

**Bryssel den 4 juni 2025
(OR. en)**

**9430/25
ADD 1**

**Interinstitutionellt ärende:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690**

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Komm. dok. nr:	COM(2023) 130 final
Ärende:	Förslag till 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 – Politisk överenskommelse

För delegationerna bifogas ordförandeskapets kompromissförslag.

2013/0072 (COD)

Förslag till

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

(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 yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

av följande skäl:

- (1) 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 295/91³ och rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage⁴ 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.
- (2) Vid genomförandet av rättigheterna enligt dessa förordningar har emellertid ett antal brister uppenbarats, vilka har hindrat att det passagerarskydd som skulle uppstå genom dessa rättigheter realiseras till fullo. För att få ett mer ändamålsenligt, effektivt och konsekvent genomförande av flygpassagerarnas rättigheter i hela unionen krävs en rad justeringar av det nuvarande regelverket. Detta betonades i kommissionens rapport om EU-medborgarskapet 2010 – *Att undanröja hindren för EU-medborgarnas möjligheter att utöva sina rättigheter*⁵, där åtgärder för att garantera en uppsättning gemensamma rättigheter särskilt för flygpassagerare och en fullgod kontroll av dessa rättigheters efterlevnad tillkännagavs.
- (2a) Den studie som kommissionen beställde och offentliggjorde 2020 (*studien*) visar 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 kommer utbetalningen av kompensation på tredje plats i prioritetsordning. Å andra sidan visar studien också att lufttrafikföretagens absoluta och relativa kostnader till följd av genomförandet av förordning (EG) nr 261/2004 har ökat avsevärt sedan 2011, vilket riskerar att leda till en begränsning av antalet trafikerade rutter eller en minskning av de förbindelser som erbjuds passagerare på lång sikt. Översynen av förordning (EG) nr 261/2004 bör därför särskilt inriktas på passagerarnas rätt till assistans och ombokning, samtidigt som hänsyn tas till lufttrafikföretagens ekonomiska incitament och inverkan på förbindelserna.

³ EUT L 46, 17.2.2004, s. 1.

⁴ EGT L 285, 17.10.1997, s. 1, ändrad i EGT L 140, 30.5.2002, s. 2.

⁵ KOM(2010) 603 slutlig.

- (2b) Passagerare som reser med en flygning som omfattas av allmän trafikplikt, antingen till fullt eller reducerat biljettpris, bör omfattas av samma rättigheter enligt denna förordning.
- (3) För att höja rättssäkerheten för lufttrafikföretag och flygpassagerare krävs en noggrannare definition av begreppet *extraordinära omständigheter*, där man beaktar Europeiska unionens domstols dom i mål C-549/07 (Wallentin-Hermann), i vilken den ursprungliga versionen av förordning (EG) nr 261/2004 tolkas. Denna definition bör klargöras ytterligare med hjälp av icke-uttömmande förteckningar över omständigheter som klart kan identifieras som extraordinära eller icke-extraordinära. Kommissionen bör se över förteckningen över extraordinära omständigheter vart tredje år och vid behov föreslå att Europaparlamentet och rådet uppdaterar den.
- (3a) I den ursprungliga versionen av förordning (EG) nr 261/2004, såsom den tolkas av domstolen i mål C-549/07 (Wallentin-Hermann), betraktas ett oförutsett tekniskt problem inte som extraordinära omständigheter, utom när det är begränsat till 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 i enlighet med den här förordningen inte inverkar negativt på säkerheten, bör tekniska problem med viss utrustning på vissa villkor betraktas som extraordinära omständigheter.
- (3b) I den ursprungliga versionen av förordning (EG) nr 261/2004, såsom den tolkas av domstolen i de förenade målen C-156/22, C-157/22 och C-158/22 (TAP Portugal), betraktas den omständigheten att en besättningsmedlem som är nödvändig för att utföra en flygning plötsligt är frånvarande, på grund av sjukdom eller till och med ett plötsligt dödsfall, som inträffat strax före ett flygs avgång, inte som extraordinära omständigheter. 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 uppfylls i praktiken utanför lufttrafikföretagets hemmabaser. Det är därför lämpligt att föreskriva att en sådan nödvändig besättningsmedlems plötsliga sjukdom eller dödsfall, till exempel när detta inträffar dagen före flygningens avgång, utanför lufttrafikföretagets hemmabaser bör betraktas som extraordinära omständigheter.

- (3c) I den ursprungliga versionen av förordning (EG) nr 261/2004, såsom den tolkas av domstolen i målen C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann m.fl.), C-613/20 (Eurowings) och C-287/20 (Ryanair), betraktas strejk bland personalen i ett lufttrafikföretag inte som extraordinära omständigheter. När en strejk inträffar faller dock vissa krav 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 betraktas som extraordinära omständigheter.
- (4) I den ursprungliga versionen av förordning (EG) nr 261/2004, såsom den tolkas av domstolen i mål C-173/07 (Emirates), definieras inte begreppet *flygning*, i den mening som avses i förordning (EG) nr 261/2004, utan anses i huvudsak bestå av en lufttransport, dvs. en *enhet* av en sådan 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*.
- (4a) I den ursprungliga versionen av förordning (EG) nr 261/2004, såsom den tolkas av domstolen i mål C-537/17 (Wegener), är förordningen tillämplig på alla delar av en flygning som ingår i en resa, oavsett var flygningen äger rum, inbegripet flygningar som genomförs helt utanför unionen. När antingen den ursprungliga avgångsorten är belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga eller, när det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EU-lufttrafikföretag, när resans slutliga bestämmelseort är belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga bör denna förordning vara tillämplig.
- (4b) Studien visar att EU-lufttrafikföretag i högre grad följer förordning (EG) nr 261/2004. Att återställa lika villkor för EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag utanför EU och förbättra EU-lufttrafikföretagens ekonomiska bärkraft kommer därför att stödja unionens flaggskepp och i slutändan förbättra skyddet av passagerare överlag.

- (4ba) 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 vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa territoriell kontinuitet med de franska yttersta randområdena och integration i hela unionen, vilket i slutändan gynnar passagerarna. På grund av särdragen i samband med resor mellan de yttersta randområdena och andra EU-territorier bör passagerare på sådana resor därför behandlas i enlighet med resornas faktiska avstånd.
- (4c) 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.
- (4d) 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 med Förenade kungariket, kan utöva faktisk kontroll över denna flygplats och säkerställa att reglerna i den här förordningen tillämpas på denna flygplats och en underrättelse om detta har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (4e) Biljetter utfärdas eller godkänns av det lufttrafikföretag som utför flygningen 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 det lufttransportavtal som utfärdats vid bokningen. Biljetterna bör omfatta en flygning eller en anslutande flygförbindelse som ingår i en resa, utan att hänsyn tas till uppehåll av tekniska och operativa skäl. De bör innehålla flera uppgifter om flygningen eller den anslutande flygförbindelsen, såsom resedatum, avgång och ankomst, tidtabellsenliga avgångs- och ankomsttider, passagerarens förnamn och efternamn, linjenummer och namn på det lufttrafikföretag som utför flygningen.

