats än den ankomstflygplats som anges på biljetten eller återvänt till avgångsflygplatsen och inte kan fortsätta till den ankomstflygplats som anges på biljetten, ~~såvida inte den faktiska ankomstflygplatsen och den ankomstflygplats som anges på biljetten betjänar samma stad~~ eller ~~region och lufttrafikföretaget har tillhandahållit passageraren transport till den ankomstflygplats som anges på biljetten, eller~~ **[Ändr. 62]**

ii) en passagerare har fått en biljett utfärdad till en flygning och den avgångstid som anges på passagerarens biljett har tidigarelagts med mer än en timme~~, såvida inte tiderna för incheckning och ombordstigning förblir oförändrade eller passageraren har tagit den omlagda flygningen~~.” **[Ändr. 63]**

d) Följande led ska läggas till:

”m) tredjeland: ett land eller en del av en medlemsstats territorium där fördragen inte är tillämpliga.

n) försening vid avgång: tidsskillnaden mellan den avgångstid som anges på passagerarens biljett och flygningens faktiska avgångstid.

o) försening vid ankomst: tidsskillnaden mellan den ankomsttid som anges på passagerarens biljett och flygningens faktiska ankomsttid***; en flygning där luftfartyget startat men sedan tvingats återvända till avgångsflygplatsen och därefter startat igen vid en senare tidpunkt ska betraktas som försening vid ankomst***. **[Ändr. 64]**

p) passagerarklass: del av luftfarkostens passagerarutrymme som kännetecknas av ***antingen en särskild kod som anges i lufttransportavtalet eller en kombination av*** andra säten, en annan säteskonfiguration ~~eller~~***och*** andra skillnader i den service***, exempelvis särskild catering,*** som tillhandahålls passagerarna jämfört med andra delar av passagerarutrymmet. **[Ändr. 65]**

q) lufttransportavtal: ett transportavtal som ingåtts mellan ett lufttrafikföretag eller en av detta godkänd agent och en ***eller flera*** passagerare om tillhandahållandet av en eller flera flygningar. **[Ändr. 66]**

~~r)~~ ~~extraordinära omständigheter: omständigheter som till sin karaktär eller sitt ursprung inte innefattas i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess kontroll, såsom omständigheterna i den icke-uttömmande förteckningen över extraordinära omständigheter i punkt 1 i bilagan men inte omständigheterna i den icke-uttömmande förteckningen över omständigheter i punkt 2 i bilagan.~~ **[Ändr. 67]**

s) flygning: en lufttransport som utförs med ett enda luftfartyg mellan två flygplatser enligt vad som anges på biljetten, via en i förväg fastställd färdväg, en tidtabell och ett enda identifieringsnummer, oavsett om det görs uppehåll under resan av uteslutande tekniska och operativa skäl.

t) anslutande flygförbindelse: en flygning ***i enlighet med ett enda transportavtal eller på grundval av en enda bokning, eller både och,*** som, som en del av en resa, är avsedd för att en passagerare ska kunna resa från den ursprungliga avgångsorten till ett omstigningsställe där denne kan stiga på en annan avgående flygning eller som är avsedd för att en passagerare ska kunna resa från ett omstigningsställe till ett annat omstigningsställe eller passagerarens slutliga bestämmelseort. **[Ändr. 68]**

u) mellanlandning: ett avsiktligt avbrott av en resa inom ramen för ett enda lufttransportavtal under en tidsperiod som överstiger den period som krävs för direkt transit eller, vid byte av flyg, under en period som normalt sträcker sig till avgångstiden för nästa anslutande flygförbindelse och i undantagsfall inbegriper en övernattning.

v) resa: en flygning eller anslutande flygförbindelser som transporterar en passagerare från den ursprungliga avgångsorten till passagerarens slutliga bestämmelseort i enlighet med ett och samma lufttransportavtal, där utresan och återresan är separata resor.

w) avgångstid: den tidpunkt då ett luftfartyg lämnar uppställningsplatsen för avgång, antingen med hjälp av pushback eller av egen kraft (off-block-tidpunkten).

x) ankomsttid: den tidpunkt då ett luftfartyg anländer till uppställningsplatsen för ankomst och parkeringsbromsarna slagits på (tiden till avlastningsplatsen).

y) fördröjning på marken: vid avresan, tidsperiod som överstiger 30 minuter under vilken luftfartyget är kvar på marken mellan den tidpunkt då luftfartygsdörrarna stängs och den tidpunkt då luftfartyget startar eller, vid ankomsten, en tidsperiod på mer än 30 minuter mellan luftfartygets landning och den tidpunkt då dörrarna öppnas.

z) natt: perioden mellan midnatt och klockan 06.00.

za) barn: en person som är under än 14 år på avresedatumet för flygningen eller den första anslutande flygförbindelsen inom ramen för ett lufttransportavtal.

zaa) ensamresande barn: ett barn som reser utan någon vuxen vårdnadshavare och där lufttrafikföretaget har tagit på sig ansvaret för att ta hand om barnet i enlighet med företagets offentliggjorda regler. **[Ändr. 69]**

zb) småbarn: en person som är under två år på avresedatumet för flygningen eller den första anslutande flygförbindelsen inom ramen för ett lufttransportavtal.

zc) varaktigt medium: varje medel som gör det möjligt för passageraren att bevara information på ett sätt som är tillgängligt för användning i framtiden under en tidsperiod som är lämplig med hänsyn till vad som är avsikten med informationen och som tillåter oförändrad återgivning av den bevarade informationen.

zd) tillgängligt format: ett format som ger en person med funktionsnedsättning eller en person med nedsatt rörlighet tillgång till all relevant information, inbegripet genom att göra tillgången lika lätt och bekväm för den personen som för en person utan nedsatt rörlighet eller funktionsnedsättning och som uppfyller tillgänglighetskraven i enlighet med tillämplig lagstiftning, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882*.

ze) störning: nekad ombordstigning, inställd flygning, försening vid avgång, försening vid ankomst eller fördröjning på marken.

zf) ursprunglig avgångsort: avgångsorten för flygningen eller för en resas första anslutande flygförbindelse.

zfa) personlig artikel: ett ej incheckat bagage som uppfyller säkerhetskraven och antingen mäter högst 40 x 30 x 15 cm eller kan förvaras under sätet framför passagerarens säte. **[Ändr. 70]**

zfb) handbagage: ett ej incheckat bagage som inte är en personlig artikel, som uppfyller säkerhetskraven. **[Ändr. 71]**

---

* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (EUT L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).”

3. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3
Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på

a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt, såvida inte de fått ***motsvarande*** förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet~~, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EU-lufttrafikföretag~~. **[Ändr. 72]**

2. Punkt 1 ska tillämpas under förutsättning att passagerarna

   a) har en biljett för den berörda flygningen eller

   b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en förmedlare från den flygning för vilken de hade en biljett till en annan flygning, oavsett anledning.

~~3. Denna förordning ska inte tillämpas på passagerare som reser kostnadsfritt eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. Den ska emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en förmedlare utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.~~ **[Ändr. 73]**

4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.2 d ska denna förordning endast tillämpas på passagerare som transporteras med motordrivet flygplan med fasta vingar.

5. Om inte annat anges ska lufttrafikföretaget ansvara för att fullgöra skyldigheterna enligt denna förordning.

6. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 i denna förordning ska denna förordning också tillämpas på passagerare som transporteras i enlighet med villkoren för paketreseavtal enligt definitionen i artikel 3.3 i direktiv (EU) 2015/2302, såvida inte det paketreseavtalet sägs upp eller dess fullgörande påverkas av andra skäl än en störning av flygningen.”

~~7. Artikel 7 i denna förordning ska inte tillämpas om störningen inträffar på en anslutande flygförbindelse som både avgår från och ankommer till en flygplats i Grönland.”~~ **[Ändr. 74]**

~~8. Denna förordning påverkar inte Konungariket Spaniens rättsliga ställning när det gäller Gibraltars territorium eller landtungan och den flygplats som är byggd där.~~ **[Ändr. 75]**

~~Den ska tillämpas på Gibraltars flygplats när Konungariket Spanien, efter en lösning av tvisten med Förenade kungariket, kan utöva faktisk kontroll över denna flygplats och säkerställa att denna förordning tillämpas på denna flygplats. Spanien ska underrätta kommissionen när dessa villkor är uppfyllda och kommissionen ska offentliggöra en underrättelse om lösningen av tvisten i Europeiska unionens officiella tidning. Denna förordning ska tillämpas på denna flygplats från och med den första dagen i den månad som följer på dagen för offentliggörandet av den underrättelsen i Europeiska unionens officiella tidning.”~~

[Ändr. 76]

4. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Nekad ombordstigning

1. Denna artikel ska tillämpas på passagerare som har inställt sig för ombordstigning vid gaten, efter att ha checkat in via internet eller på flygplatsen, på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som det lufttrafikföretag som utför flygningen eller förmedlaren skriftligen angett i förväg (inbegripet elektroniskt), eller, om ingen tid för ombordstigning har angetts, senast 45 minuter före avgångstiden angiven på passagerarens biljett. Denna artikel ska även tillämpas på passagerare som inte har inställt sig för ombordstigning när de i förväg har informerats om att de kommer att nekas ombordstigning mot sin vilja.

2. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas ska det omedelbart informera de berörda passagerarna. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska samtidigt informera de berörda passagerarna om deras särskilda rättigheter som är tillämpliga i det enskilda fallet enligt denna förordning, särskilt när det gäller rätten till återbetalning ~~eller~~**,** ombokning ~~enligt artikel 8~~***och kompensation*** och rätten till assistans enligt ~~artikel 9~~***denna förordning***. **[Ändr. 77]**

Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska göra en förfrågan efter frivilliga på villkor som var och en av de frivilliga och det lufttrafikföretag som utför flygningen kommer överens om***.*** ***Lufttrafikföretaget ska informera de frivilliga om deras rättigheter i enlighet med denna förordning***. Den överenskommelse om förmåner som träffas med var och en av de frivilliga ska endast ersätta den frivilliges rätt till kompensation enligt artikel 7.1, om den frivillige uttryckligen godkänner den genom ett undertecknat dokument eller på digital väg på ett varaktigt medium. Om ett sådant godkännande saknas ska den frivillige~~, utan onödigt dröjsmål och senast inom sju kalenderdagar efter den nekade ombordstigningen,~~ ***omedelbart*** kompenseras av det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekat ombordstigningen i enlighet med artikel 7.1. **[Ändr. 78]**

3. Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med biljett ska kunna komma med på flygningen, får det lufttrafikföretag som utför flygningen mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning, med undantag för de passagerare som avses i artikel 11.

4. Det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekar ombordstigning ska omedelbart informera de berörda passagerarna om hanteringen av reklamationer enligt artiklarna 15a och 16a.

   Det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekar ombordstigning ska, utan onödigt dröjsmål, på ett tydligt sätt erbjuda de berörda passagerarna att välja mellan återbetalning och ombokning i enlighet med artikel 8. Trots vad som sägs i artikel 8.1 a ska återbetalningen till de passagerare som nekades ombordstigning och som har rätt till återbetalning beviljas ~~utan onödigt dröjsmål och senast inom sju kalenderdagar efter den nekade ombordstigningen~~***omedelbart***. **[Ändr. 79]**

Det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekar ombordstigning ska erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 9. Trots vad som sägs i artikel 9.1 första strecksatsen ska förfriskningar beviljas omedelbart.

Det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekar passagerare ombordstigning mot deras vilja ska ***omedelbart*** kompensera de berörda passagerarna i enlighet med artikel 7.1~~, utan onödigt dröjsmål och senast inom sju kalenderdagar efter den nekade ombordstigningen~~. **[Ändr. 80]**

~~5. Punkterna 3 och 4 ska också tillämpas på returflygningar där passageraren nekas ombordstigning på grund av att han eller hon inte har genomfört en utresa som omfattas av samma lufttransportavtal.~~ **[Ändr. 81]**

***5a. En passagerare får inte nekas ombordstigning på en återresa, inbegripet en resa som omfattar flera flygningar, till följd av att passageraren inte genomfört den utresa som ingår i en tur- och returbiljett eller inte betalat en tilläggsavgift för detta ändamål. Denna artikel ska gälla när passagerare mot sin vilja nekas ombordstigning på sådana grunder. Lufttrafikföretaget ska dessutom omedelbart kompensera berörda passagerare i enlighet med artikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9.*" [Ändr. 82]**

~~6. När en passagerare eller förmedlare begär korrigering av felstavade efternamn eller förnamn för en eller flera passagerare eller vid administrativa ändringar av dessa namn, ska det lufttrafikföretag som utför flygningen korrigera eller ändra detta åtminstone en gång under perioden fram till 48 timmar före avgång utan att debitera passageraren eller förmedlaren någon tilläggsavgift.”~~ **[Ändr. 83]**

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5
Inställd flygning

1. Om en flygning ställs in ska det lufttrafikföretag som skulle utföra den inställda flygningen omedelbart informera de berörda passagerarna. Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska samtidigt informera de berörda passagerarna om deras särskilda rättigheter som är tillämpliga på fallet enligt denna förordning är tillämpliga, särskilt när det gäller återbetalning eller ombokning enligt artikel 8 och assistans enligt artikel 9, och informera om förfarandet för att begära kompensation enligt artikel 7 och om hanteringen av reklamationer enligt artiklarna 15a och 16a.

Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska ~~utan onödigt dröjsmål~~***på elektronisk väg*** informera de berörda passagerarna om skälen till den inställda flygningen~~. Passagerarna ska ha rätt att på begäran skriftligen få information om orsakerna till den inställda flygningen. Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska tillhandahålla~~ ***så snart*** denna information ~~på ett tydligt sätt inom sju kalenderdagar från det att begäran lämnades in~~***finns tillgänglig, och under alla omständigheter senast 30 minuter efter den tidtabellsenliga avgångstiden***.
[Ändr. 84]

2. Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska, utan onödigt dröjsmål, på ett tydligt sätt erbjuda de berörda passagerarna att välja mellan återbetalning och ombokning i enlighet med artikel 8.

3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 9.

4. Passagerare ska ha rätt att få kompensation från det lufttrafikföretag som utför flygningen för den inställda flygningen i enlighet med artikel 7.1 och 7.3 om de väljer återbetalning i enlighet med artikel 8.1 a eller ombokning i enlighet med artikel 8.1 c ~~eller~~***och/eller*** om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger ~~de tidsgränser~~***den tidsgräns*** som anges i artikel 7.2 efter att ha valt ombokning i enlighet med artikel 8.1 b. I detta syfte ska lufttrafikföretaget systematiskt förse passageraren med ett förifyllt formulär i tillgängligt format och på ett varaktigt medium ***i enlighet med artikel 16aa i förordning [2023/0437(COD)] vad gäller efterlevnaden av passagerares rättigheter i unionen***. Lufttrafikföretaget ska lämna ett svar inom den tidsfrist som anges i artikel 7.5. **[Ändr. 85]**

5. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation i enlighet med artikel 7 om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter och inställandet inte kunde ha undvikits även om lufttrafikföretaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder. Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller ~~minst en av de tre~~ föregående ~~flygningarna i den rotation som planeras utföras~~***flygning som utförs*** av samma luftfartyg, och under förutsättning att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av denna omständighet och den inställda flygningen. Bevisbördan för förekomsten av detta direkta orsakssamband ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen. ***Om lufttrafikföretaget inte lämnar skriftliga bevis på extraordinära omständigheter ska lufttrafikföretaget betala ut den kompensation som avses i artikel 7*** **[Ändr. 86].**

6. Rätten till assistans enligt punkt 3 och kompensation enligt punkt 4 ska inte gälla om passagerarna har informerats om den inställda flygningen minst 14 kalenderdagar före det avresedatum som anges på passagerarens biljett. Bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen..

