

**Bryssel den 29 september 2025
(OR. en)**

**10015/1/25
REV 1**

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

**AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762
*PARLNAT***

LAGSTIFTNINGSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av
förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om
kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och
inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr
2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av
passagerare och deras bagage
– Antagen av rådet den 29 september 2025

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2025/...

av den ...

**om ändring av förordning (EG) nr 261/2004
om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare
vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar
och av förordning (EG) nr 2027/97
om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport
av passagerare och deras bagage**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet², och

¹ EUT C 327, 12.11.2013, s. 115.

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 5 februari 2014 (EUT C 93, 24/03/2017, s. 336) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 29 september 2025 (ännu inte offentliggjord i EUT). Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu inte offentliggjord i EUT).

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004³ och rådets förordning (EG) nr 2027/97⁴ har avsevärt bidragit till att skydda flygpassagerares rättigheter när deras resplaner störs till följd av nekad ombordstigning, kraftiga förseningar, inställda flyg eller förlorat eller felhanterat bagage.
- (2) Vid genomförandet av rättigheterna enligt förordningarna (EG) nr 261/2004 och (EG) nr 2027/97 har emellertid ett antal brister uppenbarats, vilka har medfört att dessa rättigheter inte har uppnått sin fulla potential när det gäller passagerarskydd. För att säkerställa ett mer ändamålsenligt, effektivt och konsekvent genomförande av flygpassagerares rättigheter i hela unionen krävs en rad justeringar av det nuvarande regelverket. Detta betonades i kommissionens meddelande av den 27 oktober 2010 med titeln *Rapport om EU-medborgarskapet 2010 – Att undanröja hindren för EU-medborgarnas möjligheter att utöva sina rättigheter*, som aviserade åtgärder för att säkerställa en uppsättning gemensamma rättigheter särskilt för flygpassagerare och en fullgod kontroll av dessa rättigheters efterlevnad.

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

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

- (3) Den undersökning av den aktuella skyddsnivån för flygpassagerares rättigheter i EU (Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU) som kommissionen beställde och offentliggjorde 2020 (*studien*) visar att passagerarnas främsta prioritering är att få assistans i händelse av resestörningar och att erbjudas ombokning så att de anländer till sin bestämmelseort så snart som möjligt. Enligt studien kommer utbetalning av kompensation på tredje plats när det gäller passagerares prioriteringar. Å andra sidan visar studien också att lufttrafikföretagens absoluta och relativa kostnader till följd av genomförandet av förordning (EG) nr 261/2004 har ökat avsevärt sedan 2011, vilket skulle kunna leda till en begränsning av antalet trafikerade rutter eller en minskning av de förbindelser som lufttrafikföretagen erbjuder passagerare på lång sikt. Översynen av förordning (EG) nr 261/2004 bör därför särskilt inriktas på passagerarnas rätt till assistans och ombokning, samtidigt som hänsyn tas till lufttrafikföretagens ekonomiska incitament och inverkan på förbindelserna.
- (4) Passagerare som reser med en flygning som omfattas av allmän trafikplikt, antingen till fullt eller reducerat biljettpris, bör omfattas av samma rättigheter enligt förordning (EG) nr 261/2004.
- (5) För att höja rättssäkerheten för lufttrafikföretag och flygpassagerare krävs en definition av begreppet *extraordinära omständigheter* som beaktar domstolens dom i mål C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann - Linee Aeree Italiane SpA)⁵ om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004. Begreppet *extraordinära omständigheter* bör klargöras med hjälp av icke-uttömmande förteckningar över omständigheter som utgör extraordinära omständigheter eller som inte utgör extraordinära omständigheter. Kommissionen bör se över förteckningen över extraordinära omständigheter vart tredje år och vid behov föreslå att Europaparlamentet och rådet uppdaterar den.

⁵ Domstolens dom (fjärde avdelningen) av den 22 december 2008, *Friederike Wallentin-Hermann - Linee Aeree Italiane SpA*, mål C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) I sin dom i mål C-549/07 slog domstolen fast att ett oförutsett tekniskt problem inte utgjorde en extraordinär omständighet, utom när det oförutsedda tekniska problemet uppstod till följd av ett dolt fabrikationsfel som upptäcks av luftfartygets tillverkare eller av en behörig myndighet eller när luftfartyget skadas till följd av sabotage eller terrorism. Mot bakgrund av de förvärvade erfarenheterna och med tanke på den avgörande betydelsen av att säkerställa att de rättigheter som beviljas passagerare enligt den här förordningen inte inverkar negativt på säkerheten, bör dock tekniska problem med viss utrustning på vissa villkor utgöra extraordinära omständigheter.
- (7) I sin dom i de förenade målen C-156/22, C-157/22 och C-158/22 (*TAP Portugal mot flightright GmbH och Myflyright GmbH*)⁶ om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004, slog domstolen fast att plötslig frånvaro av en besättningsmedlem vars närvaro är nödvändig för att utföra en flygning, på grund av sjukdom eller till och med ett plötsligt dödsfall som inträffat strax före ett flygs avgång inte utgör en extraordinär omständighet. Även om lufttrafikföretagen är skyldiga att vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att piloten, andrepiloten eller minimikabinbesättningen ersätts är det dock mycket tidskrävande och förenat med stora ekonomiska kostnader att säkerställa att denna skyldighet i praktiken uppfylls utanför lufttrafikföretagets hemmabaser. Det är därför lämpligt att föreskriva att en nödvändig besättningsmedlems plötsliga sjukdom eller dödsfall, till exempel när detta inträffar dagen före flygningens avgång, utanför lufttrafikföretagets hemmabaser bör utgöra en extraordinära omständighet.

⁶ Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 11 maj 2023, *TAP Portugal mot flightright GmbH och Myflyright GmbH*, förenade mål C-156/22–C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) Domstolen fastställde i sina domar i målen C-28/20 (*Airhelp Ltd mot Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann m.fl. mot TUIfly GmbH*)⁸ och C-613/20 (*CS mot Eurowings GmbH*)⁹ och i sitt beslut i mål C-287/20 (*EL och CP mot Ryanair DAC*)¹⁰ om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att strejk bland personalen i ett lufttrafikföretag inte utgjorde extraordinära omständigheter. När en strejk inträffar faller dock vissa krav som läggs fram av lufttrafikföretagens personal inte inom lufttrafikföretagets ansvarsområde och ligger utanför dess kontroll, såsom ändringar av pensionsåldern eller av ekonomiska bidrag som endast kan hanteras av offentliga myndigheter. Det är därför lämpligt att föreskriva att vissa strejker bland lufttrafikföretagens personal bör utgöra extraordinära omständigheter.
- (9) Domstolen fastställde i sin dom i mål C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland mot Diether Schenkel*)¹¹ om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att begreppet *flygning*, i den mening som avses i förordning (EG) nr 261/2004, inte är definierat, men gjorde tolkningen att det i huvudsak ska anses bestå av en lufttransport, det vill säga en ”enhet” av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg. För att undvika osäkerhet och mot bakgrund av de förvärvade erfarenheterna bör en tydlig definition av begreppet *flygning* nu tillhandahållas, liksom av de relaterade begreppen *anslutande flygförbindelse* och *resa*.

⁷ Domstolens dom (stora avdelningen) av den 23 mars 2023, *Airhelp Ltd mot Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, mål C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

⁸ Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 17 april 2018, *Helga Krüsemann m.fl. mot TUIfly GmbH*, Case C- 195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Domstolens dom (nionde avdelningen) av den 6 oktober 2021, *CS mot Eurowings GmbH*, mål C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820

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

¹¹ Domstolens dom (fjärde avdelningen) av den 10 juli 2008, *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland mot Diether Schenkel*, mål C- 173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) Domstolen fastställde i sin dom i mål C-537/17 (*Claudia Wegener mot Royal Air Maroc SA*)¹² om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att förordning (EG) nr 261/2004 är tillämplig på en del av varje flygning som ingår i en resa, oavsett var flygningen äger rum, inbegripet flygningar som genomförs helt utanför unionen. När antingen den ursprungliga avgångsorten är belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga eller, om det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EU-lufttrafikföretag, resans slutliga bestämmelseort är belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga, bör denna förordning vara tillämplig.
- (11) Studien visar att lufttrafikföretag i varierande grad följer förordning (EG) nr 261/2004 och att unionens lufttrafikföretag generellt följer den i högre grad än lufttrafikföretag från tredjeländer. Att återställa lika villkor för EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländer och förbättra EU-lufttrafikföretagens ekonomiska bärkraft kommer därför att stödja unionens konkurrenskraft och i slutändan förbättra skyddet av passagerare överlag.
- (12) I artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt erkänns de yttersta randområdenas särdrag, särskilt på grund av deras avlägsna belägenhet. Mot bakgrund av erfarenheterna från förordning (EG) nr 261/2004 är det nödvändigt att säkerställa de yttersta randområdenas territoriella förbindelser och stärka sammanhållningen i hela unionen, vilket i slutändan skulle gynna passagerarna. På grund av särdragen i samband med resor mellan de yttersta randområdena och en annan medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga bör storleken på kompensationen bestämmas på grundval av de faktiska resesträckorna.

¹² Domstolens dom (åttonde avdelningen) av den 31 maj 2018, *Claudia Wegener mot Royal Air Maroc SA*, mål C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) Biljetter utfärdas eller godkänns av ett lufttrafikföretag som utför en flygning efter det att ett lufttransportavtal har ingåtts med en passagerare. De bör kunna identifieras med hjälp av ett unikt biljettnummer och innehålla en unik referens till ett enda lufttransportavtal som utfärdats vid tidpunkten för bokningen. Biljetterna bör omfatta en flygning eller en anslutande flygförbindelse, utan att hänsyn tas till uppehåll av tekniska och operativa skäl. De bör innehålla flera uppgifter om den flygningen eller den anslutande flygförbindelsen, såsom resedatum, flygplats för avgång och ankomst, tidtabellsenliga avgångs- och ankomsttider, passagerarens förnamn och efternamn, linjenummer och namn på det lufttrafikföretag som utför flygningen.
- (14) Domstolen fastställde i sin dom i mål C 22/11 (*Finnair Oyj* mot *Timy Lassooy*)¹³ om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att begreppet *nekad ombordstigning* måste tolkas på så sätt att det inte enbart avser fall där ombordstigning nekas på grund av överbokning, utan även fall där ombordstigning nekas av andra skäl, exempelvis driftsmässiga skäl. Passagerare som har infunnit sig för ombordstigning och nekas ombordstigning eller som i förväg har informerats om att de skulle nekas ombordstigning mot sin vilja bör få återbetalning utan onödigt dröjsmål.
- (15) Samtidigt finns det rimliga skäl att neka passagerare ombordstigning, till exempel hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av ofullständiga resehandlingar. Lufttrafikföretagen har också rimliga skäl att neka ombordstigning för passagerare som uppvisar ett störande beteende som hotar säkerheten under en flygning, i enlighet med den ändrade konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo 1963. I dessa fall bör bevisbördan ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.

