



Bruxelles, den 6. juni 2025
(OR. en)

9795/25
ADD 1

Interinstitutionel sag:
2013/0072(COD)

AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Vedr.:	Forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage – Resultat af drøftelserne

Vedlagt følger til delegationerne kompromisteksten til ovennævnte forslag, som Rådet (transport, telekommunikation og energi (transport)) nåede til politisk enighed om på samlingen den 5. juni 2025.

2013/0072 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

¹ EUT C [...].

² EUT C [...].

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91³ og Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage⁴ har i væsentlig grad bidraget til at beskytte flypassagerers rettigheder, når deres rejseplaner bliver afbrudt i tilfælde af boardingafvisning, lange forsinkelser, aflysninger eller beskadiget bagage.
- (2) Der har været en række problemer med implementeringen af rettighederne i henhold til forordningerne, og de har gjort, at potentialet i forordningerne med hensyn til passagerbeskyttelse ikke i fuldt omfang har kunnet realiseres. For at kunne sikre en mere effektiv, virksom og konsekvent anvendelse af flypassagerers rettigheder i hele Unionen er det nødvendigt med en række tilpasninger til den nuværende lovramme. Det blev understreget i Kommissionens rapport om unionsborgerskab fra 2010 om afskaffelse af hindringerne for unionsborgernes rettigheder⁵, som omhandler foranstaltninger, der skal sikre et sæt af fælles rettigheder især for flypassagerer og tilstrækkelig håndhævelse af rettighederne.
- (2a) Den undersøgelse, som Kommissionen bestilte og offentliggjorde i 2020 (i det følgende benævnt "undersøgelsen"), viser, at passagerers vigtigste prioritet er at modtage bistand i tilfælde af rejseafbrydelser og at få tilbudt omlægning af rejsen, så de ankommer til deres bestemmelsessted så hurtigt som muligt. Undersøgelsen viser, at betaling af kompensation ligger på tredjepladsen i prioritetsrækkefølge. På den anden side viser undersøgelsen også, at luftfartsselskabers absolutte og relative omkostninger ved gennemførelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 er steget betydeligt siden 2011, hvilket på lang sigt risikerer at føre til begrænsning af antallet af ruter, der beflyves, eller mindskelse af antallet af forbindelser, der tilbydes passagerer. Revisionen af forordning (EF) nr. 261/2004 bør derfor navnlig fokusere på passagerers rettigheder med hensyn til bistand og omlægning af rejsen, samtidig med at der tages hensyn til luftfartsselskabers økonomiske incitamenter og indvirkninger på antallet af forbindelser.

³ EUT L 46 af 17.2.2004, s. 1.

⁴ EFT L 285 af 17.10.1997, s. 1; ændret i EFT L 140 af 30.5.2002, s. 2.

⁵ KOM(2010) 603 endelig.

- (2b) Passagerer, som rejser på en flyvning, der er omfattet af forpligtelse til offentlig tjeneste, enten til fuld eller nedsat billetpris, bør være omfattet af samme rettigheder i henhold til denne forordning.
- (3) For at øge retssikkerheden for luftfartsselskaber og flypassagerer er det nødvendigt med en mere præcis definition af begrebet "usædvanlige omstændigheder", hvor der tages hensyn til dommen fra Den Europæiske Unions Domstol i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann), som fortolker den oprindelige udgave af forordning (EF) nr. 261/2004. Sådant en definition bør præciseres yderligere med ikkeudtømmende lister over omstændigheder, som klart kan identificeres som usædvanlige eller ikke. Kommissionen bør gennemgå listen over usædvanlige omstændigheder hvert tredje år og om nødvendigt foreslå Europa-Parlamentet og Rådet at ajourføre denne liste.
- (3a) I den oprindelige udgave af forordning (EF) nr. 261/2004 som fortolket af Domstolen i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann) betragtes et uforudset teknisk problem ikke som en usædvanlig omstændighed, undtagen når det er begrænset til en skjult fabrikationsmangel, der afsløres af konstruktøren af luftfartøjet eller af en kompetent myndighed, eller skade på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger. I lyset af den indhøstede erfaring og i betragtning af den altoverskyggende betydning af at sørge for, at de rettigheder, der tildeles passagerer i henhold til denne forordning, ikke er til skade for sikkerheden, bør tekniske problemer vedrørende visse former for udstyr under visse omstændigheder betragtes som usædvanlige omstændigheder.
- (3b) I den oprindelige udgave af forordning (EF) nr. 261/2004 som fortolket af Domstolen i forenede sager C-156/22, C-157/22 og C-158/22 (TAP Portugal) betragtes uventet fravær på grund af sygdom eller endog uventet død kort tid inden en flyvnings afgang af et besætningsmedlem, hvis tilstedeværelse er absolut nødvendig for flyvningens gennemførelse, ikke som en usædvanlig omstændighed. Selv om luftfartsselskaber har pligt til at træffe alle rimelige foranstaltninger for at sørge for udskiftning af piloten, andenpiloten eller det krævede minimum af kabinepersonale, kræver sikring af opfyldelse af denne forpligtelse i praksis uden for luftfartsselskabernes hjemsteder ikke desto mindre betydelig tid og store finansielle omkostninger. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte, at et sådant absolut nødvendigt besætningsmedlems uventede sygdom eller død, f.eks. når den indtræffer dagen før en flyvnings afgang, uden for et luftfartsselskabs hjemsteder bør betragtes som en usædvanlig omstændighed.

- (3c) I den oprindelige udgave af forordning (EF) nr. 261/2004 som fortolket af Domstolen i sag C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann m.fl.), C-613/20 (Eurowings) og C-287/20 (Ryanair) betragtes strejker blandt luftfartsselskabers personale ikke som usædvanlige omstændigheder. Når en strejke opstår, falder visse krav dog ikke ind under luftfartsselskabets ansvarsområde og ligger uden for dets kontrol, f.eks. ændringer i pensionsalderen eller i finansielle bidrag, som kun kan behandles af offentlige myndigheder. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte, at visse strejker blandt luftfartsselskabers personale bør betragtes som usædvanlige omstændigheder.
- (4) I den oprindelige udgave af forordning (EF) nr. 261/2004 som fortolket af Domstolen i sag C-173/07 (Emirates) defineres begrebet "flyafgang" i den forstand, hvori det er anvendt i forordning (EF) nr. 261/2004, ikke, men betragtes som, at det nærmere bestemt består i en transporthandling med fly, som således udgør en "enhed" så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute. For at undgå usikkerhed og i lyset af den indhøstede erfaring bør der nu indføres en klar definition af en "flyvning" og ligeså af de hertil knyttede begreber "tilsluttet flyforbindelse" og "rejse".
- (4a) I den oprindelige udgave af forordning (EF) nr. 261/2004 som fortolket af Domstolen i sag C-537/17 (Wegener) finder forordningen anvendelse på alle dele af en flyvning, som er en del af én rejse, uanset hvor flyvningerne finder sted, herunder flyvninger, som gennemføres fuldt ud uden for Unionen. Når enten når det oprindelige afrejsested er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaterne finder anvendelse, eller, når det transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab, når rejsens endelige bestemmelsessted er beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, bør denne forordning finde anvendelse.
- (4b) Undersøgelsen viser, at EU-luftfartsselskaber i højere grad overholder forordning (EF) nr. 261/2004. Derfor vil genoprettelse af lige konkurrencevilkår mellem EU-luftfartsselskaber og ikke-EU-luftfartsselskaber og forbedring af EU-luftfartsselskabers økonomiske bæredygtighed støtte Unionens flagskibe og i sidste ende forbedre beskyttelsen af passagerer samlet set.

- (4ba) Artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde anerkender de særlige karakteristika i forbindelse med regionerne i den yderste periferi, navnlig på grund af deres fjerne beliggenhed. I lyset af erfaringerne med forordning (EF) nr. 261/2004 er det nødvendigt at træffe passende foranstaltninger for at sikre territorial kontinuitet med de franske regioner i den yderste periferi og inklusion i hele Unionen til gavn for passagererne i sidste ende. På grund af de særlige karakteristika i forbindelse med rejser mellem regionerne i den yderste periferi og andre EU-områder bør passagerer på sådanne rejser derfor behandles i overensstemmelse med rejsens faktiske længde.
- (4c) Grønland er udsat for særligt barske vejrforhold og er kendetegnet ved meget lav befolkningstæthed og afsides beliggenhed af de befolkede områder. For at sørge for forbindelser og opretholde tilgængelighed af flyvninger i Grønland bør flyvninger inden for Grønland ikke være omfattet af kompensationsforpligtelserne, herunder når disse flyvninger er tilsluttede flyforbindelser med ankomst til eller afgang fra et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse.
- (4d) Forordning (EF) nr. 261/2004 bør ikke berøre status for og suverænitet over landtangen Gibraltar, hvor Gibaltars lufthavn er beliggende, eller Kongeriget Spaniens retsstilling i denne henseende, og under hensyntagen til de nuværende omstændigheder bør det for at skabe retssikkerhed præciseres, at reglerne i forordning (EF) nr. 261/2004 kun bør finde anvendelse på Gibaltars lufthavn, når Kongeriget Spanien efter bilæggelse af tvisten med Det Forenede Kongerige er i stand til at udøve effektiv kontrol over nævnte lufthavn og sørge for anvendelse af reglerne i denne forordning på denne lufthavn, og der er offentliggjort en meddelelse herom i EU-Tidende.
- (4e) Billetter udstedes eller godkendes af det transporterende luftfartsselskab efter indgåelse af en lufttransportkontrakt med en passager. De bør kunne identificeres ved hjælp af et entydigt billetnummer og indeholde en entydig henvisning til den lufttransportkontrakt, der udstedes ved reservationen. Billetter bør omfatte én flyvning eller en tilsluttet flyforbindelse på en rejse uden at tage hensyn til mellemlandinger af tekniske og driftsmæssige årsager. De bør indeholde flere oplysninger om denne flyvning eller tilsluttede flyforbindelse, f.eks. flyvningens dato, afgang og ankomst, planlagte afgangs- og ankomsttidspunkter, passagerens fornavn og efternavn, flyvningsnummer og det transporterende luftfartsselskabs navn.