6a. Om en flygning ställs in på grund av att ett lufttrafikföretag blir insolvent, går i konkurs, ställer in eller upphör med sin verksamhet har de strandsatta passagerarna rätt till återbetalning, returflygning till avgångsorten eller ombokning samt rätt till service i enlighet med artiklarna 8 och 9 i denna förordning. Även flygpassagerare som ännu inte har påbörjat sin resa ska ha rätt till återbetalning. Lufttrafikföretagen ska visa att de vidtagit alla nödvändiga åtgärder, såsom att teckna en försäkring eller inrätta en garantifond, för att vid behov kunna tillhandahålla strandsatta passagerare service, återbetalning eller ombokning. Dessa rättigheter gäller alla berörda passagerare oberoende av bostadsort, avgångsort eller den plats där de köpte sin biljett.” **[Ändr. 87]**

6. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Försening

1. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen bedömer att en flygning kommer att försenas ska det, om möjligt omedelbart men senast vid den avgångstid som anges på passagerarens biljett, underrätta de berörda passagerarna. Passagerarna ska i möjligaste mån få uppdateringar regelbundet och i realtid. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska samtidigt informera de berörda passagerarna om deras särskilda rättigheter som enligt denna förordning är tillämpliga på fallet, särskilt när det gäller assistans enligt artikel 9, förfarandet för att begära kompensation enligt artikel 7 och hanteringen av reklamationer enligt artiklarna 15a och 16a.

Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska ~~utan onödigt dröjsmål~~***så snart denna information finns tillgänglig, och under alla omständigheter senast 30 minuter efter den tidtabellsenliga avgångstiden,*** informera de berörda passagerarna om skälen till förseningen. Passagerarna har rätt att på begäran skriftligen få information om orsakerna till förseningen. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska ~~tillhandahålla denna information på ett tydligt sätt inom sju kalenderdagar från det att begäran lämnades in~~***skicka den förifyllda gemensamma blanketten till passagerarna inom 48 timmar efter en resestörning i syfte att hantera återbetalning och kompensation i enlighet med artikel 6c***.
[Ändr. 88]

2. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 9.

3. Om förseningen når ~~de tidsgränser~~***den tidsgräns*** som anges i artikel 7.2 räknat från den avgångstid som anges på passagerarens biljett ska det lufttrafikföretag som utför flygningen utan onödigt dröjsmål erbjuda de berörda passagerarna att välja mellan återbetalning och ombokning i enlighet med artikel 8. **[Ändr. 89]**

3a. Passagerare ska ha rätt till kompensation från det lufttrafikföretag som utför flygningen i enlighet med artikel 7 om den avgår högst en timme efter den planerade avgångstiden och når sin slutliga bestämmelseort med minst två timmars försening efter den planerade ankomsttiden, förutsatt att den totala tid som passageraren förlorat före avgången och efter förseningen vid ankomsten är lika med eller överstiger det tröskelvärde som anges i artikel 7.2. **[Ändr. 90]**

4. Passagerare ska ha rätt att ~~på begäran~~ få kompensation från det lufttrafikföretag som utför den försenade flygningen i enlighet med artikel 7.1 och 7.3 om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger ~~de tidsgränser~~***den tidsgräns*** som anges i artikel 7.2. ***I detta syfte ska det lufttrafikföretag som utför flygningen systematiskt inom 48 timmar efter förseningen förse passageraren med en förifylld blankett i enlighet med artikel 16aa i förordning [2023/0437/COD] vad gäller efterlevnaden av passagerares rättigheter i unionen.*** **[Ändr. 91]**

Passagerare ska ha rätt att på begäran få kompensation från det lufttrafikföretag som utför flygningen för den försenade flygningen i enlighet med artikel 7.1 och 7.3 om de väljer återbetalning i enlighet med artikel 8.1 a eller ombokning i enlighet med artikel 8.1 c eller om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger ~~de tidsgränser~~***den tidsgräns*** som anges i artikel 7.2 efter att ha valt ombokning i enlighet med artikel 8.1 b. **[Ändr. 92]**

5. Denna artikel ska också tillämpas om det lufttrafikföretag som utför flygningen har skjutit upp den avgångstid som anges på passagerarens biljett.

   Rätten till assistans enligt punkt 2 och kompensation enligt punkt 4 ska inte gälla om passageraren har informerats om en sådan ändring minst 14 kalenderdagar före det avresedatum som anges på passagerarens biljett. Bevisbördan för huruvida och när passageraren har underrättats om den ändrade tiden ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.

6. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation i enlighet med artikel 7 om det kan visa att förseningen beror på extraordinära omständigheter och förseningen inte kunde ha undvikits även om lufttrafikföretaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder. Sådana extraordinära omständigheter kan bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller minst ~~en av de tre~~***den*** föregående ~~flygningarna i den rotation som planeras utföras~~***flygningen som utförs*** av samma luftfartyg, och under förutsättning att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av denna omständighet och förseningen vid avgången för den efterföljande flygningen. Bevisbördan för förekomsten av detta direkta orsakssamband ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen. ***Om lufttrafikföretaget inte lämnar skriftliga bevis på extraordinära omständigheter ska lufttrafikföretaget betala ut den kompensation som avses i artikel 7. Det som anges ovan befriar inte lufttrafikföretagen från skyldigheten att erbjuda passagerare assistans i enlighet med artikel 9.”*** **[Ändr. 93]**

7. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

Fördröjning på marken

1. I händelse av fördröjning på marken ska det lufttrafikföretag som utför flygningen i möjligaste mån ge passagerarna regelbundna uppdateringar i realtid.

2. När en fördröjning på marken inträffar ska det lufttrafikföretag som utför flygningen, med förbehåll för säkerhetskrav, säkerställa lämplig uppvärmning eller nedkylning av passagerarutrymmet och kostnadsfri tillgång till toalett ombord samt ska säkerställa att de passagerare som avses i artikel 11 får den hjälp de behöver. Såvida inte detta skulle förlänga fördröjningen på marken eller såvida det inte är förenligt med flygsäkerhetskraven ska lufttrafikföretaget kostnadsfritt erbjuda dricksvatten ombord.

3. Om en fördröjning på marken har varat i ~~tre~~***två*** timmar på en flygplats ***med kommersiell passagerartrafik*** belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga, ska luftfartyget fortsätta till gaten eller till något annat lämpligt avstigningsställe där passagerarna kan stiga av. En fördröjning på marken får endast överskrida denna tidsgräns av invandrings-, flygkontroll- eller säkerhetsrelaterade orsaker. **[Ändr. 94]**

4. Passagerare som stiger av i enlighet med punkt 3 ska åtnjuta de rättigheter som föreskrivs i artikel 6 och, när så är tillämpligt, artikel 11, med beaktande av fördröjningen på marken och den avgångstid som anges på passagerarens biljett.

Artikel 6b

Missade anslutande flygförbindelser under resor som utförs inom ramen för ett enda lufttransportavtal

1. Om en passagerare missar en anslutande flygförbindelse under en resa till följd av en störning för den föregående flygningen ska det lufttrafikföretag som utför den föregående flygningen ansvara för att erbjuda passageraren ombokning i enlighet med artikel 8.1 b och assistans i enlighet med artikel 9.

2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte kan omboka passageraren inom den tidsperiod som anges i artikel 7.2 a–b, beräknad från den avgångstid som anges på passagerarens biljett för den missade anslutande flygförbindelsen, ska det lufttrafikföretag som utför flygningen utan onödigt dröjsmål på ett tydligt sätt erbjuda de berörda passagerarna att välja mellan återbetalning och ombokning i enlighet med artikel 8.

3. Passagerare ska också ha rätt att ~~på begäran~~ få kompensation från det lufttrafikföretag som utför den flygning för vilken en störning har uppstått i enlighet med artikel 7.1 och 7.3 om passageraren når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger ~~de tidsgränser~~***den tidsgräns*** som anges i artikel 7.2. **[Ändr. 95]**

   Passagerare ska ha rätt att på begäran få kompensation från det lufttrafikföretag som utför den flygning för vilken en störning har uppstått i enlighet med artikel 7.1 och 7.3 om de väljer återbetalning i enlighet med artikel 8.1 a eller ombokning i enlighet med artikel 8.1 c eller om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger ~~de tidsgränser~~***den tidsgräns*** som anges i artikel 7.2 efter att ha valt ombokning i enlighet med artikel 8.1 b. **[Ändr. 96]**

När punkterna 2 och 3 i denna artikel är tillämpliga ska det lufttrafikföretag som utför flygningen systematiskt inom 48 timmar efter den missade anslutande flygförbindelsen förse passageraren med en förifylld blankett i enlighet med artikel 16aa i förordning [2023/0437(COD)] vad gäller efterlevnaden av passagerares rättigheter i unionen.
[Ändr. 97]

~~4. Om en passagerare planerar och gör en mellanlandning ska den flygplats där mellanlandningen görs anses vara passagerarens slutliga bestämmelseort.~~ **[Ändr. 98]**

Artikel 6c

Extraordinära omständigheter

1. Omständigheter ska betraktas som extraordinära om de till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhetsutövande och som ligger utanför det lufttrafikföretagets faktiska kontroll. I denna förordning avses med extraordinära omständigheter endast de omständigheter som förtecknas i bilagan.

2. ***När en passagerare har rätt till kompensation från lufttrafikföretaget i enlighet med artiklarna 4, 5 och 6 ska lufttrafikföretaget inom 48 timmar skriftligen till passageraren översända information om förekomsten eller frånvaron av extraordinära omständigheter och tillhandahålla en förifylld gemensam blankett i enlighet med [artikel 16aa i förordning [2023/..] om genomdrivande av passagerares rättigheter i unionen].***

3. ***Om en ovanlig händelse utanför en eller flera medlemsstaters kontroll har inträffat, med betydande inverkan på flygresor och stora negativa konsekvenser för luftfartssektorn, som inte omfattas av bilagan till denna förordning, ges kommissionen befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med artikel 16h för att ändra den uttömmande förteckningen i den bilagan genom att lägga till de relevanta extraordinära omständigheterna, förutsatt att detta är absolut nödvändigt för att hantera en sådan ovanlig händelse.”* **[Ändr. 99]**

8. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Rätt till kompensation

1. Vid störningar ska följande kompensationsbelopp gälla enligt de villkor som anges i artikel 4, 5, 6 eller 6a och i den här artikeln:

   a) 300 EUR för alla resor ~~inom unionen och resor~~ på högst ~~3 500~~***1 500*** kilometer, **[Ändr. 100]**

   b) ~~500~~***400*** EUR för ***alla*** resor över ***1 500 km och upp till*** 3 500 kilometer. **[Ändr. 101]**

   ba) 600 EUR för alla resor över 3 500 kilometer. **[Ändr. 102]**

   ~~Trots vad som sägs i led a ska kompensationsbeloppen för resor mellan de yttersta randområdena och ett annat territorium tillhörande en medlemsstat där fördragen är tillämpliga fastställas på grundval av resornas faktiska avstånd.~~ **[Ändr. 103]**

1a. Vart tredje år ska kommissionen anta en delegerad akt för att automatiskt anpassa de kompensationsbelopp som avses i denna punkt till den sammanlagda inflationstakten under de tre föregående åren på grundval av det europeiska konsumentprisindex som offentliggörs av Eurostat i enlighet med förordning (EU) 2016/792*. **[Ändr. 104]**

2. Vid försening vid ankomsten efter ombokning till följd av en inställd flygning enligt artikel 5, försening vid ankomsten enligt artikel 6 eller försening vid ankomsten efter en missad anslutande flygförbindelse enligt artikel 6a, ska rätt till kompensation föreligga för förseningar vid ankomsten ~~som överstiger~~***, eller till följd av förlust av tid enligt artikel 6.3a på tre timmar eller mer, oavsett resans avstånd.*** **[Ändr. 105]**

~~a)~~ ~~fyra timmar för alla resor inom unionen och resor på högst 3 500 kilometer,~~ **[Ändr. 106]**

~~b)~~ ~~sex timmar för resor över 3 500 kilometer.~~ **[Ändr. 107]**

3. När avstånden beräknas med avseende på tillämpningen av denna förordning ska utgångspunkten för beräkningen vara avståndet mellan den ursprungliga avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten. Vid anslutande flygförbindelser ska endast den ursprungliga avgångsorten och den slutliga bestämmelseortens flygplats beaktas. Dessa avstånd ska mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).

4. När en passagerare har valt att fortsätta ~~resan~~***sin resa*** enligt artikel 8.1 ***a, b eller c*** ~~b~~ och drabbas av en ytterligare störning under ombokningen ~~kan~~***ska*** passagerarens rätt till kompensation ~~uppstå bara en gång~~***upprätthållas*** under ~~resan till den~~***ombokningen till dennas inledande avreseort eller till dennas*** slutliga ~~bestämmelseorten~~***bestämmelseort***. **[Ändr. 108]**

4a. Den kompensation som avses i punkt 1 ska betalas genom elektronisk banköverföring till det konto som angetts av den passagerare som lämnar in begäran. Det lufttrafikföretag som utför flygningen och den passagerare som lämnar in begäran får på ett varaktigt medium komma överens om att kompensationen endast ska betalas med kreditkort eller kontanter. **[Ändr. 109]**

4b. Bevisbördan avseende när och hur passageraren samtyckt till avtalet avseende den form för betalning av kompensationen som avses i punkt 4a i denna artikel, ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen. **[Ändr. 110]**

5. Begäran om kompensation enligt denna artikel ska lämnas in av passageraren ***på den förifyllda gemensamma blankett som skickas av det lufttrafikföretag som utför flygningen inom ett år***~~inom sex månader~~ från det ~~faktiska avresedatum som anges på passagerarens biljett. Inom 14 kalenderdagar~~***datum då flygningen genomfördes eller tidtabellsenligt skulle genomföras. Inom sju arbetsdagar*** efter det att begäran lämnats in ska det lufttrafikföretag som utför flygningen antingen betala kompensationen eller ge passageraren en motivering till varför kompensationen inte har betalats ut i enlighet med artikel 5.5 eller artikel 6.6 ***och artikel 6c***, inbegripet, i tillämpliga fall, en tydlig och underbyggd förklaring om extraordinära omständigheter. ~~Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får den tidsfristen förlängas med 30 kalenderdagar.~~ **[Ändr. 111]**

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte betalar den begärda kompensationen får passageraren lämna in en reklamation i enlighet med artikel 16a.