¹³ Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 4 oktober 2012, *Finnair Oyj* mot *Timy Lassooy*, mål C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) För att förbättra skyddsnivån bör passagerare inte nekas att stiga ombord på en returflygning på grund av att de inte har genomfört den utresa som ingår i samma lufttransportavtal.
- (17) I nuläget åläggs passagerare ibland administrativa straffavgifter för korrigering av felaktigt stavade namn. Rimliga korrigeringar av bokningsfel eller administrativa ändringar bör kunna göras kostnadsfritt förutsatt att korrigeringen eller ändringen inte skulle innebära någon ändring av avgångs- eller ankomsttid, datum, färdväg eller passagerare.
- (18) Vid en inställd flygning bör valet mellan att få återbetalning eller fortsätta en resa genom ombokning eller att resa vid ett senare datum vara upp till passageraren och inte lufttrafikföretaget.
- (19) Flygplatsernas ledningsenheter på flygplatser som hanterar fler än fem miljoner passagerare per år och leverantörer av viktiga flygplatstjänster, särskilt lufttrafikföretag och marktjänstföretag, bör samarbeta för att minimera konsekvenserna av flera störningar i flygtrafiken för passagerarna. För detta ändamål bör flygplatsernas ledningsenheter förbereda och tillsammans utarbeta beredskapsplaner för sådana fall. På alla andra flygplatser bör flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och tillsammans med dessa vidta åtgärder i situationer som skulle kunna leda till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta och för att hålla strandsatta passagerare informerade.

- (20) Förordning (EG) nr 261/2004 bör uttryckligen innefatta en rätt till kompensation för passagerare som drabbats av kraftiga förseningar, i enlighet med domstolens dom i de förenade målen C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon and Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH*) och C-432/07 (*Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v Air France SA*)¹⁴ (dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07). I enlighet med den princip om likabehandling som avses i den domen bör samma regler gälla för återbetalning, ombokning och kompensation.
- (21) I domen i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 hänvisades det till en tidsgräns på tre timmar som endast en gång aktiverar kompensation vid förseningar. De erfarenheter som förvärvats efter antagandet av förordning (EG) nr 261/2004 visar dock att många förseningar inte kan lösas inom de tre timmar som avses i den domen och att en snäv tidsgräns kan öka antalet inställda flygningar om lufttrafikföretagen minskar dominoeffekterna av försenade flygningar på efterföljande flygningar genom att ställa in en eller flera flygningar för att flytta ett luftfartyg till en annan flygning. I de flesta fall föredrar passageraren alltså en försening jämfört med en inställd flygning, eftersom det innebär större sannolikhet att passageraren anländer till bestämmelseorten snarast möjligt. På många rutter är turtätheten begränsad, och vid inställda flygningar kan passageraren inte omedelbart ombokas. Att höja tidsgränsen innebär därför en fördel för passageraren.

¹⁴ Domstolens dom (fjärde avdelningen) av den 19 november 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon och Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07), och *Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v Air France SA* (C-432/07), förenade målen C- 402/07 och C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) För att upprätthålla förbindelserna bör de tidsgränser vars överskridande ger rätt till kompensation höjas, med hänsyn till de ekonomiska och konkurrenskraftsrelaterade konsekvenserna för sektorn. På så sätt kommer det att vara möjligt att undvika incitament till fler inställda flygningar eller begränsningar av antalet trafikerade rutter eller minskningar av de förbindelser som erbjuds passagerare på lång sikt. För att säkerställa likvärdiga kompensationsvillkor för passagerare som reser inom unionen bör tidsgränsen vara densamma för samtliga resor inom unionen.
- (23) Den standardiserade kompensationen i förordning (EG) nr 261/2004 syftar till att kompensera för en tidsförlust som är gemensam för alla passagerare. De belopp som fastställs i förordning (EG) nr 261/2004 i många fall skulle kunna överstiga värdet av den skada som passagerarna lidit enligt ekonomiska undersökningar. Det är därför lämpligt att fastställa olika tidsgränser för kompensation beroende på den störda flygningens sträcka och förseningen vid ankomsten.
- (24) I enlighet med unionens insatser för att främja en klimatneutral och miljövänlig mobilitet är det också lämpligt att säkerställa att regelverken för passagerares rättigheter inom olika transportsätt i möjligaste mån tillnärmas och att den kompensation som utgår inom ramen för olika transportsätt harmoniseras.
- (25) För att säkerställa rättssäkerheten bör det i förordning (EG) nr 261/2004 uttryckligen anges att ändringar i flygtidtabeller har samma effekter på passagerare som inställda flygningar eller förseningar och följaktligen bör ge upphov till samma rättigheter.

- (26) Passagerare som missar en anslutande flygförbindelse som ingår i en resa, till följd av att en störning uppstår för en tidigare flygning, bör få lämplig assistans i avvaktan på ombokning. I sådana fall bör passagerarna, i enlighet med principen om likabehandling, ha rätt till kompensation när de når den slutliga bestämmelseorten för sin alternativa flygning eller alternativa transport, på samma sätt som passagerare som drabbas av störningar på direktflygningar.
- (27) Vid tidpunkten för bokningen och före biljettinköpet bör lufttrafikföretagen eller, i förekommande fall, förmedlarna tydligt informera passagerarna om huruvida deras resplaner omfattas av ett enda lufttransportavtal och om deras rättigheter enligt förordning (EG) nr 261/2004, särskilt när det gäller missade anslutande flygförbindelser.
- (28) För att höja passagerarskyddet bör det klargöras att passagerare vars flyg har försenats bör omfattas av rättigheter att få assistans och kompensation oavsett om de väntar i flygplatsterminalen eller redan sitter ombord på luftfartyget. Eftersom den sistnämnda passagerarkategorin inte har tillgång till de tjänster som är tillgängliga i terminalen bör emellertid deras rättigheter stärkas när det gäller grundläggande behov och rätten att stiga av. Rätten att stiga av får endast begränsas av invandrings-, flygkontroll- eller säkerhetsrelaterade orsaker. Om ett lufttrafikföretag är på väg att låta passagerare stiga av men informeras av flygkontrolltjänsten om att flyget har fått tillstånd att lyfta omgående, bör det ha möjlighet att neka passagerarna att stiga av.

- (29) När en passagerare har valt snarast möjliga ombokning gör lufttrafikföretaget ofta ombokningen beroende av platstillgången på dess egna flygningar, vilket innebär att passageraren inte får möjlighet till en tidigare ombokning på alternativa flygningar. Därför bör lufttrafikföretaget också föreslå andra alternativ för ombokning, inbegripet till en alternativ flygplats, via en annan rutt, till ett annat lufttrafikföretags flygningar eller till andra transportsätt, när detta kan påskynda ombokningen. Alternativ ombokning bör vara beroende av platstillgången. Om lufttrafikföretaget inte har erbjudit en ombokning och den sammanlagda väntetiden förlängs med minst tre timmar, bör passageraren ha rätt att ordna sin egen ombokning för att nå sin slutliga bestämmelseort utan ytterligare dröjsmål. Den ombokningen bör, med förbehåll för vissa villkor, ske på lufttrafikföretagets bekostnad och tillhandahållas på jämförbara transportvillkor.
- (30) Vid ombokning av passagerare bör lufttrafikföretagen sträva efter att säkerställa att passagerarna kan resa med sitt bagage, dvs. både incheckat bagage och handbagage. Passageraren bör ge lufttrafikföretaget tillåtelse att gå tillväga på annat sätt om restriktionerna för bagagetransport skulle kunna orsaka ytterligare förseningar för passagerare som väntar på ombokning, utan att det påverkar lufttrafikföretagets skadeståndsansvar när det gäller passagerares bagage enligt förordning (EG) nr 2027/97 och konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter som fastställdes i Montreal den 28 maj 1999(*Montrealkonventionen*).

- (31) Huruvida transportvillkoren är likvärdiga kan bero på flera faktorer och på de särskilda omständigheterna. När så är möjligt och om detta inte medför ytterligare förseningar bör passagerarna inte nedgraderas till transportmedel av lägre klass än platsreservationens klass. Ombokning bör erbjudas utan någon extrakostnad för passagerarna, också om passagerare ombokas till ett annat lufttrafikföretag, ett annat transportsätt, en högre klass eller ett högre biljettpris än det för vilket betalning erlades för den ursprungliga tjänsten. Rimliga ansträngningar bör göras för att undvika extra byten. Vid användning av ett annat lufttrafikföretag eller ett alternativt transportsätt för ombokningen bör den totala restiden ligga så nära den tidtabellsenliga restiden för den ursprungliga resan som är möjligt och rimligt, i samma eller vid behov i högre passagerarklass. Om flera flygningar med likvärdiga tider finns tillgängliga bör passagerare som har rätt till ombokning godta det erbjudande om ombokning som lämnas av lufttrafikföretaget, också från de lufttrafikföretag som samarbetar med det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen. Om den ursprungliga resan omfattade bokad assistans för personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet bör sådan assistans vara tillgänglig på motsvarande sätt på den ombokade resan i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006¹⁵.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>)

