

Bruxelles, den 12. marts 2026
(OR. en)

7297/26

Interinstitutionel sag:
2013/0072 (COD)

AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	12. marts 2026
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2026) 129 final
Vedr.:	UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN i henhold til artikel 294, stk. 7, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets holdning til forslaget til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 129 final.

Bilag: COM(2026) 129 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til artikel 294, stk. 7, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets holdning til
forslaget til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

(EØS-relevant tekst)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til artikel 294, stk. 7, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets holdning til
forslaget til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 294, stk. 7, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringer, som Europa-Parlamentet foreslår ved andenbehandlingen. Kommissionen forelægger hermed sin udtalelse om Parlamentets 243 ændringer til ovennævnte forslag.

2. BAGGRUND

Dato for fremsendelse af forslag til Europa-Parlamentet og Rådet 13. marts 2013
(dokument COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):

Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget: 5. februar 2014

Dato for fremsendelse af det ændrede forslag til Rådet: Ikke relevant

Dato for vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning: 16. september 2025

Dato for Europa-Parlamentets ændringer ved andenbehandlingen: 21. januar 2026

3. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Forslaget har til formål at forbedre håndhævelsen ved at præcisere centrale principper og implicitte passagerrettigheder, der tidligere har givet anledning til mange tvister mellem luftfartsselskaber og passagerer, og ved at styrke og bedre koordinere håndhævespolitikkerne på nationalt plan, samtidig med at der tages hensyn til luftfartsselskabernes finansielle kapacitet. Det har også til formål at sikre en bedre håndhævelse af passagerernes rettigheder angående fejlhåndteret bagage.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

4.1. Resumé af Kommissionens stillingtagen

Europa-Parlamentet har vedtaget 243 ændringer. Kommissionen kan acceptere 115 ændringer i deres nuværende form (1-8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26-33, 35 to 39, 42, 45, 46, 47, 53, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119-123, 125-128, 130, 135, 137-142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164-167, 169-172, 174-178, 181, 183, 184, 188, 190, 195-198, 200, 201, 203, 206-210 og 241-243).

Kommissionen kan delvis acceptere 92 ændringer, hvis de omformuleres, eller der opnås principiel enighed (9, 10, 11, 16, 20, 22, 23, 40, 43, 44, 49, 51, 52, 70, 74, 84, 85, 86, 88, 90, 91, 93, 94, 97, 99, 100-107, 111, 114, 124, 131-134, 136, 143, 144, 149-152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212 og 215-239).

Kommissionen kan ikke støtte 36 ændringer (13, 25, 34, 41, 48, 50, 54, 55, 57, 58, 61, 62, 63, 67, 68, 72, 73, 75, 76, 79, 87, 108, 112, 118, 129, 145, 151, 168, 182, 186, 191, 202, 204, 213, 214 og 240).

Kommissionen glæder sig over Europa-Parlamentets bestræbelser på at forbedre de bestemmelser, der styrker beskyttelsesniveauet for passagerer og forbedrer håndhævelsen af deres rettigheder i forhold til Rådets oprindelige holdning.

4.2. Parlamentets ændringer under andenbehandlingen

Årsagerne til Kommissionens holdning er skitseret nedenfor med fokus på de vigtigste ændringer.

4.2.1. Accepterede ændringer

Kommissionen accepterer ændring 1-8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26-33, 35-39, 42, 45, 46, 47, 53, 54, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119-123, 125-128, 130, 135, 137-142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164-167, 169-172, 174-178, 181, 183, 184, 188, 190, 195-198, 200, 201, 203, 206-210 og 241-243.

Disse ændringer præciserer definitioner, passagerers rettigheder og luftfartsselskabers og formidlers forpligtelser. De forbedrer også Rådets tekst, navnlig med hensyn til luftfartsselskabers og formidlers klagebehandling, udpegelse af nationale håndhævelsesorganer, udveksling af oplysninger og grænseoverskridende samarbejde mellem nationale håndhævelsesorganer, sanktioner og samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen. Disse elementer forbedrer retsaktens kvalitet og forbedrer passagerbeskyttelsen samt sikrer yderligere tilpasning til de regler, der gælder for andre transportformer.