- (5) I mål C 22/11 (Finnair) fastställde domstolen 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 utan onödigt dröjsmål.
- (5a) Samtidigt finns det finns rimliga skäl att neka passagerare ombordstigning, till exempel av 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. Bevisbördan bör ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.
- (7) 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.
- (8) I nuläget bestraffas passagerare ibland för felaktigt stavade namn genom administrativa avgifter. Rimliga korrigeringar av bokningsfel, eller om det är fråga om en administrativ ändring, bör kunna göras kostnadsfritt förutsatt att de inte innebär någon ändring av avgångs- eller ankomsttid, datum, färdväg eller passagerare.
- (9) Vid en inställd flygning bör valet mellan att få återbetalning eller fortsätta en resa genom ombokning eller på en senare dag vara upp till passageraren och inte lufttrafikföretaget.
- (9a) För en utresa som är en del av en kortare resa skulle en försening på mer än tre timmar kunna beröva resan dess syfte. I sådana fall bör en lägre tidsgräns fastställas för förseningar, utöver vilken det lufttrafikföretag som utför en försenad flygning bör erbjuda de berörda passagerarna återbetalning, ombokning och compensation.

- (10) Flygplatsernas ledningsenheter, på flygplatser som har en årstrafik som är minst fem miljoner passagerarrörelser, och leverantörer av viktiga flygplatstjänster, särskilt lufttrafikföretag och marktjänstföretag, bör samarbeta för att minimera konsekvenserna av flera störningar i flygtrafiken för passagerarna. För detta ändamål bör flygplatsernas ledningsenheter tillsammans utarbeta beredskapsplaner för sådana fall. På alla andra flygplatser bör flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och tillsammans med dessa vidta åtgärder för att informera strandsatta passagerare i situationer som leder till ett betydande antal strandsatta passagerare.
- (10a) Förordning (EG) nr 261/2004 bör uttryckligen innefatta en rätt till kompensation för passagerare som drabbats av kraftiga förseningar, i linje med Europeiska unionens domstols dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 (Sturgeon). I enlighet med den princip om likabehandling som avses i den domen bör samma regler för återbetalning, ombokning och kompensation gälla.
- (11) I Sturgeon-domen hänvisas 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 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 alltså en försening jämfört med en inställd flygning, eftersom det är större sannolikhet att passageraren anländer till bestämmelseorten så snart som 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.
- (11a) 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 EU bör tidsgränsen vara densamma för samtliga resor inom unionen.

- (11b) Den standardiserade kompensationen i den ursprungliga versionen av förordning (EG) nr 261/2004 syftar till att kompensera en tidsförlust som är gemensam för alla passagerare, medan de belopp som fastställs i den ursprungliga versionen av 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 beroende på den störda flygningens längd och förseningen vid ankomsten.
- (11c) I överensstämmelse 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 kompensationerna inom ramen för olika transportsätt harmoniseras.
- (12) 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 och följaktligen bör ge upphov till samma rättigheter.
- (13) Passagerare som missar en anslutande flygförbindelse som ingår i en resa, till följd av att en störning uppstår för en tidigare flygning, bör få lämplig assistans i avvaktan på ombokning. I sådana fall bör passagerarna, i linje med principen om likabehandling, 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.
- (13a) 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 förordningen, särskilt när det gäller missade anslutande flygförbindelser.
- (14) För att höja passagerarskyddet bör det klargöras att försenade passagerare har rätt 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 är på väg att starta, bör det ha möjlighet att neka passagerarna att stiga av.

- (15) När en passagerare väljer tidigast möjliga ombokning gör lufttrafikföretaget ofta detta val beroende av tillgången på platser 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 tillgången på platser. 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 onödigt dröjsmål. En sådan ombokning bör, på vissa villkor, ske på lufttrafikföretagets bekostnad och enligt jämförbara transportvillkor.
- (15a) 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 har orsakat ytterligare förseningar för passagerare som väntar på ombokning, utan att det påverkar lufttrafikföretagets skadeståndsansvar när det gäller passagerares bagage i enlighet med förordning (EG) nr 2027/97 och Montrealkonventionen.
- (15b) Huruvida transportvillkoren är likvärdiga kan bero på flera faktorer och på 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 biljettpreis än det för vilket betalning erlades avseende den ursprungliga tjänsten. Rimliga ansträngningar bör göras för att undvika extra byten. Vid användning av ett annat lufttrafikföretag eller ett alternativt transportsätt för ombokningen bör den totala restiden ligga så nära den tidtabellsenliga restiden för den ursprungliga resan som är möjligt och rimligt, i samma eller vid behov i högre klass. 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 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 förordning (EG) nr 1107/2006.

- (16) Passagerare bör erbjudas 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 inkvartering till tre nätter. Beredskapsplanering och snabb ombokning bör vidare minska risken för att passagerare blir strandsatta under långa perioder.
- (17) [...]
- (18) Passagerare med särskilda behov, såsom personer med funktionsnedsättning, personer med nedsatt rörlighet, barn, småbarn, gravida kvinnor och personer i behov av särskild medicinsk hjälp, till exempel personer med allvarlig diabetes eller epilepsi, kan kräva 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 gälla dessa passagerarkategorier, förutsatt att de har informerat det lufttrafikföretag som utför flygningen i god tid.
- (18a) Förordning (EG) nr 261/2004 är även tillämplig på passagerare som har bokat en flygtransport som en del av en paketresa. Översynen syftar till att ytterligare förbättra samstämmigheten mellan direktiv (EU) 2015/2302⁶ och förordningen. I detta avseende får passagerare inte ackumulera motsvarande rättigheter, särskilt inte rättigheter enligt båda rättsakterna.
- (19) Skälen till den nuvarande omfattningen av förseningar och inställda flyg i EU 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 lufttrafikföretag ha rätt att söka gottgörelse från de tredje parter som bidragit till den händelse som gett upphov till kompensation eller andra skyldigheter.

⁶ EUT L 326, 11.12.2015.

