



Bruxelles, den 29. september 2025
(OR. en)

10015/1/25
REV 1

Interinstitutionel sag:
2013/0072(COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762
PARLNAT

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af
forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation
og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning
eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om
luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og
deres bagage
– Vedtaget af Rådet den 29. september 2025

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2025/...

af ...

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,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 327 af 12.11.2013, s. 115.

² Europa-Parlamentets holdning af 5.2.2014 (EUT C 93 af 24.3.2017, s. 336) og Rådets førstebehandlingsholdning af 29.9.2025 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004³ og Rådets forordning (EF) nr. 2027/97⁴ har i væsentlig grad bidraget til at beskytte flypassagerers rettigheder, når deres rejseplaner bliver udsat for forstyrrelser/uregelmæssigheder i tilfælde af boardingafvisning, lange forsinkelser, aflysninger eller beskadiget bagage.
- (2) Der har været en række problemer med implementeringen af rettighederne i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 og (EF) nr. 2027/97, og de har gjort, at disse rettigheds potentiale med hensyn til passagerbeskyttelse ikke i fuldt omfang har kunnet realiseres. For at kunne sikre en mere effektiv, virksom og konsekvent anvendelse af flypassagerers rettigheder i hele Unionen er det nødvendigt med en række tilpasninger til den nuværende lovramme. Det blev understreget i meddelelsen fra Kommissionen af 27. oktober 2010 med titlen "Rapport om unionsborgerskab 2010 - Afskaffelse af hindringerne for unionsborgernes rettigheder", som omhandler foranstaltninger, der skal sikre et sæt af fælles rettigheder især for flypassagerer og tilstrækkelig håndhævelse af rettighederne.

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

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

- (3) Den undersøgelse af det nuværende beskyttelsesniveau for flypassagerers rettigheder i EU, som Kommissionen bestilte og offentliggjorde i 2020 (i det følgende benævnt "undersøgelsen"), viser, at passagerers vigtigste prioritet er at modtage bistand i tilfælde af forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved rejsen og at få tilbudt omlægning af rejsen, så de ankommer til deres bestemmelsessted så hurtigt som muligt. Undersøgelsen viser, at betaling af kompensation ligger på tredjepladsen for så vidt angår passagerernes prioriteter. 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 kan føre til begrænsning af antallet af ruter, der beflyves, eller mindske af antallet af forbindelser, der af luftfartsselskaber 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 incitament og indvirkninger på antallet af forbindelser.
- (4) Passagerer, som rejser på en flyvning, der er omfattet af offentlige serviceforpligtelser, enten til fuld eller nedsat billetpris, bør være omfattet af samme rettigheder i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004.
- (5) For at øge retssikkerheden for luftfartsselskaber og flypassagerer er det nødvendigt med en definition af begrebet "usædvanlige omstændigheder", hvor der tages hensyn til Domstolens dom i sag C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann mod Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*)⁵ ("dommen i sag C-549/07") som fortolker forordning (EF) nr. 261/2004. Begrebet "usædvanlige omstændigheder" bør præciseres gennem ikkeudtømmende lister over omstændigheder, som udgør usædvanlige omstændigheder, eller som ikke udgør usædvanlige omstændigheder. Kommissionen bør gennemgå listen over usædvanlige omstændigheder hvert tredje år og om nødvendigt foreslå Europa-Parlamentet og Rådet at opdatere denne liste.

⁵ Domstolens dom (Fjerde Afdeling) af 22. december 2008, *Friederike Wallentin-Hermann mod Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, sag C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) I sin dom i sag C-549/07 fastslog Domstolen, at et uforudset teknisk problem ikke udgjorde en usædvanlig omstændighed, undtagen når det uforudsete tekniske problem skyldtes en skjult fabrikationsmangel, der afsløres af konstruktøren af luftfartøjet eller af en kompetent myndighed, eller skade på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger. I lyset af den indhøstede erfaring og i betragtning af den altoverskyggende betydning af at sørge for, at de rettigheder, der tildeles passagerer i henhold til denne forordning, ikke er til skade for sikkerheden, bør tekniske problemer med visse former for udstyr under visse omstændigheder udgøre usædvanlige omstændigheder.
- (7) I sin dom i forenede sager C-156/22, C-157/22 og C-158/22 (*TAP Portugal mod flightright GmbH og Myflyright GmbH*)⁶ om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at uventet fravær på grund af sygdom eller endog uventet død kort tid inden en flyvnings afgang af et besætningsmedlem, hvis tilstedeværelse er absolut nødvendig for flyvningens gennemførelse, ikke udgjorde en usædvanlig omstændighed. Selv om luftfartsselskaber har pligt til at træffe alle rimelige foranstaltninger for at sørge for udskiftning af piloten, andenpiloten eller det krævede minimum af kabinepersonale, kræver sikring af opfyldelse af denne forpligtelse i praksis uden for luftfartsselskabernes baser ikke desto mindre betydelig tid og store finansielle omkostninger. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte, at uventet sygdom eller død indtruffet hos et besætningsmedlem, hvis tilstedeværelse er absolut nødvendig, f.eks. når den indtræffer dagen før en flyvnings afgang, uden for et luftfartsselskabs baser bør udgøre en usædvanlig omstændighed.

⁶ Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 11. maj 2023, *TAP Portugal mod flightright GmbH og Myflyright GmbH*, forenede sager C-156/22 til C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) I sine domme i sag C-28/20 (*Airhelp Ltd mod Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann m.fl. mod TUIfly GmbH*)⁸, C-613/20 (*CS mod Eurowings GmbH*)⁹ og i sin kendelse C-287/20 (*EL og CP mod Ryanair DAC*)¹⁰ om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at strejker blandt luftfartsselskabers personale ikke udgjorde usædvanlige omstændigheder. Når en strejke opstår, falder visse krav fremsat af luftfartsselskabers personale dog ikke ind under luftfartsselskabets ansvarsområde og ligger uden for dets kontrol, f.eks. ændringer i pensionsalderen eller i finansielle bidrag, som kun kan behandles af offentlige myndigheder. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte, at visse strejker blandt luftfartsselskabers personale udgør usædvanlige omstændigheder.
- (9) I sin dom i sag C-173/07 (*Emirates Airlines – Direktion für Deutschland mod Diether Schenkel*)¹¹ om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at begrebet "flyafgang" i den forstand, hvori det er anvendt i forordning (EF) nr. 261/2004, ikke defineres, men Domstolen fortolkede det som, at det nærmere bestemt består i en transporthandling med fly, som således udgør en "enhed" så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute. For at undgå usikkerhed og i lyset af den indhøstede erfaring bør der nu indføres en klar definition af en "flyvning" og ligeså af de hertil knyttede begreber "tilsluttet flyforbindelse" og "rejse".

⁷ Domstolens dom (Store Afdeling) af 23. marts 2021, *Airhelp Ltd mod Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, sag C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

⁸ Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 17. april 2018, *Helga Krüsemann m.fl. mod TUIfly GmbH*, sag C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Domstolens dom (Niende Afdeling) af 6. oktober 2021, *CS mod Eurowings GmbH*, sag C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

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

¹¹ Domstolens dom (Fjerde Afdeling) af 10. juli 2008, *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland mod Diether Schenkel*, sag C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) I sin dom i sag C-537/17 (*Claudia Wegener mod Royal Air Maroc SA*)¹² om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at forordning (EF) nr. 261/2004 fandt anvendelse på en del af en flyvning, som er en del af én rejse, uanset hvor flyvningerne finder sted, herunder flyvninger, som gennemføres fuldt ud uden for Unionen. Når enten det første afgangssted er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaterne finder anvendelse, eller, når det transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab, når rejsens endelige bestemmelsessted er beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, bør denne forordning finde anvendelse.
- (11) Undersøgelsen viser, at luftfartsselskaber i varierende grad overholder forordning (EF) nr. 261/2004, hvor EU-luftfartsselskaber generelt udviser en højere grad af overholdelse end tredjelandsluftfartsselskaber. Derfor vil genoprettelse af lige konkurrencevilkår mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandsluftfartsselskaber og forbedring af EU-luftfartsselskabers økonomiske bæredygtighed støtte Unionens konkurrenceevne og i sidste ende forbedre beskyttelsen af passagerer samlet set.
- (12) Artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde anerkender de særlige karakteristika i forbindelse med regionerne i den yderste periferi, navnlig på grund af deres fjerne beliggenhed. I lyset af erfaringerne med forordning (EF) nr. 261/2004 er det nødvendigt at sikre territorial konnektivitet for regionerne i den yderste periferi og forbedre sammenhængskraften i hele Unionen, hvilket i sidste ende ville være til gavn for passagererne. På grund af de særlige karakteristika i forbindelse med rejser mellem regionerne i den yderste periferi og et andet område i en medlemsstat, som traktaterne finder anvendelse på, bør kompensationsbeløbet fastsættes på grundlag af rejsernes faktiske længde.