- (32) Lufttrafikföretag bör erbjuda passagerare assistans från den tidtabellsenliga avgångstiden fram till flygningens eller den alternativa transportens avgång. Ett lufttrafikföretag har i nuläget ett obegränsat ansvar för inkvartering av sina passagerare vid extraordinära omständigheter av långvarig karaktär. Denna osäkerhet kopplad till avsaknaden av en förutsebar tidsgräns kan äventyra lufttrafikföretagets ekonomiska stabilitet, vilket får påföljande negativa konsekvenser för passagerarna när det gäller förbindelser. Lufttrafikföretaget bör således kunna begränsa tillhandahållandet av inkvartering till tre nätter. Beredningsplanering och snabb ombokning bör vidare minska risken för att passagerare blir strandsatta under långa perioder.
- (33) Passagerare med särskilda behov, såsom personer med funktionsnedsättning, personer med nedsatt rörlighet, barn som reser ensamma, småbarn, gravida kvinnor och personer i behov av särskild medicinsk hjälp, till exempel personer med allvarlig diabetes eller epilepsi, kan behöva särskild uppmärksamhet av det lufttrafikföretag som utför flygningen. I synnerhet kan det vara svårare att finna inkvartering vid störningar i flygtrafiken. Begränsningarna av rätten till inkvartering vid extraordinära omständigheter bör därför inte gälla dessa passagerarkategorier, förutsatt att de har informerat det lufttrafikföretag som utför flygningen i god tid.
- (34) Förordning (EG) nr 261/2004 är även tillämplig på passagerare som har bokat en flygtransport som en del av en paketresa. Denna ändringsförordning syftar till att ytterligare förbättra samstämmigheten mellan Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302¹⁶ och förordning (EG) nr 261/2004. I detta avseende bör passagerare inte få kombinera motsvarande rättigheter, särskilt inte enligt båda rättsakterna.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 av den 25 november 2015 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG (EUT L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) Skälen till den nuvarande omfattningen av förseningar och inställda flyg i unionen kan inte enbart tillskrivas lufttrafikföretagen. För att samtliga aktörer i luftfartskedjan ska få incitament att finna effektiva och snabba lösningar som minimerar olägenheterna av förseningar och inställda flygningar för passagerarna, bör lufttrafikföretags rätt att söka gottgörelse från de tredje parter som bidragit till den händelse som gett upphov till kompensation eller andra skyldigheter inte begränsas av förordning (EG) nr 261/2004.
- (36) Domstolen fastställde i sin dom i mål C-502/18 (*CS m.fl. mot České aerolinie a.s.*)¹⁷ om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004, när det gäller anslutande flygförbindelser, inom förordningens tillämpningsområde, att varje lufttrafikföretag som har deltagit i utförandet av minst en av dessa anslutande flygförbindelser ansvarar för att kompensera passageraren enligt den förordningen, oavsett om en störning uppstod eller inte för den flygning som lufttrafikföretaget utförde. Även om det i förordning (EG) nr 261/2004 erinras om att lufttrafikföretag som fullgör sina skyldigheter enligt förordningen kan begära kompensation från tredje part, visar undersökningen att den rätt till gottgörelse som föreskrivs i den förordningen inte är effektiv. Till följd av detta bär EU-lufttrafikföretag en oproportionerlig ekonomisk börda jämfört med lufttrafikföretag från tredjeländer. I syfte att återställa EU-lufttrafikföretagens konkurrenskraft i enlighet med rekommendationerna i rapporten med titeln *Rapport om EU:s framtida konkurrenskraft* från september 2024 (*Draghi-rapporten*) och för att på lång sikt upprätthålla förbindelserna, bör översynen av förordning (EG) nr 261/2004 därför begränsa ett lufttrafikföretags skadeståndsansvar till de flygningar som det utför i egenskap av lufttrafikföretag som utför flygningen.

¹⁷ Domstolens dom (nionde avdelningen) av den 11 juli 2019, *CS m.fl. mot České aerolinie a.s.*, mål C- 502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005¹⁸ är den avtalsslutande parten vid lufttransporter skyldig att informera passageraren om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen, och enligt direktiv 93/13/EG¹⁹ måste försäljaren eller leverantören tillhandahålla information om kontraktsvillkoren. Passagerare bör informeras mer ingående om sina rättigheter vid störningar i flygtrafiken och bör också få adekvat information om orsaken till själva störningen, så snart som denna information blir tillgänglig. Samma information bör också ges när passageraren har förvärvat biljetten genom en förmedlare som är etablerad i unionen. Den informationen bör åtminstone tillhandahållas av lufttrafikföretaget eller förmedlaren i tillgängligt format och, när så är lämpligt, genom så kallade pushmeddelanden från mobila applikationer eller genom andra digitala medel.
- (38) För att säkerställa bättre efterlevnad av passagerares rättigheter bör de nationella tillsynsorganen övervaka efterlevnaden av förordningen (EG) nr 261/2004 och besluta om lämpliga påföljder för att uppmuntra efterlevnad av den förordningen.
- (39) För att säkerställa bättre efterlevnad av passagerares rättigheter bör medlemsstaterna säkerställa att konsumenterna har tillgång till mekanismer för tvistlösning utanför domstol efter det att dessa konsumenter utan framgång har lämnat in en reklamation eller en begäran till lufttrafikföretaget eller förmedlaren. Dessa mekanismer bör inte påverka medlemsstaternas rätt att fastställa om lufttrafikföretagens eller förmedlarnas deltagande bör vara obligatoriskt.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344 27.12.2005, s. 15).

¹⁹ Rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäligen villkor i konsumentavtal (EGT L 95, 21.4.1993, s. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) När passagerare väljer återbetalning i stället för ombokning bör de automatiskt, i god tid, få återbetalningen utan skyldighet att lämna in en särskild begäran.
- (41) Passagerare bör få tillräcklig information från lufttrafikföretaget eller förmedlaren om de relevanta förfarandena för att lämna in begäranden om kompensation och reklamationer till lufttrafikföretag eller förmedlare och bör få svar från lufttrafikföretaget eller förmedlaren i god tid. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan för flygplatsen kan tidsfristerna för svar förlängas.
- (42) Passagerarna bör också ha möjlighet att, efter att ha lämnat in en reklamation mot lufttrafikföretaget, lämna in enskilda klagomål till det eller de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol. Eftersom rätten till ett effektivt rättsmedel inför en domstol är en grundläggande rättighet enligt artikel 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, bör emellertid sådana förfaranden inte hindra passagerares tillgång till domstolsförfaranden.
- (43) För att göra det möjligt för passagerare att utöva sina rättigheter i fråga om begäranden, reklamationer och enskilda tvister bör passagerare direkt och personligen kunna lämna in en ansökan till lufttrafikföretagen, förmedlarna eller de berörda organen enligt förordning (EG) nr 261/2004, på ett tydligt och tillgängligt sätt.

- (44) Med beaktande av FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och för att säkerställa att skador på eller förstörelse eller förlust av förflyttningshjälpmedel eller skador på eller dödsfall för erkända assistanshundar kompenseras till den fulla ersättningskostnaden bör lufttrafikföretagen,²⁰, erbjuda personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, enligt definitionen i förordning (EG) nr 1107/2006, möjlighet att göra en särskild intresseförklaring kostnadsfritt, som i enlighet med Montrealkonventionen gör det möjligt för dem att begära full kompensation.
- (45) Personen med funktionsnedsättning och personen med nedsatt rörlighet bör ha rätt att från lufttrafikföretagen omedelbart få tillfällig tillgång till förflyttningshjälpmedel för att ersätta incheckade förflyttningshjälpmedel om det incheckade förflyttningshjälpmedlet förloras, förstörs eller skadas. Med tanke på att erkända assistanshundar inte lätt kan ersättas bör andra tillfälliga lösningar tillhandahållas om en erkänd assistanshund förloras, dör eller skadas.

²⁰ EUT L 23, 27.1.201, 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 är inte alltid tydligt för passagerare vilken typ av bagage de får ta med ombord på ett luftfartyg, när det gäller dimensioner, vikt eller antal. För att säkerställa att passagerarna har full kännedom om hur mycket bagage de får ta med sig för den biljett de betalat, både i fråga om handbagage och incheckat bagage, bör lufttrafikföretagen klart ange högsta tillåtna bagagemängd vid bokningen och på flygplatsen. För att säkerställa tillräcklig personlig komfort för passagerarna under resan, och i enlighet med vad domstolen har fastställt i sin dom i mål C-487/12 (*Vueling Airlines SA mot Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹, bör passagerarna tillåtas att ta med sig personliga artiklar som utgör en nödvändig del av deras transport in i kabinen utan extra kostnad, under förutsättning att de personliga artiklarna uppfyller tillämpliga säkerhetskrav och rimliga krav i fråga om vikt och dimensioner. Med personliga artiklar som utgör en nödvändig del av passagerares transport avses sådana artiklar som är nödvändiga för hela resan, vilket kan inbegripa pass och andra resehandlingar, nödvändiga läkemedel, personlig utrustning och läsmaterial samt mat och dryck i proportion till flygningens längd.

²¹ Domstolens dom (femte avdelningen) av den 18 september 2014, *Vueling Airlines SA mot Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, mål C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) Passagerare bör informeras vid bokningen, i ett tydligt och lättillgängligt format, om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikt för det bagage som de kan ta med sig i kabinen. Utan att det påverkar principen om fri prissättning bör lufttrafikföretagen fastställa en rimlig policy för handbagagets dimensioner så att passagerarna kan ta med sig ett handbagage in i kabinen, förutsatt att det uppfyller tillämpliga säkerhetskrav. Med tanke på lufttrafikföretagens olika policyer är det lämpligt att vid översynen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008²² bedöma om det är genomförbart att införa enhetliga minimiregler för handbagage.
- (48) Musikinstrument kan vara av enormt monetärt, konstnärligt och historiskt värde. Musikinstrument är dessutom musikers arbetsredskap som de använder regelbundet i samband med övning och uppträdanden och de är svåra att ersätta. Passagerare bör därför ha rätt att ta med sig musikinstrument i kabinen på eget ansvar, förutsatt att dessa instrument följer kapacitets- och säkerhetsbestämmelserna och lufttrafikföretagets policy för högsta antalet tillåtna bagage. Om kapacitets- och säkerhetskraven är uppfyllda bör lufttrafikföretaget sträva efter att ge passagerarna möjlighet att medföra musikinstrument i kabinen på extra sittplatser, förutsatt att motsvarande biljettpris har erlagts. När detta inte går bör musikinstrumenten om möjligt medföras på lämpliga villkor i luftfartygets lastutrymme. Förordning (EG) nr 2027/97 bör därför ändras i enlighet med detta.