- (19a) I mål C-502/18 (České aerolinie) slog EU-domstolen fast, när det gäller anslutande flygförbindelser, inom förordningens tillämpningsområde, att varje lufttrafikföretag som deltog i utförandet av minst en av dessa anslutande flygförbindelser ansvarar för att kompensera passageraren enligt denna förordning, oavsett om en störning uppstod eller inte för den flygning som lufttrafikföretaget utförde. Även om det i förordningen erinras om att lufttrafikföretag som fullgör sina skyldigheter enligt förordningen kan begära kompensation från tredje part, visar undersökningen att den rätt till gottgörelse som tas upp i förordningen inte är effektiv. Till följd av detta bär EU-lufttrafikföretag en oproportionerlig ekonomisk börda jämfört med lufttrafikföretag utanför EU. I syfte att återställa EU-lufttrafikföretagens konkurrenskraft i linje med rekommendationerna i 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.
- (20) Genom förordning (EG) nr 2111/2005 införs en skyldighet att informera passageraren om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen, och genom direktiv 93/13/EG införs en skyldighet att tillhandahålla information om villkoren. Passagerare bör inte bara informeras korrekt om sina rättigheter vid störningar i flygtrafiken utan bör också få adekvat information om orsaken till själva störningen, så snart som denna information blir tillgänglig. Denna information bör också ges när passageraren har förvärvat biljetten genom en förmedlare som är etablerad i unionen. Sådan information bör åtminstone tillhandahållas av lufttrafikföretaget eller förmedlaren i tillgängligt format och, när så är lämpligt, genom så kallade pushmeddelanden från mobila applikationer eller andra digitala medel.
- (20a) För att säkerställa bättre efterlevnad av passagerares rättigheter bör de nationella tillsynsorganen övervaka efterlevnaden av förordningen och besluta om lämpliga påföljder för att uppmuntra efterlevnad av denna förordning.
- (21) För att säkerställa bättre efterlevnad av passagerares rättigheter bör medlemsstaterna ge konsumenterna 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. Denna mekanism bör inte påverka medlemsstaternas rätt att fastställa om lufttrafikföretagens eller mellanhändernas deltagande bör vara obligatoriskt.

- (21a) När passagerare väljer att få återbetalning efter en störning bör de automatiskt få återbetalningen, i god tid, utan att fylla i en särskild begäran.
- (22) Passagerare bör få tillräcklig information om de relevanta förfarandena för att lämna in begäranden om kompensation och reklamationer till lufttrafikföretag och få svar i god tid. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan för flygplatsen kan tidsfristerna för svar förlängas. Passagerarna bör också ha möjlighet att lämna in enskilda tvister efter reklamationer eller begäranden via förfaranden 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.
- (22a) För att göra det möjligt för passagerare och konsumenter att utöva sina rättigheter i fråga om begäranden, reklamationer och enskilda tvister bör de direkt och personligen kunna lämna in en ansökan till lufttrafikföretagen, mellanhänderna eller de berörda organen enligt denna förordning, på ett tydligt och tillgängligt sätt.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) 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, med beaktande av FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, kostnadsfritt erbjuda personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, enligt definitionen i förordning (EG) nr 1107/2006, möjlighet att göra en särskild intresseförklaring, som i enlighet med Montrealkonventionen gör det möjligt för dem att begära full kompensation.

- (27a) Personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet bör ha rätt att från lufttrafikföretagen omedelbart få nödvändig tillfällig ersättning av incheckade förflyttningshjälpmedel om de förloras, förstörs eller skadas. Med tanke på att erkända assistanshundar inte lätt kan ersättas bör andra tillfälliga lösningar tillhandahållas för att ersätta dem vid förlust, dödsfall eller skada.
- (28) Passagerare är ibland osäkra på hur mycket bagage de får ta med ombord, när det gäller dimensioner, vikt eller antal. För att passagerarna ska ha full kännedom om hur mycket bagage de får ta med sig för den biljett de betalat, både i fråga om handbagage och incheckat bagage, bör lufttrafikföretagen klart ange vad som gäller, både vid bokningen och på flygplatsen. För att säkerställa tillräcklig personlig komfort för passagerarna under resan, och i enlighet med vad EU-domstolen har fastställt i mål C-487/12 (Vueling), bör passagerarna utan extra kostnad tillåtas att ta med sig personliga artiklar som utgör en nödvändig del av deras transport in i kabinen, under förutsättning att artiklarna uppfyller tillämpliga säkerhetskrav och rimliga krav i fråga om vikt och dimensioner. Med personliga artiklar som betraktas som en nödvändig del av passagerares transport avses sådana artiklar som är nödvändiga för hela resan. Detta kan omfatta pass och andra resehandlingar, nödvändiga läkemedel, personlig utrustning och läsmaterial samt mat och dryck i proportion till flygningens varaktighet.
- (28a) 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 förordning (EG) nr 1008/2008 bedöma om det är genomförbart att införa enhetliga minimiregler för handbagage.

- (29) Musikinstrument kan vara av enormt monetärt, konstnärligt och historiskt värde. Musikinstrument är dessutom musikers arbetsredskap, och de övar regelbundet och uppträder med dem 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 respekterar kapacitets- och säkerhetsbestämmelserna och lufttrafikföretagets policy för högsta antalet tillåtna bagage. 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 ändras i enlighet med detta.
- (30) [...]
- (31) Med tanke på de korta tidsfristerna för att lämna in reklamationer angående de rättigheter och skyldigheter som omfattas av förordning (EG) 2027/97 bör lufttrafikföretag ge passagerare möjlighet att lämna reklamationer genom att åtminstone i sina mobila applikationer och på sina webbplatser tillhandahålla en blankett för detta, i ett tillgängligt format när det gäller både passagerare med funktionsnedsättning och personer som inte använder digitala verktyg. Genom denna blankett bör passageraren ha möjlighet att omedelbart lämna en reklamation om skadat, försenat eller förlorat bagage.
- (32) Artikel 3.2 i förordning (EG) nr 2027/97 har blivit obsolet eftersom försäkringsfrågor nu regleras i förordning (EG) nr 785/2004. Artikel 3.2 bör således utgå.
- (33) 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) gjorde enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen.

- (33a) I Draghi-rapporten betonades transporternas avgörande roll för unionens konkurrenskraft och 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 fördraget är tillämpligt 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 att se över den här förordningens tillämpningsområde i syfte att ytterligare förbättra passagerarskyddet och göra förutsättningarna mer likvärdiga mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländer.
- (33b) En mekanism för att skydda passagerare i händelse av lufttrafikföretags insolvens bör bedömas i samband med översynen av förordning (EG) nr 1008/2008.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att skydda flygpassagerares rättigheter på ett rättvist och balanserat sätt med beaktande av konkurrenskraften för unionens luftfartssektor och behovet av att 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 EU-fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Artikel 1

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

”0. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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.”.

aa) Punkterna 2 och 3 ska utgå.

”1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

-a) Definitionen i led b ska ersättas med följande:

”*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. Det lufttrafikföretag som utför flygningen med ett annat lufttrafikföretags flygplan, med eller utan det företags besättning, ska betraktas som det lufttrafikföretag som utför flygningen vid tillämpning av denna förordning.”.

a) Definitionen i led c ska ersättas med följande:

”*EU-lufttrafikföretag*⁷: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen⁸.”.