¹² Domstolens dom (Ottende Afdeling) af 31. maj 2018, *Claudia Wegener mod Royal Air Maroc SA*, sag C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) Billetter udstedes eller godkendes af et transporterende luftfartsselskab efter indgåelse af en lufttransportkontrakt med en passager. De bør kunne identificeres ved hjælp af et entydigt billetnummer og indeholde en entydig henvisning til én lufttransportkontrakt, der udstedes på reservationstidspunktet. De bør omfatte én flyvning eller en tilsluttet flyforbindelse uden at tage hensyn til mellemlandinger af tekniske og operationelle årsager. De bør indeholde flere oplysninger om denne flyvning eller denne tilsluttede flyforbindelse, f.eks. flyvningens dato, afgangs- og ankomstlufthavne, planlagte afgangs- og ankomsttidspunkter, passagerens fornavn og efternavn, flyvningsnummer og det transporterende luftfartsselskabs navn.
- (14) I sin dom i sag C-22/11 (*Finnair Oyj mod Timy Lassooy*)¹³ om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at begrebet "boardingafvisning" skal fortolkes således, at det ikke kun omfatter boardingafvisninger, som skyldes tilfælde af overbookning, men ligeledes boardingafvisninger af andre grunde, såsom af operationelle grunde. Passagerer, der er mødt frem til boarding, og som afvises, eller som på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive afvist ved boarding mod deres vilje, bør refunderes uden unødigt ophold.
- (15) Samtidig er der rimelige grunde til at afvise passagerer ved boarding, f.eks. sundhed, flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed eller utilstrækkelig rejselegitimation. Luftfartsselskaber har også rimelige grunde til at afvise passagerer, der udviser uregerlig adfærd, som truer en flyvnings sikkerhed eller luftfartssikkerheden, ved boarding som omhandlet i den ændrede konvention angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, der blev undertegnet i Tokyo den 14. september 1963. I disse tilfælde bør det transporterende luftfartsselskab bære bevisbyrden.

¹³ Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 4. oktober 2012, *Finnair Oyj mod Timy Lassooy*, sag C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) For at forbedre beskyttelsesniveauet bør passagerer ikke nægtes boarding til en returflyvning med den begrundelse, at de ikke foretog udflyvningen omfattet af samme lufttransportkontrakt.
- (17) For øjeblikket bliver passagerer sommetider opkrævet straffende administrative gebyrer for korrektion af stavfejl i deres navne. Mindre korrektioner af bookingfejl eller administrative ændringer bør der ikke skulle betales afgift for, forudsat at korrektionen eller ændringen ikke indebærer en ændring af flytider, dato, flyrute eller passager.
- (18) I tilfælde af en aflysning bør det være op til passageren og ikke luftfartsselskabet at vælge mellem refusion, fortsættelse af rejsen ved omlægning af rejsen eller rejse på et senere tidspunkt.
- (19) Lufthavnsforvaltningsorganer i lufthavne, der håndterer mere end fem millioner passager om året, og leverandører af væsentlige lufthavnstjenester, navnlig luftfartsselskaber og leverandører af groundhandling-ydelser, bør arbejde sammen for at mindske virkningen af flere forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved flyvninger 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 i situationer, der kan føre til et betydeligt antal strandede passagerer, og at holde de strandede passagerer underrettet.

- (20) Forordning (EF) nr. 261/2004 bør udtrykkelig omfatte retten til kompensation for passagerer, der bliver ramt af lange forsinkelser, i overensstemmelse med Domstolens dom i forenede sager C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon og Alana Sturgeon mod Condor Flugdienst GmbH*) og C-432/07 (*Stefan Böck og Cornelia Lepuschitz mod Air France SA*)¹⁴ ("dommen i forenede sager C-402/07 og C-432/07"). I overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet, som der henvises til i nævnte dom, bør de samme regler finde anvendelse for refusion, omlægning af rejsen og kompensation.
- (21) Dommen i forenede sager C-402/07 og C-432/07 henviste til, at en kompensation udløses ved en tidstærskel på tre timer i tilfælde af forsinkelse. Erfaringerne siden vedtagelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 har imidlertid vist, at mange forsinkelser ikke kan løses inden for de tre timer, der er henvist til i denne dom, og at en kort tærskel kan øge antallet af aflysninger af flyvninger, hvis luftfartsselskaber mindsker følgevirkningerne af forsinkede flyvninger på de efterfølgende flyvninger ved at aflyse en eller flere flyvninger for at omplacere et fly til en næste flyvning. I de fleste tilfælde vil passagerer stadig foretrække en forsinkelse frem for en aflysning, fordi de har større sikkerhed for at nå frem til det relevante bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed. På mange ruter er hyppigheden af flyvninger begrænset, og i tilfælde af aflysning kan rejsen for passagerne ikke straks omlægges. Forøgelse af tidstærsklen er derfor en fordel for passagererne.

¹⁴ Domstolens dom (Fjerde Afdeling) af 19. november 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon og Alana Sturgeon mod Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07), og *Stefan Böck og Cornelia Lepuschitz mod Air France SA* (sag C-432/07), forenede sager C-402/07 og C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) Med henblik på at opretholde forbindelser bør de grænser for, hvornår forsinkelser giver anledning til ret til kompensation, forhøjes, så der tages hensyn til den finansielle og konkurrencemæssige indvirkning på sektoren. På denne måde vil det være muligt at undgå at tilskynde til en stigning i antallet af aflysninger eller begrænsninger af antallet af ruter, der beflyves, eller mindskelser af antallet af forbindelser, der tilbydes passagerer, på lang sigt. For at sikre, at der gælder de samme regler for kompensation for passagerer, der rejser inden for Unionen, bør grænsen være den samme for alle rejser inden for Unionen.
- (23) Den standardiserede kompensation i forordning (EF) nr. 261/2004 har til formål at kompensere for tidstab, som er fælles for alle passagerer. De beløb, der er fastsat i forordning (EF) nr. 261/2004, kan i mange tilfælde overstige størrelsen af den skade, som passagererne har lidt, som fastlagt i økonomiske undersøgelser. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte forskellige tærskler for kompensation alt efter afstanden af flyvningen udsat for forstyrrelser/uregelmæssigheder og forsinkelsen ved ankomsten.
- (24) I overensstemmelse med Unionens bestræbelser på at fremme klimaneutral og miljøvenlig mobilitet er det også hensigtsmæssigt at sørge for, at de reguleringsmæssige rammer for transportformers passagerrettigheder så vidt muligt tilnærmes, og at kompensationen inden for forskellige transportformer udlignes.
- (25) Af hensyn til retssikkerhed bør det af forordning (EF) nr. 261/2004 udtrykkeligt fremgå, at en ændring af planlagte flyvninger har samme virkning for passagerer som aflysninger eller forsinkelser, og at der derfor bør være de samme rettigheder.

- (26) Passagerer, der mister en tilsluttet flyforbindelse, som er en del af en rejse som følge af en forstyrrelse af/uregelmæssighed ved en tidligere flyvning, bør bistås ordentligt under afventning af en omlægning af rejsen. I sådanne tilfælde bør passagerer i overensstemmelse med princippet om ligebehandling have ret til kompensation, når de når frem til det endelige bestemmelsessted for deres alternative flyvning eller transport, på samme måde som passagerer, som er udsat for forstyrrelser/uregelmæssigheder i forbindelse med direkte flyvninger.
- (27) På reservationstidspunktet og forud for billetkøbet bør luftfartsselskaber eller, hvor det er relevant, formidlere klart oplyse passagerer om, hvorvidt deres rejseplaner vil være omfattet af en enkelt lufttransportkontrakt, og om deres rettigheder i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004, navnlig vedrørende mistede tilsluttede flyforbindelser.
- (28) For at forbedre passagerbeskyttelsen bør det præciseres, at passagerer, hvis flyforbindelse blev forsinket, bør nyde godt af ret til bistand og kompensation, uanset om de venter i lufthavnsterminalen eller allerede er om bord på flyet. Men da de i sidstnævnte tilfælde ikke har adgang til de ydelser, som er tilgængelige i terminalen, bør deres rettigheder forbedres, hvad angår de basale behov og med hensyn til retten til at gå fra borde. Retten til at gå fra borde kan kun begrænses af sikkerheds-, immigrations- eller lufttrafikkontrolrelaterede årsager. Hvis et luftfartsselskab skal til at lade passagererne gå fra borde, men af lufttrafikkontrolmyndighederne underrettes om, at flyet har tilladelse til at afgang med det samme, bør det have mulighed for at nægte, at passagererne går fra borde.

- (29) Hvis en passager har valgt en omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed, gør luftfartsselskabet ofte omlægningen betinget af, om der er pladser tilgængelige på dets egne forbindelser, hvorved det fratager dets passagerer muligheden for at komme hurtigere frem med alternative forbindelser. Derfor bør luftfartsselskabet også overveje andre muligheder for omlægning af rejsen, herunder til en alternativ lufthavn, ved en anden rute, med et andet luftfartsselskab eller med et andet transportmiddel, hvis det kan gøre, at rejsen kan foregå hurtigere. En alternativ omlægning af rejsen bør være afhængig af, om der er ledige pladser. Hvis luftfartsselskabet ikke har tilbudt omlægning af rejsen, og den samlede ventetid forlænges med mindst tre timer, bør passageren have ret til at arrangere sin egen omlægning af rejsen for at nå frem til sit endelige bestemmelsessted uden yderligere forsinkelser. Udgifterne til en sådan omlægning af rejsen bør på visse betingelser afholdes af luftfartsselskabet og foregå under sammenlignelige transportbetingelser.
- (30) Ved omlægning af rejsen bør luftfartsselskaber søge at sikre, at passagererne kan rejse med deres bagage, herunder indtjekket og ikkeindtjekket bagage. Et luftfartsselskab bør af passagerer gives mulighed for at handle på anden vis, hvis begrænsninger i bagagetransporten kan medføre yderligere forsinkelser for passagerer, der venter på omlægning af rejsen, uden at dette berører luftfartsselskabets erstatningsansvar med hensyn til passagerers bagage i henhold til forordning (EF) nr. 2027/97 og til konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, som blev vedtaget i Montreal den 28. maj 1999 ("Montrealkonventionen").