- (5) I sag C-22/11 (Finnair) fastslog EU-Domstolen, at begrebet "boardingafvisning" skal fortolkes således, at det ikke kun omfatter boardingafvisninger, som skyldes tilfælde af overbookning, men ligeledes boardingafvisninger af andre grunde, såsom driftsmæssige grunde. Passagerer, der er mødt frem til boarding, og som afvises, eller som på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive afvist ved boarding mod deres vilje, bør refunderes uden unødigt ophold.
- (5a) Samtidig er der rimelige grunde til at afvise passagerer ved boarding, f.eks. sundheds- eller sikkerhedsårsager eller utilstrækkelig rejselegitimation. Luftfartsselskaber har også rimelige grunde til at afvise passagerer, der udviser uregerlig adfærd, som truer en flyvnings sikkerhed, ved boarding som omhandlet i den ændrede konvention angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer. Det transporterende luftfartsselskab bør bære bevisbyrden.
- (7) For at forbedre beskyttelsesniveauet bør passagerer ikke nægtes boarding til en returflyvning med den begrundelse, at de ikke foretog udrejsen i henhold til samme lufttransportkontrakt.
- (8) For øjeblikket bliver passagerer sommetider straffet for stavefejl i deres navne, ved at de skal betale et administrativt gebyr. Mindre korrektioner af bookingfejl eller tilfælde af en administrativ ændring bør der ikke skulle betales afgift for, forudsat at de ikke indebærer en ændring af tider, dato, flyrute eller passager.
- (9) I tilfælde af aflysning bør det være op til passageren og ikke luftfartsselskabet at vælge mellem refusion, fortsættelse af rejsen ved omlægning af rejsen eller rejse på et senere tidspunkt.
- (10) Lufthavnsforvaltningsorganer i lufthavne, hvis årlige trafik er på mindst fem millioner passagerbevægelser, og leverandører af væsentlige lufthavnstjenester, navnlig luftfartsselskaber og leverandører af groundhandlingydelser, bør arbejde sammen for at mindske virkningen af flere flyvningsafbrydelser for passagerer. Til det formål bør lufthavnsforvaltningsorganer udarbejde beredskabsplaner for sådanne tilfælde og arbejde sammen om at udvikle sådanne planer. I alle andre lufthavne bør lufthavnsforvaltningsorganet udfolde alle rimelige bestræbelser på at koordinere og indgå ordninger med lufthavnsbrugere om at underrette strandede passagerer i situationer, der fører til et betydeligt antal strandede passagerer.

- (10a) Forordning (EF) nr. 261/2004 bør udtrykkelig omfatte retten til kompensation for passagerer, der bliver ramt af lange forsinkelser, som omhandlet i EU-Domstolens dom i forenede sager C-402/07 og C-432/07 (Sturgeon). I overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet, som der henvises til i nævnte dom, bør de samme regler for refusion, omlægning af rejsen og kompensation finde anvendelse.
- (11) Sturgeondommen henviser til en engangsudløsende tidstærskel på tre timer for kompensation i tilfælde af forsinkelse. Erfaringerne siden vedtagelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 har imidlertid vist, at mange forsinkelser ikke kan løses inden for de tre timer, der er henvist til i denne dom, og at en kort tærskel kan øge antallet af aflysninger af flyvninger, hvis luftfartsselskaber mindsker følgevirkningerne af forsinkede flyvninger på de efterfølgende flyvninger ved at aflyse en eller flere flyvninger for at omplacere et fly til en næste flyvning. I de fleste tilfælde vil passagerer stadig foretrække en forsinkelse frem for en aflysning, fordi de har større sikkerhed for at nå frem til bestemmelsesstedet ved førstgivne lejlighed. På mange ruter er hyppigheden af flyvninger begrænset, og i tilfælde af aflysning kan rejsen for passagerne ikke straks omlægges. Forøgelse af tidstærsklen er derfor en fordel for passagererne.
- (11a) Med henblik på at opretholde forbindelser bør de grænser for, hvornår forsinkelser giver anledning til ret til kompensation, forhøjes, så der tages hensyn til den finansielle og konkurrencemæssige indvirkning på sektoren. På denne måde vil det være muligt at undgå at tilskynde til en stigning i antallet af aflysninger eller begrænsninger af antallet af ruter, der beflyves, eller mindskelser af antallet af forbindelser, der tilbydes passagerer, på lang sigt. For at sikre, at der gælder de samme regler for kompensation for passagerer, der rejser inden for EU, bør grænsen være den samme for alle rejser inden for Unionen.

- (11b) Den standardiserede kompensation i den oprindelige udgave af forordning (EF) nr. 261/2004 har til formål at kompensere for tidstab, som er fælles for alle passagerer, mens de beløb, der er fastsat i den oprindelige udgave af forordning (EF) nr. 261/2004, i mange tilfælde kan overstige størrelsen af den skade, som passagererne har lidt, som fastlagt i økonomiske undersøgelser. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte forskellige tærskler for kompensation alt efter afstanden af den afbrudte flyvning og forsinkelsen ved ankomsten.
- (11c) I overensstemmelse med Unionens bestræbelser på at fremme klimaneutral og miljøvenlig mobilitet er det også hensigtsmæssigt at sørge for, at de reguleringsmæssige rammer for transportformers passagerrettigheder så vidt muligt tilnærmes, og at kompensationen inden for forskellige transportformer udlignes.
- (12) Af hensyn til retssikkerhed bør det af forordning (EF) nr. 261/2004 udtrykkeligt fremgå, at en ændring af planlagte flyvninger har samme virkning for passagerer som aflysninger eller forsinkelser, og at der derfor bør være de samme rettigheder.
- (13) Passagerer, som mister en tilsluttet flyforbindelsesdel af en rejse som følge af en afbrydelse af en tidligere flyvning, bør bistås ordentligt under afventning af en omlægning af rejsen. I sådanne tilfælde bør passagerer i overensstemmelse med princippet om ligebehandling have ret til kompensation, når de når frem til det endelige bestemmelsessted for deres alternative flyvning eller transport, på samme måde som passagerer, som er udsat for afbrydelser i forbindelse med direkte flyvninger.
- (13a) På reservationstidspunktet og forud for billetkøbet bør luftfartsselskaber eller, hvor det er relevant, formidlere klart oplyse passagerer om, hvorvidt deres rejseplaner vil være omfattet af en enkelt lufttransportkontrakt, og om deres rettigheder i henhold til forordningen, navnlig vedrørende mistede tilsluttede flyforbindelser.
- (14) For at forbedre passagerbeskyttelsen bør det præciseres, at passagerer, der rammes af forsinkelser, nyder godt af ret til bistand og kompensation, uanset om de venter i lufthavnsterminalen eller allerede er om bord på flyet. Men da sidstnævnte ikke har adgang til de ydelser, som er tilgængelige i terminalen, bør deres rettigheder forbedres, hvad angår de basale behov og med hensyn til retten til at gå fra borde. Retten til at gå fra borde kan kun begrænses af sikkerheds-, immigrations- eller lufttrafikkontrolrelaterede årsager. Hvis et luftfartsselskab skal til at lade passagererne gå fra borde, men af lufttrafikkontrolmyndighederne underrettes om, at flyet skal til at afgang, bør det have mulighed for at nægte, at passagererne går fra borde.

- (15) Hvis en passager har valgt en omlægning af rejsen ved førstgivne mulighed, gør luftfartsselskabet ofte omlægningen betinget af, om der er pladser tilgængelige på dets egne forbindelser, hvorved de fratager deres passagerer muligheden for at komme hurtigere frem med alternative forbindelser. Derfor bør luftfartsselskabet også overveje andre muligheder for omlægning af rejsen, herunder til en alternativ lufthavn, via en anden rute, med et andet luftfartsselskab eller med et andet transportmiddel, hvis det kan gøre, at rejsen kan foregå hurtigere. En alternativ omlægning af rejsen bør være afhængig af, om der er ledige pladser. Hvis luftfartsselskabet ikke har tilbudt omlægning af rejsen, og den samlede ventetid forlænges med mindst tre timer, bør passageren have ret til at arrangere sin egen omlægning af rejsen for at nå frem til sit endelige bestemmelsessted uden unødigt ophold. Udgifterne til en sådan omlægning af rejsen bør på visse betingelser afholdes af luftfartsselskabet og foregå under sammenlignelige transportbetingelser.
- (15a) Ved omlægning af rejsen bør luftfartsselskaber søge at sikre, at passagererne kan rejse med deres bagage, herunder indtjekket og ikkeindtjekket bagage. Et luftfartsselskab bør af passagerer gives mulighed for at handle på anden vis, hvis begrænsninger i bagagetransporten har medført yderligere forsinkelser for passagerer, der venter på omlægning af rejsen, uden at dette berører luftfartsselskabets erstatningsansvar med hensyn til passagerers bagage i henhold til forordning (EF) nr. 2027/97 og Montrealkonventionen.
- (15b) Hvorvidt transportbetingelser er sammenlignelige, kan afhænge af en række faktorer og af omstændighederne. Når det er muligt, og det ikke medfører yderligere forsinkelser, bør passagerer ikke nedgraderes til transporttjenester af en lavere klasse end den, der er anført i reservationen. Omlægning af rejsen bør tilbydes passagerer uden yderligere omkostninger, selv om passagerernes rejse omlægges med et andet luftfartsselskab eller med et andet transportmiddel eller i en højere klasse eller til en højere billetpris end den, der er betalt for den oprindelige flyvning. Der bør udfoldes rimelige bestræbelser for at undgå yderligere forbindelser. Når der benyttes et andet luftfartsselskab eller et alternativt transportmiddel til omlægning af rejsen, bør den samlede rejsetid ligge så tæt som muligt på den planmæssige rejsetid for den oprindelige flyvning og i samme transportklasse eller om nødvendigt en højere klasse. Hvis der er flere flyvninger til rådighed med sammenlignelige rejsetider, bør passagerer, der har ret til omlægning af rejsen, acceptere det tilbud om omlægning af rejsen, som luftfartsselskabet fremsætter, herunder med de luftfartsselskaber, der samarbejder med det transporterende luftfartsselskab. Hvis der er reserveret bistand for personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer til den oprindelige flyvning,

bør en sådan bistand også være tilgængelig på den alternative rute i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1107/2006.