6. ~~Kompensationen ska betalas kontant eller, om passageraren har samtyckt till det i ett undertecknat dokument eller på digital väg på ett varaktigt medium, på annat sätt.~~ **[Ändr. 112]**

---

* ***Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/792 av den 11 maj 2016 om harmoniserade index för konsumentpriser och bostadsprisindexet och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2494/95 (EUT L 135, 24.5.2016, s. 11).”***

9. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8
Rätt till återbetalning eller ombokning

1. Vid störningar ska ~~passagerarna erbjudas att kostnadsfritt välja mellan följande alternativ~~***det lufttrafikföretag som utför flygningen utan ytterligare övervägande och*** på de villkor som anges i artikel 4, 5, 6 eller 6b och i den här artikeln ***erbjuda passagerarna att välja mellan följande alternativ, utan kostnad***: **[Ändr. 113]**

a) Automatisk återbetalning***, efter färdigställande av den gemensamma förifyllda blanketten inom sju arbetsdagar från det att passageraren gjort sin begäran*** ~~inom 14 kalenderdagar från avresedatumet~~ för den flygning för vilken en störning har uppstått och vilken anges på passagerarens biljett, ~~kontant~~***endast via elektronisk banköverföring, återbetalning till kreditkort*** eller~~, om passageraren har samtyckt~~ ***bankgirering*** till det ~~i ett undertecknat dokument eller på digital väg på ett varaktigt medium, på annat sätt~~***konto som angetts av den passagerare som har rätt till kompensation***, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan eller resorna som inte fullföljts och för den del eller de delar av resan eller resorna som redan fullföljts om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplaner, i förekommande fall tillsammans med en returflygning till den ursprungliga avgångsorten, snarast möjligt efter den avgångstid som anges på passagerarens biljett eller, om så har överenskommits med passageraren, före den tidpunkten. **[Ändr. 114]**

b) Fortsättning av passagerarens resa ***under jämförbara transportförhållanden*** genom ombokning till dennes slutliga bestämmelseort snarast möjligt efter den avgångstid som anges på passagerarens biljett eller, om så har överenskommits med passageraren, före den tidpunkten.
[Ändr. 115]

c) Ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, ***under jämförbara transportförhållanden,*** beroende på platstillgång.
[Ändr. 116]

Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska tillhandahålla passagerarna informationen enligt denna artikel på ett tydligt och otvetydigt sätt på elektronisk väg och på begäran av passageraren på annat sätt, t.ex. i pappersform.
[Ändr. 117]

~~Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan i enlighet med artikel 10 a får den tidsfrist som avses i led a i detta stycke förlängas med 30 kalenderdagar.~~ **[Ändr. 118]**

2. För att passageraren snarast möjligt***, och med en total restid som ligger så nära den tidtabellsenliga restiden för den ursprungliga flygningen som är möjligt och rimligt,*** ska nå sin bestämmelseort enligt punkt 1 ska det lufttrafikföretag som utför flygningen, i mån av tillgänglighet och under förutsättning att transportvillkoren är jämförbara med de som anges i luftfartsavtalet, erbjuda minst ett av följande alternativ som passageraren kan överväga och samtycka till i ett undertecknat dokument eller på digital väg på ett varaktigt medium: **[Ändr. 119]**

a) En flygning eller anslutande flygförbindelser som följer samma rutt som den som anges i lufttransportavtalet.

b) En annan rutt~~, inklusive till eller från alternativa flygplatser till den flygplats~~ ***mellan samma avgångs- och ankomstflygplatser*** som anges i lufttransportavtalet~~, varvid det lufttrafikföretag som utför flygningen ska stå för kostnaderna för passagerarens transport från den flygplats som anges i lufttransportavtalet till den alternativa flygplatsen eller till den flygplats som anges i lufttransportavtalet från den alternativa flygplatsen~~. **[Ändr. 120]**

ba) Ombokning till eller från alternativa flygplatser till de flygplatser som anges i lufttransportavtalet, varvid det lufttrafikföretag som utför flygningen ska stå för kostnaderna för passagerarens transport från den flygplats som anges i lufttransportavtalet till den alternativa flygplatsen. **[Ändr. 121]**

c) Utnyttjande av tjänster som utförs av ett annat lufttrafikföretag.

d) Om så är lämpligt med hänsyn till resans längd, användning av ett annat transportsätt.

Vid ombokning via ett annat transportsätt eller med ett annat lufttrafikföretag ska det lufttrafikföretag som utför flygningen förbli ansvarigt för information, assistans och ombokning endast fram till ombokningstjänstens avgång. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska förbli ansvarigt för kompensationen för förseningen vid ankomsten till slutdestinationen i enlighet med artikel 7. Det företag som utför ombokningen ska ansvara för alla andra rättigheter som är förbundna med denna tjänst i enlighet med tillämplig unionslagstiftning om passagerarrättigheter för detta transportsätt. **[Ändr. 122]**

3. Om en passagerare har informerat det lufttrafikföretag som utför flygningen om sitt val att fortsätta sin resa i enlighet med punkt 1 b och punkt 4, och om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte inom tre timmar har erbjudit en ombokning ***under jämförbara transportförhållanden***, får passageraren själv ordna sin ombokning i enlighet med punkt 2. ***Om passageraren väljer att ordna sin egen ombokning ska denna informera det lufttrafikföretag som utför flygningen om detta. Passageraren ska ha rätt att vägra ombokningsalternativ om dessa ombokningsalternativ inte sker under jämförbara transportförhållanden och ska i så fall behålla sin rätt till assistans enligt artikel 9 i väntan på att bli ombokad.***
[Ändr. 123]

Vid en inställd flygning ska första stycket tillämpas från och med den avgångstid som anges på passagerarens biljett.

När passageraren själv gör sin ombokning ska han eller hon begränsa utgifterna till den mån i vilken de är nödvändiga, rimliga och lämpliga. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska återbetala de kostnader som inte överstiger 400 % av hela inköpspriset för biljetten eller biljetterna för passageraren inom ~~14 kalenderdagar~~***sju arbetsdagar*** efter det att begäran lämnades in. ~~Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får den tidsfristen förlängas med 30 kalenderdagar.~~ **[Ändr. 124]**

4. En passagerare får välja mellan återbetalning i enlighet med punkt 1 a eller ombokning vid ett senare datum i enlighet med punkt 1 c, till dess att passageraren har godtagit en ombokning snarast möjligt som erbjuds av det lufttrafikföretag som utför flygningen i enlighet med punkt 1 b eller till dess att passageraren har beslutat om att själv omboka i enlighet medpunkt 3.

Passageraren ska informera det lufttrafikföretag som utför flygningen om sitt val.

4a. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska tillhandahålla passagerarna informationen enligt denna artikel på ett tydligt och otvetydigt sätt på elektronisk väg och på begäran av passageraren på annat sätt, t.ex. i pappersform. Bevisbördan för avseende passagerarens val ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen. I detta syfte ska det lufttrafikföretag som utför flygningen också säkerställa att det val som passageraren gjort i enlighet med denna artikel bekräftas genom en undertecknad handling eller på något digitalt sätt på ett varaktigt medium.” **[Ändr. 125]**

10. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9
Rätt till assistans

1. ~~Vid störningar och på de villkor som avses i artiklarna 4, 5, 6, 6a och 6b och i den här artikeln, och när väntetiden för passagerarnas flygning eller alternativa transport förlängs med minst två timmar, ska de~~***I de fall hänvisning görs till denna artikel ska passagerare*** kostnadsfritt erbjudas ***följande:*** **[Ändr. 126]**

a) förfriskningar varannan timme under väntetiden,

b) en måltid efter tre timmar och därefter var femte timme under väntetiden med högst tre måltider per dag,

c) ~~textmeddelanden,~~ internetanslutning och två telefonsamtal. **[Ändr. 127]**

Det lufttrafikföretag som utför flygningen får begränsa eller neka assistans som ges enligt första stycket om tillhandahållandet av den skulle försena det försenade flygets avgång eller ombokningen, inbegripet den alternativa transportens avgång ytterligare.

2. Om övernattning under en eller flera nätter blir nödvändig medan passagerarna väntar på flygningen eller den alternativa transporten ska de dessutom kostnadsfritt erbjudas följande:

a) Hotellinkvartering,

b) Transport från flygplatsen till hotellinkvarteringen och tillbaka.

3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen får använda värdebevis för att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 1 a och b och punkt 2. De värdebevis som tillhandahålls i enlighet med punkt 1 ska kunna användas i alla butiker som tillhandahåller mat och förfriskningar på den flygplats där de berörda passagerarna är strandsatta, ombord på deras flygning och, i förekommande fall, vid den inkvartering som tillhandahålls enligt punkt 2 a. ***Ett värdebevis som tillhandahålls i enlighet med punkt 2 a får endast utfärdas om det lufttrafikföretag som utför flygningen i förväg har bokat ett rum åt den berörda passageraren.*** **[Ändr. 128]**

4. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte fullgör sina skyldigheter enligt punkterna 1, 2 och 3 får de berörda passagerarna vidta egna åtgärder. Det lufttrafikföretag som utför den flygning för vilken en störning har uppstått ska återbetala passagerarnas kostnader inom 14 kalenderdagar efter det att begäran om återbetalning lämnats in, i den mån dessa utgifter är nödvändiga, rimliga och står i proportion till väntetiden och till kostnaderna för ***logi,*** förfriskningar och måltider på den plats där den flygplats där passagerarna är strandsatta är belägen. Om ***lufttrafikföretaget inte tillhandahåller hotellrum inom tre timmar ska passageraren ha rätt att ordna sin egen logi och ersättas av lufttrafikföretaget mot uppvisande av motsvarande kvitto inom sju arbetsdagar. Om*** flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får den tidsfristen förlängas med ~~30~~***[…]*** kalenderdagar. ***Det återbetalningspliktiga beloppet ska uppgå till ett hotelltak som anges i ett index som offentliggörs av kommissionen och som speglar priserna i medlemsstaterna i enlighet med Eurostats uppgifter multiplicerat med en koefficient på 2, för att ta hänsyn till den begränsade tillgängligheten och prissättningen under högsäsong och för att ge lufttrafikföretagen incitament att tillhandahålla logi inom tidsfristen på tre timmar. Om taket multiplicerat med koefficienten inte är tillräckligt för att den berörda passageraren ska kunna hitta lämplig logi ska passagerarens rätt att själv ordna logi inte befria det lufttrafikföretag som utför flygningen från skyldigheten att tillhandahålla logi.*** **[Ändr. 129]**

5. På alla unionsflygplatser ***med kommersiell passagerartrafik*** ska flygplatsens ledningsenhet vidta åtgärder för att säkerställa att dricksvatten och laddningsstationer för elektronisk utrustning kan göras tillgängliga kostnadsfritt, oavsett tidpunkt på dygnet, flygning eller terminal. **[Ändr. 130]**

6. Om störningen beror på extraordinära omständigheter och störningen inte skulle ha kunnat undvikas även om lufttrafikföretaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder, får lufttrafikföretaget begränsa den inkvartering som tillhandahålls i enlighet med punkt 2 a till högst tre nätter.

7. Om en passagerare väljer återbetalning enligt artikel 8.1 a när denne befinner sig på den ursprungliga avgångsorten eller väljer ombokning till ett senare datum enligt artikel 8.1 c, ska passageraren inte ha några ytterligare rättigheter avseende assistans enligt punkterna 1 och 2 i den här artikeln för den berörda flygningen.”

11. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Uppgradering och nedgradering

1. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre passagerarklass i förhållande till biljettpriset får lufttrafikföretaget inte ta ut något tillägg.

2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre passagerarklass i förhållande till biljettpriset ska lufttrafikföretaget, utan att detta begärs, inom ~~14 kalenderdagar~~***sju arbetsdagar*** efter nedgraderingen, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.6, ~~kompensera passageraren med ett belopp som minst uppgår till~~***återbetala följande:*** **[Ändr. 131]**

   a) ~~40~~***30*** % av flygpriset vid ***alla*** flygningar på ~~3 500~~***1 500*** kilometer eller mindre, eller **[Ändr. 132]**

   b) ~~75~~***50*** % av flygpriset vid ***alla*** flygningar ***inom unionen över 1 500 kilometer och vid alla andra flygningar mellan 1 500 och***~~över~~ 3 500 kilometer~~.~~***, eller*** **[Ändr. 133]**

ba) 75 % av flygpriset vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b, inbegripet flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorier och de franska yttersta randområdena. **[Ändr. 134]**

3. När flygningens pris inte finns angivet på biljetten ska den kompensation som avses i punkt 2 beräknas på grundval av den relevanta andelen av flygningens avstånd i förhållande till det totala avstånd som lufttransportavtalet omfattar och som beräknats i enlighet med artikel 7.3.

4. Det flygpris som avses i denna artikel omfattar inte de skatter och avgifter som anges på biljetterna, så länge varken kravet på att betala dessa skatter och avgifter eller deras belopp beror på den passagerarklass för vilken dessa biljetter har köpts.

5. Denna artikel ska inte tillämpas på ~~förmåner som innefattas genom ett högre pris inom samma passagerarklass~~***sidotjänster***, såsom särskild sittplats eller catering***, som är oberoende av passagerarklass och säljs separat***.” **[Ändr. 135]**

12. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10a
Flygplatsernas beredskapsplaner

1. På flygplatser inom unionen ~~som har ett årligt passagerarflöde på fler än fem~~***med en årlig trafikvolym av minst fyra*** miljoner passagerare ***under minst tre på varandra följande år*** ska flygplatsens ledningsenhet säkerställa att den verksamhet som bedrivs av flygplatsens ledningsenhet och av leverantörerna av viktiga flygplatstjänster, särskilt lufttrafikföretagen och leverantörerna av marktjänster, samordnas med hjälp av en lämplig beredskapsplan för möjliga situationer där flera flygningar ställs in, försenas eller både och, vilket leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen. Beredskapsplanen ska inrättas för att säkerställa att strandsatta passagerare får adekvat information och ska innehålla åtgärder som syftar till att minska passagerarnas väntetid och olägenhet. **[Ändr. 136]**

2. Flygplatsernas beredskapsplaner ska ta hänsyn till de särskilda och individuella behov hos de passagerare som avses i artikel 11.

3. Framför allt den användarkommitté som avses i rådets direktiv 96/67/EG*, leverantörerna av marktjänster och andra leverantörer av viktiga flygplatstjänster***, inbegripet företag som erbjuder assistans till passagerare med funktionsnedsättning eller med nedsatt rörlighet,*** ska delta i inrättandet av beredskapsplanen***. Beredskapsplanen ska där så är lämpligt inrättas med relevanta myndigheters deltagande***. Beredskapsplanen ska också innehålla kontaktuppgifter till den eller de personer som de lufttrafikföretag som deltar i användarkommittén utsett för att företräda dem på plats i händelse av att flera flygningar ställs in, försenas eller både och. Lufttrafikföretaget ska säkerställa att en utsedd person har nödvändiga medel till sitt förfogande för att bistå passagerare i enlighet med de skyldigheter som denna förordning ger upphov till i händelse av störningar. **[Ändr. 137]**

4. Flygplatsens ledningsenhet ska överlämna beredskapsplanen till användarkommittén enligt direktiv 96/67/EG och, på begäran, till det nationella tillsynsorgan som ~~ansvarar för efterlevnaden av denna förordning~~***utsetts*** enligt artikel ~~16.1~~***16. Det nationella tillsynsorganet ska övervaka flygplatsens ledningsenhets efterlevnad av kraven*** i denna ~~förordning~~***artikel***. **[Ändr. 138]**

5. En medlemsstat får besluta att en flygplats som inte omfattas av punkt 1 och som är belägen på dess territorium ska fullgöra de skyldigheter som fastställs i punkterna 1–4.