⁷ Anpassning av hela texten kommer att ingå i juristlingvisternas granskning.

⁸ EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

- b) Definitionen i led d ska ersättas med följande:
”*arrangör*⁷: en person i den mening som avses i artikel 3.8 i direktiv (EU) 2015/2302⁹.”.
- ba) Definitionen i led e ska ersättas med följande:
”*paketresa*: en kombination av resetjänster enligt definitionen i artikel 3.2 i direktiv (EU) 2015/2302.”.
- bb) Definitionen i led f ska ersättas med följande:
”*biljett*: giltigt bevis, oavsett form, för ett lufttransportavtal.”.
- bc) Definitionen i led g ska utgå.
- bd) Definitionen i led h ska ersättas med följande:
”*slutlig bestämmelseort*: bestämmelseorten för flygningen eller för en resas sista anslutande flygförbindelse.”.
- c) Definitionen i led i ska ersättas med följande:
”*person med funktionsnedsättning och person med nedsatt rörlighet*:⁷ 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 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 ålder.”.
- ca) Definitionen i led j ska ersättas med följande:
”*nekad ombordstigning*: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har inställt sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 4.0 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 av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga.”.
- cb) Definitionen i led k ska ersättas med följande:

⁹ EUT L 326, 11.12.2015, s. 1.

”*frivillig*: en passagerare som har inställt sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 4.0 och som på lufttrafikföretagets förfrågan förklarar sig beredd att mot förmåner avstå från att stiga ombord.”.

- d) Definitionen i led l ska ersättas med följande:

”*inställd flygning*: en flygning som inte utförs trots att den i förväg planerats och för vilken ett lufttransportavtal har utfärdats. En flygning där flygplanet har startat men av någon anledning omdirigerats att flyga till en annan flygplats än den ankomstflygplats som anges på biljetten, eller till att återvända till avgångsflygplatsen, och inte kan fortsätta till den ankomstflygplats som anges på biljetten ska betraktas som en inställd flygning, 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. Om en passagerare har fått en biljett utfärdad till en flygning och den avgångstid som anges på passagerarens biljett har tidigare lagts med mer än en timme ska detta också betraktas som en inställd flygning, såvida inte tiderna för incheckning och ombordstigning förblir oförändrade eller passageraren har tagit den omlagda flygningen.”.

- e) Följande definitioner ska läggas till:

- ”aa) *tredjeland*: ett land eller en del av en medlemsstats territorium där fördragen inte är tillämpliga.
- ab) *försening vid avgång*: tidsskillnaden mellan den avgångstid som anges på passagerarens biljett och flygningens faktiska avgångstid.
- ac) *försening vid ankomst*: tidsskillnaden mellan den ankomsttid som anges på passagerarens biljett och flygningens faktiska ankomsttid.
- ad) *passagerarklass*: del av luftfarkostens passagerarutrymme som kännetecknas av andra säten, en annan säteskonfiguration eller en annan standard för vad som erbjuds passagerarna jämfört med andra delar av passagerarutrymmet.
- ga) *lufttransportavtal*: ett transportavtal som ingåtts mellan ett lufttrafikföretag eller en av detta godkänd agent och en passagerare om tillhandahållandet av en eller flera flygningar.
- m) *extraordinära omständigheter*: omständigheter som till sin karaktär eller sitt ursprung inte innefattas i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess kontroll. I bilagan till denna förordning fastställs icke-uttömmande förteckningar över extraordinära omständigheter och omständigheter som inte ska betraktas som extraordinära.

- n) *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, varvid uppehåll under resan som görs av enbart tekniska och operativa skäl inte ska beaktas.
- o) *anslutande flygförbindelse*: en flygning som, inom ramen för ett och samma lufttransportavtal, är avsedd att föra en passagerare till ett omstigningsställe där denne kan stiga på en annan avgående flygning eller, beroende på omständigheterna, denna andra flygning som avgår från omstigningsstället.
- oa) *mellanlandning*: ett avsiktligt avbrott av en resa inom ramen för ett 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 övernattningsperiod.
- p) *resa*: en flygning eller anslutande flygförbindelser som transporterar en passagerare från den ursprungliga avgångsorten till den slutliga bestämmelseorten i enlighet med ett och samma lufttransportavtal. Utresan och återresan ska betraktas som separata resor.
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) *avgångstid*: den tidpunkt då ett luftfartyg lämnar uppställningsplatsen för avgång, assisterat eller av egen kraft (off-block-tidpunkten).
- v) *ankomsttid*: den tidpunkt då ett luftfartyg anländer till uppställningsplatsen för ankomst och parkeringsbromsarna slagits på (tiden till avlastningsplatsen).
- w) *fördröjning på marken*: vid avresan, period på över 30 minuter under vilken luftfartyget är kvar på marken mellan den tidpunkt då luftfartygsdörrarna stängs och den tidpunkt då luftfartyget startar eller, vid ankomsten, perioden mellan luftfartygets landning och den tidpunkt då dörrarna öppnas.
- x) *natt*: perioden mellan midnatt och klockan 06.00.
- y) [...]
- ya) *barn*: en person som är under än 14 år på avresedatumet för flygningen eller den första anslutande flygförbindelsen inom ramen för ett lufttransportavtal.
- yb) *småbarn*: en person som är under två år på avresedatumet för flygningen eller den första anslutande flygförbindelsen inom ramen för ett lufttransportavtal.

- zb) *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.
- zc) *tillgängligt format*: ett format som ger en person med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet tillgång till all relevant information, som gör det möjligt för en sådan person att ha tillgång lika lätt och bekvämt som en person utan nedsatt rörlighet eller funktionsnedsättning och som uppfyller tillgänglighetskraven i enlighet med tillämplig lagstiftning, såsom bilaga I till direktiv (EU) 2019/882.
- zd) *störning*: nekad ombordstigning enligt definitionen i led j, inställd flygning enligt definitionen i led l, fördröjning på marken enligt definitionen i led w, försening vid avgång enligt definitionen i led ab eller försening vid ankomst enligt definitionen i led ac.
- ze) *ursprunglig avgångsort*: avgångsorten för flygningen eller för en resas första anslutande flygförbindelse.
- zf) *kort resa*: både en utresa och en hemresa inom ramen för ett enda lufttransportavtal, där skillnaden mellan de avgångstider som anges på passagerarens biljetter för de första flygningarna för var och en av dessa resor är mindre än 24 timmar.”.

”2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”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.”.

aa) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”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.”.