4.2.2. Delvis accepterede ændringer

Tilladt bagage

Med ændring 144 søger Europa-Parlamentet at indføre bestemmelser om håndbagage i forordning (EF) nr. 261/2004, mens Kommissionens forslag fra 2013 indeholder bestemmelser om transport af bagage i forslaget artikel 2, som ændrer forordning (EF) nr. 2027/97, herunder de nationale håndhævelsesorganers ansvar for at sikre overholdelse af denne forordning.

Ændring 144 indfører en ny artikel 11a ("Ret til personlig genstand og håndbagage"), der består af tre stykker: punkt 1 om "personlige genstande", punkt 2 om retten til ét stykke håndbagage, der er inkluderet i billetprisen, og punkt 3 om oplysninger om proceduren for at hente personlige genstande og håndbagage, der er glemt i flyets kabine.

Kommissionen afviser forslaget om at fastsætte regler for retten til at medbringe håndbagage uden ekstra omkostninger (stk. 2 i den foreslåede nye artikel) som foreslået af Europa-Parlamentet i ændring 144 og i ændring 204 enten i (EF) nr. 261/2004 eller i forordning (EF) nr. 2027/97. En sådan foranstaltning skal gøres til genstand for en egentlig konsekvensanalyse for at undgå utilsigtede konsekvenser, og denne vurdering er i gang som led i gennemgangen af forordning (EF) nr. 1008/2008 (se også afsnit 4.2.4 under håndbagage).

Med hensyn til de resterende dele af ændring 144 mener Kommissionen, at stk. 1 i den nye artikel om "personlig genstand" også bedre kan behandles som led i den igangværende gennemgang af forordning (EF) nr. 1008/2008 om lufttrafiktjenester, hvor tiltagene vedrørende en personlig genstand kan gøres til genstand for en fuld konsekvensanalyse.

Alternativt vil de nationale håndhævelsesorganer, hvis dette spørgsmål (punkt 1) behandles i forordning (EF) nr. 261/2004, også skulle være ansvarlige for at håndhæve disse regler (det bemærkes, at Europa-Parlamentet ikke foreslog en ændring vedrørende de nationale håndhævelsesorganers ansvar i henhold til forordning (EF) nr. 2027/97 som foreslået af Kommissionen i forslaget fra 2013). I så fald kan Kommissionen udvise fleksibilitet med hensyn til, om spørgsmålet reguleres i forordning (EF) nr. 261/2004 eller i forordning (EF) nr. 2027/97.

Kommissionen kan acceptere stk. 3 (om at oplyse passagererne om procedurer, hvis håndbagagen efterlades i flyets kabine). Dette bør fastsættes i forordning (EF) nr. 261/2004.

Mobilitetsudstyr — interesseerklæring

Ændring 199 vedrører den særlige interesseerklæring, som personer med handicap eller nedsat mobilitet kan afgive for at dække deres hjælpemidler i tilfælde af bortkomst eller beskadigelse ud over det standardiserede erstatningsbeløb, der er fastsat i Montrealkonventionen og forordning (EF) nr. 2027/97. Ændringen vil pålægge Kommissionen at vedtage en standardformular til en sådan særlig erklæring. Kommissionen er imod denne forpligtelse, da den skaber en urimelig administrativ byrde, herunder for luftfartsselskaberne, da de vil skulle anvende en anden formular end den, der normalt anvendes. Kommissionen kan acceptere ændring 199, forudsat at kravet om, at Kommissionen skal vedtage gennemførelsesretsakter, der fastlægger den standardformular, der skal anvendes, udgår.