- (31) Hvorvidt transportbetingelser er sammenlignelige, kan afhænge af en række faktorer og af særlige omstændigheder. Når det er muligt, og når det ikke medfører yderligere forsinkelser, bør passagerer ikke nedgraderes til transporttjenester af en lavere klasse end den, der er anført i reservationen. Omlægning af rejsen bør tilbydes passagerer uden yderligere omkostninger, selv om passagerernes rejse omlægges med et andet luftfartsselskab eller med et andet transportmiddel eller i en højere klasse eller til en højere billetpris end den, der er betalt for den oprindelige flyvning. Der bør udfoldes rimelige bestræbelser for at undgå yderligere forbindelser. Når der benyttes et andet luftfartsselskab 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 rejseklasse eller om nødvendigt en højere klasse. Hvis der er flere flyvninger til rådighed med sammenlignelige rejsetider, bør passagerer, der har ret til omlægning af rejsen, acceptere det tilbud om omlægning af rejsen, som luftfartsselskabet fremsætter, herunder med de luftfartsselskaber, der samarbejder med det transporterende luftfartsselskab. Hvis der er reserveret bistand for personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer til den oprindelige flyvning, bør en sådan bistand også være tilgængelig på den alternative rute i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006¹⁵.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly (EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (32) Luftfartsselskaberne bør tilbyde bistand til passagererne fra det planlagte afgangstidspunkt til afgangstidspunktet for deres flyvning eller alternative transport. Luftfartsselskaberne har for øjeblikket et ubegrænset ansvar for overnatningen for deres passagerer i tilfælde hvor de usædvanlige omstændigheder varer ved i en lang periode. Denne usikkerhed kan sammen med fraværet af en forudsigelig tidsgrænse bringe et luftfartsselskabs finansielle stabilitet i fare med deraf følgende negative virkninger for passagerer med hensyn til forbindelser. Et luftfartsselskab bør derfor kunne begrænse sit tilbud om overnatning til tre nætter. Desuden bør beredskabsplaner og hurtig omlægning af rejsen kunne mindske risikoen for, at passagerer stranded i lange perioder.
- (33) Passagerer med særlige behov såsom personer med handicap, bevægelseshæmmede personer, uledsagede børn, spædbørn, gravide kvinder og personer med behov for særlig lægehjælp såsom personer med alvorlig diabetes eller epilepsi kan kræve særlig opmærksomhed fra det transporterende luftfartsselskabs side. Det kan navnlig være vanskeligere at sørge for overnatning i tilfælde af forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved flyvninger. Derfor bør enhver begrænsning i retten til at få tilbudt overnatning i tilfælde af usædvanlige omstændigheder ikke gælde for disse passagerkategorier, forudsat at de rettidigt har underrettet det transporterende luftfartsselskab.
- (34) Forordning (EF) nr. 261/2004 gælder også for passagerer, som har booket deres flyrejse som del af en pakkerejse. Denne ændringsforordning sigter mod yderligere at forbedre sammenhængen mellem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302¹⁶ og forordning (EF) nr. 261/2004. I denne forbindelse bør passagerer ikke have mulighed for at kumulere tilsvarende rettigheder, navnlig i henhold til begge retsakter.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 af 25. november 2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF (EUT L 326 af 11.12.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) Årsagerne til de nuværende forsinkelser og aflyste flyvninger i Unionen kan ikke alene tilskrives luftfartsselskaberne. For at incitere alle aktører i flytrafikkæden til at søge at finde effektive, rettidige løsninger, der kan minimere de gener, som forsinkelser og aflysninger giver for passagererne, bør luftfartsselskabernes ret til at søge godtgørelse hos enhver tredjepart, som har bidraget til den begivenhed, som gav anledning til kompensation eller andre forpligtelser, ikke være begrænset af forordning (EF) nr. 261/2004.
- (36) I sin dom i sag C-502/18 (*CS m.fl. mod České aerolinie a.s.*)¹⁷ om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at i tilfælde af tilsluttede flyforbindelser inden for nævnte forordnings anvendelsesområde er ethvert transporterende luftfartsselskab, der deltager i udførelsen af mindst én af de tilsluttede flyforbindelser, forpligtet til at kompensere passagererne i henhold til nævnte forordning, uanset om den flyvning, som dette luftfartsselskab udførte, blev udsat for forstyrrelser/uregelmæssigheder eller ej. Selv om det i forordning (EF) nr. 261/2004 fastsættes, at transporterende luftfartsselskaber, som opfylder deres forpligtelser i henhold til forordningen, kan søge kompensation hos enhver tredjepart, viser undersøgelsen, at den ret til at søge erstatning, der er fastsat i nævnte forordning, har lille effektivitet. Som følge heraf bærer EU-luftfartsselskaber en uforholdsmæssig stor finansiel byrde sammenlignet med tredjelandsluftfartsselskaber. Med henblik på at genoprette EU-luftfartsselskabers konkurrenceevne i overensstemmelse med anbefalingerne i rapporten fra september 2024 med titlen "Future of European competitiveness" ("Draghirapporten") og på lang sigt opretholde forbindelser bør revisionen af forordning (EF) nr. 261/2004 derfor begrænse et luftfartsselskabs erstatningsansvar til flyvninger, som det udfører som transporterende luftfartsselskab.

¹⁷ Domstolens dom (Niende Afdeling) af 11. juli 2019, *CS m.fl. mod České aerolinie a.s.*, sag C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005¹⁸ kræver, at det kontraherende luftfartsselskab underretter passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, og Rådets direktiv 93/13/EØF¹⁹ kræver, at sælgeren eller leverandøren giver oplysninger til forbrugeren om kontraktens vilkår og betingelser. Passagererne bør informeres mere detaljeret om deres rettigheder i tilfælde af forstyrrelser af/uregelmæssigheder ved flyvningen, og bør også på passende vis informeres om årsagen til selve forstyrrelsen/uregelmæssigheden, så snart der foreligger oplysninger herom. Disse oplysninger bør også gives, hvis passagererne har købt billetten gennem en formidler, der er etableret i Unionen. Disse oplysninger bør mindst gives af luftfartsselskabet eller formidleren i et tilgængeligt format og, hvor det er relevant, gennem såkaldte "push"-meddelelser fra mobilapplikationer eller fra andre digitale midler.
- (38) For at sikre en bedre håndhævelse af passagerernes rettigheder bør de nationale håndhævelsesorganer overvåge håndhævelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 og træffe afgørelse om passende sanktioner for at tilskynde til overholdelse af nævnte forordning.
- (39) For at sikre en bedre håndhævelse af passagerernes rettigheder bør medlemsstaterne sikre, at forbrugerne har adgang til mekanismer til udenretslig tvistbilæggelse, efter at disse forbrugere forgæves har klaget eller indgivet en anmodning til et luftfartsselskab eller en formidler. Disse mekanismer bør ikke berøre medlemsstaternes ret til at bestemme, om luftfartsselskabernes eller formidlernes deltagelse bør være obligatorisk.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF (EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ Rådets direktiv 93/13/EØF af 5. april 1993 om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler (EUT L 95 af 21.4.1993, s. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) Når passagerer vælger at blive refunderet fremfor en omlægning af rejsen, bør de automatisk refunderes rettidigt uden forpligtelse til at fremsætte en særlig anmodning.
- (41) Passagererne bør på passende vis informeres af luftfartsselskabet eller formidleren om de relevante procedurer for indgivelse af anmodninger om compensation og klager til luftfartsselskaber eller formidlere og bør modtage svar fra luftfartsselskaberne eller formidlerne rettidigt. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer lufthavnens beredskabsplan, kan svarfristerne forlænges.
- (42) Passagererne bør også have mulighed for at indgive individuelle tvister til det eller de organer, der er ansvarlige for udenretslig bilæggelse af tvister efter klager til luftfartsselskabet. Men eftersom adgangen til effektive retsmidler for en domstol er en grundlæggende ret i henhold til artikel 47 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, bør disse foranstaltninger hverken forhindre eller besværliggøre passagerernes adgang til domstolene.
- (43) For at gøre det muligt for passagerer at udøve deres rettigheder vedrørende anmodninger, klager og individuelle tvister bør passagerer direkte og personligt kunne indgive en ansøgning til luftfartsselskaber, formidlere eller relevante organer i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 på en klar og tilgængelig måde.

- (44) Under henvisning til De Forenede Nationers konvention om rettigheder for personer med handicap²⁰ og for at sikre, at skader på, ødelæggelse eller bortkomst af mobilitetsudstyr eller tilskadekomst eller død af en anerkendt ledsagehund kompenseres med de fulde genanskaffelsesomkostninger, bør luftfartsselskaber tilbyde personer med handicap og bevægelseshæmmede personer som defineret i forordning (EF) nr. 1107/2006 lejlighed til gratis at indgive en erklæring om særlig interesse, som i henhold til Montrealkonventionen gør, at de kan søge om fuld erstatning.
- (45) Personen med handicap og den bevægelseshæmmede person bør have ret til straks at modtage en midlertidig erstatning for indtjekket mobilitetsudstyr fra luftfartsselskaber i tilfælde af bortkomst, ødelæggelse eller beskadigelse af det indtjekkede mobilitetsudstyr. Eftersom anerkendte ledsagehunde ikke let kan erstattes, bør der findes andre midlertidige løsninger, hvor en anerkendt ledsagehund er tabt, død eller kommet til skade.