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.3 d ska denna förordning endast tillämpas på passagerare som transporteras med motordrivet flygplan med fasta vingar.”.

ba) Punkt 5 ska ersättas med följande:

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

c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 i denna förordning ska denna förordning också tillämpas på passagerare som transporteras enligt paketreseavtal, såvida inte ett paketreseavtal sägs upp eller dess fullgörande påverkas av andra skäl än en störning av flygningen.”.

d) Följande punkt ska läggas till:

”7. Artikel 7 i denna förordning om compensation ska inte tillämpas om störningen inträffar på en anslutande flygförbindelse som både avgår från och ankommer till en flygplats i Grönland.”.

e) Följande punkt ska läggas till:

”8. Denna förordning påverkar inte Konungariket Spaniens rättsliga ställning när det gäller Gibraltars territorium eller landtungan och den flygplats som är byggd där.

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 reglerna i denna förordning tillämpas på denna flygplats. Spanien ska underrätta kommissionen när dessa villkor är uppfyllda och kommissionen ska offentliggöra underrättelsen i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna förordning ska tillämpas på denna flygplatsen från och med den [första dagen i den månad som följer på] dagen för offentliggörandet.”.

”3. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

-a) Följande punkt 0 ska läggas till:

”0. 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 deras vilja.”.

-aa) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. 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 ombokning och återbetalning enligt artikel 8 och assistans enligt artikel 9.

Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att inte stiga ombord på flygningen i utbyte mot förmåner på villkor som den frivillige och det lufttrafikföretag som utför flygningen kommer överens om. Den överenskommelse om förmåner som träffas med den frivillige ska ersätta passagerarens rätt till kompensation enligt artikel 7.1, endast 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, kompenseras av det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekat ombordstigningen i enlighet med artikel 7.1.”.

-ab) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. 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 anges i artikel 11.”.

a) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

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. Genom undantag från artikel 8.1 a ska återbetalningen till de berörda passagerare som har rätt till återbetalning beviljas utan onödigt dröjsmål och senast inom sju kalenderdagar efter den nekade ombordstigningen.

Det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekar ombordstigning ska erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 9. Genom undantag från artiklarna 9.1 första strecksatsen ska förfriskningar beviljas omedelbart.

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

b) Följande punkter ska läggas till:

”4. Punkterna 2 och 3 ska också tillämpas på returflygningar där passageraren nekas ombordstigning på grund av att han eller hon inte har genomfört en tidigare flygning som ingår i samma lufttransportavtal.

”5. 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.”.

”4. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

-a) Följande punkt 0 ska läggas till:

”0. 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 i det enskilda fallet enligt denna förordning, särskilt när det gäller ombokning och återbetalning enligt artikel 8 och assistans enligt artikel 9, och informera om förfarandet för att begära compensation enligt artikel 7 och om hanteringen av reklamationer enligt artiklarna 15a och 16ac.

Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska utan onödigt dröjsmål informera de berörda passagerarna om skälen till den inställda flygningen. Passagerarna har rätt att på begäran skriftligen få information om orsakerna till den inställda flygningen. Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska tillhandahålla denna information på ett tydligt sätt inom sju kalenderdagar från det att begäran lämnades in.”.

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. 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.”.

ab) Följande punkter ska läggas till som punkterna 1a och 1b:

”1a. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 9.

1b. Passagerare har på begäran rätt till 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 om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger de tidsgränser som anges i artikel 7.1a efter att ha valt ombokning i enlighet med artikel 8.1 b.”.

ac) Punkt 2 ska utgå.

b) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

”3. 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 den inställda flygningen 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 föregående flygningarna i den rotation som planeras utföras 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.

”4. Rätten till assistans enligt punkt 1a och kompensation enligt punkt 1b 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.”.

c) [...]

”5. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Försening

”0. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen bedömer att en flygning kommer att försenas ska det omedelbart underrätta de berörda passagerarna och senast vid den avgångstid som anges på passagerarens biljett. Passagerarna ska i möjligaste mån uppdateras regelbundet och i realtid. 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 assistans enligt artikel 9, förfarandet för att begära kompensation enligt artikel 7 och hanteringen av reklamationer enligt artiklarna 15a och 16ac.

Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska utan onödigt dröjsmål 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.”.

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

1a. Om väntetiden förlängs med minst de tidsgränser som anges i artikel 7.1a från den avgångstid som anges på passagerarens biljett ska det lufttrafikföretag som utför flygningen, utan onödigt dröjsmål, erbjuda de berörda passagerarna att välja mellan ombokning och återbetalning i enlighet med artikel 8.

”2. 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 som anges i artikel 7.1a.

Passagerare har på begäran rätt till 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 som anges i artikel 7.1a efter att ha valt ombokning i enlighet med artikel 8.1 b.

”3. [...]

3a. 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 1 och kompensation enligt punkt 2 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.

”4. 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 föregående flygningarna i den rotation som planeras utföras 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.

”5. [...]”.

”6. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6-2a

Fördröjning på marken

- ”0. I händelse av fördröjning på marken ska det lufttrafikföretag som utför flygningen i möjligaste mån ge passagerarna regelbundna uppdateringar i realtid.
- ”1. 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 att de personer som anges i artikel 11 får den hjälp de behöver. Såvida inte detta skulle förlänga fördröjningen på marken eller inte är förenligt med flygsäkerhetskraven ska lufttrafikföretaget kostnadsfritt erbjuda dricksvatten ombord.
- ”2. Om en fördröjning på marken har varat i tre timmar, vilket är den längsta tillåtna tiden, på en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt, ska luftfartyget fortsätta till gaten eller till något annat lämpligt avstigningsställe där passagerarna kan stiga av. En fördröjning på marken kan endast överskrida denna tidsgräns av invandrings-, flygkontroll- eller säkerhetsrelaterade orsaker.
- ”3. Passagerare som stiger av i enlighet med punkt 2 ska åtnjuta de rättigheter som föreskrivs i artiklarna 6 och 11, med beaktande av fördröjningen på marken och den avgångstid som anges på passagerarens biljett.

Artikel 6a

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 en tidigare flygning ska det lufttrafikföretag som utför den föregående flygning för vilken en störning har uppstått ansvara för att erbjuda passageraren ombokning i enlighet med artikel 8.1 b och assistans i enlighet med artikel 9.
- 1a. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte kan omboka passageraren inom de tidsgränser som anges i artikel 7.1a 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.

”2. Passagerare ska på begäran också ha rätt till 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 som anges i artikel 7.1a.

Passagerare har på begäran rätt till 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 som anges i artikel 7.1a efter att ha valt ombokning i enlighet med artikel 8.1 b.

2a. Om en passagerare planerar och gör en mellanlandning ska den flygplats där mellanlandningen görs anses vara passagerarens slutliga bestämmelseort.

”3. [...]

”4. [...]”.

”7. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”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) 250 EUR för utresor som är en del av korta resor,
- b) 300 EUR för resor på högst 3 500 kilometer och alla resor inom unionen som inte omfattas av led a,
- c) 500 EUR för resor över 3 500 kilometer.