Frister

Europa-Parlamentets holdning adskiller sig fra Rådets med hensyn til de forskellige frister, der pålægges luftfartsselskaberne angående oplysning til passagererne (ændring 88), for at refusion til passagererne (ændring 114, 124 og 131), for at tillade en forlængelse af fristerne i tilfælde af en aktiveret beredskabsplan (ændring 118 — se nedenfor under afviste ændringer — og 129) og for modtagelse af klager fra passagerer (165 og 180).

Med hensyn til ændring 88 er Kommissionen enig i fristen, som Europa-Parlamentet har foreslået for passagerer til at blive oplyst om en begivenhed, så snart

oplysningerne foreligger og ikke senere end 30 minutter efter, da dette er i overensstemmelse med Kommissionens forslag (se artikel 14, stk. 5, i COM(2013) 130 final).

Med hensyn til ændring 114 og 124 accepterer Kommissionen kun fristen på syv dage for refusioner eller betalinger, hvis der ikke er involveret formidlerne. Hvis der er involveret formidlere, bør der gælde forlængede frister (se det nye udkast til artikel 8a i forordning (EF) nr. 261/2004 i forslaget COM(2023) 753 final). Med hensyn til ændring 124 er Kommissionen tilhænger af forlængede frister, hvis beredskabsplanerne aktiveres, og støtter derfor i denne forbindelse Rådets holdning, som indeholdt et forslag om en forlængelse til 30 dage for refusioner, mens Europa-Parlamentet i ændring 124 foreslog at lade en sådan forlængelse udgå.

Med hensyn til ændring 131 er Kommissionen enig med Europa-Parlamentet i fristen på syv dage for refusion i tilfælde af nedgradering, da dette svarer til kravet i henhold til de nuværende regler.

Håndhævelse

Kommissionen kan kun delvis støtte den udenretslige tvistbilæggelse, der foreslås i ændring 40 og 185, da Kommissionen er imod at gøre luftfartsselskabernes deltagelse i procedurerne for udenretslig tvistbilæggelse obligatorisk og afgørelserne fra udenretslig tvistbilæggelse bindende uden forudgående vurdering. Obligatorisk udenretslig tvistbilæggelse med bindende afgørelser for alle medlemsstater vil medføre yderligere administrative byrder og er ikke blevet grundigt vurderet. Til sammenligning indfører den nylige aftale om gennemgang af pakkerejsedirektivet heller ikke dette for pakkerejser af lignende årsager.

4.2.3. Ændringer, der kan accepteres, hvis de omformuleres, eller der opnås principiel enighed om dem

Usædvanlige omstændigheder

I ændring 99 indfører Europa-Parlamentet en ny artikel om "usædvanlige omstændigheder, der bl.a. indeholder en udtømmende liste over omstændigheder i bilaget, der skal betragtes som" usædvanlige ", og som kan ændres af Kommissionen ved en delegeret retsakt. Kommissionen kan acceptere ændring 99, hvis den udtømmende liste erstattes af en ikke-udtømmende liste.

Ændring 86 og 93 forpligter luftfartsselskabet til at betale kompensation for aflysninger og forsinkelser, hvis det ikke fremlægger bevis for, at der foreligger usædvanlige omstændigheder. Der er imidlertid ikke fastsat nogen frist for, hvornår luftfartsselskabet skal fremlægge et sådant bevis. Af hensyn til retssikkerheden og en hurtig bilæggelse af tvister kan Kommissionen støtte disse ændringer, hvis der fastsættes en klar frist for luftfartsselskabets fremlæggelse af dokumentation for, at der foreligger usædvanlige omstændigheder.

Ændring 215-239 vedrører forskellige begivenheder, der udgør usædvanlige omstændigheder. I det væsentlige afspejler den liste over omstændigheder, som Europa-Parlamentet har medtaget, i vid udstrækning Den Europæiske Unions Domstols eksisterende retspraksis, men afviger i visse tilfælde fra den. Uden at det berører Kommissionens holdning om, at listen fortsat skal være ikke-udtømmende og med forbehold af fremtidige ændringer ved hjælp af delegerede beføjelser, kan Kommissionen for at sikre, at listen forbliver ajourført, støtte de specifikke omstændigheder, der er omfattet, forudsat at de er formuleret på en sådan måde, at de afspejler den generelle tilgang, der er udviklet i retspraksis.

