

**Bryssel den 12 mars 2026
(OR. en)**

7297/26

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

**AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441**

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	12 mars 2026
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2026) 129 final
Ärende:	KOMMISSIONENS YTTRANDE enligt artikel 294.7 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om Europaparlamentets ändringar av rådets ståndpunkt om förslaget till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 129 final.

Bilaga: COM(2026) 129 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

KOMMISSIONENS YTTRANDE

**enligt artikel 294.7 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om
Europaparlamentets ändringar av rådets ståndpunkt om förslaget till**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

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

(Text av betydelse för EES)

KOMMISSIONENS YTTRANDE

enligt artikel 294.7 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om Europaparlamentets ändringar av rådets ståndpunkt om förslaget till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

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

(Text av betydelse för EES)

1. INLEDNING

Enligt artikel 294.7 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska kommissionen yttra sig över de ändringar som Europaparlamentet föreslår vid den andra behandlingen. Kommissionen yttrar sig nedan om de 243 ändringsförslag som parlamentet har lagt fram rörande ovannämnda förslag.

2. BAKGRUND

Överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):	13 mars 2013
Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen:	5 februari 2014
Överlämnande till rådet av det ändrade förslaget:	Ej tillämpligt
Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen:	16 september 2025
Datum för Europaparlamentets ändringsförslag vid andra behandlingen:	21 januari 2026

3. SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Förslaget syftar till att förbättra efterlevnaden genom att klargöra viktiga principer och passagerarnas underförstådda rättigheter som tidigare har gett upphov till många tvister mellan flygbolag och passagerare, och genom att förbättra och bättra samordna de politiska åtgärderna för efterlevnad på nationell nivå, samtidigt som man tar hänsyn till lufttrafikföretagens ekonomiska kapacitet. Det syftar också till att säkerställa bättre efterlevnad när det gäller passagerarnas rättigheter med avseende på felaktigt hanterat bagage.

4. KOMMISSIONENS YTTRANDE ÖVER EUROPAPARLAMENTETS FÖRSLAG TILL ÄNDRINGAR

4.1 Sammanfattning av kommissionens ståndpunkt

Europaparlamentet har antagit 243 ändringsförslag. Kommissionen godtar 115 ändringsförslag i deras nuvarande lydelse (1–8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26–33, 35–39, 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, 241–243).

Kommissionen kan delvis godta 92 ändringsförslag under förutsättning att de omformuleras, eller kan godta dem i princip (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, 215–239).

Kommissionen kan inte stödja 36 ändringsförslag (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, 214–240).

Kommissionen välkomnar Europaparlamentets arbete med att förbättra bestämmelserna på ett sätt som stärker passagerarskyddet och förbättrar efterlevnaden med avseende på deras rättigheter jämfört med rådets ursprungliga ståndpunkt.

4.2 Parlamentets ändringsförslag vid andra behandlingen

Skälen till kommissionens ståndpunkt beskrivs nedan, med betoning på de viktigaste ändringsförslagen.

4.2.1 Ändringsförslag som godtagits

Kommissionen godtar ändringsförslagen 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, 241–243.

Dessa ändringsförslag gör att definitionerna, passagerarnas rättigheter och lufttrafikföretagens och mellanhandernas skyldigheter förtydligas. De förbättrar också rådets text, framför allt när det gäller lufttrafikföretagens och mellanhandernas hantering av reklamationer, utnämningen av de nationella tillsynsorganen, informationsutbytet och det gränsöverskridande samarbetet mellan de nationella tillsynsorganen, sanktionerna och samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen. Dessa faktorer förbättrar kvaliteten på lagtexten och utgör en förbättring av passagerarskyddet och säkerställer även en ytterligare anpassning till de regler som gäller för andra transportslag.

4.2.2 Ändringsförslag som delvis godtagits

Tillåtet bagage

I ändringsförslag 144 försöker Europaparlamentet införa bestämmelser om handbagage i förordning (EG) nr 261/2004, medan artikel 2 i kommissionens förslag

från 2013 innehåller bestämmelser om transport av bagage som ändrar förordning (EG) 2027/97, inklusive de nationella tillsynsorganens ansvar att säkerställa efterlevnaden av denna förordning.