- (16) Passagerer bør tilbydes bistand fra det planlagte afgangstidspunkt til afgangstidspunktet for deres flyvning eller alternative transport. Luftfartsselskaberne har for øjeblikket et ubegrænset ansvar for overnatningen for deres passagerer i tilfælde af usædvanlige omstændigheder af lang varighed. Denne usikkerhed kan sammen med fraværet af en forudsigelig tidsgrænse bringe et luftfartsselskabs finansielle stabilitet i fare med deraf følgende negative virkninger for passagerer med hensyn til forbindelser. Et luftfartsselskab bør derfor kunne begrænse sit tilbud om overnatning til tre nætter. Desuden bør beredskabsplaner og hurtig omlægning af rejsen kunne mindske risikoen for, at passagerer stranded i lange perioder.
- (17) [...]
- (18) Behovene hos passagerer med særlige behov såsom personer med handicap, bevægelseshæmmede personer, børn, spædbørn, gravide kvinder og personer med behov for særlig lægehjælp såsom personer med alvorlig diabetes eller epilepsi kan kræve særlig opmærksomhed fra det transporterende luftfartsselskabs side. Det kan navnlig være vanskeligere at sørge for overnatning i tilfælde af flyvningsafbrydelser. Derfor bør enhver begrænsning i retten til overnatning i tilfælde af usædvanlige omstændigheder ikke gælde for disse passagerkategorier, forudsat at de rettidigt har underrettet det transporterende luftfartsselskab.
- (18a) Forordning (EF) nr. 261/2004 gælder også for passagerer, som har booket deres flyrejse som del af en pakkerejse. Revisionen sigter mod yderligere at forbedre sammenhængen mellem direktiv (EU) 2015/2302⁶ og forordningen. I denne forbindelse må passagerer ikke kumulere tilsvarende rettigheder, navnlig i henhold til begge retsakter.
- (19) Årsagerne til de nuværende forsinkelser og aflyste flyvninger i EU kan ikke alene tilskrives luftfartsselskaberne. For at incitere alle aktører i flytrafikkæden til at søge at finde effektive, rettidige løsninger, der kan minimere de gener, som forsinkelser og aflysninger giver for passagererne, bør luftfartsselskaberne have ret til at søge godtgørelse hos enhver tredjepart, som har bidraget til den begivenhed, som gav anledning til kompensation eller andre forpligtelser.

⁶ EUT L 326 af 11.12.2015.

- (19a) I sag C-502/18 (České aerolinie) fastslog EU-Domstolen, at i tilfælde af tilsluttede flyforbindelser inden for forordningens anvendelsesområde er ethvert transporterende luftfartsselskab, der deltager i udførelsen af mindst én af de tilsluttede flyforbindelser, forpligtet til at kompensere passagererne i henhold til denne forordning, uanset om den flyvning, som dette luftfartsselskab udførte, blev afbrudt eller ej. Selv om der i forordningen mindes om, at transporterende luftfartsselskaber, som opfylder deres forpligtelser i henhold til forordningen, kan søge kompensation hos enhver tredjepart, viser undersøgelsen, at den ret til at søge erstatning, der mindes om i forordningen, har lille effektivitet. Som følge heraf bærer EU-luftfartsselskaber en uforholdsmæssig stor finansiel byrde sammenlignet med ikke-EU-luftfartsselskaber. Med henblik på at genoprette EU-luftfartsselskabers konkurrenceevne i overensstemmelse med anbefalingerne i Draghirapporten og på lang sigt opretholde forbindelser bør revisionen af forordning (EF) nr. 261/2004 derfor begrænse et luftfartsselskabs erstatningsansvar til flyvninger, som det udfører som transporterende luftfartsselskab.
- (20) Forordning (EF) nr. 2111/2005 pålægger en forpligtelse til at underrette passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, og direktiv 93/13/EF pålægger forpligtelser til at give oplysninger om vilkår og betingelser. Passagererne bør ikke kun informeres korrekt om deres rettigheder i tilfælde af flyvningsafbrydelser, men bør også på passende vis informeres om årsagen til selve afbrydelsen, så snart der foreligger oplysninger herom. Disse oplysninger bør også gives, hvis passagererne har købt billetten gennem en formidler, der er etableret i Unionen. Sådanne oplysninger bør mindst gives af luftfartsselskabet eller formidleren i et tilgængeligt format og, hvor det er relevant, gennem såkaldte "push"-meddelelser fra mobilapplikationer eller andre digitale midler.
- (20a) For at sikre en bedre håndhævelse af passagerernes rettigheder bør de nationale håndhævelsesorganer overvåge håndhævelsen af forordningen og træffe afgørelse om passende sanktioner for at tilskynde til overholdelse af denne forordning.
- (21) For at sikre en bedre håndhævelse af passagerernes rettigheder bør medlemsstaterne give forbrugere mulighed for at få adgang til mekanismer til udenretslig tvistbilæggelse, efter at de forgæves har klaget eller indgivet en anmodning til et luftfartsselskab eller en formidler. Disse mekanismer bør ikke berøre medlemsstaternes ret til at bestemme, om luftfartsselskabernes eller formidlernes deltagelse bør være obligatorisk.

- (21a) Når passagerer vælger at blive refunderet efter en afbrydelse, bør de automatisk refunderes rettidigt uden at udfylde en særlig anmodning.
- (22) Passagererne bør på passende vis informeres om de relevante procedurer for indgivelse af anmodninger om kompensation og klager til luftfartsselskaber og bør modtage svar rettidigt. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer lufthavnens beredskabsplan, kan svarfristerne forlænges. Passagererne bør også have mulighed for at indgive individuelle tvister efter klager eller anmodninger gennem udenretslige foranstaltninger. Men eftersom adgangen til effektive retsmidler for en domstol er en grundlæggende ret i henhold til artikel 47 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, bør disse foranstaltninger hverken forhindre eller besværliggøre passagerernes adgang til domstolene.
- (22a) For at gøre det muligt for passagerer og forbrugere at udøve deres rettigheder vedrørende anmodninger, klager og individuelle tvister bør de direkte og personligt kunne indgive en ansøgning til luftfartsselskaber, formidlere eller relevante organer i henhold til denne forordning på en klar og tilgængelig måde.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Under henvisning til De Forenede Nationers konvention om rettigheder for personer med handicap bør luftfartsselskaber for at sikre, at skader på, ødelæggelse eller bortkomst af mobilitetsudstyr eller tilskadekomst eller død af anerkendte ledsagehunde kompenseres med deres fulde genanskaffelsesomkostninger, gratis tilbyde personer med handicap og bevægelseshæmmede personer som defineret i forordning (EF) nr. 1107/2006 lejlighed til at indgive en erklæring om særlig interesse, som i henhold til Montrealkonventionen gør, at de kan søge om fuld erstatning.

- (27a) Personer med handicap og bevægelseshæmmede personer bør have ret til straks at modtage den nødvendige midlertidige erstatning for indtjekket mobilitetsudstyr fra luftfartsselskaber i tilfælde af bortkomst, ødelæggelse eller beskadigelse. Eftersom anerkendte ledsagehunde ikke let kan erstattes, bør der findes andre midlertidige løsninger til erstatning for tab, død eller tilskadekomst heraf.
- (28) Det er til tider uklart for passagererne, hvor meget bagage de kan tage med om bord, hvad angår dimensioner, vægt eller antal. For at skabe fuld klarhed hos passagererne om, hvor meget bagage de kan tage med ifølge deres billet, både som ikkeindtjekket og indtjekket bagage, bør luftfartsselskaberne klart angive dette ved reservationen og i lufthavnen. For at sikre tilstrækkelig personlig komfort under passagerers rejse og som anerkendt af EU-Domstolen i sag C-487/12 (Vueling) bør passagerer have mulighed for gratis at tage personlige genstande, der udgør et nødvendigt aspekt af deres transport, med ind i kabinen, forudsat at genstandene opfylder gældende sikkerhedskrav og rimelige krav med hensyn til vægt og dimensioner. Ved personlige genstande, der betragtes som nødvendige aspekter af passagertransport, forstås genstande, der er væsentlige i rejsens varighed, og som kan omfatte pas og andre rejsedokumenter, livsvigtige lægemidler, personlige enheder og læsestof samt føde- og drikkevarer, der svarer til flyvningens varighed.
- (28a) Passagerer bør ved reservationen i et klart og tilgængeligt format oplyses om de største dimensioner og højeste vægt af den bagage, som de kan medbringe i kabinen. Uden at det berører princippet om fri prisfastsættelse, bør luftfartsselskaberne fastlægge en rimelig politik med hensyn til håndbagagens dimensioner, som gør det muligt for passagererne at tage et stykke håndbagage med ind i kabinen, forudsat at den opfylder gældende sikkerhedskrav. I betragtning af luftfartsselskabernes forskelligartede politikker bør det ved revisionen af forordning (EF) nr. 1008/2008 vurderes, om det er muligt at indføre ensartede minimumsregler for håndbagage.

- (29) Musikinstrumenter kan være af enorm pengemæssig, kunstnerisk og historisk værdi. Musikinstrumenter er desuden redskaber til musikeres erhverv, som de regelmæssigt øver og optræder med, og kan ikke let erstattes. Passagerer bør derfor have ret til at medbringe musikinstrumenter i kabinen på eget ansvar, forudsat at disse instrumenter overholder kapacitets- og sikkerhedsreglerne og luftfartsselskabets politik for maksimalt tilladt bagage. Når kapacitets- og sikkerhedskravene er opfyldt, bør luftfartsselskabet bestræbe sig på at give passagerer mulighed for at medbringe musikinstrumenter på yderligere sæder, forudsat at de tilsvarende billetpriser er betalt. Hvis dette ikke er muligt, bør musikinstrumenter så vidt muligt fragtes under passende vilkår i luftfartøjets fragtrum. Forordning (EF) nr. 2027/97 bør ændres i overensstemmelse hermed.
- (30) [...]
- (31) På grund af de korte frister for indgivelse af klager i forbindelse med de rettigheder og forpligtelser, der er omfattet af forordning (EF) nr. 2027/97, bør luftfartsselskaberne give passagererne mulighed for at indgive en klage ved at udfylde en klageformular i et tilgængeligt format, for så vidt angår både passagerer med handicap eller personer, der ikke anvender digitale værktøjer, i det mindste i deres mobilapplikationer og på deres websteder. Denne formular bør gøre det muligt for passagerer straks at indgive en klage over beskadiget, forsinket eller bortkommet bagage.
- (32) Artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2027/97 er blevet forældet, da forsikringsanliggender nu falder ind under forordning (EF) nr. 785/2004. Det bør derfor udgå.
- (33) Det er nødvendigt, at de valutamæssige grænser, som er omhandlet i bilaget til forordning (EF) nr. 2027/97, regelmæssigt ændres af luftfartsselskaber for at tage hensyn til den økonomiske udvikling efter den revision, der blev foretaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i henhold til artikel 24, stk. 2, i Montrealkonventionen.