Genom undantag från föregående stycke 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. ”

aa) Följande punkt ska läggas till som punkt 1a:

”1a. 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

- a) tre timmar för utresor som är en del av korta resor,
- b) fyra timmar för resor på högst 3 500 kilometer och alla resor inom unionen som inte omfattas av led a,
- c) sex timmar för resor över 3 500 kilometer.”.

ab) Följande punkt ska läggas till som punkt 1b:

”1b. När avstånden beräknas i denna förordning ska utgångspunkten vara avståndet mellan den ursprungliga avgångsorten och den slutliga bestämelseorten. Vid anslutande flygförbindelser ska endast den ursprungliga avgångsorten och den slutliga bestämelseortens flygplats beaktas. Dessa avstånd ska mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).”.

b) Punkterna 2 och 3 ska ersättas med följande:

”2. När en passagerare har valt en fortsättning av resan enligt artikel 8.1 b och återigen drabbas av störning under ombokningen kan passagerarens rätt till kompensation uppstå bara en gång under resan till den slutliga bestämelseorten.

2a. Begäran om kompensation enligt denna artikel ska lämnas in av passageraren inom sex månader från det faktiska avresedatum som anges på passagerarens biljett. Inom 14 kalenderdagar 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, inbegripet, i tillämpliga fall, en tydlig och underbyggd förklaring i enlighet med artikel 5.3 eller artikel 6.4 om extraordinära omständigheter. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får den tidsfristen förlängas med 30 kalenderdagar.

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

”3. 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.

”4. [...]

”5. [...]”.

ba) Punkt 4 ska utgå.

”8. 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 på de villkor som anges i artikel 4, 5, 6 eller 6a och i den här artikeln:

- a) Automatisk återbetalning inom 14 kalenderdagar från avresedatumet för den flygning för vilken en störning har uppstått och vilken anges på passagerarens biljett, kontant eller, om passageraren har samtyckt till det i ett undertecknat dokument eller på digital väg på ett varaktigt medium, på annat sätt, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar av resan 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. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får den tidsfristen förlängas med 30 kalenderdagar.
- b) Fortsättning av passagerarens resa genom ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt efter den avgångstid som anges på passagerarens biljett eller, om så har överenskommits med passageraren, före den tidpunkten.
- c) Ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, beroende på platstillgång.

”2. [...]

”3. För att passageraren snarast möjligt 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:

- 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, i förhållande till de flygplatser som anges i lufttransportavtalet. I sådant fall ska det lufttrafikföretag som utför flygningen stå för kostnaderna för passagerarens transport till eller från de alternativa flygplatserna i förhållande till de flygplatser som anges i luftfartsavtalet.
- 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.

”4. [...]

”5. 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 7, och om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte har erbjudit en ombokning inom tre timmar, får passageraren själv ordna sin ombokning i enlighet med punkt 3.

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

I samband med detta ska passagerarna 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 efter det att begäran lämnades in. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får den tidsfristen förlängas med 30 kalenderdagar.

”6. [...]

”7. En passagerare får välja mellan återbetalning i enlighet med artikel 8.1 a eller ombokning vid ett senare datum i enlighet med artikel 8.1 c, till dess att passageraren har godtagit en ombokning snarast möjligt som erbjuds av det lufttrafikföretag som utför flygningen i enlighet med artikel 8.1 b eller till dess att passageraren har beslutat om att själv omboka i enlighet med artikel 8.5.

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

”9. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

-a) Artikelrubriken ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Rätt till assistans”

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Vid störningar och på de villkor som anges i artiklarna 4, 5, 6, 6a och 6-2a och i den här artikeln, och när väntetiden för passagerarnas flygning eller alternativa transport förlängs med minst två timmar, ska de kostnadsfritt erbjudas

- 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) två telefonsamtal, textmeddelanden och internetanslutning.

Det lufttrafikföretag som utför flygningen får begränsa eller neka assistans som ges enligt föregående stycke om tillhandahållandet av den skulle försena passagerarna ytterligare.”.

aa) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

- a) hotellinkvartering,
- b) transport från flygplatsen till inkvarteringsorten och tillbaka.”.

ab) Följande punkter ska läggas till som punkterna 2a, 2b och 2c:

”2a. Det lufttrafikföretag som utför flygningen får använda värdebevis för att fullgöra sina skyldigheter enligt punkterna 1 a, 1 b och 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.

2b. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte fullgör sina skyldigheter enligt punkterna 1, 2 och 2a får de berörda passagerarna vidta egna åtgärder i den mån dessa utgifter är nödvändiga, rimliga och står i proportion till väntetiden och kostnaderna för förfriskningar och måltider på den plats där den flygplats där passagerarna är strandsatta är belägen. 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. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får den tidsfristen förlängas med 30 kalenderdagar.

2c. På alla unionsflygplatser 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.”.

ac) Punkt 3 ska utgå.

b) Följande punkter ska läggas till:

”4. Om störningen beror på extraordinära omständigheter och störningen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, får lufttrafikföretaget begränsa den inkvartering som avses i punkt 2 a till högst tre nätter.

”5. [...]

”6. 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 få några ytterligare rättigheter avseende assistans enligt artikel 9.1 och 9.2 för den berörda flygningen.”.

”10. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Uppgradering och nedgradering

”1. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre klass 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 efter nedgraderingen, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, kompensera passageraren med ett belopp som minst uppgår till

a) 40 % av flygpriset vid flygningar på 3500 kilometer eller mindre, eller

b) 75 % av flygpriset vid flygningar över 3500 kilometer.

”3. När flygningens pris inte finns angivet på biljetten ska den compensation som nämns i punkt 2 beräknas som flygningens del i proportion till det totala avstånd som lufttransportavtalet omfattar och som beräknats i enlighet med artikel 7.1 b.

”4. Flygpriset 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 klass för vilken dessa biljetter har köpts.

”5. Denna artikel ska inte tillämpas på förmåner som erbjuds genom ett högre pris inom samma passagerarklass, såsom särskild sittplats eller catering.”.

10a. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10a

Flygplatsernas beredskapsplaner

”1. På flygplatser inom unionen med en årlig trafikvolym på över fem miljoner passagerare 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 och/eller försenas, 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.

1a. Flygplatsernas beredskapsplaner ska ta hänsyn till passagerarnas särskilda och individuella behov enligt definitionen i artikel 11.

”2. Framför allt den användarkommitté som avses i rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom unionen ska delta i inrättandet av beredskapsplanen samt leverantörerna av marktjänster och andra leverantörer av viktiga flygplatstjänster. Beredskapsplanen ska också innehålla kontaktuppgifter till den person 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 och/eller försenas. Lufttrafikföretaget ska säkerställa att den utsedda personen eller de utsedda personerna 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.

”3. Flygplatsens ledningsenhet ska meddela beredskapsplanen till användarkommittén enligt rådets direktiv 96/67/EG och, på begäran, till det nationella tillsynsorgan som ansvarar för tillämpningen av denna förordning enligt artikel 16.1.