6. På unionsflygplatser med ett årligt passagerarflöde som ligger under den gräns som fastställs i punkt 1 eller som inte omfattas av en medlemsstats beslut enligt punkt 5a ska flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och tillsammans med dessa vidta åtgärder för att informera strandsatta passagerare vid flera inställda flygningar, eller vid flera försenade flygningar eller både och leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen.

---

* Rådets direktiv 96/67/EC av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EUT L 272, 25.10.1996, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).”

13. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

Passagerare med särskilda behov

-1. De rättigheter för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt funktionsförmåga som fastställs i denna artikel ska inte påverka de rättigheter dessa personer åtnjuter i enlighet med förordning (EG) nr 1107/2006.
[Ändr. 139]

1. All information som tillhandahålls passagerare enligt denna förordning ska tillhandahållas i ett tillgängligt format.

2. Denna artikel ska tillämpas på personer med funktionsnedsättning, personer med nedsatt rörlighet, småbarn, barn som reser ensamma och gravida kvinnor, förutsatt att det lufttrafikföretag som utför flygningen har underrättats om deras särskilda behov av assistans senast vid den tidpunkt då störningen meddelas. Den ska också tillämpas på personer i behov av särskild medicinsk hjälp, förutsatt att det lufttrafikföretag som utför flygningen senast vid incheckningen har underrättats om deras behov av särskild medicinsk hjälp. Lufttrafikföretag som utför flygningen får kräva ett intyg för sådana behov.

En sådan underrättelse ska anses omfatta alla resor inom ramen för ett lufttransportavtal.

3. ~~Senast vid incheckningen och med förbehåll för platstillgång ska~~ Varje person som medföljer de personer som avses i punkt 2 eller medföljer ett barn ***ska, inom ramen för samma lufttransportavtal, av lufttrafikföretaget*** kostnadsfritt erbjudas möjlighet att sitta i ett säte intill den personen eller det barnet. ***Om inget säte finns tillgängligt intill ska lufttrafikföretaget åta sig att hjälpa den medföljande personen/de medföljande personerna att hitta intilliggande säten.*** **[Ändr. 140]**

4. Vid ombordstigningen ska de lufttrafikföretag som utför flygningen prioritera de personer som avses i punkt 2 och personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem***, samt barn i barnvagn eller sittvagn med medföljande person***.
[Ändr. 141]

4a. Lufttrafikföretag som utför flygningen ska utan extra kostnad se till att spädbarn och barn som behöver barnvagn eller sittvagn kan transporteras i en sådan fram till utgången till planet eller flygplansdörren, och att det finns en barnvagn eller sittvagn till dem vid flygplansdörren, såvida det inte finns säkerhetsbegränsningar, kapacitetsbegränsningar eller operativa begränsningar. **[Ändr. 142]**

4b. Om flygplatsen inte fullgör sina skyldigheter enligt artiklarna 7 och 8 i förordning (EG) nr 1107/2006 och, till följd av detta, personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet eller ensamresande barn missar sin flygning, ska lufttrafikföretaget ansvara för kompensation, ombokning och assistans till dessa passagerare i enlighet med artiklarna 7, 8 och 9 i denna förordning. Senast den … [datumet för tillämpning av denna ändringsförordning] ska kommissionen genom en genomförandeakt i enlighet med artikel 16bd i den här förordningen fastställa närmare bestämmelser för tillämpningen av lufttrafikföretagets och flygplatsens ledningsenhets respektive ansvarsområden och möjligheter till gottgörelse. Denna genomförandeakt får inte undergräva lufttrafikföretagets ansvar när det gäller kompensation, ombokning och assistans till passagerare enligt denna punkt. **[Ändr. 143]**

5. När ombokning och assistans tillämpas i enlighet med artiklarna 8 och 9 ska det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till de behov som de personer som avses i punkt 2 har. Lufttrafikföretagen ska så snart som möjligt tillhandahålla ombokning och assistans till dessa personer, inbegripet till alla personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem.

6. Artikel 9.6 ska inte tillämpas på de passagerare som avses i punkt 2 eller på personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem.”

13a. Följande artikel ska införas:

”Artikel 11a
Rätt till personlig artikel och handbagage

1. Passagerarna ska alltid ha rätt att medföra en personlig artikel ombord, exempelvis en mindre väska, handväska, ryggsäck eller laptopväska, på villkor att artikeln kan placeras på ett säkert sätt under sätet framför passageraren. Lufttrafikföretag ska inte ta ut något tillägg eller någon extra avgift utöver priset för flygbiljetten för denna personliga artikel. Det är obligatoriskt att lufttrafikföretagen tillhandahåller tydlig, transparent och lättillgänglig information om vikt- och dimensionskraven för den personliga artikeln vid bokningstillfället och efter det att bokningen har slutförts, för att säkerställa att passagerarna har fått fullständig information före sin resa.

2. ***Passagerare ska alltid ha rätt att medföra ett handbagage ombord. Handbagaget ska inte omfattas av något pristillägg utöver priset på flygbiljetten om dess maximidimensioner är 100 cm (summan av längd, bredd och höjd) och det inte väger mer än sju kilo. Lufttrafikföretag får tillämpa andra bestämmelser för ytterligare eller större handbagage.***

   Handbagaget får förvaras antingen i luftfartygets kabin (som kabinbagage) eller i luftfartygets lastrum. Endast av säkerhetsskäl, som hänför sig till handbagagets vikt eller storlek i förhållande till luftfartygets utformning, får lufttrafikföretaget vägra att tillåta sådant handbagage ombord.

   Lufttrafikföretagen ska tillhandahålla tydlig, transparent och lättillgänglig information om vikt- och dimensionskraven för handbagaget vid bokningstillfället och efter det att bokningen har slutförts, i syfte att säkerställa att passagerarna har fått fullständig information före sin resa.

3. Om en personlig artikel eller ett handbagage glöms kvar i luftfartygets kabin ska det lufttrafikföretag som utför flygningen och de avtalsslutande lufttrafikföretagen på förhand fastställa vilken part som ansvarar för hanteringen av eventuella senare begäranden. Det utnämnda ansvariga lufttrafikföretaget ska, när bokningen slutförts, automatiskt informera passagerarna om förfarandet för att återfå kvarglömda personliga artiklar eller handbagage. Denna information ska tillhandahållas på ett tydligt och heltäckande sätt och ska inbegripa elektroniska kontaktuppgifter, tillämpliga blanketter och andra relevanta uppgifter som behövs för att passageraren ska kunna inleda en begäran.” **[Ändr. 144]**

13b. Följande artikel ska införas:

”Artikel 11aa
Rätt att överlåta en biljett om den berörda resenären eller en nära familjemedlem avlider

1. ***En biljett får överlåtas till en annan person om den berörda passageraren eller en nära familjemedlem avlider. Den passagerare som berörs av förlusten eller den person som hanterar den avlidnes affärer får begära att biljetten överlåts mot uppvisande av lämplig styrkande dokumentation på ett varaktigt medium.***
2. ***Lufttrafikföretag, operatörer eller mellanhänder ska vara skyldiga att behandla sådana begäranden på transparenta och rättvisa villkor.***
3. ***Om en sådan begäran lämnas minst 72 timmar före flygningen och mot uppvisande av lämplig styrkande dokumentation på ett varaktigt medium, ska den alltid anses vara rimlig och inte vara föremål för någon ytterligare avgift.***

4. ***Om en sådan begäran lämnas in under de 72 timmar som föregår avgången och mot uppvisande av lämplig styrkande dokumentation på ett varaktigt medium, ska lufttrafikföretaget eller förmedlaren informera överlåtaren om eventuella avgifter som kan uppstå. Dessa avgifter får inte vara orimliga och får inte överstiga transportörens eller mellanhandens faktiska kostnader för överlåtelsen av biljetten.”*** **[Ändr. 145]**

13c. Följande artikel ska införas:

”Artikel 11b
Incheckning

1. ***Passagerare ska ha rätt att checka in antingen online eller på flygplatsen utan att behöva betala några ytterligare avgifter. I detta syfte får lufttrafikföretagen tillhandahålla incheckningsstationer för självbetjäning på flygplatsen för att göra det möjligt att checka in.***

2. Passagerarna ska ha rätt att efter eget gottfinnande välja att använda ett boardingkort antingen i pappersformat eller i digitalt format.” **[Ändr. 146]**

14. Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12
Ytterligare rättigheter

1. Denna förordning ska inte påverka sådana rättigheter som passagerare fått beviljade genom andra rättsakter, inbegripet direktiv (EU) 2015/2302, om inte annat föreskrivs i denna artikel.

   Den kompensation som beviljas enligt artikel 7 eller artikel 10.2 i denna förordning ska dras av från den kompensation eller prisreduktion som beviljas enligt andra rättsakter, såsom direktiv (EU) 2015/2302, om rättigheterna för vilka kompensationen eller prisreduktionen beviljas skyddar samma intresse eller har samma syfte. På samma sätt ska den kompensation eller prisreduktion som beviljas enligt andra rättsakter, såsom direktiv (EU) 2015/2302, dras av från den kompensation som beviljas enligt artikel 7 eller artikel 10.2 i denna förordning, om rättigheterna för vilka kompensationen eller prisreduktionen beviljas skyddar samma intresse eller har samma syfte.

Utan hinder av en paketresearrangörs rätt att söka gottgörelse eller återbetalning i enlighet med artikel 22 i direktiv (EU) 2015/2302, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13 i denna förordning och genom undantag från artikel 8.1 a, ska passagerare, om flygningen är en del av ett paketreseavtal enligt definitionen i artikel 3.3 i direktiv (EU) 2015/2302, inte ha rätt till återbetalning enligt denna förordning i den mån en motsvarande rättighet följer av direktiv (EU) 2015/2302.

2. Utan att det påverkar berörda principer och bestämmelser i nationell rätt, inbegripet rättspraxis, skall punkt 1 inte tillämpas på frivilliga enligt de villkor som anges i artikel 4.2.

3. När kompensation eller återbetalning redan har betalats ut till passageraren i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland ska beloppet för sådan kompensation eller återbetalning dras av från det belopp för kompensation eller återbetalning som beviljas i enlighet med denna förordning.”

14a. Följande artikel ska införas:

”Artikel 12a

Rättelse av stavfel

1. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska, efter att ha mottagit en begäran som lämnats in senast 48 timmar före den planerade avgångstiden, rätta stavfel i passagerarens namn eller uppdatera en passagerares namn i händelse av en administrativ ändring. En sådan rättelse eller uppdatering ska göras utan kostnad minst en gång.

2. Den begäran som avses i punkt 1 får lämnas in av

a) en passagerare och som rör passagerarens namn eller namnet på en passagerare vars biljett ingår i samma lufttransportavtal som biljetten för den passagerare som lämnar in begäran,

b) en förmedlare med avseende på namnet på en passagerare för vilken förmedlaren har gjort bokningen.

En rättelse eller uppdatering enligt punkt 1 får inte utgöra en överlåtelse av biljetten från passageraren till en annan person.” **[Ändr. 147]**

15. Artikel 13 ska ersättas med följande:

”Artikel 13
Rätt till gottgörelse

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger det enligt denna förordning, ska ingen bestämmelse i förordningen eller i nationell rätt tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig unionsrätt eller nationell rätt. ***I synnerhet innebär inte denna förordning någon begränsning av rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära kompensation för eller ersättning av sina kostnader från en flygplats eller annan tredje part med vilken det lufttrafikföretag som utför flygningen har ingått avtal***.” **[Ändr. 148]**

16. Artikel 14 ska ersättas med följande:

”Artikel 14

Skyldighet att informera passagerarna

1. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ***och förmedlaren*** ska på sin webbplats och i sin mobila applikation***, på ett tydligt, tillgängligt och otvetydigt sätt,*** visa ett informationsmeddelande som närmare anger rättigheterna enligt denna förordning, inbegripet ***information om*** förfarandet för hantering av reklamationer. ***För att uppfylla detta krav får det lufttrafikföretaget som utför flygningen använda en sammanfattning av bestämmelserna i denna förordning som kommissionen har utarbetat och gjort tillgänglig för allmänheten på unionens alla officiella språk.*** **[Ändr. 149]**

2. När lufttrafikföretag och förmedlare erbjuder biljetter för en flygning eller anslutande flygförbindelser ska de före köpet ***av sådana flygningar*** informera passageraren om följande:

a) Typen av biljett eller biljetter som erbjuds, särskilt huruvida biljetten eller biljetterna omfattas av ett enda lufttransportavtal eller en kombination av separata lufttransportavtal.

b) Rättigheterna och skyldigheterna för passageraren, det lufttrafikföretag som utför flygningen och förmedlaren enligt denna förordning, som är knutna till luftfartsavtalet, inbegripet information om återbetalningsförfarandet.

ba) Grundläggande resetjänster och frivilliga pristillägg.

c) Tidsgränsen för när och det förfarande genom vilket passagerare utan extra kostnad kan begära en namnändring i enlighet med artikel 4.6.

d) Villkoren i lufttransportavtalet.

~~För att uppfylla informationskravet i första stycket punkt b får lufttrafikföretaget och förmedlaren använda en sammanfattning av bestämmelserna i denna förordning som utarbetats och gjorts tillgänglig för allmänheten av kommissionen på unionens alla officiella språk.~~ **[Ändr. 150]**

~~3.~~ ~~En förmedlare eller ett lufttrafikföretag som säljer biljetter som omfattas av en kombination av lufttransportavtal ska före köpet informera passageraren om att biljetterna omfattas av separata lufttransportavtal och att rättigheterna enligt artiklarna 7, 8 och 9 som rör kompensation, återbetalning, ombokning eller assistans vid en eller flera missade efterföljande flygningar inte gäller inom ramen för det separata lufttransportavtalet. Denna information ska tillhandahållas på ett tydligt sätt vid biljettförsäljningen.~~

~~Lufttrafikföretagen och förmedlarna ska tillhandahålla informationen enligt denna punkt på det språk som används i lufttransportavtalet och på ett språk som används internationellt, på ett varaktigt medium.~~ **[Ändr. 151]**

4. Flygplatsens ledningsenhet ***och det lufttrafikföretag som utför flygningen*** ska säkerställa att följande text finns tydligt angiven för passagerarna vid incheckningsdiskarna (inklusive incheckningsautomaterna för självbetjäning)***, på webbplatsen*** och vid utgången till flygplanet: ”Om du nekas att stiga ombord eller om din flygning är inställd eller försenad med minst två timmar ***vid avgång, eller mer än tre timmar vid ankomst till slutdestinationen,*** kan du vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av ett informationsmeddelande som anger dina rättigheter, särskilt rätten till återbetalning eller ombokning, assistans och eventuell kompensation.”. Denna text ska visas på åtminstone det eller de språk som används på den plats där flygplatsen är belägen och ett språk som används internationellt. ***Flygplatsens ledningsenhet och det lufttrafikföretag som utför flygningen ska också säkerställa att det vid incheckningsdisken, bredvid texten, anges en QR-kod eller någon annan teknisk metod för åtkomst till kommissionens mobila applikation om passagerares rättigheter som innehåller en sammanfattning av denna förordning.*** I detta syfte ska flygplatsernas ledningsenheter samarbeta med de lufttrafikföretag som utför flygningen.” **[Ändr. 152]**

4a. Vid bokningstillfället ska de lufttrafikföretag som utför flygningen informera passagerarna om förfarandena för hantering av reklamationer och de relevanta tidsfristerna enligt artikel 15aa. Information om hantering av reklamationer ska också finnas tillgänglig på lufttrafikföretagens och förmedlarnas webbplatser och i deras applikationer, och den ska ingå i e-postmeddelanden som meddelar passagerare om händelser som skulle kunna ge upphov till de rättigheter som fastställs i denna förordning. **[Ändr. 153]**