- (33a) Draghirapporten fremhævede transportens afgørende rolle for Unionens konkurrenceevne og risikoen for, at virksomheder omdirigeres fra transportknudepunkter i Unionen til transportknudepunkter i Unionen som følge af asymmetriske bestemmelser. Forordning (EF) nr. 261/2004 finder kun anvendelse på passagerer, der afrejser fra en lufthavn beliggende i et tredjeland til en lufthavn beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaten finder anvendelse, når flyvningens transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab. Inden for tre år efter anvendelsen af denne forordning bør Kommissionen vurdere gennemførligheden af at revidere denne forordnings anvendelsesområde med henblik på yderligere at forbedre passagerbeskyttelsen og de lige vilkår mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandes luftfartsselskaber.
- (33b) En mekanisme til beskyttelse af passagerer i tilfælde af luftfartsselskabers insolvens bør vurderes i forbindelse med revisionen af forordning (EF) nr. 1008/2008.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Målet for denne forordning, nemlig at beskytte flypassagerers rettigheder på en rimelig og afbalanceret måde under hensyntagen til Unionens luftfartssektors konkurrenceevne og behovet for at opretholde passagerforbindelser på lang sigt, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i TEU. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

0. Artikel 1 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

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

- a) boardingafvisning
- b) aflysning, forsinkelse eller ændring af flyvninger
- c) mistet tilsluttet flyforbindelse
- d) opgradering eller nedgradering."

aa) Nr. 2 og 3 udgår.

1. Artikel 2 ændres således:

-a) Definitionen i litra b) affattes således:

""transporterende luftfartsselskab": et luftfartsselskab, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en lufttransportkontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager. Det transporterende luftfartsselskab, der anvender et andet luftfartsselskabs luftfartøj med eller uden dette andet selskabs besætning, ændrer ikke ved, at førstnævnte luftfartsselskab betegnes som transporterende luftfartsselskab med henblik på denne forordning".

a) Definitionen i litra c) affattes således:

""EU-luftfartsselskab"⁷: et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet⁸".

⁷ Tilpasning i hele teksten vil være en del af jurist-lingvist-gennemgangen.

⁸ EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

- b) Definitionen i litra d) affattes således:
""rejsearrangør":⁷ en person som defineret i artikel 3, nr. 8), i direktiv (EU) 2015/2302⁹".
- ba) Definitionen i litra e) affattes således:
""pakkerejse": en kombination af rejseydelser som defineret i artikel 3, nr. 2), i direktiv (EU) 2015/2302".
- bb) Definitionen i litra f) affattes således:
""billet": gyldig dokumentation, uanset form, for en lufttransportkontrakt".
- bc) Definitionen i litra g) udgår.
- bd) Definitionen i litra h) affattes således:
""endeligt bestemmelsessted": bestemmelsesstedet for flyvningen eller for den sidste tilsluttede flyforbindelse på en rejse".
- c) Definitionen i litra i) affattes således:
""person med handicap" og "bevægelseshæmmet person"⁷: enhver person, med en varig eller midlertidig fysisk, mental, intellektuel eller sensorisk funktionsnedsættelse, som i samspil med forskellige barrierer kan hindre vedkommende i fuldt ud og effektivt at benytte transportmidler på lige fod med andre passagerer, eller hvis bevægelighed under benyttelse af transportmidler er nedsat på grund af alder".
- ca) Definitionen i litra j) affattes således:
""boardingafvisning": afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i artikel 4, stk. 0, eller hvis de på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive afvist ved boarding mod deres vilje, undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. helbreds- eller sikkerhedsmæssige årsager eller ufuldstændig rejselegitimation".
- cb) Definitionen i litra k) affattes således:

⁹ EUT L 326 af 11.12.2015, s. 1.

"frivillig": en passager, der er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i artikel 4, stk. 0, og som på opfordring af luftfartsselskabet erklærer sig villig til ikke at boarde på sin flyvning mod en modydelse".

d) Definitionen i litra l) affattes således:

""aflysning": en planlagt flyvning, hvortil der var udstedt en lufttransportkontrakt, som ikke gennemføres. En flyvning, hvor flyet lettede, men af en eller anden grund blev omdirigeret til en anden lufthavn end den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, eller vendte tilbage til afgangslufthavnen og ikke kunne fortsætte til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, skal behandles som en aflysning, medmindre den faktiske ankomstlufthavn og den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, betjener samme by, byområde eller region, og luftfartsselskabet transporterer passageren til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten. En situation, hvor en passager har fået udstedt en billet til en flyvning, og det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, er blevet fremrykket mere end en time, skal også behandles som en aflysning, medmindre der ikke er nogen ændring i indtjeknings- og boardingtidspunkterne, eller medmindre passageren har taget den ændrede flyvning".

e) Følgende definitioner tilføjes:

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

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

ac) "forsinkelse ved ankomst": tidsforskellen mellem det ankomsttidspunkt, der er angivet på passagerens billet, og flyvningens faktiske ankomsttidspunkt

ad) "transportklasse": en del af luftfartøjets passagerkabine, der er kendetegnet ved andre sæder, en anden sædeopstilling eller en forskel i den standardservice, der ydes passagererne, i forhold til andre dele af kabinen

ga) "lufttransportkontrakt": en transportkontrakt indgået mellem et luftfartsselskab eller dets autoriserede agent og en passager om udførelse af en eller flere flyvninger

m) "usædvanlige omstændigheder": omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Med henblik på denne forordning er der i bilaget opstillet ikkeudtømmende lister over usædvanlige omstændigheder og over omstændigheder, der ikke betragtes som usædvanlige

- n) "flyvning": en lufttransport, der udføres med et enkelt luftfartøj mellem to lufthavne, der er angivet på billetten, via en forud fastlagt rute, en tidsplan og et enkelt identifikationsnummer; mellemlandinger af udelukkende tekniske og driftsmæssige årsager tages ikke i betragtning
- o) "tilsluttet flyforbindelse": en forbindelse, hvormed passageren ifølge en enkelt lufttransportkontrakt kan nå frem til et omstigningssted for at skifte til en anden flyvning, eller, hvor det er relevant, denne anden flyvning, som afgår fra omstigningsstedet
- oa) "mellemlanding": en tilsigtet afbrydelse af rejsen i henhold til en lufttransportkontrakt i en periode ud over den periode, der er nødvendig for direkte transit, eller ved skift mellem flyvninger i en periode, der normalt strækker sig til afgangstidspunktet for den næste tilsluttede flyforbindelse, og som undtagelsesvis omfatter en overnatning
- p) "rejse": en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, der transporterer passageren fra det første afgangssted til det endelige bestemmelsessted i henhold til en enkelt lufttransportkontrakt. Ud- og hjemrejsen skal betragtes som særskilte rejser
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) "afgangstidspunkt": det tidspunkt, hvor luftfartøjet forlader standpladsen, enten ved at blive skubbet eller ved egen kraft (off-block tid)
- v) "ankomsttidspunkt": det tidspunkt, hvor luftfartøjet ankommer til standpladsen, og parkeringsbremsene er aktiveret (on-block tid)
- w) "forsinkelse på forpladsen": ved afgang den tid ud over 30 minutter, hvor luftfartøjet bliver stående på jorden, fra det tidspunkt, hvor luftfartøjets døre lukkes, til takeofftidspunktet for luftfartøjet eller ved ankomst den tid fra luftfartøjet rører jorden, til luftfartøjets døre åbnes
- x) "nat": perioden mellem midnat og kl. 6 morgen
- y) [...]
- ya) "barn": en person under 14 år fra flyvningens afgangsdato eller den første tilsluttede flyforbindelse i henhold til en lufttransportkontrakt
- yb) "spædbarn": en person, der er under to år fra flyvningens afgangsdato eller den første tilsluttede flyforbindelse i henhold til en lufttransportkontrakt

- zb) "varigt medium": en indretning, som sætter passageren i stand til at lagre oplysninger på en måde, der muliggør senere konsultation i en periode, som er afpasset efter oplysningernes formål, og som giver mulighed for uændret gengivelse af de lagrede oplysninger
- zc) "tilgængeligt format": et format, der giver personen med handicap eller den bevægelseshæmmede person adgang til alle relevante oplysninger og bl.a. giver en sådan person mulighed for at få lige så let og bekvem adgang som en person uden handicap eller funktionsnedsættelse, og som opfylder de tilgængelighedskrav, der er fastsat i overensstemmelse med den gældende lovgivning, f.eks. bilag I til direktiv (EU) 2019/882
- zd) "afbrydelse": boardingafvisning som defineret i litra j), aflysning som defineret i litra l), forsinkelse på forpladsen som defineret i litra w), forsinkelse ved afgang som defineret i litra ab) eller forsinkelse ved ankomst som defineret i litra ac)
- ze) "første afgangssted": afgangsstedet for flyvningen eller for den første tilsluttede flyforbindelse på en rejse

2. Artikel 3 ændres således:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. Stk. 1 gælder, såfremt passagererne:

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

aa) Stk. 3 affattes således:

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

b) Stk. 4 affattes således:

"4. Med forbehold af artikel 8, stk. 3, litra d), gælder denne forordning kun for passagerer, der transporteres af et motoriseret fastvinget luftfartøj."

ba) Stk. 5 affattes således:

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

c) Stk. 6 affattes således:

"6. Med forbehold af denne forordnings artikel 12 finder denne forordning også anvendelse på passagerer, der transporteres i henhold til pakkerejsekontrakter, medmindre en pakkerejsekontrakt opsiges, eller dens opfyldelse påvirkes af andre årsager end en afbrydelse af flyvningen."

d) Følgende stykke tilføjes:

"7. Denne forordnings artikel 7 om kompensation finder ikke anvendelse, hvis afbrydelsen sker på en tilsluttet flyforbindelse, som både afgår fra og ankommer til en lufthavn i Grønland.

e) Følgende stykke tilføjes:

"8. Denne forordning berører ikke Kongeriget Spaniens retsstilling vedrørende Gibraltars område eller vedrørende landtangen og den lufthavn, der er opført herpå.