Kompensationsbeløb og -tærskler

Med hensyn til ændring 100, 101 og 102 (kompensationsbeløb pr. afstand) og ændring 105, 106 og 107 (tærskler, der udløser compensation) kan Kommissionen for at fremme et samlet kompromis udvise fleksibilitet med hensyn til tærsklerne og beløbene for compensation for forsinkelse, forudsat at den endelige aftale mest effektivt og virkningsfuldt vil styrke passagerernes rettigheder, samtidig med at der tages hensyn til indvirkningen på luftfartsselskabernes finansielle levedygtighed.

Justering af kompensationsbeløb

Med ændring 104 søger Europa-Parlamentet at forpligte Kommissionen til hvert tredje år at justere kompensationsbeløbene ved hjælp af delegerede retsakter. Kommissionen kan i princippet tilslutte sig dette forslag med forbehold af en forlænget periode på fem år for en sådan gennemgang for at begrænse den administrative byrde.

forhåndsudfyldte formularer

Ændring 88, 91, 97 og 111 indfører en forpligtelse for luftfartsselskaberne til at stille forhåndsudfyldte formularer til rådighed for passagererne vedrørende anmodning om compensation og refusion. Kommissionen kan acceptere princippet om, at luftfartsselskaberne skal stille forhåndsudfyldte formularer til rådighed for at sikre, at passagererne kan gøre deres passagerrettigheder gældende mere effektivt, forudsat at der sker yderligere redaktionelle forbedringer med hensyn til i) formularens indhold og ii) de omstændigheder, hvorunder den skal stilles til rådighed.

Ændring 156 kræver omformulering, da den også henviser til forhåndsudfyldte formularer vedrørende klager i henhold til artikel 15a (ændring 164-171), som ikke nævner sådanne formularer.

Håndhævelse

Kommissionen accepterer i princippet ændringerne vedrørende luftfartsselskabers og formidlers klagebehandling, nationale håndhævelsesorganers klagebehandling, alternativ tvistbilæggelse, udpegelse af nationale håndhævelsesorganer og nationale håndhævelsesorganers håndhævelsesopgaver. Men følgende ændringer må omformuleres for at sikre klarhed, sammenhæng og retssikkerhed: 40, 165, 173, 179 og 180.

Delegerede beføjelser

Ændring 187 (udøvelse af delegerede beføjelser) giver kun Kommissionen ret til at vedtage delegerede retsakter for en periode på fem år med mulighed for forlængelse. Kommissionen kan acceptere ændring 187, forudsat at delegationen af beføjelser sker for en ubegrænset periode.

Klager vedrørende bagage

Med ændring 194 indfører Europa-Parlamentet særlige bestemmelser for passagerers klager over beskadiget eller forsinket bagage, der fastsætter specifikke måder, hvorpå lufthavne skal stille klageformularerne til rådighed. Selv om Kommissionen i princippet er enig i denne ændring, opfordrer den til en mere teknologineutral måde at stille klageformularen til rådighed på.

Kommissionens rapportering

Ændring 211 indeholder en forpligtelse for Kommissionen til at aflægge rapport om anvendelsen af den ændrede forordning Kommissionen kan støtte ændring 211, hvis fristen på tre år bliver forlænget til fem år fra den ændrede forordnings ikrafttræden for at muliggøre en fuldstændig analyse af dens virkninger.