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (49) Med tanke på de korta tidsfristerna för att lämna in reklamationer angående de rättigheter och skyldigheter som omfattas av förordning (EG) 2027/97 bör lufttrafikföretag ge passagerare möjlighet att lämna reklamationer genom att tillhandahålla en blankett för detta i ett format som är lättillgängligt för personer med funktionsnedsättning och personer som inte använder digitala verktyg. Lufttrafikföretagen bör åtminstone göra blanketten tillgänglig i sina mobila applikationer och på sina webbplatser. Genom denna blankett bör passageraren ha möjlighet att omedelbart lämna en reklamation om skadat, försenat eller förlorat bagage.
- (50) Artikel 3.2 i förordning (EG) nr 2027/97 har blivit obsolet eftersom försäkringsfrågor nu regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004²³. Den bestämmelsen bör därför utgå.
- (51) De beloppsgränser som anges i bilagan till förordning (EG) nr 2027/97 bör regelbundet ändras av lufttrafikföretagen med hänsyn till den ekonomiska utvecklingen, mot bakgrund av den översyn som Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) gjort enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen.

²³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperationer (EUT L 138, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) I Draghi-rapporten betonades transporternas avgörande roll för unionens konkurrenskraft. I rapporten beskrevs även risken för att företag flyttar från transportnav i unionen till transportnav i unionens grannskap till följd av asymmetriska bestämmelser. Förordning (EG) nr 261/2004 är endast tillämplig på resenärer som avreser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga om det lufttrafikföretag som utför den berörda flygningen är ett EU-lufttrafikföretag. Inom tre år från den dag då den här förordningen börjar tillämpas bör kommissionen bedöma om det är genomförbart att se över tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 261/2004 i syfte att ytterligare förbättra passagerarskyddet och göra förutsättningarna mer likvärdiga mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländer.
- (53) En mekanism för att skydda passagerare i händelse av lufttrafikföretags insolvens bör bedömas i samband med översynen av förordning (EG) nr 1008/2008.
- (54) Grönland är utsatt för särskilt svåra väderförhållanden och kännetecknas av mycket låg befolkningstäthet och avlägset belägna befolkade områden. För att säkerställa förbindelser och upprätthålla tillgången till flygningar inom Grönland bör flygningar inom Grönland inte omfattas av kompensationsskyldigheterna, inbegripet när dessa flygningar är anslutande flygförbindelser som ankommer till eller avgår från en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga.

- (55) Förordning (EG) nr 261/2004 bör inte påverka statusen för och suveräniteten över landtungan i Gibraltar där Gibaltars flygplats är belägen och Konungariket Spaniens rättsliga ställning i detta avseende, och med beaktande av de rådande omständigheterna och för att skapa rättssäkerhet bör det anges att reglerna i förordning (EG) nr 261/2004 endast bör tillämpas på Gibaltars flygplats när Konungariket Spanien, efter en lösning av tvisten mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket, kan utöva faktisk kontroll över denna flygplats och säkerställa att reglerna i förordning (EG) nr 261/2004 tillämpas på denna flygplats och en underrättelse om lösningen av tvisten har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (56) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att skydda flygpassagerares rättigheter på ett rättvist och balanserat sätt, säkerställa konkurrenskraften för unionens luftfartssektor och upprätthålla förbindelser för passagerarna på lång sikt inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte

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

- a) de nekas ombordstigning,
- b) deras flygning ställs in, försenas eller läggs om,
- c) de missar en anslutande flygförbindelse,
- d) de uppgraderas eller nedgraderas.”

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

- a) Leden b–f ska ersättas med följande:
 - b) *”lufttrafikföretag som utför flygningen:* ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett lufttransportavtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare, inbegripet ett lufttrafikföretag som använder ett annat lufttrafikföretags flygplan, med eller utan det företags besättning, för att utföra flygningen.

- c) *EU-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008*.
- d) *arrangör*: en person i den mening som avses i artikel 3.8 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302**.
- e) *paketresa*: en kombination av resetjänster enligt definitionen i artikel 3.2 i direktiv (EU) 2015/2302.
- f) *biljett*: giltigt bevis, oavsett form, för ett lufttransportavtal.”

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

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

- b) Led g ska utgå.

c) Leden h–l ska ersättas med följande:

- ”h) *slutlig bestämmelseort*: bestämmelseorten för flygningen eller för en resas sista anslutande flygförbindelse.
- i) *person med funktionsnedsättning* och *person med nedsatt rörlighet*: en person som har en bestående eller tillfällig fysisk, psykisk, intellektuell eller sensorisk funktionsnedsättning som, i samspel med olika hinder, kan göra det svårt för den personen att fullt ut och effektivt använda transporter på samma villkor som andra passagerare eller vars rörlighet vid användning av transporttjänster är nedsatt på grund av ålder.
- j) *nekad ombordstigning*: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har inställt sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 4.1 eller om de har informerats i förväg om att de kommer att nekas ombordstigning mot deras vilja, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, till exempel hälso- eller säkerhetsskäl eller ofullständiga resehandlingar.
- k) *frivillig*: en passagerare som har inställt sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 4.1 och som på lufttrafikföretagets förfrågan förklarar sig beredd att mot förmåner avstå från att stiga ombord på flygplanet.

- l) *inställd flygning*: en flygning som inte utförs trots att den i förväg planerats och för vilken ett lufttransportavtal har utfärdats, inbegripet situationer där:
- i) flygplanet har lyft men av någon anledning antingen omdirigerats till en annan flygplats än den ankomstflygplats som anges på biljetten eller återvänt till avgångsflygplatsen och inte kan fortsätta till den ankomstflygplats som anges på biljetten, såvida inte den faktiska ankomstflygplatsen och den ankomstflygplats som anges på biljetten betjänar samma stad eller region och lufttrafikföretaget har tillhandahållit passageraren transport till den ankomstflygplats som anges på biljetten, eller
 - ii) en passagerare har fått en biljett utfärdad till en flygning och den avgångstid som anges på passagerarens biljett har tidigare lagts med mer än en timme, såvida inte tiderna för incheckning och ombordstigning förblir oförändrade eller passageraren har tagit den omlagda flygningen.”
- d) Följande led ska läggas till:
- ”m) *tredjeland*: ett land eller en del av en medlemsstats territorium där fördragen inte är tillämpliga.
 - n) *försening vid avgång*: tidsskillnaden mellan den avgångstid som anges på passagerarens biljett och flygningens faktiska avgångstid.

- o) *försening vid ankomst*: tidsskillnaden mellan den ankomsttid som anges på passagerarens biljett och flygningens faktiska ankomsttid.
- p) *passagerarklass*: del av luftfarkostens passagerarutrymme som kännetecknas av andra säten, en annan säteskonfiguration eller andra skillnader i den service som tillhandahålls passagerarna jämfört med andra delar av passagerarutrymmet.
- q) *lufttransportavtal*: ett transportavtal som ingåtts mellan ett lufttrafikföretag eller en av detta godkänd agent och en passagerare om tillhandahållandet av en eller flera flygningar.
- r) *extraordinära omständigheter*: omständigheter som till sin karaktär eller sitt ursprung inte innefattas i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess kontroll, såsom omständigheterna i den icke-uttömmande förteckningen över extraordinära omständigheter i punkt 1 i bilagan men inte omständigheterna i den icke-uttömmande förteckningen över omständigheter i punkt 2 i bilagan.
- s) *flygning*: en lufttransport som utförs med ett enda luftfartyg mellan två flygplatser enligt vad som anges på biljetten, via en i förväg fastställd färdväg, en tidtabell och ett enda identifieringsnummer, oavsett om det görs uppehåll under resan av uteslutande tekniska och operativa skäl.

- t) *anslutande flygförbindelse*: en flygning som, som en del av en resa, är avsedd för att en passagerare ska kunna resa från den ursprungliga avgångsorten till ett omstigningsställe där denne kan stiga på en annan avgående flygning eller som är avsedd för att en passagerare ska kunna resa från ett omstigningsställe till ett annat omstigningsställe eller passagerarens slutliga bestämmelseort.
- u) *mellanlandning*: ett avsiktligt avbrott av en resa inom ramen för ett enda lufttransportavtal under en tidsperiod som överstiger den period som krävs för direkt transit eller, vid byte av flyg, under en period som normalt sträcker sig till avgångstiden för nästa anslutande flygförbindelse och i undantagsfall inbegriper en övernattning.
- v) *resa*: en flygning eller anslutande flygförbindelser som transporterar en passagerare från den ursprungliga avgångsorten till passagerarens slutliga bestämmelseort i enlighet med ett och samma lufttransportavtal, där utresan och återresan är separata resor.
- w) *avgångstid*: den tidpunkt då ett luftfartyg lämnar uppställningsplatsen för avgång, antingen med hjälp av pushback eller av egen kraft (off-block-tidpunkten).
- x) *ankomsttid*: den tidpunkt då ett luftfartyg anländer till uppställningsplatsen för ankomst och parkeringsbromsarna slagits på (tiden till avlastningsplatsen).

- y) *fördröjning på marken*: vid avresan, tidsperiod som överstiger 30 minuter under vilken luftfartyget är kvar på marken mellan den tidpunkt då luftfartygsdörrarna stängs och den tidpunkt då luftfartyget startar eller, vid ankomsten, en tidsperiod på mer än 30 minuter mellan luftfartygets landning och den tidpunkt då dörrarna öppnas.
- z) *natt*: perioden mellan midnatt och klockan 06.00.
- za) *barn*: en person som är under än 14 år på avresedatumet för flygningen eller den första anslutande flygförbindelsen inom ramen för ett lufttransportavtal.
- zb) *småbarn*: en person som är under två år på avresedatumet för flygningen eller den första anslutande flygförbindelsen inom ramen för ett lufttransportavtal.
- zc) *varaktigt medium*: varje medel som gör det möjligt för passageraren att bevara information på ett sätt som är tillgängligt för användning i framtiden under en tidsperiod som är lämplig med hänsyn till vad som är avsikten med informationen och som tillåter oförändrad återgivning av den bevarade informationen.
- zd) *tillgängligt format*: ett format som ger en person med funktionsnedsättning eller en person med nedsatt rörlighet tillgång till all relevant information, inbegripet genom att göra tillgången lika lätt och bekväm för den personen som för en person utan nedsatt rörlighet eller funktionsnedsättning och som uppfyller tillgänglighetskraven i enlighet med tillämplig lagstiftning, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882*.