Den finder anvendelse på Gibraltars lufthavn, når Kongeriget Spanien efter bilæggelse af tvisten med Det Forenede Kongerige er i stand til at udøve effektiv kontrol med den pågældende lufthavn og sikre, at reglerne i denne forordning anvendes på den pågældende lufthavn. Kongeriget Spanien meddeler Kommissionen, når disse betingelser er opfyldt, og Kommissionen offentliggør denne meddelelse i EU-Tidende. Denne forordning finder anvendelse på den pågældende lufthavn fra den ... [den første dag i måneden efter] datoen for offentliggørelsen."

3. Artikel 4 ændres således:

-a) Stk. 0 tilføjes:

"0. Denne artikel finder anvendelse på passagerer, der møder frem til boarding ved gaten efter onlineindtjekning eller indtjekning i lufthavnen som foreskrevet og på det tidspunkt, der forud og skriftligt (herunder ved hjælp af elektroniske midler) er angivet af luftfartsselskabet eller formidleren, eller, hvis der ikke er angivet noget boardingtidspunkt,

senest 45 minutter før det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet. Denne artikel finder også anvendelse på passagerer, der ikke møder frem til boarding, når de på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive nægtet boarding mod deres vilje."

-aa) Stk. 1 affattes således:

"1. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer at skulle afvise boarding, underretter det straks de berørte passagerer herom. Det transporterende luftfartsselskab oplyser samtidig de berørte passagerer om deres specifikke rettigheder i henhold til denne forordning, som finder anvendelse i dette tilfælde, navnlig for så vidt angår omlægning af rejsen og refusion i henhold til artikel 8, og bistand i henhold til artikel 9.

Det transporterende luftfartsselskab søger frivillige, der er parat til at give afkald på at boarde deres flyvning mod en modydelse, idet betingelserne herfor aftales mellem den frivillige og det transporterende luftfartsselskab. Denne aftale med den frivillige om modydelserne træder kun i stedet for passagerens ret til kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, hvis den frivillige udtrykkeligt godkender den i et underskrevet dokument eller ved hjælp af digitale midler på et varigt medium. Hvis der ikke foreligger en sådan godkendelse, kompenseres den frivillige uden unødigt forsinkelse og senest syv kalenderdage efter boardingafvisningen af det transporterende luftfartsselskab, der afviser boarding i henhold til artikel 7, stk. 1."

-ab) Stk. 2 affattes således:

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

a) Stk. 3 affattes således:

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

Det transporterende luftfartsselskab, der nægter boarding, giver uden unødigt forsinkelse og på en klar måde de berørte passagerer valget mellem refusion eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8. Uanset artikel 8, stk. 1, litra a), skal refusion til berørte

passagerer, der har ret til refusion, ydes uden unødigt forsinkelse og senest syv kalenderdage efter boardingafvisningen.

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

Det transporterende luftfartsselskab, der nægter passagerer boarding mod deres vilje, skal yde kompensation til de berørte passagerer i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, uden unødigt forsinkelse og senest syv kalenderdage efter boardingafvisningen."

b) Følgende stykker tilføjes:

"4. Stk. 2 og 3 finder også anvendelse på returflyvninger, hvor passageren nægtes boarding med den begrundelse, at passageren ikke har taget en tidligere flyvning i henhold til samme lufttransportkontrakt.

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

4. Artikel 5 ændres således:

-a) Stk. 0 tilføjes:

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

Det transporterende luftfartsselskab oplyser uden unødigt ophold de berørte passagerer om årsagerne til aflysningen. Passagererne har efter anmodning ret til at modtage en skriftlig begrundelse for aflysningen. Det transporterende luftfartsselskab giver disse oplysninger på en klar måde senest syv kalenderdage efter indgivelsen af anmodningen."

a) Stk. 1 affattes således:

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

ab) Som stk. 1a og 1b tilføjes:

"1a. Det transporterende luftfartsselskab tilbyder de berørte passagerer bistand i overensstemmelse med artikel 9.

1b. Passagerer har ret til at modtage kompensation fra det transporterende luftfartsselskab for den aflyste flyvning i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, når de vælger refusion i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra a), eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra c), eller når de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 1a, efter valg af omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra b). Med henblik herpå forsyner luftfartsselskabet systematisk passageren med en på forhånd udfyldt formular i et tilgængeligt format og på et varigt medium. Luftfartsselskabet giver et svar inden for den frist, der er fastsat i artikel 7, stk. 2a."

ac) Stk. 2 udgår.

b) Stk. 3 og 4 affattes således:

"3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldtes usædvanlige omstændigheder, og at forsinkelsen ikke kunne have været undgået, selv om luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler. Sådanne usædvanlige omstændigheder kan kun gøres gældende, hvis de påvirker den pågældende flyvning eller mindst én af de tre foregående flyvninger i den flyrotation, som planlægges udført med det samme luftfartøj, og forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og aflysningen af flyvningen. Bevisbyrden med hensyn til, om der foreligger en direkte årsagsforbindelse, påhviler det transporterende luftfartsselskab.

4. Retten til at få bistand i henhold til stk. 1a og compensation i henhold til stk. 1b finder ikke anvendelse, hvis passagerne er blevet underrettet om aflysningen mindst 14 kalenderdage før den afgangsdato, der er angivet på passagerens billet. Bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen af flyvningen, påhviler det transporterende luftfartsselskab."

c) [...]

5. Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Forsinkelser

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

Det transporterende luftfartsselskab oplyser uden unødigt ophold de berørte passagerer om årsagerne til forsinkelserne. Passagererne har ret til efter anmodning at modtage en skriftlig begrundelse for forsinkelsen ved ankomst. Det transporterende luftfartsselskab, der udførte den forsinkede flyvning, giver disse oplysninger på en klar måde senest syv kalenderdage efter indgivelsen af anmodningen.

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

1a. Når ventetiden forlænges med mindst de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 1a, fra det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden unødigt ophold de berørte passagerer valget mellem omlægning af rejsen og refusion i overensstemmelse med artikel 8.

2. Passagerer har ret til efter anmodning at få kompensation fra det transporterende luftfartsselskab, der udførte den forsinkede flyvning, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, når de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 1a.

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

3. [...]

3a. Denne artikel finder også anvendelse, hvis det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, blev udsat af det transporterende luftfartsselskab.

Retten til at få bistand i henhold til stk. 1 og kompensation i henhold til stk. 2 finder ikke anvendelse, hvis passageren er blevet underrettet om denne ændring mindst 14 kalenderdage før det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet. Bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren er blevet underrettet om den ændring af tidspunkt påhviler det transporterende luftfartsselskab.

4. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at forsinkelsen ved ankomst skyldtes usædvanlige omstændigheder, og forsinkelsen ikke kunne have været undgået, selv hvis luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler. Sådanne usædvanlige omstændigheder kan kun gøres gældende, hvis de påvirker den pågældende flyvning eller mindst én af de tre foregående flyvninger i den flyrotation, som planlægges udført med det samme luftfartøj, og forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og forsinkelsen ved afgang for den efterfølgende flyvning. Bevisbyrden med hensyn til, om der foreligger en direkte årsagsforbindelse, påhviler det transporterende luftfartsselskab.

5. [...]"

6. Følgende artikler indsættes:

"Artikel 6-2a

Forsinkelse på forpladsen

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

1. Med forbehold af sikkerhedsmæssige problemer skal det transporterende luftfartsselskab, hvis der sker forsinkelse på forpladsen, sørge for passende opvarmning eller afkøling af passagerkabinen, fri adgang til toiletter om bord og for, at de i artikel 11 nævnte personer får den fornødne opmærksomhed. Medmindre det forlænger forsinkelsen på forpladsen eller ikke er foreneligt med de luftfartssikkerhedsmæssige krav, skal det transporterende luftfartsselskab sørge for gratis drikkevand om bord.
2. Hvis en forsinkelse på forpladsen når op på højst tre timer i en lufthavn, der er beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaten finder anvendelse, kører luftfartøjet til gaten eller et andet passende udstigningssted, hvor passagerne skal kunne gå fra borde. Efter dette tidsrum kan en forsinkelse på forpladsen kun forlænges, hvis der er sikkerheds-, immigrations- eller flyvekontrolrelaterede årsager til, at luftfartøjet ikke kan forlade sin position på forpladsen.
3. Passagerer, der går fra borde i overensstemmelse med stk. 2, har de rettigheder, der er fastsat i artikel 6 og artikel 11, idet der tages hensyn til forsinkelsen på forpladsen og det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet.

Artikel 6a

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

1. Hvis en passager ikke når en tilsluttet flyforbindelse under en rejse som følge af en afbrydelse på en foregående flyvning, er det transporterende luftfartsselskab, der udførte den foregående afbrudte flyvning, ansvarligt for omlægning af passagerens rejse i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra b), og at yde bistand i overensstemmelse med artikel 9.
 - 1a. Når det transporterende luftfartsselskab ikke kan omlægge passagerens rejse inden for de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 1a, fra det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, for den mistede tilsluttede flyforbindelse, tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden unødigt ophold de berørte passagerer på en klar måde valget mellem refusion og omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8.

2. Passagerer har også ret til efter anmodning at få kompensation fra det luftfartsselskab, der udførte den afbrudte flyvning i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, hvis passageren når frem til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 1a.

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

2a. Hvis en passager planlægger og foretager en mellemlanding, betragtes den lufthavn, hvor mellemlandingen finder sted, som passagerens endelige bestemmelsessted.

3. [...]

4. [...]"

7. Artikel 7 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

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

- a) 300 EUR for rejser på 3 500 km eller derunder og alle rejser inden for Unionen
- b) 500 EUR for rejser over 3 500 km.