I ändringsförslag 144 föreskrivs en ny artikel 11a ("Rätt till personlig artikel och handbagage") som innehåller tre punkter: punkt 1 om "personliga artiklar", punkt 2 om fastställande av rätten till ett handbagage som ingår i biljettpriset och punkt 3 om information om förfarandet för att hämta personliga artiklar och handbagage som glömts kvar i flygplanskabinen.

Kommissionen avvisar förslaget om att reglera rätten att ta med handbagage utan extra kostnad (punkt 2 i den föreslagna nya artikeln), såsom begärs av Europaparlamentet i ändringsförslag 144 och i ändringsförslag 204, antingen i (EG) nr 261/2004 eller i förordning (EG) 2027/97. En sådan åtgärd måste underkastas en ordentlig konsekvensbedömning för att undvika oavsiktliga konsekvenser, och denna bedömning pågår som en del av översynen av förordning (EG) nr 1008/2008 (se även avsnitt 4.2.4 om handbagage).

När det gäller de återstående delarna av ändringsförslag 144 anser kommissionen att punkt 1 i den nya artikeln om den "personliga artikeln" också skulle hanteras bättre om den omfattades av den pågående översynen av förordning (EG) nr 1008/2008 om luftfartstjänster, där åtgärderna rörande en personlig artikel kan underkastas en fullständig konsekvensbedömning.

I annat fall skulle, om denna fråga (punkt 1) skulle tas upp i förordning (EG) nr 261/2004, de nationella tillsynsorganen också behöva ansvara för att dessa regler efterlevs (det ska noteras att Europaparlamentet inte föreslog någon ändring av de nationella tillsynsorganens ansvarsområden inom ramen för förordning (EG) 2027/97, såsom föreslogs av kommissionen i förslaget från 2013). I så fall skulle kommissionen kunna visa flexibilitet när det gäller huruvida denna fråga regleras i förordning (EG) nr 261/2004 eller i förordning (EG) 2027/97.

Kommissionen kan godta punkt 3 (om att lämna information till passagerare om förfaranden rörande kvarglömt handbagage i flygplanskabinen). Detta bör regleras i förordning (EG) nr 261/2004.

Rörelsehjälpmedel – intresseförklaring

Ändringsförslag 199 gäller den särskilda intresseförklaring som personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet kan göra för att deras rörlighetshjälpmedel vid förlust eller skada ska täckas med ett belopp som överstiger det standardbelopp för kompensation som föreskrivs i Montrealkonventionen och förordning (EG) 2027/97. Ändringsförslaget skulle tvinga kommissionen att anta en mallblankett för en sådan särskild förklaring. Kommissionen motsätter sig denna skyldighet eftersom den skapar en onödig administrativ börda även för lufttrafikföretagen, eftersom de skulle behöva använda en annan blankett än den som vanligtvis används. Kommissionen skulle kunna stödja ändringsförslag 199 under förutsättning att kravet på att kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer den mallblankett som ska användas tas bort.

Tidsfrister

Europaparlamentets ståndpunkt skiljer sig från rådets med avseende på de olika tidsfrister som fastställs för lufttrafikföretagen när det gäller att informera passagerare (ändringsförslag 88), att ersätta passagerare (ändringsförslagen 114, 124, 131), att tillåta en förlängning av tidsfristerna i händelse av en aktiverad

beredskapsplan (ändringsförslagen 118 – se nedan under ”Förslag till ändringar som kommissionen inte har godtagit” – och 129) och att ta emot reklamationer från passagerare (165 och 180).

Med avseende på ändringsförslag 88 instämmer kommissionen i den tidsfrist som Europaparlamentet föreslår för att informera passagerarna om en händelse så snart denna information är tillgänglig och senast 30 minuter därefter, eftersom detta ligger i linje med kommissionens förslag (se artikel 14.5 i COM(2013) 130 final).