Personer med særlige behov

Med ændring 143 søger Europa-Parlamentet at gøre luftfartsselskaberne ansvarlige, ud over at tilbyde omlægning af rejsen og bistand, også for kompensation til personer med handicap eller nedsat mobilitet samt uledsagede børn, hvis de ikke når deres fly på grund af utilstrækkelig bistand i lufthavnen fra lufthavnens forvaltningsorgan. Ændringen giver Kommissionen mandat til at præcisere de nærmere bestemmelser for en sådan ordning og for luftfartsselskabernes klagemekanismer vedrørende lufthavnens forvaltningsorganer ved hjælp af en gennemførelsesretsakt.

Kommissionens forslag indeholdt ikke en sådan bestemmelse, og Kommissionen foretog derfor ikke en konsekvensanalyse af dette aspekt. Kommissionen bemærker, at medlemsstaterne indberettede meget få sådanne tilfælde under Rådets drøftelser.

Kommissionen bemærker også, at forpligtelsen til at bistå en passager med handicap eller nedsat mobilitet i en lufthavn påhviler en lufthavns forvaltningsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 1107/2006. En eventuel forpligtelse for luftfartsselskabet til at betale kompensation til en passager med handicap eller nedsat mobilitet, som ikke er blevet effektivt bistået af en lufthavns forvaltningsorgan, vil skulle kombineres med en udtrykkelig ret for luftfartsselskabet til at kræve denne kompensation tilbagebetalt fra en lufthavns forvaltningsorgan.

Kommissionen kan derfor acceptere princippet i ændring 143, forudsat at disse vigtige retsgarantier medtages.

Med hensyn til uledsagede børn fastsættes det i ændringen, at ansvaret ligger hos det luftfartsselskab, der har accepteret at transportere barnet. I sådanne tilfælde kan Kommissionen acceptere en ret til kompensation.

Kommissionen understreger også, at en gennemførelsesretsakt kun kan omfatte reelle modaliteter. Retten til kompensation som sådan samt yderligere klageadgang bør derfor udgøre en del af de væsentlige elementer i selve retten, der indgår i basisretsakten.

4.2.4. Ændringer, som Kommissionen afviser

Betragtninger

Ændring 54 opfordrer til, at beskyttelse af passagerernes rettigheder medtages i internationale aftaler. Kommissionen afviser denne ændring, da den ikke svarer til nogen materiel bestemmelse i forordningen.

I ændring 55 opfordrer Europa-Parlamentet til særlige faciliteter i lufthavne for "passagerer med svært handicap". Kommissionen afviser denne ændring, fordi spørgsmålet bør drøftes inden for rammerne af forordning (EF) nr. 1107/2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.

Definitioner

Europa-Parlamentet medtager en ny definition af "prisen for flybilletten" i ændring 57. Kommissionen afviser denne ændring, fordi spørgsmålet behandles i håndhævelsesforslaget.

Med ændring 58 tilføjer Europa-Parlamentet en definition af "reservation". Dette udtryk anvendes ikke andre steder i forordningen, og definitionen er derfor overflødig. Kommissionen afviser derfor ændring 58.

Med ændring 62 og 63 har Europa-Parlamentet slettet flere linjer i definitionen af aflysning. Eftersom disse elementer er udledt af retspraksis, gør udeladelsen af dem definitionen ufuldstændig og tvetydig. Disse udeladelser afvises derfor.

Med ændring 68 tilføjede Europa-Parlamentet tekst til definitionen af "tilsluttet flyforbindelse", der henviser til en enkelt befordringskontrakt. En sådan krydshenvisning er ikke nødvendig og potentielt vildledende. Denne tilføjelse afvises derfor.

Usædvanlige omstændigheder

Med ændring 67 har Europa-Parlamentet slettet definitionen af "usædvanlige omstændigheder" og flyttet den til artikel 6c. Af hensyn til sammenhængen og i overensstemmelse med retningslinjerne for udarbejdelse af lovgivning¹ bør alle definitioner samles i en enkelt artikel (artikel 2). Denne udeladelse afvises derfor.