²⁰ EUT L 23 af 27.1.2010, s. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (46) Det er til tider uklart for passagererne, hvor meget bagage de kan tage med om bord på et fly, hvad angår tilladte dimensioner, vægt eller antal. For at skabe fuld klarhed hos passagererne om, hvor meget bagage de kan tage med ifølge 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 Domstolen i sin dom i sag C-487/12 (*Vueling Airlines SA mod Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹ bør passagerer have mulighed for at tage personlige genstande, der udgør et nødvendigt aspekt af deres transport, gratis med ind i kabinen, forudsat at de personlige genstande opfylder gældende krav til flyvesikkerheden og luftfartssikkerheden og rimelige krav med hensyn til vægt og dimensioner. Ved personlige genstande, der udgør et nødvendigt aspekt af passagertransport, forstås genstande, der er væsentlige i rejsens varighed, og som kan omfatte pas og andre rejsedokumenter, livsvigtige lægemidler, personlige enheder og læsestof samt føde- og drikkevarer, der svarer til flyvningens varighed.

²¹ Domstolens dom (Femte Afdeling) af 18. september 2014, *Vueling Airlines SA mod Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) Passagerer bør ved reservationen i et klart og tilgængeligt format oplyses om de største dimensioner og højeste vægt af den bagage, som de kan medbringe i kabinen. Uden at det berører princippet om fri prisfastsættelse, bør luftfartsselskaberne fastlægge en rimelig politik med hensyn til håndbagagens dimensioner, som gør det muligt for passagererne at tage et stykke håndbagage med ind i kabinen, forudsat at den opfylder gældende krav til flyvesikkerheden og luftfartssikkerheden. I betragtning af luftfartsselskabernes forskelligartede politikker bør det ved revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008²² vurderes, om det er muligt at indføre ensartede minimumsregler for håndbagage.
- (48) Musikinstrumenter kan være af enorm pengemæssig, kunstnerisk og historisk værdi. Musikinstrumenter er desuden redskaber til musikeres erhverv, som regelmæssigt bruges til at øve og optræde med, og som ikke er lette at erstatte. Passagerer bør derfor have ret til at medbringe musikinstrumenter i kabinen på eget ansvar, forudsat at disse instrumenter overholder kapacitetsreglerne og reglerne for flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed samt luftfartsselskabets politik for maksimalt tilladt bagage. Når kapacitetskravene og kravene til flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed er opfyldt, bør luftfartsselskabet bestræbe sig på at give passagerer mulighed for at medbringe musikinstrumenter på yderligere sæder, forudsat at de tilsvarende billetpriser er betalt. Hvis dette ikke er muligt, bør musikinstrumenter så vidt muligt fragtes under passende vilkår i luftfartøjets fragtrum. Forordning (EF) nr. 2027/97 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (49) På grund af de korte frister for indgivelse af klager i forbindelse med de rettigheder og forpligtelser, der er omfattet af forordning (EF) nr. 2027/97, bør luftfartsselskaberne give passagererne mulighed for at indgive en klage ved at stille en klageformular til rådighed for dem, i formater, der er tilgængelige for passagerer med handicap og personer, der ikke anvender digitale værktøjer. Luftfartsselskaberne bør i det mindste gøre klageformularen tilgængelig i deres mobilapplikationer og på deres websteder. Denne klageformular bør gøre det muligt for passagerer straks at indgive en klage over beskadiget, forsinket eller bortkommet bagage.
- (50) Artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2027/97 er blevet forældet, da forsikringsanliggender nu falder ind under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004²³. Det bør derfor udgå.
- (51) Det er nødvendigt, at de valutamæssige grænser, som er omhandlet i bilaget til forordning (EF) nr. 2027/97, regelmæssigt ændres af luftfartsselskaber for at tage hensyn til den økonomiske udvikling efter den revision, der blev foretaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i henhold til artikel 24, stk. 2, i Montrealkonventionen.

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører (EUT L 138 af 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) Draghirapporten fremhævede transportens afgørende rolle for Unionens konkurrenceevne. Den skitserede også risikoen for, at virksomheder omdirigeres fra transportknudepunkter i Unionen til transportknudepunkter i Unionen som følge af asymmetriske bestemmelser. Forordning (EF) nr. 261/2004 finder kun anvendelse på passagerer, der afrejser fra en lufthavn beliggende i et tredjeland til en lufthavn beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, når flyvningens transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab. Inden for tre år efter anvendelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 bør Kommissionen vurdere gennemførligheden af at revidere nævnte forordnings anvendelsesområde med henblik på yderligere at forbedre passagerbeskyttelsen og de lige vilkår mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandsluftfartsselskaber.
- (53) En mekanisme til beskyttelse af passagerer i tilfælde af luftfartsselskabers insolvens bør vurderes i forbindelse med revisionen af forordning (EF) nr. 1008/2008.
- (54) Grønland er kendetegnet af særligt barske vejrforhold og meget lav befolkningstæthed og afsides beliggenhed af de befolkede områder. For at sørge for forbindelser og opretholde tilgængeligheden af flyvninger i Grønland bør flyvninger inden for Grønland ikke være omfattet af kompensationsforpligtelserne, herunder når disse flyvninger er tilsluttede flyforbindelser med ankomst til eller afgang fra et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse.

- (55) Forordning (EF) nr. 261/2004 bør ikke berøre status for og suverænitæt over landtangen Gibraltar, hvor Gibraltars lufthavn er beliggende, eller Kongeriget Spaniens retsstilling i denne henseende. Under hensyntagen til de nuværende omstændigheder bør det for at skabe retssikkerhed præciseres, at reglerne i forordning (EF) nr. 261/2004 kun bør finde anvendelse på Gibraltars lufthavn, når Kongeriget Spanien efter bilæggelse af tvisten mellem Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige er i stand til at udøve effektiv kontrol over Gibraltars lufthavn og sikre anvendelse af reglerne i forordning (EF) nr. 261/2004 på denne lufthavn, og der er offentliggjort en meddelelse om bilæggelse af tvisten i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (56) Målene for denne forordning, nemlig at beskytte flypassagerers rettigheder på en rimelig og afbalanceret måde, sikre Unionens luftfartssektors konkurrenceevne og opretholde passagerforbindelser på lang sigt, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

- 1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Formål

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

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

- 2) Artikel 2 ændres således:

- a) Litra b)–f) affattes således:

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

- c) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008*
- d) "rejsearrangør": en person som defineret i artikel 3, nr. 8), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302**
- e) "pakkerejse": en kombination af rejseydelser som defineret i artikel 3, nr. 2), i direktiv (EU) 2015/2302
- f) "billet": gyldig dokumentation, uanset form, for en lufttransportkontrakt

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

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

- b) Litra g) udgår.

c) Litra h)–l) affattes således:

- "h) "endeligt bestemmelsessted": bestemmelsesstedet for flyvningen eller for den sidste tilsluttede flyforbindelse på en rejse
- i) "person med handicap" og "bevægelseshæmmet person": enhver person med en varig eller midlertidig fysisk, mental, intellektuel eller sensorisk funktionsnedsættelse, som i samspil med forskellige barrierer kan hindre denne person i fuldt ud og effektivt at benytte transportmidler på lige fod med andre passagerer, eller hvis bevægelighed under benyttelse af transportmidler er nedsat på grund af alder
- j) "boardingafvisning": afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i artikel 4, stk. 1, eller hvor de på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive afvist ved boarding mod deres vilje, undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. sundhed, flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed eller ufuldstændig rejselegitimation
- k) "frivillig": en passager, der er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i artikel 4, stk. 1, og som på opfordring af luftfartsselskabet erklærer sig villig til, mod en modydelse, ikke at boarde luftfartøjet for sin flyvning

- l) "aflysning": en planlagt flyvning, hvortil der var udstedt en lufttransportkontrakt, som ikke gennemføres, og omfatter situationer, hvor:
 - i) flyet lettede, men af en eller anden grund enten blev omdirigeret til en anden lufthavn end den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, eller vendte tilbage til afgangslufthavnen og ikke kunne fortsætte til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, medmindre den faktiske ankomstlufthavn og den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, betjener samme by, byområde eller region, og luftfartsselskabet transporterer passageren til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten
 - ii) en passager har fået udstedt en billet til en flyvning, og det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, er blevet fremrykket mere end en time, medmindre indtjeknings- og boardingtidspunkterne forbliver de samme, eller medmindre passageren har taget den ændrede flyvning".
- d) Følgende litraer tilføjes:
 - "m) "tredjeland": ethvert land eller enhver del af en medlemsstats område, som traktaterne ikke finder anvendelse på
 - n) "forsinkelse ved afgang": tidsforskellen mellem det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, og det faktiske afgangstidspunkt