- ze) *störning*: nekad ombordstigning, inställd flygning, försening vid avgång, försening vid ankomst eller fördröjning på marken.
- zf) *ursprunglig avgångsort*: avgångsorten för flygningen eller för en resas första anslutande flygförbindelse.

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

3. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på
- a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga
 - b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EU-lufttrafikföretag.”

2. Punkt 1 ska tillämpas under förutsättning att passagerarna
 - a) har en biljett för den berörda flygningen eller
 - b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en förmedlare från den flygning för vilken de hade en biljett till en annan flygning, oavsett anledning.
3. Denna förordning ska inte tillämpas på passagerare som reser kostnadsfritt eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. Den ska emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en förmedlare utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.2 d ska denna förordning endast tillämpas på passagerare som transporteras med motordrivet flygplan med fasta vingar.”
5. Om inte annat anges ska lufttrafikföretaget ansvara för att fullgöra skyldigheterna enligt denna förordning.
6. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 i denna förordning ska denna förordning också tillämpas på passagerare som transporteras i enlighet med villkoren för paketreseavtal enligt definitionen i artikel 3.3 i direktiv (EU) 2015/2302, såvida inte det paketreseavtalet sägs upp eller dess fullgörande påverkas av andra skäl än en störning av flygningen.”
7. Artikel 7 i denna förordning ska inte tillämpas om störningen inträffar på en anslutande flygförbindelse som både avgår från och ankommer till en flygplats i Grönland.”

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

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

4. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Nekad ombordstigning

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

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

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

3. Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med biljett ska kunna komma med på flygningen, får det lufttrafikföretag som utför flygningen mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning, med undantag för de passagerare som avses i artikel 11.
4. Det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekar ombordstigning ska omedelbart informera de berörda passagerarna om hanteringen av reklamationer enligt artiklarna 15a och 16a.

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

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

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

5. Punkterna 3 och 4 ska också tillämpas på returflygningar där passageraren nekas ombordstigning på grund av att han eller hon inte har genomfört en utresa som omfattas av samma lufttransportavtal.
6. När en passagerare eller förmedlare begär korrigering av felstavade efternamn eller förnamn för en eller flera passagerare eller vid administrativa ändringar av dessa namn, ska det lufttrafikföretag som utför flygningen korrigera eller ändra detta åtminstone en gång under perioden fram till 48 timmar före avgång utan att debitera passageraren eller förmedlaren någon tilläggsavgift.”

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Inställd flygning

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

Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska utan onödigt dröjsmål informera de berörda passagerarna om skälen till den inställda flygningen.

Passagerarna ska ha rätt att på begäran skriftligen få information om orsakerna till den inställda flygningen. Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska tillhandahålla denna information på ett tydligt sätt inom sju kalenderdagar från det att begäran lämnades in.

2. Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska, utan onödigt dröjsmål, på ett tydligt sätt erbjuda de berörda passagerarna att välja mellan återbetalning och ombokning i enlighet med artikel 8.
3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 9.

4. Passagerare ska ha rätt att få kompensation från det lufttrafikföretag som utför flygningen för den inställda flygningen i enlighet med artikel 7.1 och 7.3 om de väljer återbetalning i enlighet med artikel 8.1 a eller ombokning i enlighet med artikel 8.1 c eller om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger de tidsgränser som anges i artikel 7.2 efter att ha valt ombokning i enlighet med artikel 8.1 b. I detta syfte ska lufttrafikföretaget systematiskt förse passageraren med ett förifyllt formulär i tillgängligt format och på ett varaktigt medium. Lufttrafikföretaget ska lämna ett svar inom den tidsfrist som anges i artikel 7.5.
5. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation i enlighet med artikel 7 om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter och inställandet inte kunde ha undvikits även om lufttrafikföretaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder. Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller minst en av de tre föregående flygningarna i den rotation som planeras utföras av samma luftfartyg, och under förutsättning att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av denna omständighet och den inställda flygningen. Bevisbördan för förekomsten av detta direkta orsakssamband ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.

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

6. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Försening

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

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

2. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 9.
3. Om förseningen når de tidsgränser som anges i artikel 7.2 räknat från den avgångstid som anges på passagerarens biljett ska det lufttrafikföretag som utför flygningen utan onödigt dröjsmål erbjuda de berörda passagerarna att välja mellan återbetalning och ombokning i enlighet med artikel 8.
4. Passagerare ska ha rätt att på begäran få kompensation från det lufttrafikföretag som utför den försenade flygningen i enlighet med artikel 7.1 och 7.3 om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger de tidsgränser som anges i artikel 7.2.

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

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

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

6. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation i enlighet med artikel 7 om det kan visa att förseningen beror på extraordinära omständigheter och förseningen inte kunde ha undvikits även om lufttrafikföretaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder. Sådana extraordinära omständigheter kan bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller minst en av de tre föregående flygningarna i den rotation som planeras utföras av samma luftfartyg, och under förutsättning att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av denna omständighet och förseningen vid avgången för den efterföljande flygningen. Bevisbördan för förekomsten av detta direkta orsakssamband ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.”

7. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

Fördröjning på marken

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

2. När en fördröjning på marken inträffar ska det lufttrafikföretag som utför flygningen, med förbehåll för säkerhetskrav, säkerställa lämplig uppvärmning eller nedkylning av passagerarutrymmet och kostnadsfri tillgång till toalett ombord samt ska säkerställa att de passagerare som avses i artikel 11 får den hjälp de behöver. Såvida inte detta skulle förlänga fördröjningen på marken eller såvida det inte är förenligt med flygsäkerhetskraven ska lufttrafikföretaget kostnadsfritt erbjuda dricksvatten ombord.
3. Om en fördröjning på marken har varat i tre timmar på en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga, ska luftfartyget fortsätta till gaten eller till något annat lämpligt avstigningsställe där passagerarna kan stiga av. En fördröjning på marken får endast överskrida denna tidsgräns av invandrings-, flygkontroll- eller säkerhetsrelaterade orsaker.
4. Passagerare som stiger av i enlighet med punkt 3 ska åtnjuta de rättigheter som föreskrivs i artikel 6 och, när så är tillämpligt, artikel 11, med beaktande av fördröjningen på marken och den avgångstid som anges på passagerarens biljett.

Artikel 6b

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

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

2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte kan omboka passageraren inom den tidsperiod som anges i artikel 7.2 a–b, beräknad från den avgångstid som anges på passagerarens biljett för den missade anslutande flygförbindelsen, ska det lufttrafikföretag som utför flygningen utan onödigt dröjsmål på ett tydligt sätt erbjuda de berörda passagerarna att välja mellan återbetalning och ombokning i enlighet med artikel 8.
3. Passagerare ska också ha rätt att på begäran få kompensation från det lufttrafikföretag som utför den flygning för vilken en störning har uppstått i enlighet med artikel 7.1 och 7.3 om passageraren når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger de tidsgränser som anges i artikel 7.2.

Passagerare ska ha rätt att på begäran få kompensation från det lufttrafikföretag som utför den flygning för vilken en störning har uppstått i enlighet med artikel 7.1 och 7.3 om de väljer återbetalning i enlighet med artikel 8.1 a eller ombokning i enlighet med artikel 8.1 c eller om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger de tidsgränser som anges i artikel 7.2 efter att ha valt ombokning i enlighet med artikel 8.1 b.
4. Om en passagerare planerar och gör en mellanlandning ska den flygplats där mellanlandningen görs anses vara passagerarens slutliga bestämmelseort.”

8. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Rätt till kompensation

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

- a) 300 EUR för alla resor inom unionen och resor på högst 3 500 kilometer,
- b) 500 EUR för resor över 3 500 kilometer.

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

2. Vid försening vid ankomsten efter ombokning till följd av en inställd flygning enligt artikel 5, försening vid ankomsten enligt artikel 6 eller försening vid ankomsten efter en missad anslutande flygförbindelse enligt artikel 6a, ska rätt till kompensation föreligga för förseningar vid ankomsten som överstiger

- a) fyra timmar för alla resor inom unionen och resor på högst 3 500 kilometer,
- b) sex timmar för resor över 3 500 kilometer.

3. När avstånden beräknas med avseende på tillämpningen av denna förordning ska utgångspunkten för beräkningen vara avståndet mellan den ursprungliga avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten. Vid anslutande flygförbindelser ska endast den ursprungliga avgångsorten och den slutliga bestämmelseortens flygplats beaktas. Dessa avstånd ska mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).
4. När en passagerare har valt att fortsätta resan enligt artikel 8.1 b och drabbas av en ytterligare störning under ombokningen kan passagerarens rätt till kompensation uppstå bara en gång under resan till den slutliga bestämmelseorten.
5. Begäran om kompensation enligt denna artikel ska lämnas in av passageraren inom sex månader från det faktiska avresedatum som anges på passagerarens biljett. Inom 14 kalenderdagar efter det att begäran lämnats in ska det lufttrafikföretag som utför flygningen antingen betala kompensationen eller ge passageraren en motivering till varför kompensationen inte har betalats ut i enlighet med artikel 5.5 eller artikel 6.6, inbegripet, i tillämpliga fall, en tydlig och underbyggd förklaring om extraordinära omständigheter. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får den tidsfristen förlängas med 30 kalenderdagar.

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte betalar den begärda kompensationen får passageraren lämna in en reklamation i enlighet med artikel 16a.
6. Kompensationen ska betalas kontant eller, om passageraren har samtyckt till det i ett undertecknat dokument eller på digital väg på ett varaktigt medium, på annat sätt.”

9. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Rätt till återbetalning eller ombokning

1. Vid störningar ska passagerarna erbjudas att kostnadsfritt välja mellan följande alternativ på de villkor som anges i artikel 4, 5, 6 eller 6b och i den här artikeln:
 - a) Automatisk återbetalning inom 14 kalenderdagar från avresedatumet för den flygning för vilken en störning har uppstått och vilken anges på passagerarens biljett, kontant eller, om passageraren har samtyckt till det i ett undertecknat dokument eller på digital väg på ett varaktigt medium, på annat sätt, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan eller resorna som inte fullföljts och för den del eller de delar av resan eller resorna som redan fullföljts om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplaner, i förekommande fall tillsammans med en returflygning till den ursprungliga avgångsorten, snarast möjligt efter den avgångstid som anges på passagerarens biljett eller, om så har överenskommits med passageraren, före den tidpunkten.
 - b) Fortsättning av passagerarens resa genom ombokning till dennes slutliga bestämmelseort snarast möjligt efter den avgångstid som anges på passagerarens biljett eller, om så har överenskommits med passageraren, före den tidpunkten.

- c) Ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, beroende på platstillgång.

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

- 2. För att passageraren snarast möjligt ska nå sin bestämmelseort enligt punkt 1 ska det lufttrafikföretag som utför flygningen, i mån av tillgänglighet och under förutsättning att transportvillkoren är jämförbara med de som anges i luftfartsavtalet, erbjuda minst ett av följande alternativ som passageraren kan överväga och samtycka till i ett undertecknat dokument eller på digital väg på ett varaktigt medium:
 - a) En flygning eller anslutande flygförbindelser som följer samma rutt som den som anges i lufttransportavtalet.
 - b) En annan rutt, inklusive till eller från alternativa flygplatser till den flygplats som anges i lufttransportavtalet, varvid det lufttrafikföretag som utför flygningen ska stå för kostnaderna för passagerarens transport från den flygplats som anges i lufttransportavtalet till den alternativa flygplatsen eller till den flygplats som anges i lufttransportavtalet från den alternativa flygplatsen.
 - c) Utnyttjande av tjänster som utförs av ett annat lufttrafikföretag.
 - d) Om så är lämpligt med hänsyn till resans längd, användning av ett annat transportsätt.

3. Om en passagerare har informerat det lufttrafikföretag som utför flygningen om sitt val att fortsätta sin resa i enlighet med punkt 1 b och punkt 4, och om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte inom tre timmar har erbjudit en ombokning, får passageraren själv ordna sin ombokning i enlighet med punkt 2.

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

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

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

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

10. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Rätt till assistans

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

- a) förfriskningar varannan timme under väntetiden,
- b) en måltid efter tre timmar och därefter var femte timme under väntetiden med högst tre måltider per dag,
- c) textmeddelanden, internetanslutning och två telefonsamtal.

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

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

- a) Hotellinkvartering,
- b) Transport från flygplatsen till hotellinkvarteringen och tillbaka.

3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen får använda värdebevis för att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 1 a och b och punkt 2. De värdebevis som tillhandahålls i enlighet med punkt 1 ska kunna användas i alla butiker som tillhandahåller mat och förfriskningar på den flygplats där de berörda passagerarna är strandsatta, ombord på deras flygning och, i förekommande fall, vid den inkvartering som tillhandahålls enligt punkt 2 a.
4. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte fullgör sina skyldigheter enligt punkterna 1, 2 och 3 får de berörda passagerarna vidta egna åtgärder. Det lufttrafikföretag som utför den flygning för vilken en störning har uppstått ska återbetala passagerarnas kostnader inom 14 kalenderdagar efter det att begäran om återbetalning lämnats in, i den mån dessa utgifter är nödvändiga, rimliga och står i proportion till väntetiden och till kostnaderna för förfriskningar och måltider på den plats där den flygplats där passagerarna är strandsatta är belägen. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får den tidsfristen förlängas med 30 kalenderdagar.
5. På alla unionsflygplatser ska flygplatsens ledningsenhet vidta åtgärder för att säkerställa att dricksvatten och laddningsstationer för elektronisk utrustning kan göras tillgängliga kostnadsfritt, oavsett tidpunkt på dygnet, flygning eller terminal.
6. Om störningen beror på extraordinära omständigheter och störningen inte skulle ha kunnat undvikas även om lufttrafikföretaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder, får lufttrafikföretaget begränsa den inkvartering som tillhandahålls i enlighet med punkt 2 a till högst tre nätter.

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

11. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Uppgradering och nedgradering

1. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre passagerarklass i förhållande till biljettpriset får lufttrafikföretaget inte ta ut något tillägg.
2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre passagerarklass i förhållande till biljettpriset ska lufttrafikföretaget, utan att detta begärs, inom 14 kalenderdagar efter nedgraderingen, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.6, kompensera passageraren med ett belopp som minst uppgår till
 - a) 40 % av flygpriset vid flygningar på 3 500 kilometer eller mindre, eller
 - b) 75 % av flygpriset vid flygningar över 3 500 kilometer.
3. När flygningens pris inte finns angivet på biljetten ska den compensation som avses i punkt 2 beräknas på grundval av den relevanta andelen av flygningens avstånd i förhållande till det totalaavstånd som lufttransportavtalet omfattar och som beräknats i enlighet med artikel 7.3.

4. Det flygpris som avses i denna artikel omfattar inte de skatter och avgifter som anges på biljetterna, så länge varken kravet på att betala dessa skatter och avgifter eller deras belopp beror på den passagerarklass för vilken dessa biljetter har köpts.
 5. Denna artikel ska inte tillämpas på förmåner som innefattas genom ett högre pris inom samma passagerarklass, såsom särskild sittplats eller catering.”
12. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10a

Flygplatsernas beredskapsplaner

1. På flygplatser inom unionen som har ett årligt passagerarflöde på fler än fem miljoner passagerare ska flygplatsens ledningsenhet säkerställa att den verksamhet som bedrivs av flygplatsens ledningsenhet och av leverantörerna av viktiga flygplatstjänster, särskilt lufttrafikföretagen och leverantörerna av marktjänster, samordnas med hjälp av en lämplig beredskapsplan för möjliga situationer där flera flygningar ställs in, försenas eller både och, vilket leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen. Beredskapsplanen ska inrättas för att säkerställa att strandsatta passagerare får adekvat information och ska innehålla åtgärder som syftar till att minska passagerarnas väntetid och olägenhet.
2. Flygplatsernas beredskapsplaner ska ta hänsyn till de särskilda och individuella behov hos de passagerare som avses i artikel 11.

3. Framför allt den användarkommitté som avses i rådets direktiv 96/67/EG*, leverantörerna av marktjänster och andra leverantörer av viktiga flygplatstjänster ska delta i inrättandet av beredskapsplanen. Beredskapsplanen ska också innehålla kontaktuppgifter till den eller de personer som de lufttrafikföretag som deltar i användarkommittén utsett för att företräda dem på plats i händelse av att flera flygningar ställs in, försenas eller både och. Lufttrafikföretaget ska säkerställa att en utsedd person har nödvändiga medel till sitt förfogande för att bistå passagerare i enlighet med de skyldigheter som denna förordning ger upphov till i händelse av störningar.
4. Flygplatsens ledningsenhet ska överlämna beredskapsplanen till användarkommittén enligt direktiv 96/67/EG och, på begäran, till det nationella tillsynsorgan som ansvarar för efterlevnaden av denna förordning enligt artikel 16.1 i denna förordning.
5. En medlemsstat får besluta att en flygplats som inte omfattas av punkt 1 och som är belägen på dess territorium ska fullgöra de skyldigheter som fastställs i punkterna 1–4.
6. På unionsflygplatser med ett årligt passagerarflöde som ligger under den gräns som fastställs i punkt 1 eller som inte omfattas av en medlemsstats beslut enligt punkt 5a ska flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och tillsammans med dessa vidta åtgärder för att informera strandsatta passagerare vid flera inställda flygningar, eller vid flera försenade flygningar eller både och leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen.

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

13. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

Passagerare med särskilda behov

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

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

3. Senast vid incheckningen och med förbehåll för platstillgång ska varje person som medföljer de personer som avses i punkt 2 eller medföljer ett barn kostnadsfritt erbjudas möjlighet att sitta i ett säte intill den personen eller det barnet.

4. Vid ombordstigningen ska de lufttrafikföretag som utför flygningen prioritera de personer som avses i punkt 2 och personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem.
 5. När ombokning och assistans tillämpas i enlighet med artiklarna 8 och 9 ska det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till de behov som de personer som avses i punkt 2 har. Lufttrafikföretagen ska så snart som möjligt tillhandahålla ombokning och assistans till dessa personer, inbegripet till alla personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem.
 6. Artikel 9.6 ska inte tillämpas på de passagerare som avses i punkt 2 eller på personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem.”
14. Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Ytterligare rättigheter

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

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

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

2. Utan att det påverkar berörda principer och bestämmelser i nationell rätt, inbegripet rättspraxis, skall punkt 1 inte tillämpas på frivilliga enligt de villkor som anges i artikel 4.2.
3. När kompensation eller återbetalning redan har betalats ut till passageraren i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland ska beloppet för sådan kompensation eller återbetalning dras av från det belopp för kompensation eller återbetalning som beviljas i enlighet med denna förordning.”

15. Artikel 13 ska ersättas med följande:

”Artikel 13

Rätt till gottgörelse

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger det enligt denna förordning, ska ingen bestämmelse i förordningen eller i nationell rätt tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig unionsrätt eller nationell rätt.”.

16. Artikel 14 ska ersättas med följande:

”Artikel 14

Skyldighet att informera passagerarna

1. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska på sin webbplats och i sin mobila applikation visa ett informationsmeddelande som närmare anger rättigheterna enligt denna förordning, inbegripet förfarandet för hantering av reklamationer.
2. När lufttrafikföretag och förmedlare erbjuder biljetter för en flygning eller anslutande flygförbindelser ska de före köpet informera passageraren om följande:
 - a) Typen av biljett eller biljetter som erbjuds, särskilt huruvida biljetten eller biljetterna omfattas av ett enda lufttransportavtal eller en kombination av separata lufttransportavtal.
 - b) Rättigheterna och skyldigheterna för passageraren, det lufttrafikföretag som utför flygningen och förmedlaren enligt denna förordning, som är knutna till luftfartsavtalet, inbegripet information om återbetalningsförfarandet.
 - c) Tidsgränsen för när och det förfarande genom vilket passagerare utan extra kostnad kan begära en namnändring i enlighet med artikel 4.6.
 - d) Villkoren i lufttransportavtalet.