3a. 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 1–3.

”4. På unionsflygplatser som ligger under den gräns som fastställs i punkt 1 eller som inte omfattas av punkt 3a ska flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och tillsammans med dessa vidta åtgärder för att informera strandsatta passagerare i situationer där flera inställda och/eller försenade flygningar leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen.”.

”11. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

Passagerare med särskilda behov

”0. All information som tillhandahålls passagerare enligt denna förordning ska tillhandahållas i tillgängligt format.

”1. Denna artikel ska tillämpas på alla 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 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.

1a. Senast vid incheckningen och med förbehåll för platstillgång ska varje person som medföljer de personer som anges i punkt 1 eller medföljer ett barn kostnadsfritt erbjudas möjlighet att sitta på intilliggande säten.

1b. Vid ombordstigningen ska de lufttrafikföretag som utför flygningen prioritera de personer som anges i punkt 1 och personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem.

”2. 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 anges i punkt 1 har. Lufttrafikföretagen ska så snart som möjligt tillhandahålla ombokning och assistans till dessa personer, inbegripet till alla personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem.

”3. Artikel 9.4 ska inte tillämpas på de passagerare som anges i punkt 1 eller på personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem ”.

11a. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Titeln ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Ytterligare rättigheter”

b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Denna förordning ska inte påverka sådana rättigheter och anspråk som passagerare fått beviljade genom andra rättsakter. Den kompensation som beviljas enligt artikel 7 eller artikel 10.2 i denna förordning ska dras av från den kompensation som beviljas enligt andra rättsakter, såsom direktiv (EU) 2015/2302, om dessa rättigheter avser samma intresse eller har samma syfte.

I synnerhet ska denna förordning, om inte annat föreskrivs i denna punkt, inte påverka rättigheterna och anspråken i enlighet med direktiv (EU) 2015/2302. Den kompensation eller prisreduktion som beviljas i enlighet med direktiv (EU) 2015/2302 och den kompensation som beviljas i enlighet med artikel 7 eller 10.2 i denna förordning ska dras

av från varandra för att undvika överkompensation, om dessa rättigheter avser 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 direktiv (EU) 2015/2302, inte ha rätt till återbetalning enligt denna förordning i den mån en motsvarande rättighet följer av direktiv (EU) 2015/2302.

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.”.

”12. 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 lufttrafikföretaget enligt denna förordning, ska ingen bestämmelse i förordningen eller nationell lagstiftning tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag.”.

”13. Artikel 14 ska ersättas med följande:

”Artikel 14

Skyldighet att informera passagerarna

”0. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska på sin webbplats och i sin mobila applikation visa ett informationsmeddelande där rättigheterna enligt denna förordning anges, även förfarandet för hantering av reklamationer.

0a. När lufttrafikföretag och förmedlare erbjuder biljetter för en flygning eller anslutande flygförbindelser ska de före köpet 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.
- c) Tidsgränsen för när och det förfarande genom vilket passagerare utan extra kostnad kan begära en namnändring i enlighet med artikel 4.5.
- d) Villkoren.

För att uppfylla informationskravet i första stycket led c får lufttrafikföretaget och förmedlaren använda en sammanfattning av bestämmelserna i denna förordning som utarbetats av kommissionen på unionens alla officiella språk och gjorts tillgänglig för allmänheten.

Ob. 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 utan någon rätt enligt artiklarna 7, 8 och 9 till återbetalning, ombokning eller assistans vid en eller flera missade efterföljande flygningar inom ramen för separata lufttransportavtal. Sådan information ska tillhandahållas på ett tydligt sätt vid biljettförsäljningen.

Lufttrafikföretagen och förmedlarna ska tillhandahålla informationen enligt denna punkt på det språk som används i luftfartsavtalet och på ett internationellt använt språk på ett varaktigt medium.

”1. Flygplatsens ledningsenhet ska säkerställa att följande text finns tydligt angiven för passagerarna vid incheckningsdiskarna (inklusive incheckningsautomaterna för självbetjäning) och vid utgången till flygplanet: ”Om du nekas att stiga ombord eller om din flygning är inställd eller försenad med minst två timmar 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 åtminstone visas på det eller de språk som används där flygplatsen är belägen och ett internationellt använt språk. I detta syfte ska flygplatsernas ledningsenheter samarbeta med de lufttrafikföretag som utför flygningen.

- ”2. [...]
- ”3. [...]
- ”4. [...]
- ”5. [...]
- ”6. [...]
- ”7. [...]”.

13a. 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 internationellt använt språk. Närmare uppgifter om förfarandet för hantering av reklamationer ska vara tillgängliga för allmänheten, inbegripet för personer med nedsatt rörlighet. De ska också på ett tydligt sätt informera passagerarna om kontaktuppgifterna till det eller de organ som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med artikel 16 och till det eller de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol i enlighet med artikel 16ac 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.

”2. När passagerare lämnar 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 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 från den dag då reklamationen lämnades in. Om tvisten inte har kunnat lösas ska svaret också innehålla relevanta kontaktuppgifter till det eller de organ som utsetts i enlighet med artikel 16 eller till det eller de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol i enlighet med artikel 16ac, inbegripet postadress, webbplats och e-postadress.

”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 16ac eller att söka gottgörelse genom domstolsförfarande, med preskriptionsfrister i enlighet med nationell lag.”.

”14. Artikel 16 ska ersättas med följande:

”Artikel 16

Efterlevnad och tillsyn

”1. Varje medlemsstat ska utse ett eller flera nationella tillsynsorgan som ansvarar för efterlevnaden av 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.

”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.

2a. Passagerare får rapportera påstådda överträdelser av denna förordning till det nationella tillsynsorganet. Det nationella tillsynsorganet får undersöka och besluta om efterlevnadsåtgärder på grundval av uppgifterna i dessa rapporter.

”3. De påföljder som medlemsstaterna fastställer till följd av överträdelse av bestämmelserna i denna förordning ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. I synnerhet ska påföljderna vara tillräckliga för att ge trafikföretag och förmedlare ett ekonomiskt incitament att konsekvent följa förordningen.

”4. [...]

”5. Fyra år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas 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 påföljder. Dessa rapporter ska också lämnas till kommissionen.

”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.”.

”15. Följande artikel ska införas:

Artikel 16a

[...]

”Artikel 16ac

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 lufttrafikföretag eller förmedlare och konsumenter.”.

Artikel 16b

[...]

Artikel 16c

[...]

”16. Artikel 17 ska ersättas med följande:

”Artikel 17

Översyn och rapportering

”1. Vart tredje år från den dag då denna förordning börjar tillämpas ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om förteckningen över extraordinära

omständigheter i bilagan, mot bakgrund av vad som hänt under de föregående två åren som påverkar flygtrafikens punktlighet och effektivitet.

Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

”2. Tre år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas och därefter vart femte år ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen, efterlevnaden och resultaten av denna förordning.

I den första rapporten tre år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas ska kommissionen bedöma 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. Kommissionen ska också bedöma om de tidsgränser som anges i artikel 7.1a behöver justeras på grundval av statistik över utvecklingen av förseningar och inställda flygningar från de fem föregående åren och varje år från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas.

Kommissionen ska också inkludera information om det stärkta skyddet av passagerare på flygningar från tredjeländer som utförs av lufttrafikföretag utanför EU.

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.

Rapporten ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag.”.

”17. Bilaga 1 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 licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008.”¹⁰.

b) Följande led ska läggas till som led h:

”h) *förflyttningshjälpmedel*: all utrustning som är avsedd att bistå personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet med deras rörlighet enligt definitionen i artikel 2 a i förordning (EG) nr 1107/2006¹¹.”.

c) Följande led ska läggas till som led i:

”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.”.

d) Följande led ska läggas till som led j:

”j) *tillgängligt format*: ett format som ger en person med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet¹ tillgång till all relevant information, som bland annat gör det möjligt för en sådan person att ha tillgång lika lätt och bekvämt som en person utan nedsatt rörlighet eller funktionsnedsättning och som uppfyller tillgänglighetskraven i enlighet med tillämplig lagstiftning, såsom bilaga I till direktiv (EU) 2019/882.”.

e) Följande led ska läggas till som led k:

”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.”.

¹⁰ Anpassning av definitioner och terminologi i hela texten kommer att ingå i juristlingvisternas granskning.

¹¹ 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).

f) Följande led ska läggas till som led l:

”l) *personlig artikel*: ett ej incheckat bagage som utgör en nödvändig del av passagerarnas transport, som uppfyller säkerhetskraven och vars mått högst uppgår till 40 x 30 x 15 cm eller som kan förvaras under sätet framför.”.

g) Följande led ska läggas till som led m:

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

-1a. Följande mening ska läggas till i artikel 3.1:

”Detta inbegriper EU-lufttrafikföretagets ansvar när det gäller passagerar- eller bagageförsening.”.

”1. Punkt 2 i artikel 3 ska utgå.

1a. Artikel 3a ska ersättas med följande:

”Artikel 3a

Det kompletterande belopp 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 angående sitt intresse av leverans av bagaget till bestämmelseorten 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.”.

1b. Artikel 5.1 ska ersättas med följande:

”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. Artikel 5.2 ska ersättas med följande:

”2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i 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. [...]

3a. Följande strecksats ska läggas till i slutet av artikel 6.2:

”– Information till personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet om deras rätt att kostnadsfritt göra en särskild intresseförklaring om värdet av deras förflyttningshjälpmedel.”.

3b. Följande punkter ska läggas till i artikel 6:

”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, inbegripet 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.”.

”4. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

”1. Vid transport av incheckade förflyttningshjälpmedel eller erkända assistanshundar ska EU-lufttrafikföretaget säkerställa att varje person med funktionsnedsättning eller person med nedsatt rörlighet erbjuds möjlighet att, i tillgängligt format, göra en särskild intresseförklaring i enlighet med artikel 22.2 i Montrealkonventionen 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 erkänd assistanshund, vid ombordstigningen. I sådant fall får EU-lufttrafikföretaget inte begära

någon tilläggsavgift från de berörda passagerarna. Om hjälpmedlet förstörs, förloras, skadas eller försenas eller om en erkänd assistanshund avlider eller skadas, får EU-lufttrafikföretaget kräva att personen med funktionsnedsättning eller personen med nedsatt rörlighet bestyrker beloppet i intresseförklaringen med ett bevis på kostnaden för ersättning, inbegripet tillfällig ersättning, av förflyttningshjälpmedlet eller den erkända assistanshunden.

Vid försäljning av lufttransport för EU-lufttrafikföretagets räkning ska förmedlare erbjuda de berörda passagerarna möjlighet att, i tillgängligt format, göra en särskild intresseförklaring i enlighet med artikel 22.2 i Montrealkonventionen vid bokningen och samtidigt med underrättelsen i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 1107/2006. Denna särskilda intresseförklaring ska lämnas på samma villkor som de som anges i föregående punkt. Förmedlaren ska så snart som möjligt överlämna förklaringen till EU-lufttrafikföretaget.

”2. [...]

”3. 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.

”4. Om punkt 3 är tillämplig, och utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7 och 8 och fjärde stycket i bilaga I till förordning (EG) 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 3 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.

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

Artikel 6b

[...]

Artikel 6c

[...]

Artikel 6d

”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, tydligt ange, i tillgängligt format, vid bokningen, samt i sina mobila applikationer och på sin webbplats och även, för lufttrafikföretagen, på begäran på flygplatsen (inbegripet vid incheckningsautomaterna för självbetjäning)

- 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 biljettklass för var och en av de flygningar som ingår i en passagerares platsreservation,
- eventuella begränsningar av antalet bagage,
- 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 1a, eventuella extra avgifter för transporten av incheckat och ej incheckat bagage, inbegripet musikinstrument enligt artikel 6e,
- de särskilda skäl som kan förhindra transport i kabinen av ej incheckat bagage i enlighet med punkt 2.

1a. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1107/2006 ska lufttrafikföretagen tillåta passagerare att transportera en personlig artikel i kabinen utan extra kostnad.

”2. Om särskilda skäl, t.ex. säkerhetsskäl, kapacitetsskäl eller ändring av luftfartygstypen sedan bokningen gjordes, förhindrar transport av en personlig artikel enligt punkt 1a eller handbagage i luftfartygets kabin får lufttrafikföretaget i stället, utan ytterligare kostnad för passageraren, transportera sådant ej incheckat bagage i lastrummet.

2a. Punkterna 1a och 2 ska tillämpas på alla lufttrafikföretag med avgångar från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga och på alla EU-lufttrafikföretag med ankomster inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga.

”3. Denna artikel påverkar inte de begränsningar avseende ej incheckat bagage som fastställs i säkerhetsbestämmelser på EU-nivå eller internationell nivå, t.ex. förordning (EG) nr 300/2008 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2008.

Artikel 6e

”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 de kan förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte. Ett lufttrafikföretag får bestämma att ett musikinstrument ska ingå i en passagerares tillåtna ej incheckade bagage och inte får medföras utöver detta.

”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 passageraren och musikinstrumentet, varav det ena alltid är ett fönstersäte för 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.”.

”5. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Kommissionen ska senast [datum anges senare] rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultaten av denna förordning.”.

”6. Bilagan till förordning (EG) nr 2027/97 ska ersättas med bilaga 2 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 förordnings ikraftträdande].

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