4b. Lufttrafikföretag ska på alla flygplatser där de är verksamma inrätta kontaktpunkter vid vilka de ska se till att det finns kontaktpersoner eller en tredje part som utsetts av det berörda lufttrafikföretaget, som kan ge passagerarna nödvändig information om deras rättigheter (inklusive reklamationsförfaranden), ge assistans och vidta omedelbara åtgärder vid inställda eller försenade flygningar, nekad ombordstigning eller vid förlorat eller försenat bagage. Under lufttrafikföretagens öppettider och fram till dess att den sista passageraren kliver av från det sista flygplanet och under den tid som rimligen kan förväntas för att fullgöra pass- och tullformaliteter, hämta eventuellt incheckat bagage och anlända till den utsedda kontaktpunkten utan att stressa, ska dessa kontaktpunkter finnas tillgängliga för att bistå passagerarna med bland annat ersättning, ombokning och mottagande av deras reklamationer. **[Ändr. 154]**

4c. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska se till att lättläst och tydlig information om passagerares rättigheter samt kontaktuppgifter för hjälp och assistans förmedlas till passagerarna på elektroniska biljetter respektive elektroniska och utskrivna boardingkort. **[Ändr. 155]**

4d. I händelse av en resestörning som skulle ge upphov till de rättigheter som fastställs i denna förordning ska det lufttrafikföretag som utför flygningen så snart som möjligt fullt ut informera de berörda passagerarna och skicka dem ett meddelande om reglerna för återbetalning, ombokning, kompensation och assistans i enlighet med denna förordning, inbegripet information om eventuella begränsningar enligt artikel 9.4. I förekommande fall ska det lufttrafikföretag som utför flygningen också skicka passageraren det gemensamma förifyllda formuläret i enlighet med artikel 15a. Passagerarna ska också ges skriftlig information om hur det nationella tillsynsorganet, eller ett annat organ som utsetts enligt artikel 16, kan kontaktas. **[Ändr. 156]**

4e. Lufttrafikföretagen och förmedlarna ska, i förekommande fall, tillhandahålla informationen enligt denna artikel på det språk som används i lufttransportavtalet och på ett språk som används internationellt och på ett varaktigt medium. **[Ändr. 157]**

4f. Informationen till, och korrespondensen med, passagerare enligt denna förordning ska tillhandahållas elektroniskt om detta är tekniskt möjligt. Om informationen tillhandahålls på detta sätt ska lufttrafikföretag och mellanhänder säkerställa att eventuell skriftlig korrespondens, inbegripet datum och tid för sådan korrespondens, kan bevaras för senare hänvisningar. Bevisbördan i fråga om huruvida och när nödvändig information har lämnats till passagerarna ska vila på lufttrafikföretag och mellanhänder. Alla kommunikationsmedel ska göra det möjligt för passageraren att snabbt och kostnadsfritt kunna ta kontakt med lufttrafikföretag och mellanhänder och kommunicera på ett effektivt sätt. **[Ändr. 158]**

4g. När det gäller personer som är blinda eller har nedsatt syn, personer med kognitiv eller intellektuell funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, ska denna artikel tillämpas med lämpliga alternativa och tillgänglighetsanpassade metoder. **[Ändr. 159]**

4h. Flygplatsens ledningsenhet ska säkerställa att allmän information om passagerares rättigheter finns klart och tydligt uppsatt i flygplatsens passagerarområden. Med utgångspunkt från den information som mottagits ska ledningsenheten också säkerställa att passagerare som befinner sig på flygplatsen informeras om orsakerna till förseningar och trafikstörningar, till exempel att deras flygning ställts in, och om sina rättigheter i samband med sådana förseningar och störningar samt om sina rättigheter i de fall flygbolaget oväntat ställer in sin verksamhet, t.ex. om det blir insolvent eller får sin licens återkallad. **[Ändr. 160]**

4i. ***När en flygning ställs in eller avgången försenas ska det lufttrafikföretag som utför flygningen informera passagerarna om situationen, inbegripet orsaken till störningen, så snart som denna information finns tillgänglig och i alla händelser senast 30 minuter efter den tidtabellsenliga avgångstiden, och om den beräknade nya avgångstiden, förutsatt att lufttrafikföretaget har fått passagerarnas kontaktuppgifter enligt [*genomdrivandeförordningen] i de fall biljetterna köpts via en förmedlare.*** **[Ändr. 161]**

4j. ***Lufttrafikföretag och förmedlare ska tillhandahålla en tillgänglighetsanpassad och ändamålsenlig telefonjour för samtliga passagerare som har bokat en flygning. Via denna tjänst för telefonassistans ska passagerarna få information om och förslag på alternativa resvägar vid störningar i flygtrafiken, och kostnaden för tjänsten får under inga omständigheter överstiga kostnaden för ett lokalsamtal.*** **[Ändr. 162]**

4k. Alla elektroniska meddelanden till passageraren om inställda flygningar, kraftiga förseningar eller tidtabellsändringar ska klart och tydligt upplysa om att passageraren kan ha rätt till kompensation och/eller assistans enligt denna förordning.” **[Ändr. 163]**

17. Följande artikel ska införas:

”Artikel 15a

Reklamationer till lufttrafikföretaget eller förmedlaren

1. Varje lufttrafikföretag och varje förmedlare ska inrätta en mekanism för hantering av reklamationer avseende de rättigheter och skyldigheter som omfattas av denna förordning inom sina respektive ansvarsområden. ~~De ska göra sina kontaktuppgifter tillgängliga på det språk som används i lufttransportavtalet och på ett språk som används internationellt. Närmare uppgifter om förfarandet för hantering av reklamationer ska vara tillgängliga för allmänheten, inbegripet i ett tillgängligt format för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. De ska också på ett tydligt sätt informera passagerarna om kontaktuppgifterna till det eller de organ som utsetts av medlemsstaterna enligt artikel 16 och till det eller de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol enligt artikel 16a och, i förekommande fall, om deras respektive ansvarsområden. Denna information ska finnas tillgänglig på det eller de officiella språken i de medlemsstater där lufttrafikföretaget och förmedlaren är verksamma.~~ **[Ändr. 164]**

2. ~~När~~ Passagerare ~~lämnar~~***får lämna*** in en reklamation ~~med hjälp av den mekanism som avses i punkt 1 ska en sådan reklamation lämnas in inom sex månader från störningen i fråga. Inom 30 kalenderdagar efter det att reklamationen lämnades in ska det~~***till ett*** lufttrafikföretag eller ~~den förmedlare som reklamationen riktas till antingen lämna ett motiverat svar eller, i vederbörligen motiverade undantagsfall, informera passageraren om att han eller hon kommer att få ett slutligt svar inom mindre än två månader~~***en mellanhand gällande deras respektive ansvarsområden via de mekanismer som avses i punkt 1. En sådan reklamation ska lämnas in inom ett år*** från den dag då ~~reklamationen lämnades in. Om tvisten inte har kunnat lösas ska svaret också innehålla relevanta kontaktuppgifter till det~~***flygningen ägde rum*** eller ~~de organ som utsetts enligt artikel 16 eller till det eller de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol enligt artikel 16a, inbegripet postadress, webbplats och e-postadress till ett sådant eller sådana organ~~***var planerad att äga rum***.
[Ändr. 165]

2a. Om lufttrafikföretaget åberopar extraordinära omständigheter ska det i sitt svar meddela passageraren vilka särskilda omständigheter som orsakat den inställda resan eller förseningen. Dessutom ska lufttrafikföretaget visa att det hade vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika att flygningen ställdes in eller försenades. **[Ändr. 166]**

2b. Bevisbördan för huruvida den information som krävs har lämnats till passagerarna ska ligga hos lufttrafikföretaget och förmedlaren. **[Ändr. 167]**

3. ~~Passagerares inlämning av reklamationer med hjälp av den mekanism som avses i punkt 1 ska inte påverka deras rätt att hänskjuta tvister för lösning utanför domstol i enlighet med artikel 16a eller att söka gottgörelse genom domstolsförfarande, med förbehåll för gällande preskriptionsfrister i enlighet med nationell rätt~~***Mottagaren ska inom sju arbetsdagar efter det att reklamationen har mottagits bekräfta mottagandet för passageraren. Mottagaren ska inom två månader efter det att reklamationen har mottagits ge passageraren ett motiverat svar. Om mottagaren inte lämnar detta fullständiga svar inom den tvåmånadersperioden ska den anses ha godkänt passagerarens anspråk***. **[Ändr. 168]**

3a. Tillsammans med det motiverade svaret ska mottagaren också på ett tydligt sätt informera passageraren om kontaktuppgifterna till det eller de organ som utsetts av medlemsstaterna enligt artikel 16 och till det eller de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol enligt artikel 16a och, i förekommande fall, om deras respektive ansvarsområden. **[Ändr. 169]**

3b. Om lufttrafikföretaget åberopar extraordinära omständigheter ska det i sitt svar meddela passageraren vilka särskilda omständigheter som ledde till den inställda resan eller förseningen. Dessutom ska lufttrafikföretaget förklara att det hade vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika inställd eller försenad resa. **[Ändr. 170]**

3c. Bevisbördan för huruvida den information som krävs har lämnats till passagerarna ska ligga hos lufttrafikföretaget och förmedlaren.' **[Ändr. 171]**

18. Artikel 16 ska ersättas med följande:

”Artikel 16

~~Efterlevnad och tillsyn~~***Utnämning av nationella tillsynsorgan***
[Ändr. 172]

1. Varje medlemsstat ska utse ett eller flera ~~nationella tillsynsorgan~~***organ*** som ansvarar för efterlevnaden av ***de skyldigheter som anges i*** denna förordning ~~med avseende på resor till eller från flygplatser inom dess territorium~~. ~~Medlemsstaterna ska meddela kommissionen vilket eller vilka organ som har utsetts i enlighet med denna punkt.~~ **[Ändr. 173]**

2. ~~Det nationella tillsynsorganet ska noggrant övervaka efterlevnaden av kraven i denna förordning och vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att passagerarnas rättigheter respekteras~~***Varje organ ska i fråga om sin organisation, sina finansieringsbeslut, sin rättsliga struktur och sitt beslutsfattande vara oberoende av lufttrafikföretag, flygplatsers ledningsenheter och mellanhänder eller andra kommersiella intressen***.
[Ändr. 174]

2a. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilket eller vilka organ som har utsetts enligt denna artikel och om deras respektive uppgifter, inklusive eventuella ändringar av dessa. Kommissionen och det utsedda organet eller de utsedda organen ska offentliggöra denna information på sina webbplatser. **[Ändr. 175]**

~~3. Passagerare får rapportera påstådda överträdelser av denna förordning till det nationella tillsynsorganet. Det nationella tillsynsorganet får undersöka de påstådda överträdelser som rapporterats och besluta om efterlevnadsåtgärder på grundval av uppgifterna i dessa rapporter.~~ **[Ändr. 176]**

~~4. De sanktioner som medlemsstaterna fastställer för överträdelser av denna förordning ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. I synnerhet ska sanktionerna vara tillräckliga för att ge trafikföretag och förmedlare ett ekonomiskt incitament att konsekvent följa denna förordning.~~ **[Ändr. 177]**

~~5.~~ ~~Senast den ... [sex år efter den dag då denna ändringsförordning träder i kraft] och därefter vart femte år ska de nationella tillsynsorganen på sina webbplatser offentliggöra en rapport om sin verksamhet, om efterlevnadsåtgärderna och om utfallet av dessa, inbegripet tillämpade sanktioner. Dessa rapporter ska också lämnas till kommissionen.~~ **[Ändr. 178]**

6. Lufttrafikföretag och förmedlare ska till nationella tillsynsorgan lämna de kontaktuppgifter som behövs till den eller de personer eller det organ som utsetts till att agera och ta emot dokument som utfärdats av det eller de nationella tillsynsorganen på deras vägnar på permanent basis, i den medlemsstat där de har sin verksamhet, i frågor som omfattas av denna förordning. De nationella tillsynsorganen får utbyta denna information med varandra i syfte att säkerställa att denna förordning efterlevs.”

18a. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16-a

Uppgifter i samband med tillsyn

1. Det nationella tillsynsorganet ska noga övervaka efterlevnaden av denna förordning och vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att passagerarnas rättigheter respekteras.

2. De nationella tillsynsorganen får begära att lufttrafikföretag, flygplatsers ledningsenheter och mellanhänder ska tillhandahålla handlingar och information som är relevanta för att de ska kunna utföra de uppgifter som avses i punkt 1. Sådana handlingar och sådan information ska tillhandahållas inom en månad från mottagandet av begäran, om inte annat anges av det nationella tillsynsorganet.

3. Vid fullgörandet av sina uppgifter ska de nationella tillsynsorganen, i förekommande fall, ta hänsyn till den information som lämnats till dem av det andra organ som utsetts för att hantera reklamationer enligt vad som avses i artikel 16b.2.

4. ***Övervakningsverksamhet får utföras gemensamt av nationella tillsynsorgan om det rör sig om luftfart mellan två eller flera medlemsstater.***

5. ***Medlemsstaterna ska säkerställa att deras respektive nationella tillsynsorgan ges tillräckliga befogenheter att vidta tillsynsåtgärder.***

6. ***Om lufttrafikföretaget åberopar extraordinära omständigheter som motivering till att neka kompensation enligt denna förordning ska lufttrafikföretaget styrka detta påstående genom att tillhandahålla det nationella tillsynsorganet adekvata bevis på dessa omständigheter och därmed sammanhängande tekniska problem inom 48 timmar. Vidare ska lufttrafikföretaget visa att alla rimliga åtgärder vidtogs för att förhindra att flygningen i fråga ställdes in eller försenades.***

7. ***Det nationella tillsynsorganet ska sprida sådan information till de organ som utsetts för alternativ tvistlösning enligt denna förordning, om sådana finns.***

8. ***Vartannat år, senast den 30 juni, ska de nationella tillsynsorganen offentliggöra rapporter med statistik om sin verksamhet, inbegripet, i förekommande fall, om sanktioner som tillämpats under de två föregående kalenderåren.***

9. ***Utifrån data som lufttrafikföretag, flygplatsers ledningsenheter och förmedlare är skyldiga att tillhandahålla om tjänstekvalitetsnormer enligt vad som avses i artikel 15a ska det nationella tillsynsorganet offentliggöra statistik om antalet och typen av reklamationer, antalet inställda flygningar, nekade ombordstigningar och förseningar och deras varaktighet samt data om förlorat, försenat eller skadat bagage.***

10. Lufttrafikföretagen och förmedlarna ska lämna sina kontaktuppgifter till det nationella tillsynsorganet eller de nationella tillsynsorganen i de medlemsstater där de bedriver verksamhet.” **[Ändr. 179]**

18b. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16-aa
Nationella tillsynsorgans och andra organs hantering av reklamationer

1. Utan att det påverkar konsumenternas rätt att ansöka om alternativ tvistlösning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/11/EU[1a] får passageraren, efter att utan framgång ha ingett en reklamation till lufttrafikföretaget eller förmedlaren enligt artikel 13a, inge en reklamation till det nationella tillsynsorganet, eller till ett annat organ som utsetts enligt punkt 2 i den här artikeln, senast ett år efter mottagandet av information om att den ursprungliga reklamationen har avslagits av lufttrafikföretaget eller förmedlaren.