Rörande ändringsförslagen 114 och 124 samtycker kommissionen till tidsfristen på sju dagar för återbetalningar eller betalningar endast om inga mellanhänder är inblandade. Om mellanhänder är inblandade bör förlängda tidsfrister tillämpas (se det nya utkastet till artikel 8a i förordning (EG) nr 261/2004 i förslaget COM(2023) 753 final). Beträffande ändringsförslag 124 är kommissionen positiv till förlängda tidsfrister i händelse av aktiverade beredskapsplaner och stöder därför rådets ståndpunkt i detta avseende, dvs. ett förslag till förlängning till 30 dagar för återbetalningar, medan Europaparlamentet i ändringsförslag 124 däremot föreslog att en sådan förlängning skulle strykas.

Rörande ändringsförslag 131 kan kommissionen hålla med Europaparlamentet om tidsfristen på sju dagar för återbetalning i händelse av nedgradering, eftersom detta motsvarar kravet enligt de nuvarande reglerna.

Efterlevnad och tillsyn

Kommissionen kan endast delvis stödja den tvistlösning utanför domstol som föreslås i ändringsförslagen 40 och 185, eftersom kommissionen motsätter sig att göra flygbolagens deltagande i de alternativa tvistlösningsförfarandena obligatoriskt och de alternativa tvistlösningsbesluten bindande utan föregående bedömning. En obligatorisk alternativ tvistlösning med bindande beslut för alla medlemsstater skulle medföra ytterligare administrativa bördor och har inte underkastats någon grundlig bedömning. Som referens införs inte detta för paketresor heller av liknande skäl genom den nyligen ingångna överenskommelsen om översyn av paketresedirektivet.

4.2.3 Ändringsförslag som godtagits med förbehåll för omformulering eller som godtagits i princip

Extraordinära omständigheter

I ändringsförslag 99 inför Europaparlamentet en ny artikel om ”extraordinära omständigheter”, där det bland annat föreskrivs att det i bilagan ska anges en uttömmande förteckning över omständigheter som ska betraktas som ”extraordinära”, en förteckning som kan ändras av kommissionen genom en delegerad akt. Kommissionen skulle kunna godta ändringsförslag 99 om den uttömmande förteckningen ersattes av en icke uttömmande förteckning.

I ändringsförslagen 86 och 93 föreskrivs att lufttrafikföretagen ska betala kompensation för inställda flygningar och förseningar om de inte kan styrka att det föreligger extraordinära omständigheter. Det har dock inte fastställts någon tidsfrist för lufttrafikföretagen att lägga fram sådana bevis. För att garantera rättssäkerhet och en snabb tvistlösning skulle kommissionen kunna stödja dessa ändringsförslag om en tydlig tidsfrist läggs till för lufttrafikföretagens inlämning av bevis på att det föreligger extraordinära omständigheter.

Ändringsförslagen 215–239 rör olika händelser som utgör extraordinära omständigheter. Den förteckning över omständigheter som Europaparlamentet har

infört speglar i stort sett den befintliga rättspraxisen från Europeiska unionens domstol, men avviker i flera fall från den. Utan att det påverkar kommissionens ståndpunkt att förteckningen måste förbli icke-uttömmande och bli föremål för framtida ändringar genom delegerade befogenheter kan kommissionen, för att säkerställa att förteckningen hålls aktuell, stödja de särskilda omständigheter som ingår, förutsatt att de formuleras på ett sådant sätt att de återspeglar det allmänna tillvägagångssätt som utvecklats genom rättspraxis.

Kompensationsbelopp och tröskelvärden

När det gäller ändringsförslagen 100, 101 och 102 (kompensationsbelopp efter avstånd) och ändringsförslagen 105, 106 och 107 (tröskelvärden som utlöser kompensation) skulle kommissionen, för att främja en övergripande kompromiss, kunna vara flexibel när det gäller tröskelvärdena samt kompensationsbeloppen för förseningar, förutsatt att det slutliga avtalet på ett så effektivt och ändamålsenligt sätt som möjligt förbättrar passagerarnas rättigheter, samtidigt som hänsyn tas till inverkan på lufttrafikföretagens ekonomiska bärkraft.