Uanset foregående afsnit fastsættes kompensationsbeløbene for rejser mellem regioner i den yderste periferi og et andet område i en medlemsstat, som traktaterne finder anvendelse på, på grundlag af rejsernes faktiske længde."

aa) Som stk. 1a tilføjes:

"1a. I tilfælde af en forsinkelse ved ankomst efter omlægning af rejsen som følge af en aflysning i henhold til artikel 5, en forsinkelse ved ankomst i henhold til artikel 6 eller en

forsinkelse ved ankomst efter en mistet tilsluttet flyforbindelse i henhold til artikel 6a opstår retten til kompensation for forsinkelser ved ankomst på mere end:

a) fire timer for rejser på 3 500 km eller derunder og alle rejser inden for Unionen

b) seks timer for rejser over 3 500 km."

ab) Som stk. 1b tilføjes:

"1b. Ved beregningen af afstandene med henblik på denne forordning lægges afstanden mellem det oprindelige afgangssted og det endelige bestemmelsessted til grund. I tilfælde af en tilsluttet flyforbindelse tages kun det oprindelige afgangssted og lufthavnen på det endelige bestemmelsessted i betragtning. Disse afstande måles efter storcirkelmetoden."

b) Stk. 2 og 3 affattes således:

2. Når passageren har valgt at fortsætte sin rejse i henhold til artikel 8, stk. 1, litra b), og der forekommer endnu en afbrydelse under den omlagte rejse, har passageren kun ret til kompensation én gang under rejsen til det endelige bestemmelsessted.

2a. Anmodninger om kompensation i henhold til denne artikel indgives af passageren senest seks måneder efter det faktiske afgangstidspunkt eller den faktiske afgangsdato, der er angivet på passagerens billet. Senest 14 kalenderdage efter indgivelsen af anmodningen betaler det transporterende luftfartsselskab enten kompensationen eller giver passageren en begrundelse for ikke at betale kompensationen, herunder, hvis det er relevant, en klar og underbygget forklaring i henhold til artikel 5, stk. 3, eller artikel 6, stk. 4, om usædvanlige omstændigheder. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan, kan denne frist forlænges til 30 kalenderdage.

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

3. Kompensationen udbetales kontant eller, hvis passageren er indforstået hermed i et underskrevet dokument eller via andre digitale midler på et varigt medium, på anden vis.

4. [...]

5. [...]"

ba) Stk. 4 udgår.

8. Artikel 8 affattes således:

Ret til refusion eller omlægning af rejsen

1. I tilfælde af afbrydelser tilbydes passagererne gratis valget mellem følgende muligheder på de betingelser, der er defineret i artikel 4, 5, 6 eller 6a og i nærværende artikel:
 - a) automatisk refusion inden for 14 kalenderdage fra den afgangsdato for den afbrudte flyvning, der er angivet på passagerens billet, kontant eller, hvis passageren er indforstået hermed i et underskrevet dokument eller via andre digitale midler på et varigt medium, på anden vis, af den fulde billetpris for den eller de dele af rejsen, der ikke er foretaget, og for den eller de dele af rejsen, der allerede er foretaget, hvis flyvningen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejse, sammen med, hvis det er relevant, en returflyvning til det første afgangssted ved førstgivne lejlighed efter det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, eller efter aftale med passageren inden dette tidspunkt. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan, kan denne frist forlænges til 30 kalenderdage
 - b) fortsættelse af passagerernes rejse ved omlægning af rejsen til deres endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed efter det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, eller efter aftale med passageren inden dette tidspunkt eller
 - c) omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted til en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.
2. [...]
3. For at passageren kan nå frem til sit bestemmelsessted som fastsat i henhold til stk. 1 ved førstgivne lejlighed, tilbyder det transporterende luftfartsselskab, forudsat at der er ledige pladser, og forudsat at det er på sammenlignelige transportbetingelser som fastsat i lufttransportkontrakten, mindst én af følgende alternative muligheder, som passageren kan overveje og aftale i et underskrevet dokument eller via andre digitale midler på et varigt medium:
 - a) en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, der følger samme rute som fastsat i lufttransportkontrakten,

- b) en anden rute, herunder til eller fra alternative lufthavne sammenlignet med de lufthavne, der er anført i lufttransportkontrakten. I så fald afholder det transporterende luftfartsselskab omkostningerne ved at overføre passageren til eller fra de alternative lufthavne sammenlignet med de lufthavne, der er anført i lufttransportkontakten
- c) anvendelse af befordring, der udføres af et andet luftfartsselskab, eller,
- d) hvis det er passende i forhold til afstanden, anvendelse af en anden transportform.

4. [...]

5. Hvis en passager har underrettet det transporterende luftfartsselskab om sit valg om at fortsætte sin rejse i overensstemmelse med stk. 1, litra b), og stk. 7, og hvis det transporterende luftfartsselskab ikke har tilbudt en omlægning af rejsen inden for tre timer, kan passageren arrangere sin egen omlægning af rejsen i overensstemmelse med stk. 3.

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

Passagererne begrænser i den forbindelse udgifterne i det omfang, det er nødvendigt, rimeligt og hensigtsmæssigt. Det transporterende luftfartsselskab refunderer de udgifter, der ikke overstiger 400 % af den fulde købspris for billetten eller billetterne, som passageren har afholdt, senest 14 kalenderdage efter indgivelsen af anmodningen. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan, kan denne frist forlænges til 30 kalenderdage.

6. [...]

7. En passager kan vælge mellem refusion i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra a), eller omlægning af rejsen til en senere dato i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra c), indtil passageren har accepteret en omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed, som tilbydes af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra b), eller indtil passageren har besluttet selv at omlægge rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 5.

Passageren underretter det transporterende luftfartsselskab om sit valg."

9. Artikel 9 ændres således:

-a) Overskriften til artiklen affattes således:

"Artikel 9

Ret til bistand

a) Stk. 1 affattes således:

"1. I tilfælde af forstyrrelser og på de betingelser, der er fastsat i artikel 4, 5, 6, 6a og 6-2a og i nærværende artikel, og når ventetiden for deres flyvning eller alternative transport forlænges med mindst to timer, tilbydes passagererne gratis:

- a) forfriskninger hver anden time af ventetiden
- b) et måltid efter tre timer og derefter hver femte time af ventetiden med højst tre måltider pr. dag
- c) to telefonopkald, tekstbeskeder og internetadgang.

Det transporterende luftfartsselskab kan begrænse eller afvise den bistand, der ydes i henhold til foregående afsnit, hvis anvendelsen heraf vil forsinke passagererne yderligere."

aa) Stk. 2 affattes således:

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

- a) hotelophold
- b) transport frem og tilbage mellem lufthavnen og overnatningsstedet."

ab) Følgende indsættes som stk. 2a, 2b og 2c:

"2a. Det transporterende luftfartsselskab kan anvende vouchere til at opfylde sine forpligtelser i henhold til stk. 1, litra a) og b), og stk. 2. De vouchere, der stilles til rådighed i overensstemmelse med stk. 1, skal kunne anvendes i alle butikker, der sælger mad og forfriskninger i den lufthavn, hvor de berørte passagerer er strandet, om bord på deres flyvning og, hvis det er relevant, på det overnatningssted, der stilles til rådighed i henhold til stk. 2, litra a).

2b. Hvis det transporterende luftfartsselskab ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til stk. 1, 2 og 2a, kan de berørte passagerer træffe deres egne foranstaltninger, i det omfang

disse udgifter er nødvendige, rimelige og står i et rimeligt forhold til ventetidens varighed og udgifterne til forfriskninger og måltider på det sted, hvor lufthavnen ligger, og hvor passagererne er strandet. Det luftfartsselskab, der udførte den afbrudte flyvning, refunderer de udgifter, som passagererne har afholdt, senest 14 kalenderdage efter indgivelsen af anmodningen om refusion. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan, kan denne frist forlænges til 30 kalenderdage.

2c. I alle EU-lufthavne indfører lufthavnens forvaltningsorgan ordninger for at sikre, at drikkevandsstationer og ladestationer til elektronisk udstyr kan stilles gratis til rådighed, uanset tidspunkt på dagen, flyvning eller terminal."

ac) Stk. 3 udgår.

b) Følgende stykker tilføjes:

"4. Hvis afbrydelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, og afbrydelsen ikke kunne have været undgået, selv hvis alle rimelige forholdsregler var blevet truffet, kan luftfartsselskabet begrænse overnatningerne i henhold til stk. 2, litra a), til maksimalt tre nætter.

5. [...]

6. Hvis en passager vælger refusion i henhold til artikel 8, stk. 1, litra a), når vedkommende befinder sig på det første afgangssted, eller vælger omlægning af rejsen til en senere dato i henhold til artikel 8, stk. 1, litra c), har passageren ikke yderligere rettigheder med hensyn til bistand i henhold til artikel 9, stk. 1 og 2, for den pågældende flyvning."

10. Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Opgradering og nedgradering

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

2. Hvis et transporterende luftfartsselskab placerer en passager i en lavere transportklasse end den, billetten var købt til, skal det uden anmodning og inden 14

kalenderdage fra nedgraderingen ved hjælp af midlerne i artikel 7, stk. 3, give passageren kompensation, som mindst svarer til:

- a) 40 % af flyvningsprisen for flyvninger på 3 500 km eller derunder eller
- b) 75 % af flyvningsprisen for flyvninger over 3 500 km.

3. Når prisen for flyvningen ikke er angivet på billetten, beregnes kompensationen i stk. 2 i forhold til den del af den samlede afstand ifølge lufttransportkontrakten, som flyvningen udgør, i henhold til artikel 7, stk. 1b.

4. Flyvningsprisen er uden skatter og afgifter, der er angivet på billetterne, så længe hverken kravet om at betale disse skatter og afgifter eller deres beløb afhænger af den klasse, som billetterne er købt til.

5. Denne artikel finder ikke anvendelse på fordele, der tilbydes gennem en højere billetpris inden for samme transportklasse, såsom særlige siddepladser eller forplejning."

10a. Følgende artikel indsættes:

"Artikel 10a

Beredskabsplaner for lufthavne

1. I EU-lufthavne, hvor den årlige trafik er over fem millioner passagerer, sørger lufthavnens forvaltningsorgan for, at driften af lufthavnens forvaltningsorgan og af lufthavnens væsentlige tjenesteydere, navnlig luftfartsselskaber og leverandører af groundhandlingydelser, koordineres gennem en passende beredskabsplan med henblik på mulige situationer med mange aflysninger og/eller forsinkelser, som fører til, at et stort antal passagerer strandede i lufthavnen. Beredskabsplanen indføres for at sikre, at strandede passagerer får tilstrækkelige oplysninger, og den skal indeholde ordninger til at begrænse deres ventetid og gener mest muligt.