2. ***Passagerare får lämna in en reklamation om påstådda överträdelser av denna förordning vid vilken flygplats som helst inom en medlemsstats territorium eller beträffande vilken flygning som helst från en flygplats inom en medlemsstats territorium, eller inom ett tredjelands territorium till en sådan flygplats, antingen till det nationella tillsynsorganet eller till ett annat organ som utsetts av en medlemsstat för detta ändamål.***

3. ***Det nationella tillsynsorganet eller ett annat organ som utsetts enligt punkt 2 ska bekräfta mottagandet av reklamationen inom två veckor efter det att den mottagits. Förfarandet för reklamationshantering får ta högst tre månader från den dag då reklamationsärendet upprättades. Förfarandet för reklamationshantering ska tillgänglighetsanpassas för personer med funktionsnedsättning och för personer med nedsatt rörlighet genom användning av tillgängliga format.***

4. När en reklamation gäller påstådda överträdelser begångna av flygplatsens ledningsenhet ska reklamationen hanteras av det nationella tillsynsorganet eller av ett annat organ som utsetts enligt punkt 2 i den medlemsstat på vars territorium incidenten inträffat.

5. Nationella tillsynsorgan eller andra organ som utsetts enligt punkt 2 i denna artikel ska kunna behandla enskilda passagerares reklamationer och ska ges åtminstone den minimiuppsättning utrednings- och tillsynsbefogenheter som anges i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2394[1b].

6. Beslut som fattas av nationella tillsynsorgan eller andra organ som utsetts enligt punkt 2 ska vara bindande för båda parter och verkställbara, utan att det påverkar parternas rätt till domstolsprövning.'

1a ***Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/11/EU av den 21 maj 2013 om alternativ tvistlösning vid konsumenttvister och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och direktiv 2009/22/EG (direktivet om alternativ tvistlösning) (EUT L 165, 18.6.2013, s. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

1b ***Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2394 av den 12 december 2017 om samarbete mellan de nationella myndigheter som har tillsynsansvar för konsumentskyddslagstiftningen och om upphävande av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 345, 27.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).”***

[Ändr. 180]

18c. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16-ab

1. Om olika organ utses av en medlemsstat enligt artikel 16 och 16b i den här förordningen ska de organen säkerställa utbyte av relevant information mellan dem, i enlighet med förordning (EU) 2016/679, i syfte att hjälpa det nationella tillsynsorganet att utföra sina övervaknings- och tillsynsuppgifter, och så att det organ för hantering av reklamationer som utsetts enligt artikel 16b kan samla in den information som är nödvändig för att granska enskilda reklamationer.

2. Nationella tillsynsorgan i olika medlemsstater ska för att säkerställa gränsöverskridande samordning utbyta information om sitt arbete, sina beslutsprinciper och sin beslutspraxis. Kommissionen ska stödja dem i denna uppgift.” **[Ändr. 181]**

18d. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16-ac

Inspektioner av nationella tillsynsorgan

1. Kommissionen får utföra inspektioner av nationella tillsynsorgan för att övervaka medlemsstaternas tillämpning av förordningen och utfärda rekommendationer för att förbättra efterlevnaden av den.

2. Kommissionen ska i god tid före en inspektion underrätta den berörda medlemsstaten om denna.

3. Varje rapport från kommissionens inspektioner ska överlämnas till den berörda medlemsstatens nationella tillsynsmyndighet, som i sitt svar ska ange vilka åtgärder som vidtagits för att åtgärda den bristande efterlevnad som upptäckts och följa upp rekommendationerna.

4. Rapporten, tillsammans med det nationella tillsynsorganets svar, ska därefter lämnas till de övriga medlemsstaternas nationella tillsynsorgan, där så är lämpligt.” **[Ändr. 182]**

18e. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16-ad
Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler för sanktioner vid överträdelse av denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de följs. De fastställda sanktionerna ska vara ändamålsenliga, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler och åtgärder till kommissionen och ska utan dröjsmål anmäla varje senare ändring av dem.

2. Inom ramen för det samarbete som avses i artikel 16c ska det nationella tillsynsorgan som är behörigt enligt artikel 16b.4 eller 16b.5, på begäran av det nationella tillsynsorgan som behandlar reklamationen, granska den överträdelse av denna förordning som konstaterats av det organet och, om nödvändigt, påföra sanktioner.” **[Ändr. 183]**

18f. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16-ae
Samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen

1. Medlemsstaterna ska regelbundet översända relevant information om tillämpningen av denna förordning till kommissionen, som ska göra denna information tillgänglig i elektronisk form för andra medlemsstater.

2. På begäran av kommissionen ska de nationella tillsynsorganen utreda specifika fall av misstänkt bristande efterlevnad av de skyldigheter som fastställs i denna förordning, av ett eller flera lufttrafikföretag respektive en eller flera flygplatsledningsenheter, och rapportera sina iakttagelser till kommissionen inom fyra månader från begäran.

3. Genom den kommitté som avses i artikel 16a i [genomdrivandeförordningen] ska kommissionen underlätta dialogen och främja samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller nationell tolkning och tillämpning av denna förordning.

4. Kommissionen ska, på begäran av en medlemsstat eller ett nationellt tillsynsorgan, eller på eget initiativ, granska fall där skillnader uppstår i tillämpningen och efterlevnaden av någon av bestämmelserna i denna förordning.

5. Kommissionen får, där så är lämpligt, anta riktlinjer i syfte att främja en gemensam tillämpning av denna förordning.” **[Ändr. 184]**

19. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16a
Tvistlösning utanför domstol

Medlemsstaterna ska säkerställa att flygpassagerare kan lämna över enskilda tvister till följd av reklamationer eller begäranden enligt denna förordning till ett eller flera organ med ansvar för tvistlösning utanför domstol. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen vilket eller vilka organ som ansvarar för att hantera tvister enligt denna artikel. ~~Medlemsstaterna kan besluta att tillämpa denna punkt enbart på tvister mellan~~***Det ska vara obligatoriskt för*** lufttrafikföretag ~~eller~~***och*** förmedlare ~~å ena sidan och konsumenter å andra sidan~~***att inom ramen för denna förordning delta i alternativa tvistlösningsförfaranden, och deras beslut ska vara bindande, utan att det påverkar parternas rätt att få tillgång till rättssystemet***.” **[Ändr. 185]**

19a. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16aa
Dokument om efterlevnad

1. Lufttrafikföretag i unionen ska utarbeta, och senast den [1 januari xxxx] förelägga det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat som har utfärdat deras licens i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008 och kommissionen, ett dokument som rimligt detaljerat visar att företagens driftsförfaranden är tillräckliga för att säkerställa att bestämmelserna i alla relevanta artiklar i denna förordning genomgående efterlevs.

2. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa minimiinnehållet i dessa dokument om efterlevnad. Minimiinnehållet ska minst omfatta beredskapsplaner för större störningar, uppgifter om vilka som är ansvariga för att tillhandahålla assistans och andra rättigheter, de praktiska formerna och förfarandena för hanteringen av reklamationer och för tillhandahållandet av assistans och kompensation samt förfaranden och mallar för kommunikation med passagerarna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 16c.2.

3. ***Alla andra lufttrafikföretag som erbjuder tjänster från en flygplats i unionen ska överlämna ett dokument om efterlevnad till det nationella tillsynsorganet i varje medlemsstat där de är verksamma samt till kommissionen.***

4. ***Lufttrafikföretagen ska se över sina dokument om efterlevnad och från och med den [1 januari xxxx] lämna in uppdaterade versioner vart tredje år till alla berörda nationella tillsynsorgan och till kommissionen.***

5. ***Det nationella tillsynsorganet ska beakta de dokument om efterlevnad som lufttrafikföretagen lämnat in och om möjligt kontrollera att dessa dokument överensstämmer med reklamationsinformationen.”*** **[Ändr. 186]**

19b. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16ab
Utövande av delegering

1. ***Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.***

2. ***Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 6c och 7 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den … [den dag då denna ändringsförordning träder i kraft]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.***

3. ***Den delegering av befogenheter som avses i artikel 6c och artikel 7 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.***

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 6c och artikel 7 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”
[Ändr. 187]

19c. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16ac
Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté för passagerares rättigheter bestående av två företrädare för varje medlemsstat, av vilka minst en ska representera ett nationellt tillsynsorgan. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.” **[Ändr. 188]**

20. Artikel 17 ska ersättas med följande:

”Artikel 17
Översyn och rapportering

~~1. Senast den ... [fem år från den dag då denna ändringsförordning träder i kraft] och därefter vart tredje år ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om förteckningen över extraordinära omständigheter i bilagan, mot bakgrund av händelser under de två år som föregår varje rapport som har påverkat flygtrafikens punktlighet och effektivitet.~~

~~Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.~~

[Ändr. 189]

2. Senast den ... [fem år efter den dag då denna ändringsförordning träder i kraft] och därefter vart femte år ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen, efterlevnaden och resultaten av denna förordning. Kommissionen ska i den rapporten inkludera information om det stärkta skyddet av passagerare på flygningar till och från tredjeländer som utförs av lufttrafikföretag från tredjeländer.

   ~~Rapporten ska också innehålla en översyn av de belopp som anges i artikel 7.1 och de procentsatser som anges i artikel 10.2, med beaktande av bland annat utvecklingen av passagerarpriserna, inflationstakten och statistiken om nekad ombordstigning, inställda flygningar, förseningar och missade anslutande flygförbindelser som kan tillskrivas lufttrafikföretag samt statistiken om nedgradering under de fem föregående åren.~~

   [Ändr. 190]

I den rapport som enligt första stycket ska lämnas in den … [fem år efter den dag då denna ändringsförordning träder i kraft] ska kommissionen även bedöma följande:

a) ~~Om det är nödvändigt och genomförbart att se över denna förordnings tillämpningsområde i syfte att ytterligare förbättra passagerarskyddet och göra förutsättningarna mer likvärdiga mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländer samt förbättra förbindelseaspekterna. Kommissionen ska framför allt bedöma riskerna för konflikter mellan jurisdiktioner och svårigheterna i samband med efterlevnad och rekommendera metoder för att minska dessa risker och hantera dessa svårigheter.~~ **[Ändr. 191]**

b) ~~Om de tidsgränser som anges i artikel 7.2 behöver justeras på grundval av statistik över utvecklingen av förseningar och inställda flygningar under de fem år som föregått kommissionens bedömning och varje år från och med den … [två år från och med den dag då denna ändringsförordning träder i kraft].~~ **[Ändr. 192]**

c) Om det är möjligt att ytterligare automatisera begäranden om eller betalningar av kompensation vid förseningar.

Rapporten ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag..’

21. Texten i bilaga I till denna förordning ska läggas till som bilaga till förordning (EG) nr 261/2004.

Artikel 2

Förordning (EG) nr 2027/97 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2.1 ska ändras på följande sätt:

a) Led b ska ersättas med följande:

”b) EU-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008*.

_____

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).”

b) Följande led ska läggas till:

”h) förflyttningshjälpmedel: all utrustning som är avsedd att bistå personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i den mening som avses i artikel 2 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006*, med deras rörlighet.

i) erkänd assistanshund: en hund som är specifikt tränad för att öka oberoendet och självbestämmandet för personer med funktionsnedsättning och som är officiellt erkänd i enlighet med tillämpliga nationella regler, om sådana regler finns.

j) tillgängligt format: ett format som ger en person med funktionsnedsättning eller en person med nedsatt rörlighet tillgång till all relevant information, inbegripet genom att göra tillgången lika lätt och bekväm för den personen som för en person utan nedsatt rörlighet eller funktionsnedsättning och som uppfyller tillgänglighetskraven i enlighet med tillämplig lagstiftning, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882.**

k) förmedlare: varje fysisk eller juridisk person, med undantag av trafikföretag, som för ändamål som faller inom ramen för den personens närings- eller yrkesverksamhet agerar för ett trafikföretags eller en passagerares räkning i syfte att ingå ett transportavtal.

l) personlig artikel: ett ej incheckat bagage ~~som utgör en nödvändig del av passagerarnas transport,~~ som uppfyller säkerhetskraven och antingen mäter högst 40 x 30 x 15 cm eller kan förvaras under sätet framför det säte som passageraren sitter på. **[Ändr. 193]**

m) handbagage: ett ej incheckat bagage som inte är en personlig artikel, som uppfyller säkerhetskraven.

---

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (EUT L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).”

2. Artikel 3.1 ska ersättas med följande:

”Ett EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar. Detta inbegriper EU-lufttrafikföretagets ansvar när det gäller passagerar- eller bageförsening.”

3. I artikel 3 ska punkt 2 ~~utgå.~~***ersättas med följande:***

”2. Vid samtliga flygplatser inom unionen ska EU-lufttrafikföretag och de marktjänstföretag som företräder dem inrätta en tjänst som ska tillhandahålla passagerarna reklamationsblanketter så att de omedelbart vid ankomsten kan reklamera skadat eller försenat bagage. På samma sätt ska EU-lufttrafikföretaget säkerställa att passagerarna får enkel och användarvänlig tillgång till den reklamationsblankett som avses i denna punkt genom användning av QR-koder. Sådana QR-koder ska meddelas och visas på ett tydligt och synligt sätt, inbegripet vid incheckningsdiskar, servicediskar på flygplatser, utgången till flygplanet och på lufttrafikföretagets webbplats eller motsvarande onlineplattform, så att passagerare snabbt och utan onödiga svårigheter kan få tillgång till reklamationsblanketten. Reklamationsblanketten, som kan ta formen av en anmälan om drabbad egendom (Property Irregularity Report, PIR), ska av lufttrafikföretaget vid flygplatsen godtas som reklamation i enlighet med artikel 31.2 i Montrealkonventionen. Denna möjlighet ska inte påverka passagerares rättigheter att reklamera på andra sätt inom de tidsfrister som föreskrivs i Montrealkonventionen.
[Ändr. 194]

2a. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa utformningen av den harmoniserade reklamationsblanketten. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande/granskningsförfarande som avses i artikel 6f.2.”
[Ändr. 195]

4. Artikel 3a ska ersättas med följande:

”Artikel 3a
Det tilläggsbelopp som, i enlighet med artikel 22.2 i Montrealkonventionen och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 6a, kan begäras av ett EU-lufttrafikföretag om en passagerare gör en särskild förklaring om det intresse av leverans av bagaget till destinationsorten ska grunda sig på en tariff som återspeglar merkostnaderna för transport och försäkring av bagage värderat över den ekonomiska gränsen för skadeståndsansvar. Passagerarna ska på begäran kunna ta del av tariffen.”

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

1. Ett EU-lufttrafikföretag ska i händelse av passagerares dödsfall eller kroppsskada utan dröjsmål och under alla omständigheter inte senare än femton dagar efter det att den skadeståndsberättigade fysiska personens identitet har fastställts göra sådana förskottsutbetalningar som kan behövas för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov i proportion till vederbörandes lidande.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska en sådan förskottsutbetalning som betalas ut vid passagerares dödsfall, per passagerare inte utgöras av mindre än 16 % av minimibeloppet för skadeståndsansvar enligt vad som fastställs i artikel 21.1 i Montrealkonventionen och av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen.