- o) "forsinkelse ved ankomst": tidsforskellen mellem det ankomsttidspunkt, der er angivet på passagerens billet, og flyvningens faktiske ankomsttidspunkt
- p) "rejseklasse ": en del af luftfartøjets passagerkabine, der er kendetegnet ved andre sæder, en anden sædeopstilling eller en forskel i den service, der ydes passagererne, i forhold til andre dele af kabinen
- q) "lufttransportkontrakt": en transportkontrakt indgået mellem et luftfartsselskab eller dets autoriserede agent og en passager om udførelse af en eller flere flyvninger
- r) "usædvanlige omstændigheder": omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, såsom de omstændigheder, der fremgår af den ikkeudtømmende liste over usædvanlige omstændigheder, der er fastsat i punkt 1 i bilaget, men som ikke omfatter de omstændigheder, der fremgår af den ikkeudtømmende liste over omstændigheder, der er fastsat i punkt 2 i bilaget
- s) "flyvning": en lufttransport, der udføres med et enkelt luftfartøj mellem to lufthavne, som angivet på billetten, via en forud fastlagt rute, en tidsplan og et enkelt identifikationsnummer, uanset om der er mellemlandinger udelukkende af tekniske og operationelle årsager

- t) "tilsluttet flyforbindelse": en flyvning, hvormed passageren som del af en rejse kan rejse fra det første afgangssted og nå frem til et omstigningssted for at skifte til en anden flyvning, eller, hvormed passageren kan rejse fra et omskiftningssted og nå frem til et andet omskiftningssted eller passagerens endelige bestemmelsessted
- u) "stopover": en tilsigtet afbrydelse af en rejse i henhold til en enkelt lufttransportkontrakt i en periode ud over den periode, der er nødvendig for direkte transit, eller ved skift mellem flyvninger i en periode, der normalt strækker sig til afgangstidspunktet for den næste tilsluttede flyforbindelse, og som undtagelsesvis omfatter en overnatning
- v) "rejse": en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, der transporterer passageren fra det første afgangssted til passagerens endelige bestemmelsessted i henhold til en enkelt lufttransportkontrakt, idet ud- og hjemflyvningerne betragtes som særskilte rejser
- w) "afgangstidspunkt": det tidspunkt, hvor luftfartøjet forlader standpladsen, enten ved at blive skubbet eller ved egen kraft (off-block tid)
- x) "ankomsttidspunkt": det tidspunkt, hvor luftfartøjet ankommer til standpladsen, og dets parkeringsbremses er aktiveret (on-block tid)

- y) "forsinkelse på forpladsen": ved afgang den periode ud over 30 minutter, hvor luftfartøjet bliver stående på jorden, fra det tidspunkt, hvor luftfartøjets døre lukkes, til tidspunktet for luftfartøjets takeoff eller ved ankomst den periode ud over 30 minutter fra luftfartøjet rører jorden, til luftfartøjets døre åbnes
- z) "nat": perioden mellem midnat og kl. 06:00
- za) "barn": en person under 14 år fra flyvningens afgangsdato eller den første tilsluttede flyforbindelse i henhold til en lufttransportkontrakt
- zb) "spædbarn": en person, der er under to år på flyvningens afgangsdato eller den første tilsluttede flyforbindelse i henhold til en lufttransportkontrakt
- zc) "varigt medium": en indretning, som sætter passageren i stand til at lagre oplysninger på en måde, der muliggør senere konsultation i en periode, som er afpasset efter oplysningernes formål, og som giver mulighed for uændret gengivelse af de lagrede oplysninger
- zd) "tilgængeligt format": et format, der giver en person med handicap eller en bevægelseshæmmet person adgang til alle relevante oplysninger, herunder ved at give den pågældende person mulighed for at få lige så let og bekvem adgang som en person uden handicap eller funktionsnedsættelse, og som opfylder de tilgængelighedskrav, der er fastsat i overensstemmelse med den gældende lovgivning, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882*

- ze) "forstyrrelse/uregelmæssighed": boardingafvisning, aflysning, forsinkelse ved afgang, forsinkelse ved ankomst eller forsinkelse på forpladsen
- zf) "første afgangssted": afgangsstedet for flyvningen eller for den første tilsluttede flyforbindelse på en rejse

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

3) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder

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

2. Stk. 1 gælder, såfremt passagererne:
 - a) har en billet til den pågældende flyvning, eller
 - b) af et luftfartsselskab eller en formidler er blevet overført fra den flyvning, som de pågældende har en billet til, til en anden flyvning, uanset grunden hertil.
3. Denne forordning gælder ikke for passagerer, der rejser gratis eller til en nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden. Passagerer med billetter, der er udstedt i henhold til et luftfartsselskabs eller en formidlers bonusprogram eller et andet kommercielt program er dog omfattet.
4. Med forbehold af artikel 8, stk. 2, litra d), gælder denne forordning kun for passagerer, der transporteres af et motoriseret fastvinget luftfartøj.
5. Medmindre andet er anført, er det transporterende luftfartsselskab ansvarligt for at opfylde forpligtelserne i denne forordning.
6. Med forbehold af denne forordnings artikel 12 finder denne forordning også anvendelse på passagerer, der transporteres på en flyvning omfattet af en pakkerejsekontrakt som defineret i artikel 3, nr. 3), i direktiv (EU) 2015/2302, medmindre denne pakkerejsekontrakt opsiges, eller dens opfyldelse påvirkes af andre årsager end en forstyrrelse af/uregelmæssighed ved denne flyvning.
7. Denne forordnings artikel 7 finder ikke anvendelse, hvis forstyrrelsen/uregelmæssigheden sker på en tilsluttet flyforbindelse, som både afgår fra og ankommer til en lufthavn i Grønland.

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 denne forordning anvendes på den pågældende lufthavn. Kongeriget Spanien meddeler Kommissionen, når disse betingelser er opfyldt, og Kommissionen offentliggør en meddelelse om bilæggelse af tvisten i *Den Europæiske Unions Tidende*. Denne forordning finder anvendelse på den pågældende lufthavn fra den første dag i måneden efter datoen for offentliggørelsen af nævnte meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*."

- 4) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Boardingafvisning

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

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

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

3. Hvis der ikke melder sig et tilstrækkeligt antal frivillige til, at de resterende passagerer med billet kan komme med flyet, kan det transporterende luftfartsselskab nægte boarding for passagerer mod deres vilje med undtagelse af de passagerer, der er omhandlet i artikel 11.
4. Det transporterende luftfartsselskab, der nægter boarding, skal øjeblikkeligt oplyse de berørte passagerer om behandlingen af klager i henhold til artikel 15a og 16a.

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

5. Stk. 3 og 4 finder også anvendelse på returflyvninger, hvor passageren nægtes boarding med den begrundelse, at passageren ikke har taget en udflyvning omfattet af samme lufttransportkontrakt.
6. Hvis passageren eller en formidler anmoder om korrektion af en stavefejl i navnet på en eller flere passagerer eller i tilfælde af administrative ændringer af navnet, korrigerer eller ændrer luftfartsselskabet dette mindst én gang indtil 48 timer inden flyafgang uden ekstra omkostninger for passageren eller formidleren."

5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Aflysning

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

Det transporterende luftfartsselskab oplyser uden unødigt ophold de berørte passagerer 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.

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

4. Passagerer har ret til at modtage kompensation fra det transporterende luftfartsselskab for den aflyste flyvning i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, når de vælger refusion i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra a), eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra c), eller når de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, efter valg af omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra b). Med henblik herpå giver luftfartsselskabet systematisk passageren en på forhånd udfyldt formular i et tilgængeligt format og på et varigt medium. Luftfartsselskabet giver et svar inden for den frist, der er fastsat i artikel 7, stk. 5.
5. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldtes usædvanlige omstændigheder, og at forsinkelsen ikke kunne have været undgået, selv om luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler. Sådanne usædvanlige omstændigheder kan kun gøres gældende, hvis de påvirker den pågældende flyvning eller mindst én af de tre 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.

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

6) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Forsinkelser

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

Det transporterende luftfartsselskab oplyser uden unødigt ophold de berørte passagerer om årsagerne til forsinkelsen af flyvningen. 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.

2. Det transporterende luftfartsselskab tilbyder de berørte passagerer bistand i overensstemmelse med artikel 9.
3. Når forsinkelsen når op på de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, beregnet fra det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden unødigt ophold de berørte passagerer valget mellem refusion og omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8.
4. Passagerer har ret til efter anmodning at få kompensation fra det transporterende luftfartsselskab, der udførte den forsinkede flyvning, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, når de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2.

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. 2, efter valg af omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra b).

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

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

6. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøres, 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."

- 7) Følgende artikler indsættes:

"Artikel 6a

Forsinkelse på forpladsen

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

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

Artikel 6b

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

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

2. Når det transporterende luftfartsselskab ikke kan omlægge passagerens rejse inden for de perioder, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, litra a) og b), beregnet fra det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, for den mistede tilsluttede flyforbindelse, tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden unødigt ophold de berørte passagerer på en klar måde valget mellem refusion og omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8.
3. Passagerer har også ret til efter anmodning at modtage kompensation fra det luftfartsselskab, der udførte den forstyrrede/uregelmæssige flyvning i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 og 3, hvis de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2.

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

4. Hvis en passager planlægger og foretager en stopover betragtes den lufthavn, hvor den pågældende stopover finder sted, som passagerens endelige bestemmelsessted."

8) I artikel 7 affattes således:

"Artikel 7

Kompensationsret

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

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

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

2. I tilfælde af en forsinkelse ved ankomst efter omlægning af rejsen som følge af en aflysning i henhold til artikel 5, en forsinkelse ved ankomst i henhold til artikel 6 eller en forsinkelse ved ankomst efter en mistet tilsluttet flyforbindelse i henhold til artikel 6b opstår retten til kompensation for forsinkelser ved ankomst på mere end:

- a) fire timer for alle rejser inden for Unionen og for rejser på 3 500 km eller derunder
- b) seks timer for rejser over 3 500 km.