Kommissionen afviser ændring 213 og 214 (karakterisering af usædvanlige omstændigheder som omstændigheder, "der kan anses for at være" usædvanlige), da Kommissionen mener, at en sådan karakterisering af usædvanlige omstændigheder er uklar og derfor kan føre til retsusikkerhed og forvirring for passagererne.

Kommissionen afviser også ændring 213, fordi den har til formål at ændre listens status fra "ikke-udtømmende" til "udtømmende". Selv om dette kan have fordele for retssikkerheden, er det vigtigt at undgå risikoen for, at en omstændighed, der bør være usædvanlig, overses og ikke medtages på listen.

Kommissionen afviser ændring 240 (udeladelse af listen over omstændigheder, der ikke betragtes som usædvanlige). En sådan liste i bilag 1 bidrager til juridisk klarhed, som den oprindeligt blev foreslået af Kommissionen i 2013.

Virkeområde

Europa-Parlamentet foreslår at udvide forordningens anvendelsesområde til at omfatte flyvninger, der ankommer til Unionen, fra dem, der udføres af EU-luftfartsselskaber, til at omfatte alle luftfartsselskaber ved at slette begrænsningen "hvis det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EU-luftfartsselskab" (ændring 72). Dette vil betyde, at passagerer, der flyver med ikke-EU-luftfartsselskaber, der flyver til EU-lufthavne, for første gang vil være omfattet af forordningen, hvilket i væsentlig grad vil udvide dækningen af passagerrettigheder i hele det europæiske luftrum.

Kommissionen har ikke foreslået at ændre forordningens anvendelsesområde og har ikke vurderet virkningen af en sådan udvidelse af anvendelsesområdet i sin konsekvensanalyse.

Selv om Kommissionen fortsat er åben over for at gennemgå forordningens anvendelsesområde ved i fremtiden at vurdere risikoen for kompetencekonflikter og vanskelighederne med håndhævelsen — som foreslået i Rådets førstebehandlingsholdning, der blev slettet ved ændring 191 — kan Kommissionen

¹ Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens fælles praktiske vejledning til alle, der arbejder med affattelse af EU-lovgivning, 2015; retningslinje 14

ikke støtte en øjeblikkelig udvidelse af anvendelsesområdet uden forudgående vurdering. Kommissionen afviser derfor ændring 48, 72 og 191.

Med ændring 75 og 76 udgår bestemmelserne i Rådets førstebehandlingsholdning om forordningens anvendelse på Gibraltar lufthavn. Da disse bestemmelser afspejler status i de igangværende drøftelser om en aftale mellem EU og Det Forenede Kongerige, modsætter Kommissionen sig disse udeladelser og afviser derfor ændring 75 og 76.

Personelt anvendelsesområde

Artikel 3, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 undtager visse passagerer fra dens anvendelsesområde, navnlig passagerer, der rejser gratis eller til en nedsat sats, som ikke direkte eller indirekte er tilgængelig for offentligheden. Med ændring 73 sletter Europa-Parlamentet denne undtagelse. Kommissionen er imod denne udeladelse, da bestemmelsen gav en berettiget (og begrænset) undtagelse. Kommissionen afviser derfor ændring 73.

Boardingafvisning

Rådets førstebehandlingsholdning fastholder i definitionen af "boardingafvisning" de rimelige grunde, der er anført i Rådets holdning (sundhed, sikkerhed eller ufuldstændig rejselegitimation) for at begrunde en boardingafvisning, da disse undtagelser allerede er defineret i forordning (EF) nr. 261/2004 (artikel 2j). Dette er i overensstemmelse med den nuværende forordning, og Kommissionen har ikke foreslået at ændre denne definition.

Med ændring 61 ønsker Europa-Parlamentet at fjerne de rimelige grunde. Dette ville betyde, at luftfartsselskaberne ville skulle behandle tilfælde, hvor passagerer nægtes befordring af legitime grunde, som boardingafvisning. Efter Kommissionens opfattelse ville dette pålægge luftfartsselskaberne en urimelig byrde og kan ikke begrundes. Kommissionen afviser derfor ændring 61.