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

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

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

4. Flygplatsens ledningsenhet ska säkerställa att följande text finns tydligt angiven för passagerarna vid incheckningsdiskarna (inklusive incheckningsautomaterna för självbetjäning) och vid utgången till flygplanet: ”Om du nekas att stiga ombord eller om din flygning är inställd eller försenad med minst två timmar kan du vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av ett informationsmeddelande som anger dina rättigheter, särskilt rätten till återbetalning eller ombokning, assistans och eventuell kompensation.”. Denna text ska visas på åtminstone det eller de språk som används på den plats där flygplatsen är belägen och ett språk som används internationellt. I detta syfte ska flygplatsernas ledningsenheter samarbeta med de lufttrafikföretag som utför flygningen.”

17. Följande artikel ska införas:

”Artikel 15a

Reklamationer till lufttrafikföretaget eller förmedlaren

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

2. När passagerare lämnar in en reklamation med hjälp av den mekanism som avses i punkt 1 ska en sådan reklamation lämnas in inom sex månader från störningen i fråga. Inom 30 kalenderdagar efter det att reklamationen lämnades in ska det lufttrafikföretag eller den förmedlare som reklamationen riktas till antingen lämna ett motiverat svar eller, i vederbörligen motiverade undantagsfall, informera passageraren om att han eller hon kommer att få ett slutligt svar inom mindre än två månader från den dag då reklamationen lämnades in. Om tvisten inte har kunnat lösas ska svaret också innehålla relevanta kontaktuppgifter till det eller de organ som utsetts enligt artikel 16 eller till det eller de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol enligt artikel 16a, inbegripet postadress, webbplats och e-postadress till ett sådant eller sådana organ.
3. Passagerares inlämning av reklamationer med hjälp av den mekanism som avses i punkt 1 ska inte påverka deras rätt att hänskjuta tvister för lösning utanför domstol i enlighet med artikel 16a eller att söka gottgörelse genom domstolsförfarande, med förbehåll för gällande preskriptionsfrister i enlighet med nationell rätt.”

18. Artikel 16 ska ersättas med följande:

”Artikel 16

Efterlevnad och tillsyn

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

2. Det nationella tillsynsorganet ska noggrant övervaka efterlevnaden av kraven i denna förordning och vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att passagerarnas rättigheter respekteras.
3. Passagerare får rapportera påstådda överträdelser av denna förordning till det nationella tillsynsorganet. Det nationella tillsynsorganet får undersöka de påstådda överträdelser som rapporterats och besluta om efterlevnadsåtgärder på grundval av uppgifterna i dessa rapporter.
4. De sanktioner som medlemsstaterna fastställer för överträdelser av denna förordning ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. I synnerhet ska sanktionerna vara tillräckliga för att ge trafikföretag och förmedlare ett ekonomiskt incitament att konsekvent följa denna förordning.
5. Senast den ... [sex år efter den dag då denna ändringsförordning träder i kraft] och därefter vart femte år ska de nationella tillsynsorganen på sina webbplatser offentliggöra en rapport om sin verksamhet, om efterlevnadsåtgärderna och om utfallet av dessa, inbegripet tillämpade sanktioner. Dessa rapporter ska också lämnas till kommissionen.
6. Lufttrafikföretag och förmedlare ska till nationella tillsynsorgan lämna de kontaktuppgifter som behövs till den eller de personer eller det organ som utsetts till att agera och ta emot dokument som utfärdats av det eller de nationella tillsynsorganen på deras vägnar på permanent basis, i den medlemsstat där de har sin verksamhet, i frågor som omfattas av denna förordning. De nationella tillsynsorganen får utbyta denna information med varandra i syfte att säkerställa att denna förordning efterlevs.”

19. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16a

Tvistlösning utanför domstol

Medlemsstaterna ska säkerställa att flygpassagerare kan lämna över enskilda tvister till följd av reklamationer eller begäranden enligt denna förordning till ett eller flera organ med ansvar för tvistlösning utanför domstol. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen vilket eller vilka organ som ansvarar för att hantera tvister enligt denna artikel.

Medlemsstaterna kan besluta att tillämpa denna punkt enbart på tvister mellan lufttrafikföretag eller förmedlare å ena sidan och konsumenter å andra sidan.”

20. Artikel 17 ska ersättas med följande:

”Artikel 17

Översyn och rapportering

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

Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

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

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

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

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

- b) Om de tidsgränser som anges i artikel 7.2 behöver justeras på grundval av statistik över utvecklingen av förseningar och inställda flygningar under de fem år som föregått kommissionens bedömning och varje år från och med den ... [två år från och med den dag då denna ändringsförordning träder i kraft].
- c) Om det är möjligt att ytterligare automatisera begäranden om eller betalningar av kompensation vid förseningar.

Rapporten ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag.”.

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

Artikel 2

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

- 1. Artikel 2.1 ska ändras på följande sätt:
 - a) Led b ska ersättas med följande:
 - ”b) *EU-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008.*.

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

b) Följande led ska läggas till:

- ”h) *förflyttningshjälpmedel*: all utrustning som är avsedd att bistå personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i den mening som avses i artikel 2 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006*, med deras rörlighet.
- i) *erkänd assistanshund*: en hund som är specifikt tränad för att öka oberoendet och självbestämmandet för personer med funktionsnedsättning och som är officiellt erkänd i enlighet med tillämpliga nationella regler, om sådana regler finns.
- j) *tillgängligt format*: ett format som ger en person med funktionsnedsättning eller en person med nedsatt rörlighet tillgång till all relevant information, inbegripet genom att göra tillgången lika lätt och bekväm för den personen som för en person utan nedsatt rörlighet eller funktionsnedsättning och som uppfyller tillgänglighetskraven i enlighet med tillämplig lagstiftning, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882.**
- k) *förmedlare*: varje fysisk eller juridisk person, med undantag av trafikföretag, som för ändamål som faller inom ramen för den personens närings- eller yrkesverksamhet agerar för ett trafikföretags eller en passagerares räkning i syfte att ingå ett transportavtal.

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

-
- * Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).
 - ** Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (EUT L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

2. Artikel 3.1 ska ersättas med följande:

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

3. I artikel 3 ska punkt 2 utgå.

4. Artikel 3a ska ersättas med följande:

”Artikel 3a

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

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

1. Ett EU-lufttrafikföretag ska i händelse av passagerares dödsfall eller kroppsskada utan dröjsmål och under alla omständigheter inte senare än femton dagar efter det att den skadeståndsberättigade fysiska personens identitet har fastställts göra sådana förskottsutbetalningar som kan behövas för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov i proportion till vederbörandes lidande.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska en sådan förskottsutbetalning som betalas ut vid passagerares dödsfall, per passagerare inte utgöras av mindre än 16 % av minimibeloppet för skadeståndsansvar enligt vad som fastställs i artikel 21.1 i Montrealkonventionen och av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen.

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

6. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Alla lufttrafikföretag ska när de säljer lufttransport i unionen se till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage, inbegripet uppgift om tidsfristerna för att väcka talan om ersättning och möjligheten att göra en särskild förklaring avseende bagage, görs tillgänglig för passagerarna på alla försäljningsställen inbegripet telefonförsäljning och försäljning via internet. För att uppfylla detta informationskrav ska EU-lufttrafikföretagen använda det informationsmeddelande som ingår i bilagan. En sådan översikt eller ett sådant informationsmeddelande kan inte användas som grund för ersättningskrav och inte heller för tolkning av bestämmelserna i denna förordning eller i Montrealkonventionen.”

b) I punkt 2 ska följande strecksats läggas till:

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

c) punkt 3 ska ersättas med följande:

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

d) Följande punkter ska läggas till:

- ”4. Alla lufttrafikföretag ska i sina mobila applikationer och på sina webbplatser tillhandahålla en blankett som ger passagerare möjlighet att omedelbart göra en reklamation online eller på papper om skadat, försenat eller förlorat bagage. Lufttrafikföretaget ska räkna dagen för reklamationen som den dag då blanketten lämnades in enligt artikel 31.2 och 31.3 i Montrealkonventionen, även om lufttrafikföretaget begär ytterligare information vid ett senare datum. Denna punkt ska inte påverka passagerares rättigheter att reklamera på andra sätt inom de tidsfrister som anges i Montrealkonventionen.
5. All information som tillhandahålls enligt den här artikeln samt reklimationsblanketter, ska vara i tillgängligt format och också göras tillgänglig för personer som inte använder digitala verktyg.
6. Alla informationsskyldigheter enligt den här artikeln ska också tillämpas på förmedlare när de säljer lufttransporter till, från eller inom unionen.”

7. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

1. Vid transport av incheckade förflyttningshjälpmedel eller erkända assistanshundar ska EU-lufttrafikföretaget säkerställa att varje person med funktionsnedsättning eller person med nedsatt rörlighet erbjuds möjlighet att vid leverans på destinationsorten göra en särskild intresseförklaring i tillgängligt format enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen vid bokningen, samtidigt med underrättelsen enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 1107/2006 och senast när hjälpmedlet överlämnas till lufttrafikföretaget och, när det gäller en erkänd assistanshund, vid ombordstigningen. I sådant fall får EU-lufttrafikföretaget inte begära någon tilläggsavgift från de berörda passagerarna. Om hjälpmedlet förstörs, förloras, skadas eller försenas eller om en erkänd assistanshund avlider eller skadas, får EU-lufttrafikföretaget kräva bevis på kostnaden för ersättning, inbegripet tillfällig ersättning, av förflyttningshjälpmedlet eller den erkända assistanshunden av personen med funktionsnedsättning eller personen med nedsatt rörlighet för att bestyrka beloppet i intresseförklaringen.

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

2. Om incheckade förflyttningshjälpmedel förstörs, förloras, skadas eller försenas eller om en erkänd assistanshund avlider eller skadas ska det av passageraren uppgivna beloppet gälla som gräns för EU-lufttrafikföretagets skadeståndsansvar, om inte lufttrafikföretaget kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av leverans på destinationsorten.
3. Om punkt 2 är tillämplig, och utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7 och 8 och fjärde stycket i bilaga I till förordning (EG) nr 1107/2006, ska EU-lufttrafikföretagen snabbt göra alla rimliga insatser för att tillhandahålla omedelbart nödvändiga tillfälliga ersättningar för incheckade förflyttningshjälpmedel och tillfälliga lösningar för att ersätta erkända assistanshundar. Personen med funktionsnedsättning eller personen med nedsatt rörlighet ska ha rätt att behålla denna tillfälliga ersättning kostnadsfritt till dess att den compensation som avses i punkt 2 har betalats eller till dess att EU-lufttrafikföretagen har kompenserat de juridiska eller fysiska personerna för kostnaderna för nödvändig tillfällig ersättning av förflyttningshjälpmedel eller av en erkänd assistanshund.
4. Efterlevnaden av punkt 3 ska inte utgöra ett erkännande av EU-lufttrafikföretagets skadeståndsansvar.