3. Ved beregningen af afstandene med henblik på denne forordning lægges afstanden mellem det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted til grund. I tilfælde af en tilsluttet flyforbindelse tages kun det første afgangssted og lufthavnen på det endelige bestemmelsessted i betragtning. Disse afstande måles efter storcirkelmetoden.
4. Når passagererne har valgt at fortsætte rejsen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra b), og der opstår en yderligere forstyrrelse/uregelmæssighed under den omlagte rejse, har passageren kun ret til kompensation én gang under rejsen til det endelige bestemmelsessted.
5. 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 i overensstemmelse med artikel 5, stk. 5, eller artikel 6, stk. 6, herunder, hvis det er relevant, en klar og underbygget forklaring om usædvanlige omstændigheder. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan, kan denne frist forlænges til 30 kalenderdage.

Hvis det transporterende luftfartsselskab ikke betaler den anmodede kompensation, kan passagerer indgive en klage i overensstemmelse med artikel 16a.
6. Kompensationen udbetales kontant eller, hvis passageren er indforstået hermed i et underskrevet dokument eller via digitale midler på et varigt medium, på anden vis."

9) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Ret til refusion eller omlægning af rejsen

1. I tilfælde af en forstyrrelse/uregelmæssighed tilbydes passagererne gratis valget mellem følgende muligheder på de betingelser, der er defineret i artikel 4, 5, 6 eller 6b og i nærværende artikel:
 - a) automatisk refusion inden for 14 kalenderdage fra den afgangsdato for den forstyrrede/uregelmæssige 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 eller rejserne, der ikke er foretaget, og for den eller de dele af rejsen eller rejserne, der allerede er foretaget, hvis flyvningen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejse, sammen med, hvis det er relevant, en returflyvning til det første afgangssted ved førstgivne lejlighed efter det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, eller efter aftale med passageren inden dette tidspunkt
 - b) fortsættelse af passagerens rejse ved omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed efter det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, eller efter aftale med passageren inden dette tidspunkt, eller

- c) omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted til en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.

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

- 2. 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 til den lufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten; i så fald afholder det transporterende luftfartsselskab omkostningerne ved at overføre passageren fra den lufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten, til den alternative lufthavn eller til den lufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten, fra den alternative lufthavn
 - 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.

3. Hvis en passager har underrettet det transporterende luftfartsselskab om sit valg om at fortsætte sin rejse i overensstemmelse med stk. 1, litra b), og stk. 4, og hvis det transporterende luftfartsselskab ikke inden for tre timer har tilbudt en omlægning af rejsen, kan passageren arrangere sin egen omlægning af rejsen i overensstemmelse med stk. 2.

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

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

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

Passageren underretter det transporterende luftfartsselskab om sit valg."

10) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Ret til bistand

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

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

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

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

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

3. Det transporterende luftfartsselskab kan anvende vouchere til at opfylde sine forpligtelser i henhold til stk. 1, litra a) og b), og stk. 2. De vouchere, der stilles til rådighed i overensstemmelse med stk. 1, skal kunne anvendes i alle butikker, der sælger mad og forfriskninger i den lufthavn, hvor de berørte passagerer er strandet, om bord på deres flyvning og, hvis det er relevant, på det overnatningssted, der stilles til rådighed i henhold til stk. 2, litra a).
4. Hvis det transporterende luftfartsselskab ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til stk. 1, 2 og 3, kan de berørte passagerer træffe deres egne foranstaltninger. Det luftfartsselskab, der udførte den forstyrrede/uregelmæssige flyvning, refunderer de udgifter, som passagererne har afholdt, senest 14 kalenderdage efter indgivelsen af anmodningen om refusion, i det omfang disse udgifter er nødvendige, rimelige og står i et rimeligt forhold til ventetidens varighed og til udgifterne til forfriskninger og måltider på det sted, hvor lufthavnen ligger, og hvor passagererne er strandet. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan aktiverer sin beredskabsplan, kan denne frist forlænges til 30 kalenderdage.
5. I alle EU-lufthavne indfører lufthavnens forvaltningsorgan ordninger for at sikre, at drikkevandsstationer og lademuligheder til elektronisk udstyr kan stilles gratis til rådighed, uanset tidspunkt på dagen, flyvning eller terminal.
6. Hvis forstyrrelsen/uregelmæssigheden skyldes usædvanlige omstændigheder, og denne ikke kunne have været undgået, selv hvis luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler, kan luftfartsselskabet begrænse overnatningerne i overensstemmelse med stk. 2, litra a), til maksimalt tre nætter.

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

11) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Opgradering og nedgradering

1. Hvis et transporterende luftfartsselskab placerer en passager i en højere rejseklasse end den, billetten var købt til, må luftfartsselskabet ikke forlange yderligere betaling.
2. Hvis et transporterende luftfartsselskab placerer en passager i en lavere rejseklasse end den, billetten var købt til, skal det uden anmodning og inden 14 kalenderdage fra nedgraderingen ved hjælp af midlerne i artikel 7, stk. 6, give passageren kompensation, som mindst svarer til:
 - a) 40 % af prisen for flyvningen for flyvninger på 3 500 km eller derunder, eller
 - b) 75 % af billetens pris for flyvninger over 3 500 km.
3. Fremgår prisen for flyvningen ikke på billetten, beregnes kompensationen omhandlet i stk. 2 på grundlag af den relevante andel af flyvningens afstand sammenlignet med den samlede afstand ifølge lufttransportkontrakten, beregnet i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3.

4. Prisen for flyvningen omhandlet i denne artikel er uden skatter og afgifter, der er angivet på billetterne, så længe hverken kravet om at betale disse skatter og afgifter eller deres beløb afhænger af den rejseklasse, som billetten er købt til.
5. Denne artikel finder ikke anvendelse på fordele, der er omfattet af en højere billetpris inden for samme rejseklasse, såsom særlige siddepladser eller forplejning."

12) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 10a

Beredskabsplaner for lufthavne

1. I en EU-lufthavn, der årligt håndterer mere end fem millioner passagerer, sørger lufthavnens forvaltningsorgan for, at driften af lufthavnens forvaltningsorgan og af lufthavnens væsentlige tjenesteydere, navnlig luftfartsselskaber og leverandører af groundhandling-ydelser, koordineres gennem en passende beredskabsplan med henblik på mulige situationer med mange aflysninger, med mange forsinkelser eller begge, som fører til, at et stort antal passagerer strandeder 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.
2. I lufthavnens beredskabsplan tages der hensyn til passagerers særlige og individuelle behov som omhandlet i artikel 11.

3. Beredskabsplanen indføres navnlig med deltagelse af lufthavnsbrugerudvalget, jf. Rådets direktiv 96/67/EF*, af groundhandlingydelser og af andre leverandører af væsentlige lufthavnstjenester. Beredskabsplanen skal også indeholde kontaktoplysningerne på den eller de personer, der udpeges af de luftfartsselskaber, der er med i lufthavnsbrugerudvalget, for at repræsentere dem på stedet i tilfælde af flere aflysninger, af flere forsinkelser eller begge. Luftfartsselskabet sikrer, at enhver udpeget person har de nødvendige midler til at bistå passagererne i overensstemmelse med forpligtelserne i denne forordning i tilfælde af en forstyrrelse/uregelmæssighed.
4. Lufthavnens forvaltningsorgan meddeler beredskabsplanen til det lufthavnsbrugerudvalg, der er omhandlet i direktiv 96/67/EF, og på anmodning til det nationale håndhævelsesorgan, der har til opgave at håndhæve denne forordning i henhold til denne forordnings artikel 16, stk. 1.
5. En medlemsstat kan beslutte, at en lufthavn, som ikke er omfattet af stk. 1, og som er beliggende på dens område, skal opfylde de forpligtelser, der er fastsat i stk. 1-4.
6. I EU-lufthavne, der årligt håndterer et antal passagerer, som ligger under den tærskel, der er fastsat i stk. 1, eller som ikke er omfattet af en beslutning fra en medlemsstat i henhold til stk. 5, træffer lufthavnens forvaltningsorgan alle rimelige foranstaltninger for at koordinere lufthavnsbrugerne og træffe foranstaltninger med lufthavnsbrugerne for at informere strandede passagerer i tilfælde af flere aflysninger, af flere forsinkelser eller begge, der fører til, at et betydeligt antal passagerer strander i lufthavnen.

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

13) Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

Passagerer med særlige behov

1. Alle oplysninger, der gives til passagerer i henhold til denne forordning, skal være i et tilgængeligt format.
2. Denne artikel finder anvendelse på personer med handicap, bevægelseshæmmede personer, spædbørn, uledsagede børn og gravide, forudsat at det transporterende luftfartsselskab er blevet underrettet om deres særlige behov for bistand senest på det tidspunkt, hvor forstyrrelsen/uregelmæssigheden bekendtgøres. Den finder også anvendelse på personer, der har behov for særlig lægehjælp, forudsat at det transporterende luftfartsselskab er blevet underrettet om deres behov for særlig lægehjælp senest ved indtjekning. Transporterende luftfartsselskaber kan kræve dokumentation for sådanne behov.

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

3. Senest ved indtjekning, og hvis der er ledige pladser, tilbydes personer, som ledsager de i stk. 2 omhandlede personer, eller som ledsager et barn, gratis mulighed for at sidde på et sæde umiddelbart ved siden af denne person eller dette barn.