Hvis passagerer nægtes boarding mod deres vilje, kan de vælge at få billetprisen refunderet. I henhold til de nuværende regler skal refusionen ske inden for fristen for refusion, dvs. syv dage. Europa-Parlamentet anmoder om, at refusionerne i tilfælde af boardingafvisning foretages omgående (ændring 79). Kommissionen mener, at dette udgør en urimelig byrde for det transporterende luftfartsselskab, da billetprisen svarende til de ubrugte dele af billetten (flystrækninger, der ikke anvendes) ikke altid kan fastsættes straks, navnlig i tilfælde af tilsluttede flyforbindelser. Kommissionen afviser derfor ændring 79.

Forsikringspolice/garantifond

Ændring 50 og 87 indfører en forpligtelse for luftfartsselskaberne til at sørge for forsikringspolicer og en garantifond. Kommissionen har ikke foreslået sådanne regler, og det har Rådet heller ikke. Kommissionen kan ikke støtte en øjeblikkelig indførelse af sådanne regler uden forudgående vurdering. Kommissionen afviser derfor ændring 50 og 87, da den allerede vurderer behovet for sådanne regler i forbindelse med den igangværende gennemgang af forordning (EF) nr. 1008/2008 om lufttrafiktjenester.

Dobbelt kompensation

Kommissionen foreslog i 2013, at retten til kompensation kun kan opstå én gang, hvis passagerernes rejse omlægges ved førstgivne lejlighed til deres endelige bestemmelsessted. Rådet fastholdt denne bestemmelse i sin

førstebehandlingsholdning. Med ændring 108 kræver Europa-Parlamentet, at passagerer fortsat er berettiget til yderligere kompensation, hvis de oplever yderligere rejseafbrydelser, når de fortsætter deres rejse. Da der kun skal betales kompensation én gang under en rejse, søger Kommissionen at bevare resten af sit oprindelige forslag og afviser derfor denne ændring.

Betalingsmåde

Kommissionen afviser ændring 112, som fjerner luftfartsselskabernes udtrykkelige mulighed for at aftale med passageren at udbetale kompensation i andre former end kontanter, f.eks. i form af en voucher. Kommissionen understreger, at dette er en nyttig mulighed for visse passagerer, som derfor bør bibeholdes, dog med forbehold af passagerens udtrykkelige samtykke.

Frister

Europa-Parlamentets holdning kræver i ændring 84, at luftfartsselskaberne oplyser passagererne elektronisk om årsagerne til aflysningen senest 30 minutter efter det planlagte afgangstidspunkt. I betragtning af den potentielle kompleksitet af årsagerne til sådanne aflysninger er denne tidsramme for kort.

Europa-Parlamentet foreslår i ændring 118 at slette en forlængelse af fristen for refusion på 30 dage, hvis der aktiveres beredskabsplaner. Kommissionen går ind for en forlænget frist for refusioner i tilfælde af aktiverede beredskabsplaner og kan derfor ikke acceptere ændring 118.

Kommissionen afviser ændring 129, fordi den frist på tre timer, som luftfartsselskabet har til at opfylde sin forpligtelse til at yde bistand til passagererne, muligvis ikke er forholdsmæssig i alle tilfælde (det kan også være kortere tid, f.eks. hvis forstyrrelsen indtræffer efter midnat), fordi oprettelsen af et prisindeks for indkvartering i medlemsstaterne medfører en stor administrativ byrde, fordi indekset også vil være nødvendigt for tredjelande, og fordi en forlængelse af fristen, hvis beredskabsplanerne aktiveres, (formentlig fejlagtigt) er blevet opretholdt.

Overdragelse af billetter

Kommissionen afviser ændring 145 (ret til at overdrage en billet i tilfælde af den pågældende passagers eller et nært familiemedlems død), da Kommissionen mener, at en overdragelse af billetten til en anden person risikerer at skabe et sort marked for brugte billetter og derfor skal undgås.