Artikel 6b

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1008/2008 ska alla lufttrafikföretag och förmedlare, när de säljer lufttransport till, från eller inom unionen, vid bokningen samt i sina mobila applikationer och på sin webbplats och dessutom, när det gäller lufttrafikföretagen, på begäran på flygplatsen (inbegripet vid incheckningsautomaterna för självbetjäning) tydligt ange, i tillgängligt format,
 - hur mycket handbagage och incheckat bagage, uttryckt i mått och vikt, som är tillåtet att ta med i kabinen och i luftfartygets lastutrymme för respektive passagerarklass för var och en av de flygningar som ingår i en passagerares platsreservation,
 - eventuella begränsningar av antalet föremål som får tas med inom en viss högsta bagagemängd,
 - på vilka villkor ömtåliga eller värdefulla föremål såsom musikinstrument, sportutrustning, barnvagnar och barnstolar ska transporteras i luftfartygets passagerarutrymme eller lastutrymme,
 - utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2, eventuella extra avgifter för transporten av incheckat och ej incheckat bagage, inbegripet musikinstrument enligt artikel 6c,
 - de särskilda skäl som kan förhindra transport i kabinen av ej incheckat bagage i enlighet med punkt 3.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1107/2006 ska lufttrafikföretagen tillåta passagerare att transportera en personlig artikel i kabinen utan extra kostnad.
3. Om särskilda skäl, t.ex. säkerhetsskäl, kapacitetsskäl eller ändring av luftfartygstypen sedan bokningen gjordes, förhindrar transport av en personlig artikel enligt punkt 2 eller av handbagage i luftfartygets kabin får lufttrafikföretaget i stället, utan ytterligare kostnad för passageraren, transportera det ej incheckade bagaget i lastrummet.
4. Punkterna 2 och 3 ska tillämpas på alla lufttrafikföretag med avgångar från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga och på alla EU-lufttrafikföretag med ankomster inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga.
5. Denna artikel påverkar inte de begränsningar avseende ej incheckat bagage som fastställs i säkerhetsbestämmelser på unionsnivå, såsom begränsningarna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008* och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998**, och i säkerhetsbestämmelser på internationell nivå.

Artikel 6c

1. EU-lufttrafikföretag ska tillåta passagerare att medföra ett musikinstrument i passagerarutrymmet på ett luftfartyg i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser och de tekniska specifikationer och begränsningar som gäller för det berörda luftfartyget. Musikinstrument får medföras i flygplanskabinen under förutsättning att dessa instrument kan förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte. Ett lufttrafikföretag får bestämma att ett musikinstrument ska ingå i en passagerares tillåtna ej incheckade bagage och inte får medföras utöver detta.
2. Om ett musikinstrument är för stort för att kunna förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte får lufttrafikföretaget begära att betalning erläggs för ytterligare en färdbiljett om sådana musikinstrument medförs som handbagage på ett andra säte, med förbehåll för tillämpliga säkerhetsbestämmelser. Dessutom kan passagerarna vara tvungna att välja och köpa intilliggande säten för både passageraren och musikinstrumentet, varav det ena alltid är ett fönstersäte för musikinstrumentet. Musikinstrument ska, om möjligt och på begäran, transporteras i en uppvärmd del av luftfartygets lastutrymme och i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser och de utrymmesbegränsningar och tekniska specifikationer som gäller för det berörda luftfartyget.

-
- * Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EG) (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
- ** Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (EUT L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”

8. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Kommissionen ska senast den ... [fem år från och med dagen för denna ändringsförordnings ikraftträdande] rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultaten av denna förordning.”

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

Artikel 3

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

Den ska tillämpas från och med den ... [två år från dagen för denna ändringsförordnings ikraftträdande].

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

Utfärdad i ...den ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

”BILAGA

Icke uttömmande förteckningar över omständigheter som utgör extraordinära omständigheter och omständigheter som inte utgör extraordinära omständigheter vid tillämpning av denna förordning

1. Följande omständigheter ska betraktas som extraordinära:
 - a) Omständigheter som inte hör samman med driften av luftfartyget, exempelvis följande:
 - i) Natur- eller miljökatastrofer som omöjliggör säker flygning.
 - ii) Väderförhållanden och skada på luftfartyget med koppling till väderhändelser som omöjliggör säker flygning (såsom blixtnedslag, hagel, åskoväder, svår turbulens eller hård vind).
 - iii) Krig eller uppror som omöjliggör säker flygning.
 - iv) Gränsöverskridande hot mot människors hälsa som ligger inom tillämpningsområdet för artikel 2.1 eller 2.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2371¹ och som omöjliggör säker flygning.

¹ Europaparlamentet och rådets förordning (EU) av den 23 november 2022 om allvarliga gränsöverskridande hot mot människors hälsa och om upphävande av beslut nr 1082/2013/EU (EUT L 314, 6.12.2022, s. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>)

- v) Kollisioner mellan luftfartyget och en fågel eller ett annat främmande föremål som omöjliggör säker flygning.
- b) Incidenter som rör en passagerare, inbegripet följande:
 - i) Tillbud med störande passagerare, i den mening som avses i Montrealprotokollet 2014, som omöjliggör säker flygning eller som försenar flygningens avgång.
 - ii) Hälsorisker eller medicinska nödsituationer (såsom allvarlig sjukdom) som upptäcks kort före flygningens avgång, eller som framtvingar flygningens avbrytande eller omläggning.
- c) Andra incidenter, såsom följande:
 - i) Säkerhetsrisker och skador till följd av sabotage eller terrorism eller olagliga handlingar som omöjliggör säker flygning.
 - ii) Dolda tillverknings- eller konstruktionsfel som upptäcks av tillverkaren eller en behörig myndighet och som omöjliggör säker flygning.
 - iii) Begränsningar av flygledningstjänsten eller flygplatskapaciteten eller stängning av luftrum.
 - iv) Oplanerad partiell eller fullständig stängning av en flygplats, inbegripet ett generellt fel i flygplatssystemet, ett strömbrott och ett avbrott i den elektroniska kommunikationen, eller aktivering av en beredskapsplan av flygplatsens ledningsenhet.

- v) Strejker hos viktiga tjänsteleverantörer såsom flygplatsens ledningsenhet, leverantörer av flygtrafiktjänster, marktjänstleverantörer eller det lufttrafikföretag som utför flygningen, om strejkerna är kopplade till krav som ligger utanför ansvarsområdet för det lufttrafikföretag som utför flygningen.
- vi) Oväntad frånvaro av en besättningsmedlem som är nödvändig för flygningen, på grund av sjukdom eller dödsfall, när detta inträffar utanför hemmabaserna för det lufttrafikföretag som utför flygningen eller på grund av en pandemi.
- vii) Skada på luftfartyget när luftfartyget är på marken orsakad av tredje part som lufttrafikföretaget inte är ansvarigt för och som omöjliggör säker flygning.
- viii) Skada på ett flygplansdäck som orsakas av ett främmande föremål och som omöjliggör säker flygning.
- ix. Kontaminering av bana på en flygplats som omöjliggör säker flygning.
- x) Oförutsedda brister i flygsäkerheten hos luftfartygsutrustning som inte ligger inom godtagbara driftsnivåer enligt den grundläggande minimiutrustningslistan eller de driftsförhållanden avseende minimiutrustning som fastställs där och som inte kunde ha åtgärdats under förebyggande underhåll (enligt punkt 2 a).
- xi) Efter avgång, hälsorisker eller medicinska nödsituationer (såsom allvarlig sjukdom) för en besättningsmedlem som framtvingar flygningens avbrytande eller omläggning.

- ”2. Följande omständigheter ska inte betraktas som extraordinära omständigheter:
- a) Tekniska problem som skulle ha kunnat åtgärdas under förebyggande underhåll i enlighet med unionens regler och förfaranden för luftfartygs fortsatta luftvärdighet.
 - b) Operativa beslut och försenad besättning/incheckning/ombordstigning.
 - c) Otillgänglighet i fråga om flygbesättning eller kabinbesättning (såvida inte orsaken är strejker som avses i punkt 1 c v eller oväntad frånvaro på grund av sjukdom eller dödsfall som avses i punkt 1 c vi).”
-

BILAGA II

”BILAGA

Informationsmeddelande som anges i artikel 6

INFORMATIONSMEDDELANDE OM LUFTTRAFIKFÖRETAGS SKADESTÅNDSANSVAR FÖR PASSAGERARE OCH DERAS BAGAGE

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

Ersättning vid dödsfall eller kroppsskada

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

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

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

FÖRSKOTTSBETALNINGAR

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

FÖRSENINGAR SOM DRABBAR PASSAGERARE

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

FÖRSENING AV BAGAGE

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

FÖRSTÖRELSE ELLER FÖRLUST AV ELLER SKADA PÅ BAGAGE

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

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

När det gäller handbagage, inbegripet personliga artiklar, har lufttrafikföretaget endast skadeståndsansvar om det självt eller dess personal eller agenter har orsakat skadan.

HÖGRE GRÄNSER FÖR BAGAGE

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

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

ANSVARSBEFRIELSE

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

TIDSRIST FÖR REKLAMATIONER GÄLLANDE BAGAGE

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

AVTALSSLUTANDE OCH UTFÖRANDE LUFTTRAFIKFÖRETAGS SKADESTÅNDSANSVAR

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

TIDSFRIST FÖR ATT VÄCKA TALAN

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

FÖRSTÖRELSE, FÖRLUST, SKADA ELLER FÖRSENING AV FÖRFLYTTNINGSHJÄLPMEDEL

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

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

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

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

GRUNDEN FÖR INFORMATIONEN

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

⁺ EUT: vänligen för in referensnumret för denna ändringsförordning.