4. Ved boarding giver de transporterende luftfartsselskaber førsteprioritet til de i stk. 2 omhandlede personer og til personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem.
5. I forbindelse med omlægning af rejsen og bistand i overensstemmelse med artikel 8 og 9 lægger det transporterende luftfartsselskab særlig vægt på de i stk. 2 omhandlede personers behov. Luftfartsselskaberne sørger for denne omlægning af rejsen og bistand til disse personer, herunder til personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem, så hurtigt som muligt.
6. Artikel 9, stk. 6, finder ikke anvendelse på en i stk. 2 omhandlet passager eller på personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem."

14) Artikel 12 affattes således:

"Artikel 12

Yderligere rettigheder

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

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

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

2. Uden at det berører relevante principper og regler i national ret, herunder retspraksis, finder stk. 1 ikke anvendelse på frivillige i overensstemmelse med betingelserne fastsat i henhold til artikel 4, stk. 2.
3. Når kompensation eller refusion allerede er blevet udbetalt til en passager i henhold til lovgivningen i et tredjeland, trækkes denne kompensation eller refusion fra den kompensation eller den refusion, der ydes i henhold til denne forordning."

15) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Ret til at søge erstatning

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

16) Artikel 14 affattes således:

"Artikel 14

Forpligtelse til at informere passagererne

1. 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.
2. 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. 6, uden yderligere gebyrer, og
 - d) lufttransportkontraktens bestemmelser og betingelser.

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

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

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

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

17) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 15a

Klage til luftfartsselskabet eller formidleren

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

2. Når passagerer indgiver en klage ved hjælp af den ordning, der er omhandlet i stk. 1, skal en sådan klage indgives senest seks måneder efter den pågældende forstyrrelse/uregelmæssighed. Senest 30 kalenderdage efter indgivelsen af klagen giver det luftfartsselskab eller den formidler, som klagen er rettet til, enten et begrundet svar eller underretter i behørigt begrundede undtagelsestilfælde passageren om, at passageren vil modtage et endeligt svar senest to måneder fra datoen for indgivelse af klagen. Svaret skal også, hvis tvisten ikke har kunnet løses, indeholde de relevante kontaktoplysninger for det eller de organer, der er udpeget i henhold til artikel 16, eller for det eller de organer, der er ansvarlige for udenretslig bilæggelse af tvister i henhold til artikel 16a, herunder postadresse, websted og e-mailadresse for et sådant organ eller sådanne organer.
3. Passagerers indgivelse af klager ved hjælp af den ordning, der er omhandlet i stk. 1, berører ikke deres ret til at indbringe tvister med henblik på udenretslig bilæggelse i overensstemmelse med artikel 16a eller til at søge erstatning gennem retssager med forbehold af forældelsesfrister i overensstemmelse med national ret."

18) 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 medlemsstatens 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.
3. Passagerer kan indberette påståede overtrædelser af denne forordning til det nationale håndhævelsesorgan. Det nationale håndhævelsesorgan kan foretage undersøgelser af de påståede overtrædelser, der er indberettet, og træffe beslutning om håndhævelsestiltag baseret på oplysningerne i disse indberetninger.
4. De sanktioner, som medlemsstaterne fastlægger for overtrædelse af denne forordning, skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Navnlig skal sanktionerne være tilstrækkelige til at give selskaberne og formidlerne et økonomisk incitament til konsekvent at overholde denne forordning.
5. Senest ... [6 år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] og derefter hvert femte år offentliggør de nationale håndhævelsesorganer på deres websteder en rapport om deres virksomhed, om håndhævelsestiltag og resultatet heraf, herunder om de sanktioner, der er taget i anvendelse. Disse rapporter forelægges også for Kommissionen.
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."

- 19) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 16a

Udenretslig bilæggelse af tvister

Medlemsstaterne sikrer, at flypassagerer kan forelægge individuelle tvister efter klager eller anmodninger i henhold til denne forordning for et organ eller organer, der er ansvarlige for udenretslig tvistbilæggelse. Medlemsstaterne informerer Kommissionen om det eller de organer, der er ansvarlige for behandling i henhold til denne artikel.

Medlemsstaterne kan beslutte kun at anvende denne artikel på tvister mellem luftfartsselskaber eller formidlere på den ene side og forbrugere på den anden side."

- 20) Artikel 17 affattes således:

"Artikel 17

Revision og rapport

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

Rapporten ledsages om nødvendigt af et lovgivningsforslag.

2. Senest ... [5 år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] og derefter hvert femte år aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen, håndhævelsen og resultaterne af denne forordning. Kommissionen medtager i rapporten oplysninger om den forbedrede beskyttelse af flypassagerer på flyvninger fra tredjelande, som udføres af tredjelandsluftfartsselskaber.

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

I rapporten, der i medfør af første afsnit skal forelægges senest den ... [5 år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden], vurderer Kommissionen også:

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

- b) nødvendigheden af at justere de tidsgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, på grundlag af statistikker vedrørende udviklingen i forsinkelser og aflysninger i de fem år forud for Kommissionens vurdering og hvert år fra ... [2 år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden]
- c) gennemførligheden af yderligere automatisering af anmodninger om betalinger af kompensation for forsinkelser.

Rapporten ledsages om nødvendigt af lovgivningsforslag."

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

Artikel 2

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

- 1) I artikel 2, stk. 1, foretages følgende ændringer:
 - a) Litra b) affattes således:
 - "b) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008*

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

b) Følgende litraer tilføjes:

- "h) "mobilitetsudstyr": udstyr, der er beregnet til at bistå personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer, jf. artikel 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006*, med deres mobilitet
- i) "anerkendt ledsagehund": en hund, der er specielt trænet til at øge uafhængigheden og selvbestemmelsen for personer med handicap, og som er officielt anerkendt i overensstemmelse med gældende nationale regler, hvis sådanne regler findes
- j) "tilgængeligt format": et format, der giver en person med handicap eller en bevægelseshæmmet person adgang til alle relevante oplysninger, herunder ved at give den pågældende person mulighed for at få lige så let og bekvem adgang som en person uden handicap eller funktionsnedsættelse, og som opfylder de tilgængelighedskrav, der er fastsat i overensstemmelse med den gældende lovgivning, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882**
- k) "formidler": enhver anden fysisk eller juridisk person end en transportør, der i forbindelse med sit erhverv handler på vegne af en transportør eller en passager med henblik på indgåelse af en befordringskontrakt

- l) "personlig genstand": et stykke ikkeindtjekket bagage, der udgør et nødvendigt aspekt af befordringen af passagerer, opfylder kravene til luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed, og som enten har en maksimal størrelse på 40x30x15 cm eller passer under sædet foran det sæde, hvor passageren sidder
- m) "håndbagage": et stykke ikkeindtjekket bagage, som ikke er en personlig genstand, og som opfylder kravene til luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed.

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

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

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

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

- 3) Artikel 3, stk. 2, udgår.

4) Artikel 3a affattes således:

"Artikel 3a

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

5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

1. I tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst udbetaler EU-luftfartsselskabet omgående og senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede person er blevet identificeret, sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade.
2. Med forbehold af stk. 1 må en forskudsudbetaling i tilfælde af passagerers død ikke være på mindre end 16 % pr. passager af mindstebeløbet for erstatning, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 21, stk. 1, af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2.

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

6) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

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

b) I stk. 2 tilføjes følgende led:

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

c) Stk. 3 affattes således:

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

d) Følgende stykker tilføjes:

- "4. Alle luftfartsselskaber skal på deres mobilapplikationer og på deres websteder stille en formular til rådighed, som gør det muligt for passageren straks at indgive en klage online eller i papirudgave over beskadiget, forsinket eller bortkommet bagage. Datoen for indgivelse af formularen anses af luftfartsselskabet for at være datoen for registrering af klagen i henhold til Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2 og 3, selv om luftfartsselskabet senere anmoder om yderligere oplysninger. Dette stykke påvirker ikke passagerens ret til at indgive en klage gennem andre midler inden for de frister, som fremgår af Montrealkonventionen.
5. Alle oplysninger, der gives i henhold til denne artikel, og klageformularer, skal være i et tilgængeligt format og også gøres tilgængelige for personer, der ikke anvender digitale værktøjer.
6. Alle oplysningsforpligtelser i henhold til denne artikel gælder også for formidlere, når de sælger lufttransport til, fra eller inden for Unionen."

7) Følgende artikler indsættes:

"Artikel 6a

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

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

2. I tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse i transporten af indtjekket mobilitetsudstyr eller i tilfælde af en anerkendt ledsagehunds død eller tilskadekomst er EU-luftfartsselskabet forpligtet til at betale et beløb, som ikke overstiger det af passageren opgivne beløb, medmindre det kan godtgøres, at det afkrævede beløb er større end personens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.
3. Når stk. 2 finder anvendelse, og uden at det berører artikel 7 og 8 og bilag I, fjerde afsnit, i forordning (EF) nr. 1107/2006, gør EU-luftfartsselskaberne hurtigt alle rimelige bestræbelser på at tilvejebringe umiddelbart nødvendige midlertidige erstatninger for indtjekket mobilitetsudstyr og midlertidige løsninger som erstatning for anerkendte ledsagehunde. Personen med handicap eller den bevægelseshæmmede person har ret til at beholde denne midlertidige erstatning gratis, indtil den kompensation, der er omhandlet i stk. 2, er betalt, eller indtil EU-luftfartsselskaberne har kompenseret de juridiske eller fysiske personer for omkostningerne ved den nødvendige midlertidige erstatning af mobilitetsudstyr eller en anerkendt ledsagehund.
4. Overholdelse af stk. 3 udgør ikke en anerkendelse af EU-luftfartsselskabets ansvar.