3. En förskottsutbetalning ska inte utgöra medgivande av skadeståndsansvar och får avräknas mot eventuella senare belopp som utbetalas på grundval av ett EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar, men ska inte återbetalas, utom i de fall som föreskrivs i artikel 20 i Montrealkonventionen eller om den person som mottagit förskottsutbetalningen inte var en person som hade rätt till ersättning.

3a. Vid förlorat, försenat eller skadat bagage ska lufttrafikföretagen först kompensera de passagerare med vilka de har ingått avtal innan de kan begära eventuell ersättning från flygplatser eller tjänsteleverantörer för skador som de inte nödvändigtvis själva har orsakat.”
[Ändr. 196]

6. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Alla lufttrafikföretag ska när de säljer lufttransport i unionen ***på ett tydligt och tillgängligt sätt förse passagerare med heltäckande information om de tillämpliga förfaranden som ska följas i händelse av förlorat, försenat eller skadat bagage. Lufttrafikföretag ska*** se till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage, inbegripet uppgift om tidsfristerna för att väcka talan om ersättning och möjligheten att göra en särskild förklaring avseende bagage, görs tillgänglig för passagerarna på alla försäljningsställen inbegripet telefonförsäljning och försäljning via internet. För att uppfylla detta informationskrav ska EU-lufttrafikföretagen använda det informationsmeddelande som ingår i bilagan. En sådan översikt eller ett sådant informationsmeddelande kan inte användas som grund för ersättningskrav och inte heller för tolkning av bestämmelserna i denna förordning eller i Montrealkonventionen.” **[Ändr. 197]**

aa) Följande punkt ska införas:

”1a. Alla lufttrafikföretag ska, när de säljer lufttransport i unionen, säkerställa att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage, inbegripet tidsfrister för att begära kompensation och möjlighet att göra en särskild förklaring avseende bagage, görs tillgänglig för passagerarna på alla försäljningsställen, inbegripet vid telefonförsäljning och försäljning via internet. För att uppfylla detta informationskrav ska EU-lufttrafikföretagen använda det informationsmeddelande som finns i bilagan. En sådan översikt eller ett sådant informationsmeddelande kan inte användas som grund för ersättningskrav och inte heller för tolkning av bestämmelserna i denna förordning eller i Montrealkonventionen. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 6d för att anpassa de belopp som anges i bilagan, med undantag av det belopp som anges i artikel 5.2, mot bakgrund av ett beslut från Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen.” **[Ändr. 198]**

b) I punkt 2 ska följande strecksats läggas till:

”– Rätten att kostnadsfritt göra en särskild intresseförklaring om värdet av deras förflyttningshjälpmedel, om personen är en person med funktionsnedsättning eller en person med nedsatt rörlighet.”

c) punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Vid all transport som utförs av EU-lufttrafikföretag ska de gränser som anges i enlighet med informationskraven i punkterna 1 och 2 vara desamma som de som fastställs i denna förordning om inte EU-lufttrafikföretaget frivilligt tillämpar högre gränser. Vad gäller den transport som utförs av lufttrafikföretag från tredjeländer ska punkterna 1 och 2 gälla endast för transport till, från eller inom unionen.”

d) Följande punkter ska läggas till:

”4. Alla lufttrafikföretag ska i sina mobila applikationer och på sina webbplatser tillhandahålla en blankett som ger passagerare möjlighet att omedelbart göra en reklamation online eller på papper om skadat, försenat eller förlorat bagage. Lufttrafikföretaget ska räkna dagen för reklamationen som den dag då blanketten lämnades in enligt artikel 31.2 och 31.3 i Montrealkonventionen, även om lufttrafikföretaget begär ytterligare information vid ett senare datum. Denna punkt ska inte påverka passagerares rättigheter att reklamera på andra sätt inom de tidsfrister som anges i Montrealkonventionen.

5. All information som tillhandahålls enligt den här artikeln samt reklamationsblanketter, ska vara i tillgängligt format och också göras tillgänglig för personer som inte använder digitala verktyg.

6. Alla informationsskyldigheter enligt den här artikeln ska också tillämpas på förmedlare när de säljer lufttransporter till, från eller inom unionen.”

7. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

1. Vid transport av incheckade förflyttningshjälpmedel eller erkända assistanshundar ska EU-lufttrafikföretaget ***informera passagerarna om deras rättigheter och*** säkerställa att varje person med funktionsnedsättning eller person med nedsatt rörlighet erbjuds möjlighet att vid leverans på destinationsorten göra en särskild intresseförklaring i tillgängligt format enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen vid bokningen, samtidigt med underrättelsen enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 1107/2006 och senast när hjälpmedlet överlämnas till lufttrafikföretaget och, när det gäller en erkänd assistanshund, vid ombordstigningen. I sådant fall får EU-lufttrafikföretaget inte begära någon tilläggsavgift från de berörda passagerarna. ***Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa utformningen av den blankettmall som ska användas för en sådan intresseförklaring. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel [6f.2].*** Om hjälpmedlet förstörs, förloras, skadas eller försenas eller om en erkänd assistanshund avlider eller skadas, får EU-lufttrafikföretaget kräva bevis på kostnaden för ersättning, inbegripet tillfällig ersättning, av förflyttningshjälpmedlet eller den erkända assistanshunden av personen med funktionsnedsättning eller personen med nedsatt rörlighet för att bestyrka beloppet i intresseförklaringen. **[Ändr. 199]**

Vid försäljning av lufttransport för EU-lufttrafikföretagets räkning ska förmedlare ***informera passagerarna om deras rättigheter och*** erbjuda de berörda passagerarna möjlighet att göra en särskild intresseförklaring i tillgängligt format enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen vid bokningen och samtidigt med underrättelsen enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 1107/2006. Denna särskilda intresseförklaring ska lämnas på samma villkor som de som anges i första stycket. Förmedlaren ska så snart som möjligt överlämna förklaringen till EU-lufttrafikföretaget.
[Ändr. 200]

2. Om incheckade förflyttningshjälpmedel förstörs, förloras, skadas eller försenas eller om en erkänd assistanshund avlider eller skadas ska det av passageraren uppgivna beloppet gälla som gräns för EU-lufttrafikföretagets skadeståndsansvar, om inte lufttrafikföretaget kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av leverans på destinationsorten.

3. Om punkt 2 är tillämplig, och utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7 och 8 och fjärde stycket i bilaga I till förordning (EG) nr 1107/2006, ska EU-lufttrafikföretagen snabbt göra alla rimliga insatser för att tillhandahålla omedelbart nödvändiga tillfälliga ersättningar för incheckade förflyttningshjälpmedel och tillfälliga lösningar för att ersätta erkända assistanshundar. Personen med funktionsnedsättning eller personen med nedsatt rörlighet ska ha rätt att behålla denna tillfälliga ersättning kostnadsfritt till dess att den kompensation som avses i punkt 2 har betalats eller till dess att EU-lufttrafikföretagen har kompenserat de juridiska eller fysiska personerna för kostnaderna för nödvändig tillfällig ersättning av förflyttningshjälpmedel eller av en erkänd assistanshund.

4. Efterlevnaden av punkt 3 ska inte utgöra ett erkännande av EU-lufttrafikföretagets skadeståndsansvar.

Artikel 6aa

1. Det nationella tillsynsorgan som utsetts i enlighet med artikel 16 i förordning (EG) nr 261/2004 ska säkerställa att denna förordning efterlevs. För detta ändamål ska det övervaka följande:

a) – Villkoren i lufttransportavtal.

b) – Det systematiska tillhandahållandet av en särskild intresseförklaring för incheckade förflyttningshjälpmedel och av en lämplig kompensationsnivå i händelse av skada på förflyttningshjälpmedel.

c) – Förskottsutbetalningar enligt artikel 5.1, i tillämpliga fall.

d) – Tillämpningen av artikel 6.

2. För att övervaka skyddet av passagerare med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning i händelse av skada på deras förflyttningshjälpmedel eller andra hjälpmedel ska det nationella tillsynsorganet också granska och beakta de uppgifter om reklamationer avseende förflyttningshjälpmedel som lämnats in till de organ som utsetts enligt artikel 16a i förordning (EG) nr 261/2004.

3. De sanktioner som medlemsstaterna fastställer för överträdelser av denna förordning ska vara ändamålsenliga, proportionella och avskräckande.

4. I de årsrapporter som avses i artikel 16.6 i förordning (EG) nr 261/2004 ska de nationella tillsynsorganen också offentliggöra statistik om sin verksamhet och om de sanktioner som påförts med avseende på den här förordningen. **[Ändr. 201]**

Artikel 6b

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1008/2008 ska alla lufttrafikföretag och förmedlare, när de säljer lufttransport till, från eller inom unionen, vid bokningen samt i sina mobila applikationer och på sin webbplats och dessutom, när det gäller lufttrafikföretagen, på begäran på flygplatsen (inbegripet vid incheckningsautomaterna för självbetjäning) tydligt ange, i tillgängligt format,

- hur mycket handbagage och incheckat bagage, uttryckt i mått och vikt, som är tillåtet att ta med i kabinen och i luftfartygets lastutrymme för respektive passagerarklass för var och en av de flygningar som ingår i en passagerares platsreservation,
- eventuella begränsningar av antalet föremål som får tas med inom en viss högsta bagagemängd,
- på vilka villkor ömtåliga eller värdefulla föremål såsom musikinstrument, sportutrustning, barnvagnar och barnstolar ska transporteras i luftfartygets passagerarutrymme eller lastutrymme,
- utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2, eventuella extra avgifter för transporten av incheckat och ej incheckat bagage, inbegripet musikinstrument enligt artikel 6c,

- de särskilda skäl som kan förhindra transport i kabinen av ej incheckat bagage i enlighet med punkt 3.

Det som ingår i den huvudsakliga resetjänsten respektive det som omfattas av extra avgifter ska kunna urskiljas tydligt och köpas separat. **[Ändr. 202]**

Om ett handbagage tas ur flygplanskabinen och lastas i lastutrymmet innan passageraren går ombord eller innan flygplanet lyfter måste bagaget lämnas tillbaka som handbagage till passageraren när denne stiger av planet. **[Ändr. 203]**

2. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1107/2006 ska lufttrafikföretagen tillåta passagerare att transportera en personlig artikel ***och handbagage inom de största tillåtna dimensionerna 100 cm (summan av längd, bredd och höjd)*** i kabinen utan extra kostnad ***i enlighet med förordning (EG) nr 261/2004***. ***Det maximalt tillåtna handbagaget kan uttryckas i största tillåtna dimensioner eller högsta tillåtna vikt, eller båda dessa mått, för hela det tillåtna handbagaget per passagerare, dock utan begränsning av antalet artiklar.*** **[Ändr. 204]**

3. Om särskilda skäl, t.ex. säkerhetsskäl, kapacitetsskäl eller ändring av luftfartygstypen sedan bokningen gjordes, förhindrar transport av en personlig artikel enligt punkt 2 eller av handbagage i luftfartygets kabin får lufttrafikföretaget i stället, utan ytterligare kostnad för passageraren, transportera det ej incheckade bagaget i lastrummet.

4. Punkterna 2 och 3 ska tillämpas på alla lufttrafikföretag med avgångar från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga och på alla ~~EU-lufttrafikföretag~~***lufttrafikföretag*** med ankomster inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga.
[Ändr. 205]

5. Denna artikel påverkar inte de begränsningar avseende ej incheckat bagage som fastställs i säkerhetsbestämmelser på unionsnivå, såsom begränsningarna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008* och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998**, och i säkerhetsbestämmelser på internationell nivå.

Artikel 6c

1. EU-lufttrafikföretag ska tillåta passagerare att medföra ett musikinstrument i passagerarutrymmet på ett luftfartyg i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser och de tekniska specifikationer och begränsningar som gäller för det berörda luftfartyget. Musikinstrument får medföras i flygplanskabinen under förutsättning att dessa instrument kan förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte. ***Om det tillåtits att ett musikinstrument medförs i flygplanskabinen ska det ingå i en passagerares tillåtna handbagage.*** Ett lufttrafikföretag får bestämma att ~~ett musikinstrument ska ingå i en passagerares~~***extra avgifter ska tillämpas för handbagage som medförs utöver det*** tillåtna ~~ej incheckade bagage och inte får medföras utöver detta~~***handbagaget***. **[Ändr. 206]**

2. Om ett musikinstrument är för stort för att kunna förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte får lufttrafikföretaget begära att betalning erläggs för ytterligare en färdbiljett om sådana musikinstrument medförs som handbagage på ett andra säte~~, med förbehåll för tillämpliga säkerhetsbestämmelser. Dessutom kan passagerarna vara tvungna att välja och köpa intilliggande säten för både~~***. En sådan ytterligare färdbiljett ska inte omfattas av betalning av tillämplig flygplatsskatt vid utresan. Om betalning erläggs för ett andra säte ska lufttrafikföretaget göra rimliga ansträngningar för att placera*** passageraren och ~~musikinstrumentet, varav det ena alltid är ett fönstersäte för~~***det berörda*** musikinstrumentet~~. Musikinstrument ska, om möjligt och på begäran, transporteras i en uppvärmd del av luftfartygets lastutrymme och i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser och de utrymmesbegränsningar och tekniska specifikationer som gäller för det berörda luftfartyget~~ ***tillsammans***. **[Ändr. 207]**

2a. Musikinstrument ska, om utrymme är tillgängligt och på begäran, transporteras i en uppvärmd del av luftfartygets lastutrymme, i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser och de utrymmesbegränsningar och tekniska specifikationer som gäller för det berörda luftfartyget. Lufttrafikföretag ska tillhandahålla särskilda etiketter som ska fästas väl synliga på musikinstrument för att säkerställa att de behandlas med den aktsamhet som krävs. Endast instrument som är ordentligt förpackade i ett hårt fodral och/eller fodral med hård utsida som är särskilt utformat för sådana föremål ska få medföras i luftfartygets lastutrymme. **[Ändr. 208]**

2b. Ett lufttrafikföretag ska vid bokningen och i sina villkor tydligt ange under vilka förutsättningar musikinstrument transporteras, inbegripet gällande avgifter och de utrymmen för transport av musikinstrument som är tillgängliga i det berörda luftfartyget samt dimensionerna för dessa utrymmen. Om ett andra säte behövs ska passagerare ges möjlighet att boka detta andra säte online. **[Ändr. 209]**

Artikel 6d

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för passagerares rättigheter. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. **[Ändr. 210]**

---

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EG) (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (EUT L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”

8. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Kommissionen ska senast den … [~~fem~~***tre*** år från och med dagen för denna ändringsförordnings ikraftträdande] rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultaten av denna förordning. ***Rapporten ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag.”*** **[Ändr. 211]**

9. Bilagan till förordning (EG) nr 2027/97 ska ersättas med den text som anges i bilaga II till den här förordningen.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

~~Den ska tillämpas från och med den … [två år från dagen för denna ändringsförordnings ikraftträdande].~~ **[Ändr. 212]**

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i …den …

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA I

Bilaga

~~Icke u~~Uttömmande ~~förteckningar~~ *förteckning* över omständigheter som ~~utgör extraordinära omständigheter och omständigheter~~ *kan betraktas* som ~~inte utgör~~ extraordinära omständigheter ~~vid~~ vid tillämpning av denna förordning [Ändr. 213]