Oplysningskrav i forbindelse med kombinerede billetter

Rådets førstebehandlingsholdning omfattede en forpligtelse for luftfartsselskaber og formidlere til klart at oplyse passagererne, hvis de sælger en billet, der er omfattet af en kombination af lufttransportkontrakter. Den slettede tekst havde til formål at præcisere over for passagererne, at de, hvis de ikke blev solgt billetter i henhold til en enkelt kontrakt, ikke ville have ret til kompensation, refusion, omlægning af rejsen eller bistand i tilfælde af, at de kommer for sent til en efterfølgende flyvning.

Kommissionen afviser ændring 151, der fjerner denne forpligtelse.

Håndhævelse

Kommissionen afviser ændring 41 (Kommissionens offentliggørelse af en liste over luftfartsselskaber, der ikke overholder forordningen), da den foreslåede betragtning ikke svarer til nogen materiel bestemmelse i forordningens tekst. Desuden vil den

foreslåede forpligtelse for Kommissionen udgøre en uforholdsmæssig stor administrativ byrde.

Kommissionen afviser ændring 168 (frister/reaktion på klager), da den foreslåede tilgang med at betragte det manglende svar fra luftfartsselskabet eller formidleren på en klage som accept af passagerens krav kan være vidtrækkende og skabe retsusikkerhed. Det ville heller ikke passe ind i den retlige ramme for klagebehandling i henhold til denne forordning eller være i overensstemmelse med klagebehandlingsmekanismer i henhold til eksisterende lovgivning om passagerrettigheder på tværs af alle transportformer.

Kommissionen afviser ændring 182 (Kommissionens inspektion af de nationale håndhævelsesorganer), da den foreslåede forpligtelse kan være uforenelig med nærhedsprincippet og også vil have betydelige administrative og finansielle konsekvenser for Kommissionen.

Kommissionen afviser ændring 186 (overensstemmelsesdokumenter) på grund af den ekstra administrative byrde.

Gennemsigthed vedrørende til tilladt bagage

Kommissionen afviser ændring 202 (gennemsigthed/køb af centrale rejseydelser/ekstragebyrer), da reglerne for, hvordan disse ydelser kan købes og gebyrer betales, samt hvordan de af hensyn til gennemsigtheden skal fremgå, falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1008/2008 om lufttrafiktjenester.

Håndbagage

I ændring 204 anmoder Europa-Parlamentet om, at håndbagage med en maksimal dimension på 100 cm (summen af bredde, længde og højde) og en maksimal vægt på 7 kg transporteres af luftfartsselskabet uden ekstra omkostninger for passageren. Det bør navnlig tages i betragtning, at der allerede er iværksat en konsekvensanalyse af disse to spørgsmål i forbindelse med gennemgangen af forordningen om lufttrafiktjenester, hvor den åbne offentlige høring blev afsluttet i december 2025. Interessenternes synspunkter er delte med hensyn til disse to spørgsmål. Kommissionen er navnlig bekymret over de mulige utilsigtede konsekvenser af at vedtage en standard, som i øjeblikket ikke anvendes i vid udstrækning. Dette kan øge risikoen for, at luftfartsselskaberne reducerer mængden af håndbagage fra deres nuværende niveau, som er tilnærmet IATA's anbefalede maksimum (56 x 45 x 25 = 126 cm). Kommissionen afviser derfor ændring 204 og den tilsvarende bestemmelse i ændring 144.

5. KONKLUSION

Kommissionen vil fortsat støtte lovgivningsprocessen med henblik på at fremme et afbalanceret og retligt robust resultat, der sikrer effektiv passagerbeskyttelse, samtidig med at der opretholdes en forholdsmæssig og brugbar ramme for luftfartssektoren.

Kommissionen er fortsat fast besluttet på at indgå i et konstruktivt samarbejde med begge fælleslovgivere i procedures næste faser.