1a. I beredskabsplaner for lufthavne tages der hensyn til passagerernes særlige og individuelle behov som defineret i artikel 11.

2. Beredskabsplanen indføres navnlig med deltagelse af lufthavnsbrugerudvalget, jf. Rådets direktiv 96/67/EF om adgang til groundhandlingmarkedet i EU-lufthavne samt

leverandører af groundhandlyingdelser og andre leverandører af væsentlige lufthavnstjenester. Beredskabsplanen skal også indeholde kontaktoplysningerne på den eller de personer, der udpeges af de luftfartsselskaber, der er med i lufthavnsbrugerudvalget, for at repræsentere dem på stedet i tilfælde af flere aflysninger og/eller forsinkelser. Luftfartsselskabet sikrer, at den eller de udpegede personer har de nødvendige midler til at bistå passagererne i overensstemmelse med forpligtelserne i denne forordning i tilfælde af afbrydelser.

3. Lufthavnens forvaltningsorgan meddeler beredskabsplanen til det lufthavnsbrugerudvalg, der er omhandlet i Rådets direktiv 96/67/EF, og på anmodning til det nationale håndhævelsesorgan, der har til opgave at håndhæve denne forordning i henhold til artikel 16, stk. 1.

3a. En medlemsstat kan beslutte, at en lufthavn, som ikke er omfattet af stk. 1, og som er beliggende på dens område, skal opfylde de forpligtelser, der er fastsat i stk. 1-3.

4. I EU-lufthavne, som ligger under den tærskel, der er fastsat i stk. 1 eller ikke er omfattet af stk. 3a, træffer lufthavnens forvaltningsorgan alle rimelige foranstaltninger for at koordinere lufthavnsbrugerne og træffe foranstaltninger med lufthavnsbrugerne for at informere strandede passagerer i situationer med flere aflysninger og/eller forsinkelser, der fører til, at et betydeligt antal passagerer strander i lufthavnen."

11. Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

Passagerer med særlige behov

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

1. Denne artikel finder anvendelse på alle personer med handicap, bevægelseshæmmede personer, spædbørn, uledsagede børn og gravide, forudsat at det transporterende luftfartsselskab er blevet underrettet om deres særlige behov for bistand senest på det tidspunkt, hvor afbrydelsen bekendtgøres. Den finder også anvendelse på personer, der har behov for særlig lægehjælp, forudsat at det transporterende luftfartsselskab er blevet underrettet om deres behov for særlig lægehjælp senest ved

indtjekning. Transporterende luftfartsselskaber kan kræve dokumentation for sådanne behov.

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

1a. Senest ved indtjekning, og hvis der er ledige pladser, tilbydes personer, som ledsager de i stk. 1 nævnte personer, eller som ledsager et barn, gratis mulighed for at sidde på tilstødende sæder.

1b. Ved boarding giver de transporterende luftfartsselskaber førsteprioritet til de i stk. 1 nævnte personer og til personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem.

2. I forbindelse med omlægning af rejsen og bistand i overensstemmelse med artikel 8 og 9 lægger det transporterende luftfartsselskab særlig vægt på de i stk. 1 nævnte personers behov. Luftfartsselskaberne sørger for denne omlægning af rejsen og bistand så hurtigt som muligt til disse personer, herunder til personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem.

3. Artikel 9, stk. 4, finder ikke anvendelse på en i stk. 1 og 3 nævnt passager eller på personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem."

11a. Artikel 12 ændres således:

a) Titlen affattes således:

"Artikel 12

Yderligere rettigheder"

b) Stk. 1 affattes således:

"1. Denne forordning berører ikke passagerers rettigheder og krav i henhold til andre retsakter. Den kompensation, der ydes i henhold til nærværende forordnings artikel 7 eller 10, stk. 2, skal trækkes fra den kompensation, der ydes i henhold til andre retsakter såsom direktiv (EU) 2015/2302, hvis disse rettigheder beskytter de samme interesser eller har samme mål.

Medmindre andet er fastsat i dette stykke, berører denne forordning navnlig ikke rettigheder og krav i henhold til direktiv (EU) 2015/2302. Kompensation eller prisnedsættelse, der ydes i henhold til direktiv (EU) 2015/2302, og kompensation, der ydes

i henhold til nærværende forordnings artikel 7 eller 10, stk. 2, trækkes fra hinanden for at undgå overkompensation, hvis disse rettigheder beskytter de samme interesser eller har samme mål.

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

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

12. Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Ret til at søge erstatning

Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning eller i national ret ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at søge kompensation hos enhver person, herunder tredjeparter, i overensstemmelse med gældende lovgivning."

13. Artikel 14 affattes således:

"Artikel 14

Forpligtelse til at informere passagererne

0. Det transporterende luftfartsselskab medtager på sit websted og sin mobilapplikation en meddelelse med angivelse af rettighederne i henhold til denne forordning, herunder proceduren for behandling af klager.

0a. Når luftfartsselskaber og formidlere tilbyder billetter til en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, oplyser de forud for købet passageren om følgende:

- a) den eller de tilbudte billettyper, navnlig om billetten eller billetterne er omfattet af en enkelt lufttransportkontrakt eller en kombination af særskilte lufttransportkontrakter
- b) passagerens, det transporterende luftfartsselskabs og formidlerens rettigheder og forpligtelser i henhold til denne forordning, som er knyttet til lufttransportkontrakten, herunder oplysninger om refusionsprocessen,
- c) fristen og proceduren for, hvornår passageren kan anmode om navneændring, jf. artikel 4, stk. 5, uden yderligere gebyrer og
- d) bestemmelser og betingelser.

For at opfylde oplysningskravet i første stykke, litra c), kan luftfartsselskabet og formidleren anvende et resumé af bestemmelserne i denne forordning, der er udarbejdet af Kommissionen på alle Unionens officielle sprog og gjort tilgængeligt for offentligheden.

0b. En formidler eller et luftfartsselskab, der sælger billetter, der er omfattet af en kombination af lufttransportkontrakter, skal forud for købet oplyse passageren om, at billetterne er omfattet af særskilte lufttransportkontrakter uden nogen ret i henhold til artikel 7, 8 og 9 til refusion, omlægning af rejsen eller bistand i tilfælde af mistede efterfølgende flyvninger i henhold til en særskilt lufttransportkontrakt. Sådanne oplysninger skal gives klart og tydeligt, når billetterne sælges.

Luftfartsselskaberne og formidlerne stiller i henhold til dette stykke oplysningerne til rådighed på det sprog, der anvendes i lufttransportkontrakten, og på et sprog, der anvendes internationalt på et varigt medium.

1. Lufthavnens forvaltningsorgan sørger for, at der ved indtjekningsskrankerne (herunder self service-automater til indtjekning) og ved boardingudgangen på en tydelig måde er opsat følgende tekst: "Hvis du nægtes boarding, eller din flyvning aflyses eller forsinkes mindst to timer, kan du ved indtjekningsskranken eller boardingudgangen få et eksemplar af bestemmelserne om dine rettigheder, navnlig med hensyn til refusion eller omlæggelse af flyvning, bistand og eventuel kompensation". Teksten vises på mindst det eller de sprog, som tales på det sted, hvor lufthavnen ligger, og på et internationalt anvendt sprog. Med henblik herpå samarbejder lufthavnens forvaltningsorganer med transporterende luftfartsselskaber.

2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]"

13a. Følgende artikel indsættes:

"Artikel 15a

Klage til luftfartsselskabet eller formidleren

1. Hvert luftfartsselskab og hver formidler skal indføre en ordning til behandling af klager vedrørende de rettigheder og forpligtelser, der er omhandlet i denne forordning, inden for deres respektive ansvarsområde. De stiller deres kontaktoplysninger til rådighed på det sprog, der anvendes i lufttransportkontrakten, og på et internationalt anvendt sprog. Nærmere oplysninger om klagebehandlingsproceduren skal være tilgængelige for offentligheden, herunder bevægelseshæmmede personer. De underretter også på en klar måde passagererne om kontaktoplysningerne for det eller de organer, der er udpeget af medlemsstaterne i henhold til artikel 16, og for det eller de organer, der er ansvarlige for udenretslig bilæggelse af tvister i henhold til artikel 16ac, og, hvor det er relevant, deres respektive ansvarsområder. Nævnte oplysninger stilles til rådighed som minimum på det eller de officielle sprog i de medlemsstater, hvor luftfartsselskabet og formidleren driver virksomhed.
2. Når passagerer indgiver en klage ved hjælp af den mekanisme, der er omhandlet i stk. 1, skal en sådan klage indgives senest seks måneder efter den afbrydelse, den vedrører. Senest 30 kalenderdage efter indgivelsen af klagen giver det luftfartsselskab eller den formidler, som klagen er rettet til, enten et begrundet svar eller underretter i behørigt begrundede undtagelsestilfælde passageren om, at passageren vil modtage et endeligt svar senest to måneder fra datoen for indgivelse af klagen. Svaret skal også, hvis tvisten ikke har kunnet løses, indeholde de relevante kontaktoplysninger for det eller de organer, der er udpeget i henhold til artikel 16, eller for det eller de organer, der er ansvarlige for udenretslig bilæggelse af tvister i henhold til artikel 16ac, herunder postadresse, websted og e-mailadresse.

3. Passagerers indgivelse af klager ved hjælp af den mekanisme, der er omhandlet i stk. 1, berører ikke deres ret til at indbringe tvister med henblik på udenretslig bilæggelse i overensstemmelse med artikel 16ac eller til at søge erstatning gennem retssager med forbehold af forældelsesfrister i overensstemmelse med national ret."

14. Artikel 16 affattes således:

"Artikel 16

Håndhævelse

1. Hver medlemsstat udpeger et eller flere nationale håndhævelsesorganer, som er ansvarlige for håndhævelsen af denne forordning, for så vidt angår rejser til eller fra lufthavne beliggende på dens område. Medlemsstaterne bør informere Kommissionen om det eller de organer, der er blevet udpeget i henhold til dette stykke.

2. Det nationale håndhævelsesorgan overvåger nøje, at kravene i denne forordning bliver opfyldt, og træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at passagerernes rettigheder bliver respekteret.