1. Följande omständigheter ska ***kunna*** betraktas som extraordinära: **[Ändr. 214]**

   a) ~~Omständigheter som inte hör samman med driften av luftfartyget, exempelvis följande:~~ **[Ändr. 215]**

      i) ~~Natur- eller miljökatastrofer~~***Naturkatastrofer*** som omöjliggör säker flygning. **[Ändr. 216]**

      ii) Väderförhållanden ~~och skada på~~***som kan äventyra flygsäkerheten eller som har skadat*** luftfartyget ~~med koppling till väderhändelser~~***under flygning eller på marken efter godkännandet för användning och*** som omöjliggör säker flygning ~~(såsom blixtnedslag, hagel, åskoväder, svår turbulens eller hård vind)~~. **[Ändr. 217]**

iii) Krig***, politiska oroligheter, sabotage*** eller ~~upprör~~***terrorism*** som omöjliggör säker flygning. **[Ändr. 218]**

iv) ~~Gränsöverskridande hot mot människors hälsa som ligger inom tillämpningsområdet för artikel 2.1~~***Hälsorisker eller medicinska nödsituationer som kräver att den berörda flygningen avbryts*** eller ~~2.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2371[1] och som omöjliggör säker flygning~~***omdirigeras***. **[Ändr. 219]**

v) ~~Kollisioner mellan luftfartyget och en fågel eller ett annat~~***Skada på luftfartyg som orsakats av ett*** främmande föremål ~~som omöjliggör säker flygning~~***på flygplatsens start- och landningsbana***. **[Ändr. 220]**

b) ~~Incidenter som rör en passagerare, inbegripet följande:~~ **[Ändr. 221]**

i) ~~Tillbud med~ Störande ***uppträdande av en*** passagerare~~, i den mening som avses i Montrealprotokollet 2014, som omöjliggör säker flygning eller som försenar flygningens avgång~ ***som gör att luftfartygets befälhavare måste omdirigera den berörda flygningen till en annan flygplats än ankomstflygplatsen för att landsätta passageraren och dennes bagage***. **[Ändr. 222]**

~~ii) Hälsorisker eller medicinska nödsituationer (såsom allvarlig sjukdom) som upptäcks kort före flygningens avgång, eller som framtvingar flygningens avbrytande eller omläggning.~ **[Ändr. 223]**

c) ~~Andra incidenter, såsom följande:~ **[Ändr. 224]**

~~i) Säkerhetsrisker och skador till följd av sabotage eller terrorism eller olagliga handlingar som omöjliggör säker flygning.~ **[Ändr. 225]**

ii) Dolda tillverknings- eller konstruktionsfel som upptäcks av tillverkaren eller en behörig myndighet och som omöjliggör säker flygning. **[Ändr. 226]*(Berör inte den svenska versionen.)***

iii) ***Oförutsedda*** begränsningar av flygledningstjänsten eller flygplatskapaciteten eller ***oförutsedd*** stängning av luftrum***, inklusive myndigheters stängning av start- och landningsbanor***. **[Ändr. 227]**

~~iv) Oplanerad partiell eller fullständig stängning av en flygplats, inbegripet ett generellt fel i flygplatssystemet, ett strömavbrott och ett avbrott i den elektroniska kommunikationen, eller aktivering av en beredskapsplan av flygplatsens ledningsenhet.~~ **[Ändr. 228]**

v) ~~Strejker hos viktiga tjänsteleverantörer såsom flygplatsens ledningsenhet, leverantörer av flygtrafiktjänster, marktjänstleverantörer eller~~***Oförutsedd arbetsmarknadskonflikt hos*** det lufttrafikföretag som utför flygningen ***eller hos viktiga tjänsteleverantörer såsom flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänster***, ***exklusive strejker bland flygbolagspersonal annat än om de beror på*** ~~om strejkerna är kopplade till~~ krav som ~~ligger utanför ansvarsområdet för det lufttrafikföretag som utför flygningen~~***endast kan tillgodoses av offentliga myndigheter***. **[Ändr. 229]**

~~vi) Oväntad frånvaro av en besättningsmedlem som är nödvändig för flygningen, på grund av sjukdom eller dödsfall, när detta inträffar utanför hemmabaserna för det lufttrafikföretag som utför flygningen eller på grund av en pandemi.~~ **[Ändr. 230]**

vii) ~~Skada på luftfartyget när luftfartyget är på marken orsakad av tredje part som lufttrafikföretaget inte är ansvarigt för och som omöjliggör säker flygning~~***Kollision mellan ett luftfartyg som står parkerat och ett luftfartyg från ett annat flygbolag som orsakats av förflyttningen av det andra flygbolagets luftfartyg***. **[Ändr. 231]**

~~viii) Skada på ett flygplansdäck som orsakas av ett främmande föremål och som omöjliggör säker flygning.~~ **[Ändr. 232]**

ix) ~~Kontaminering av bana~~***Förekomst av bensin*** på en ***start- och landningsbana som leder till att flygplatsen stängs och följaktligen att en flygning till eller från denna*** flygplats ***kraftigt försenas, förutsatt att bensinen inte kommer från ett luftfartyg som tillhör det lufttrafikföretag som utför flygningen***~~som omöjliggör säker flygning~~. **[Ändr. 233]**

~~x)~~ ~~Oförutsedda brister i flygsäkerheten hos luftfartygsutrustning som inte ligger inom godtagbara driftsnivåer enligt den grundläggande minimiutrustningslistan eller de driftsförhållanden avseende minimiutrustning som fastställs där och som inte kunde ha åtgärdats under förebyggande underhåll (enligt punkt 2 a).~~ **[Ändr. 234]**

~~xi)~~ ~~Efter avgång, hälsorisker eller medicinska nödsituationer (såsom allvarlig sjukdom) för en besättningsmedlem som framtvingar flygningens avbrytande eller omläggning.~~ **[Ändr. 235]**

xia) Kollision mellan ett luftfartyg och en fågel samt eventuella skador som uppstår till följd av en sådan kollision. **[Ändr. 236]**

xib) Brist på flygplatspersonal som har hand om lastningen av bagage. **[Ändr. 237]**

xic) Överbelastning vid flygplatsen till följd av väderförhållanden som gör att luftfartygsoperatören tvingas senarelägga eller ställa in flygningen. **[Ändr. 238]**

xid) Generellt fel i luftfartygets bränsleförsörjningssystem, när den berörda flygningens eller det berörda luftfartygets avgångsflygplats ansvarar för driften av detta system. **[Ändr. 239]**

~~2. Följande omständigheter ska inte betraktas som extraordinära omständigheter:~~

~~a) Tekniska problem som skulle ha kunnat åtgärdas under förebyggande underhåll i enlighet med unionens regler och förfaranden för luftfartygs fortsatta luftvärdighet.~~

~~b) Operativa beslut och försenad besättning/incheckning/ombordstigning.~~

~~c) Otillgänglighet i fråga om flygbesättning eller kabinbesättning (såvida inte orsaken är strejker som avses i punkt 1 c v eller oväntad frånvaro på grund av sjukdom eller dödsfall som avses i punkt 1 c vi).~~

~~Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2022/2371 av den 23 november 2022 om allvarliga gränsöverskridande hot mot människors hälsa och om upphävande av beslut nr 1082/2013/EU (EUT L 314, 6.12.2022, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj)”~~ **[Ändr. 240]**

BILAGA II

”Bilaga

Informationsmeddelande som anges i artikel 6

INFORMATIONSMEDDELANDE OM LUFTTRAFIKFÖRETAGS SKADESTÅNDSANSVAR FÖR PASSAGERARE OCH DERAS BAGAGE

I detta informationsmeddelande sammanfattas de regler för skadeståndsansvar som tillämpas av EU-lufttrafikföretag enligt EU-lagstiftningen och Montrealkonventionen.

ERSÄTTNING VID DÖDSFALL ELLER KROPPSSKADA

Det finns inga ekonomiska gränser för skadeståndsansvaret vid passagerares kroppsskada eller dödsfall till följd av olycka ombord på luftfartyget eller under ombord- eller avstigning.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 20 i Montrealkonventionen om lufttrafikföretags befrielse från skadeståndsansvar kan lufttrafikföretaget inte utesluta eller begränsa sitt skadeståndsansvar för skador upp till den gräns som anges i artikel 21 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen [lufttrafikföretaget ska ange ett ungefärligt belopp i lokal valuta inom parentes]. Lufttrafikföretaget är inte skadeståndsansvarigt för belopp högre än detta om det kan bevisa att

- skadan inte vållats av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av lufttrafikföretaget eller dess personal eller agenter, eller
- skadan enbart vållats av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av tredje part.

FÖRSKOTTSBETALNINGAR

Om en passagerare dödas eller skadas ska lufttrafikföretaget betala det förskott som behövs för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov inom 15 dagar från det att den person som har rätt till ersättning har identifierats. En sådan förskottsutbetalning ska vid dödsfall vara minst 16 % av den gräns som anges i artikel 21 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen [lufttrafikföretaget ska ange ett ungefärligt belopp i lokal valuta inom parentes].

FÖRSENINGAR SOM DRABBAR PASSAGERARE

Vid förseningar för passagerare är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt, om det inte vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadan eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Skadeståndsansvaret vid förseningar för passagerare är begränsat till den gräns som anges i artikel 22.1 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen [lufttrafikföretaget ska ange ett ungefärligt belopp i lokal valuta inom parentes].

FÖRSENING AV BAGAGE

Vid försening av bagage är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt för skador upp till den gräns som anges i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen [lufttrafikföretaget ska ange ett ungefärligt belopp i lokal valuta inom parentes]; gränsen för ersättning ska gälla per passagerare och inte per incheckat bagage. Vid försening av bagage är lufttrafikföretaget inte skadeståndsansvarigt, om det vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadan till följd av en sådan försening eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder.

FÖRSTÖRELSE ELLER FÖRLUST AV ELLER SKADA PÅ BAGAGE

Lufttrafikföretaget är skadeståndsansvarigt för skador upp till den gräns som anges i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen [lufttrafikföretaget ska ange ett ungefärligt belopp i lokal valuta inom parentes]; gränsen för ersättning ska gälla per passagerare och inte per incheckat bagage.

Vid skada på eller förlust av incheckat bagage är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt såvida inte skadan orsakats av bagagets egenskaper eller av en inneboende defekt, eller svaghet hos det.

När det gäller handbagage, inbegripet personliga artiklar, har lufttrafikföretaget endast skadeståndsansvar om det självt eller dess personal eller agenter har orsakat skadan. **[Ändr. 241]** ***(Berör inte den svenska versionen.)***

HÖGRE GRÄNSER FÖR BAGAGE

En passagerare kan få rätt till en högre ekonomisk gräns för skadeståndsansvar genom att göra en särskild förklaring senast vid incheckningen och genom att på begäran betala en tilläggsavgift. En sådan tilläggsavgift ska grundas på en tariff som hänför sig till extrakostnaderna för transport och försäkring av bagaget i fråga över den ekonomiska gräns för skadeståndsansvar som anges i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen [***(***lufttrafikföretaget ska ange ett ungefärligt belopp i lokal valuta inom parentes]***)***. Passagerarna ska på begäran kunna ta del av tariffen. **[Ändr. 242]**

Personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet ska systematiskt vid bokningen, samtidigt med underrättelsen i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 1107/2006 och senast när hjälpmedlet överlämnas till lufttrafikföretaget och, när det gäller en erkänd assistanshund, vid ombordstigningen, erbjudas möjlighet att, i tillgängligt format, göra en särskild intresseförklaring för transport, utan extra kostnad, av deras förflyttningshjälpmedel eller erkända assistanshund.

ANSVARSBEFRIELSE

Om lufttrafikföretaget kan bevisa att den skada som omfattas av det skadeståndsansvar som tillämpas av EU-lufttrafikföretag enligt förordning (EG) nr 2027/97 och Montrealkonventionen, inbegripet vid dödsfall eller kroppsskada, vållades eller bidrogs till genom vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den person som kräver kompensation, eller den person genom vilken denne utövar sina rättigheter, ska lufttrafikföretaget helt eller delvis befrias från skadeståndsansvar gentemot den rättssökande, i den mån sådan vårdslöshet eller underlåtenhet eller oriktig handling vållade eller bidrog till skadan.

TIDSFRIST FÖR REKLAMATIONER ~~GÄLLANDE~~***AV*** BAGAGE **[Ändr. 243]**

Om bagaget är skadat, försenat, förlorat eller förstört ska passageraren snarast möjligt göra en reklamation hos lufttrafikföretaget. Passageraren måste lämna in reklamationen inom sju dagar vid skada på incheckat bagage och inom 21 dagar vid försenat bagage, i båda fallen från den dag när bagaget ställts till passagerarens förfogande. För detta ändamål kan passagerarna hitta en särskild blankett på luftfartygens webbplatser och i deras mobila applikationer som passagerarna kan lämna in antingen i pappersform eller online. En sådan reklamationsblankett ska av lufttrafikföretaget vid flygplatsen godtas som reklamation. Lufttrafikföretaget ska räkna dagen för reklamationen som den dag då reklamationen gjordes enligt artikel 31.2 och 31.3 i Montrealkonventionen, även om lufttrafikföretaget begär ytterligare information vid ett senare datum.

AVTALSSLUTANDE OCH UTFÖRANDE LUFTTRAFIKFÖRETAGS SKADESTÅNDSANSVAR

Om det lufttrafikföretag som faktiskt utför flygningen inte är detsamma som det avtalsslutande lufttrafikföretaget har passageraren rätt att lämna in en reklamation eller ett skadeståndskrav till endera lufttrafikföretaget. Detta gäller även de fall då en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas har gjorts hos något av de två lufttrafikföretagen.

TIDSFRIST FÖR ATT VÄCKA TALAN

Talan vid domstol om skadeståndsanspråk måste väckas inom två år från den dag då luftfartyget ankom eller skulle ha ankommit.

FÖRSTÖRELSE, FÖRLUST, SKADA ELLER FÖRSENING AV FÖRFLYTTNINGSHJÄLPMEDEL

Lufttrafikföretag är skadeståndsansvariga för förstörelse, förlust eller försening av eller skada på förflyttningshjälpmedel upp till den gräns som anges i artikel 22.2 i Montrealkonventionen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen [lufttrafikföretaget ska ange ett ungefärligt belopp i lokal valuta inom parentes]; gränsen för ersättning ska gälla per passagerare och inte per bagage.

En passagerare kan utan extra kostnad dra nytta av en högre ekonomisk gräns för skadeståndsansvar genom att, senast vid incheckningen, lämna en särskild förklaring med angivelse av kostnaden för att ersätta förflyttningshjälpmedlet.

Om förflyttningshjälpmedel förstörs, förloras, skadas eller försenas ska lufttrafikföretaget betala kompensation som inte överstiger det belopp som anges i den särskilda deklarationen.

Innan denna kompensation betalas ska lufttrafikföretaget göra alla rimliga insatser för att tillhandahålla omedelbart nödvändiga tillfälliga ersättningar för förflyttningshjälpmedel efter det att de berörda passagerarnas resa har avslutats.

GRUNDEN FÖR INFORMATIONEN

Grunden för de ovan beskrivna reglerna är Montrealkonventionen av den 28 maj 1999, som genomförs i unionen genom förordning (EG) nr 2027/97 (ändrad genom förordning (EG) nr 889/2002 och förordning (EU)[+]) och i medlemsstaterna genom deras nationella lagstiftning.

[+] EUT: vänligen för in referensnumret för denna ändringsförordning.”