Artikel 6b

1. Uden at det berører forordning (EF) nr. 1008/2008, skal alle luftfartsselskaber og formidlere, når de sælger lufttransport til, fra eller inden for Unionen, tydeligt og i et tilgængeligt format ved reservation samt på deres mobilapplikationer og på deres websted samt desuden, for så vidt angår luftfartsselskaber, på anmodning stille følgende til rådighed i lufthavnen (herunder ved self service-automater til indtjekning):
 - hvor meget bagage med hensyn til mål og vægt passagererne maksimalt kan medbringe i kabinen samt i luftfartøjets lastrum svarende til den respektive rejseklasse for transport på hver af de flyvninger, der indgår i passagerens reservation
 - eventuelle begrænsninger for antallet af stykker bagage, som måtte gælde inden for den maksimalt tilladte bagage
 - betingelserne for transport af skrøbelige eller værdifulde genstande såsom musikinstrumenter, sportsudstyr, klapvogne og barnesæder i kabinen eller som indtjekket bagage
 - med forbehold af stk. 2, eventuelle yderligere afgifter for transport af indtjekket og ikkeindtjekket bagage, herunder musikinstrumenter som omhandlet i artikel 6c
 - de særlige grunde, der kan være til hinder for, at bagage, der ikke er indtjekket, medbringes i kabinen i henhold til stk. 3.

2. Med forbehold af forordning (EF) nr. 1107/2006 tillader luftfartsselskaberne passagererne at medbringe en personlig genstand i kabinen uden ekstra omkostninger.
3. Hvis særlige hensyn, f.eks. sikkerhedshensyn, kapacitetsgrunde eller ændring af flytype efter reservationen, gør, at der ikke i kabinen kan medbringes en personlig genstand, jf. stk. 2, eller håndbagage, kan luftfartsselskabet anbringe denne ikkeindtjekkede bagage i luftfartøjets lastrum, men uden yderligere omkostninger for passageren.
4. Stk. 2 og 3 finder anvendelse på alle luftfartsselskaber, der afgår fra en lufthavn beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, og på alle EU-luftfartsselskaber, der ankommer til et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse.
5. Denne artikel påvirker ikke de begrænsninger for ikkeindtjekket håndbagage, som er fastsat ved EU-regler, såsom begrænsningerne fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008* og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998**, og ved internationale regler om luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed.

Artikel 6c

1. Et EU-luftfartsselskab tillader en passager at medbringe et musikinstrument i et luftfartøjs passagerkabine, forudsat at gældende regler om luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed og de tekniske specifikationer og begrænsninger for det pågældende luftfartøj tillader det. Musikinstrumenter kan medbringes som bagage i passagerkabinen, forudsat at de kan placeres sikkert i et egnet bagagerum i kabinen eller under et passende passagersæde. Et luftfartsselskab kan beslutte, at 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 regler om luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed. Desuden kan det være nødvendigt for passagererne at vælge og købe sæder umiddelbart ved siden af hinanden 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.

-
- * Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
- ** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EUT L 299 af 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj)."

8) Artikel 7 affattes således:

"Artikel 7

Senest den ... [5 år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings anvendelse og resultater."

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

Artikel 3

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

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

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

Udfærdiget i ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

"BILAG

Ikkeudtømmende lister over omstændigheder, der udgør usædvanlige omstændigheder,
og omstændigheder, der ikke udgør usædvanlige omstændigheder,
med henblik på denne forordning

1. Følgende omstændigheder betragtes som usædvanlige:
 - a) omstændigheder, der ikke er forbundet med driften af flyet, såsom:
 - i) natur- eller miljøkatastrofer, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen
 - ii) vejrforhold og skader på luftfartøjet i forbindelse med meteorologiske hændelser, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen (f.eks.: lynnedslag, hagl, tordenvejr, kraftig turbulens eller stærk vind)
 - iii) krig eller oprør, der er uforenelig med en sikker gennemførelse af flyvningen
 - iv) grænseoverskridende sundhedstrusler, der er omfattet af artikel 2, stk. 1 eller 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2371¹, og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen, og

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

- v) kollisioner mellem luftfartøjet og en fugl eller andre fremmedelementer, som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen
- b) hændelser vedrørende en passager, herunder:
 - i) tilfælde af uregerlige passagerer som omhandlet i Montrealprotokollen af 2014, som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen, eller som forsinker flyvningens afgang
 - ii) sundhedsrisici eller medicinske nødsituationer (såsom alvorlig sygdom), der opdages kort før flyvningens afgang, eller som gør det nødvendigt at afbryde eller ændre kursen for den pågældende flyvning
- c) andre hændelser, f.eks.:
 - i) sikkerhedsrisici, skader forårsaget af sabotagehandlinger eller terrorisme eller ulovlige handlinger, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen
 - ii) skjulte fabrikations- eller konstruktionsfejl, som opdages af fabrikanten eller en kompetent myndighed, og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen
 - iii) restriktioner fra lufttrafikledelsen eller som følge af lufthavnskapacitet eller lukning af luftrum
 - iv) delvis eller fuldstændig uplanlagt lukning af en lufthavn, herunder en generel fejl i lufthavnssystemet, en strømafbrydelse og nedbrud i elektronisk kommunikation, eller lufthavnens forvaltningsorgans aktivering af beredskabsplanen

- v) strejker hos væsentlige tjenesteydere såsom lufthavnens forvaltningsorgan, luftfartstjenesteudøvere, leverandører af groundhandlingydelser eller hos det transporterende luftfartsselskab, hvor strejker er knyttet til krav, der ligger uden for det transporterende luftfartsselskabs ansvarsområde
- vi) uventet fravær af et besætningsmedlem, der er væsentligt for gennemførelsen af flyvningen, på grund af sygdom eller død, når det sker uden for det transporterende luftfartsselskabs baser eller på grund af pandemi
- vii) skader på luftfartøjet, som er forårsaget af tredjeparter, som luftfartsselskabet ikke er ansvarligt for, på jorden, og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen
- viii) skader på et luftfartøjs dæk forårsaget af en fremmed genstand, som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen
- ix) forurenede start- og landingsbane i en lufthavn, der er uforenelig med en sikker gennemførelse af flyvningen
- x) uforudsete sikkerhedsproblemer ved luftfartøjsudstyr, der ikke ligger inden for acceptable niveauer for drift som defineret i masterminimumsudstyrslisten, eller de deri fastsatte minimumsdriftsbetingelser for udstyr, og som ikke kunne være blevet afhjulpet i forbindelse med forebyggende vedligeholdelse (jf. stk. 2, litra a)), og
- xi) efter afgang sundhedsrisici eller medicinske nødsituationer (såsom alvorlig sygdom) hos et besætningsmedlem, som gør det nødvendigt at afbryde eller ændre kursen for den pågældende flyvning.

2. Følgende liste over omstændigheder betragtes ikke som usædvanlige omstændigheder:
- a) tekniske problemer, der kunne være blevet afhjulpet i forbindelse med forebyggende vedligeholdelse i overensstemmelse med Unionens regler og procedurer for sikring af luftfartøjers fortsatte luftdygtighed
 - b) operationelle beslutninger og forsinket besætning, indtjekning og boardingprocedurer, og
 - c) flyvebesætningens eller kabinebesætningens tjenesteudygtighed (medmindre det skyldes strejker, der er omhandlet i stk. 1, litra c), nr. v), eller uventet fravær grundet sygdom eller død, der er omhandlet i stk. 1, litra c), nr. vi))."
-

BILAG II

"BILAG

Note, jf. artikel 6

NOTE OM LUFTFARTSSELSKABERS ANSVAR FOR PASSAGERER OG DERES BAGAGE

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

KOMPENSATION I TILFÆLDE AF DØD ELLER TILSKADEKOMST

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

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

- at skaden ikke skyldtes forsømmelse eller anden uretmæssig handling eller undladelse fra luftfartsselskabet eller dets ansatte eller agenter, eller
- at skaden udelukkende skyldtes forsømmelse eller anden uretmæssig handling eller undladelse fra en tredjepart.

FORSKUDSBETALINGER

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

PASSAGERFORSINKELSER

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

BAGAGEFORSINKELSER

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

ØDELAGT, BORTKOMMET ELLER BESKADIGET BAGAGE

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

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

For ikkeindtjekket bagage (håndbagage), herunder personlige genstande, er luftfartsselskabet kun ansvarligt, hvis det selv eller dets ansatte eller agenter er skyld i skaden.

HØJERE GRÆNSER FOR BAGAGE

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

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

FRITAGELSE

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

TIDSFRISTER FOR KLAGER VEDRØRENDE BAGAGE

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

KONTRAHERENDE OG TRANSPORTERENDE LUFTFARTSSELSKABERS ANSVAR

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

TIDSFRIST FOR SAGSANLÆG

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

ØDELÆGGELSE, BORTKOMST, BESKADIGELSE ELLER FORSINKELSE AF MOBILITETSUDSTYR

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

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

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

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

GRUNDLAGET FOR OPLYSNINGERNE

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

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på denne ændringsforordning.