2a. Passagerer kan indberette påståede overtrædelser af denne forordning til det nationale håndhævelsesorgan. Det nationale håndhævelsesorgan kan foretage undersøgelser og træffe beslutning om håndhævelsestiltag baseret på oplysningerne i disse indberetninger.

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

4. [...]

5. Fire år efter datoen for denne forordnings anvendelse og derefter hvert femte år offentliggør de nationale håndhævelsesorganer på deres websteder en rapport om deres virksomhed, om håndhævelsestiltag og resultatet heraf, herunder om de sanktioner, der er taget i anvendelse. Disse rapporter forelægges også for Kommissionen.

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

15. Følgende artikel indsættes:

Artikel 16a

[...]

"Artikel 16ac

Udenretslig bilæggelse af tvister

Medlemsstaterne sikrer, at flypassagerer kan forelægge individuelle tvister efter klager eller anmodninger i henhold til denne forordning for et organ eller organer, der er ansvarlige for udenretslig tvistbilæggelse. Medlemsstaterne informerer Kommissionen om det eller de organer, der er ansvarlige for behandling i henhold til denne artikel. Medlemsstaterne kan beslutte kun at anvende dette stykke på tvister mellem luftfartsselskaber eller formidlere og forbrugere."

Artikel 16b

[...]

Artikel 16c

[...]

16. Artikel 17 affattes således:

"Artikel 17

Revision og rapport

1. Hvert tredje år fra datoen for denne forordnings anvendelse aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om listen over usædvanlige omstændigheder i

bilaget i lyset af de begivenheder, der har påvirket rettidig og effektiv gennemførelse af flyvninger i løbet af de to foregående år.

Rapporten ledsages om nødvendigt af et lovgivningsforslag.

2. Tre år efter datoen for denne forordnings anvendelse og derefter hvert femte år aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen, håndhævelsen og resultaterne af denne forordning.

I den første rapport tre år efter denne forordnings anvendelsesdato vurderer Kommissionen:

- a) nødvendigheden og gennemførligheden af at revidere denne forordnings anvendelsesområde med henblik på yderligere at forbedre passagerbeskyttelsen og de lige vilkår mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandes luftfartsselskaber samt konnektivitetsaspekter. Kommissionen vurderer navnlig risikoen for konflikter mellem jurisdiktioner og vanskeligheder i forbindelse med håndhævelse og anbefaler metoder til at afbøde disse risici og afhjælpe disse vanskeligheder.
- b) nødvendigheden af at justere de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 1a, på grundlag af statistikker vedrørende udviklingen i forsinkelser og aflysninger fra fem foregående år og hvert år siden datoen for denne forordnings anvendelse.
- c) gennemførelse af muligheden for yderligere automatisering af anmodninger om kompensation og betalinger for forsinkelser.

Kommissionen medtager også oplysninger om den forbedrede beskyttelse af flypassagerer på flyvninger fra tredjelande, som udføres af ikke-EU-luftfartsselskaber.

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

Rapporten ledsages om nødvendigt af lovgivningsforslag."

17. Bilag 1 til denne forordning tilføjes som bilag til forordning (EF) nr. 261/2004.

Artikel 2

Forordning (EF) nr. 2027/97 ændres således:

-1) Artikel 2, stk. 1, ændres således:

a) Litra b) affattes således:

"b) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1008/2008"¹⁰

b) Følgende tilføjes som litra h):

"h) "mobilitetsudstyr": udstyr, der er beregnet til at bistå personer med handicap og bevægelseshæmmede personer med deres mobilitet som defineret i artikel 2, litra a), i forordning (EF) nr. 1107/2006¹¹."

c) Følgende tilføjes som litra i):

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

d) Følgende tilføjes som litra j):

"j) "tilgængeligt format": et format, der giver personen med handicap eller den bevægelseshæmmede person¹ adgang til alle relevante oplysninger og bl.a. giver en sådan person mulighed for at få lige så let og bekvem adgang som en person uden handicap eller funktionsnedsættelse, og som opfylder de tilgængelighedskrav, der er fastsat i overensstemmelse med den gældende lovgivning, f.eks. bilag I til direktiv (EU) 2019/882."

e) Følgende tilføjes som litra k):

¹⁰ Tilpasning af definition og terminologi i hele teksten vil være en del af jurist-lingvist-gennemgangen.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly (EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1).

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

f) Følgende tilføjes som litra l):

"l) "personlig genstand": et stykke ikkeindtjekket bagage, der udgør et nødvendigt aspekt af befordringen af passagerer, og som opfylder sikkerhedskravene, med en maksimal størrelse på 40x30x15 cm, eller på betingelse af, at den passer under sædet foran dem"

g) Følgende tilføjes som litra m):

"m) "håndbagage": et stykke ikkeindtjekket bagage, som ikke er en personlig genstand, og som opfylder sikkerheds- og sikkerhedskravene."

-1a. I artikel 3, stk. 1, tilføjes følgende punktum:

"Dette omfatter et EU-luftfartsselskabs erstatningsansvar for passagerers eller bagages forsinkelse."

1. Artikel 3, stk. 2, udgår.

1a. Artikel 3a affattes således:

"Artikel 3a

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

1b. Artikel 5, stk. 1, affattes således:

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

2. Artikel 5, stk. 2, affattes således:

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

3. [...]

3a. I artikel 6, stk. 2, tilføjes følgende led:

"- oplysninger til personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer om deres ret til gratis at afgive en erklæring om særlig interesse vedrørende værdien af deres mobilitetsudstyr."

3b. I artikel 6 tilføjes følgende stykker:

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

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

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

4. Følgende artikler indsættes:

"Artikel 6a

1. Når EU-luftfartsselskabet transporterer mobilitetsudstyr eller anerkendte ledsagehunde, sikrer det, at hver person med handicap eller hver bevægelseshæmmet person får mulighed for i tilgængeligt format ved reservationen og samtidig med meddelelsen i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 1107/2006 og senest, når udstyret

er udleveret til luftfartsselskabet, og, hvis der er tale om en anerkendt ledsagehund, ved boarding at afgive en erklæring om særlig interesse i henhold til Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2. I så fald må EU-luftfartsselskabet ikke opkræve et ekstra gebyr for de pågældende passagerer. Hvis hjælpemidlet ødelægges, bortkommer, beskadiges eller forsinkes eller i tilfælde af en anerkendt ledsagehunds død eller tilskadekomst, kan EU-luftfartsselskabet kræve, at personen med handicap eller den bevægelseshæmmede person i erklæringen godtgør for interessens beløb med dokumentation for udgifterne til udskiftning, herunder midlertidig udskiftning, af mobilitetsudstyret eller den anerkendte ledsagehund.

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

2. [...]

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

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

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

Artikel 6b

[...]

Artikel 6c

[...]

Artikel 6d

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

- hvor meget bagage med hensyn til mål og vægt passagererne maksimalt kan medbringe i kabinen samt i luftfartøjets lastrum for den respektive billetklasse på hver af de flyvninger, der indgår i passagerens reservation
- eventuelle begrænsninger for antallet af stykker bagage, som måtte gælde inden for den maksimalt tilladte bagage
- betingelserne for transport af skrøbelige eller værdifulde genstande såsom musikinstrumenter, sportsudstyr, klapvogne og barnesæder i kabinen eller som indtjekket bagage
- med forbehold af stk. 1a, eventuelle yderligere afgifter for transport af indtjekket og ikkeindtjekket bagage, herunder musikinstrumenter som omhandlet i artikel 6e
- de særlige grunde, der kan være til hinder for, at bagage, der ikke er indtjekket, medbringes i kabinen i henhold til stk. 2.

1a. Med forbehold af forordning (EF) nr. 1107/2006 tillader luftfartsselskaberne passagererne at medbringe en personlig genstand i kabinen uden ekstra omkostninger.

2. Hvis særlige hensyn, f.eks. sikkerhedshensyn, kapacitetsgrunde eller ændring af flytype efter reservationen, gør, at der ikke i kabinen kan medbringes en personlig genstand, jf. stk. 1a, eller håndbagage, jf. stk. 1b, kan luftfartsselskabet anbringe en sådan ikkeindtjekket bagage i luftfartøjets lastrum, men uden yderligere omkostninger for passageren.

2a. Stk. 1a og 2 finder anvendelse på alle luftfartsselskaber, der afgår fra en lufthavn beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, og på alle EU-luftfartsselskaber, der ankommer til et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse.

3. Denne artikel påvirker ikke de begrænsninger for ikkeindtjekket håndbagage, som er fastsat ved EU's og internationale sikkerhedsregler, såsom forordning (EF) nr. 300/2008 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

Artikel 6e

1. Et EU-luftfartsselskab tillader en passager at medbringe et musikinstrument i et luftfartøjs passagerkabine, forudsat at gældende sikkerhedsregler og de tekniske specifikationer og begrænsninger for det pågældende luftfartøj tillader det.

Musikinstrumenter kan medbringes som bagage i passagerkabinen, forudsat at de kan placeres sikkert i et egnet bagagerum i kabinen eller under et passende passagersæde. Et luftfartsselskab kan beslutte, at et musikinstrument regnes for en del af passagerens ikkeindtjekkede bagage, og at det ikke kan medbringes ud over den tilladte håndbagage.

2. Hvis et musikinstrument er for stort til at blive placeret sikkert i et egnet bagagerum i selve kabinen eller under et egnet passagersæde, kan et luftfartsselskab kræve betaling for en ekstra flybillet, hvis sådanne musikinstrumenter medbringes som ikkeindtjekket bagage på et ekstra sæde, jf. dog gældende sikkerhedsregler. Desuden kan det være nødvendigt for passagererne at vælge og købe tilstødende sæder til både passageren og musikinstrumentet, idet det ene altid er et vinduessæde til musikinstrumentet. Musikinstrumenter placeres, hvis det er muligt og efter anmodning, i en opvarmet del af luftfartøjets fragtrum, forudsat at gældende sikkerhedsregler, pladsforhold og de tekniske specifikationer for det pågældende luftfartøj tillader det."

5. Artikel 7 affattes således:

"Artikel 7

Senest den ... [datoen skal anføres på et senere tidspunkt] aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om forordningens anvendelse og resultater."

6. Bilaget til forordning (EF) nr. 2027/97 erstattes af bilag 2 til nærværende forordning.

Artikel 3

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

Den finder anvendelse fra den ...[to år fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

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

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