Justering av kompensationsbelopp

I ändringsförslag 104 försöker Europaparlamentet ålägga kommissionen att vart tredje år justera kompensationsbeloppen genom en delegerad akt. Kommissionen kan i princip gå med på detta förslag under förutsättning att tidsfristen förlängs till fem år för en sådan översyn i syfte att begränsa den administrativa bördan.

Förifyllda blanketter

I ändringsförslagen 88, 91, 97 och 111 införs en skyldighet för lufttrafikföretagen att förse passagerarna med förifyllda blanketter för begäran om kompensation och återbetalning. Kommissionen kan godta principen om att lufttrafikföretagen måste tillhandahålla förifyllda blanketter för att säkerställa att passagerarna kan hävda sina rättigheter på ett effektivare sätt, med förbehåll för ytterligare språkliga förbättringar när det gäller i) innehållet i blanketten och ii) de omständigheter under vilka den måste tillhandahållas.

Ändringsförslag 156 behöver omformuleras, eftersom det även hänvisar till förifyllda blanketter som rör reklamationer enligt artikel 15a (ändringsförslagen 164–171), i vilken sådana blanketter inte nämns.

Efterlevnad och tillsyn

Kommissionen godtar i princip de ändringsförslag som rör lufttrafikföretagens och mellanhändernas hantering av reklamationer, de nationella tillsynsorganens hantering av reklamationer, alternativ tvistlösning, utnämning av nationella tillsynsorgan och de nationella tillsynsorganens tillsynsuppgifter. Följande ändringsförslag måste dock omarbetas för att säkerställa tydlighet, samstämmighet och rättssäkerhet: 40, 165, 173, 179 och 180.

Delegerade befogenheter

Ändringsförslag 187 (utövande av delegering) ger kommissionen rätt att anta delegerade akter endast för en period på fem år, med möjlighet till förlängning. Kommissionen skulle kunna godta ändringsförslag 187 under förutsättning att delegeringen av befogenheter gavs på obegränsad tid.

Reklamation av bagage

I och med ändringsförslag 194 inför Europaparlamentet särskilda bestämmelser för passagerarnas reklamation av skadat eller försenat bagage, där det föreskrivs särskilda sätt på vilka flygplatserna ska göra reklamationsblanketterna tillgängliga. Även om kommissionen i princip instämmer i detta ändringsförslag efterlyser den ett mer teknikneutralt sätt för tillhandahållande av reklamationsblanketten.

Kommissionens rapportering

I ändringsförslag 211 föreskrivs att kommissionen ska vara skyldig att rapportera om hur den ändrade förordningen fungerar. Kommissionen skulle kunna stödja ändringsförslag 211 om tidsfristen på tre år förlängs till fem år från och med ikraftträdandet av den ändrade förordningen, i syfte att möjliggöra en fullständig analys av dess effekter.

Personer med särskilda behov

I ändringsförslag 143 försöker Europaparlamentet göra lufttrafikföretagen ansvariga, utöver att tillhandahålla ombokning och assistans, även för kompensation till personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet samt barn som reser ensamma om de missar en flygning på grund av att flygplatsens ledningsenhet har erbjudit otillräcklig assistans på flygplatsen. Ändringsförslaget ger kommissionen i uppdrag att genom en genomförandeakt närmare ange formerna för ett sådant system och för lufttrafikföretagens mekanismer för gottgörelse gentemot flygplatsens ledningsenhet.

Kommissionens förslag innehöll ingen sådan bestämmelse, och därför gjorde kommissionen ingen konsekvensbedömning av denna aspekt. Kommissionen noterar att medlemsstaterna rapporterade mycket få sådana fall under överläggningarna i rådet.

Kommissionen noterar också att skyldigheten att ge assistans till en passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet på en flygplats åligger ledningsenheten för denna flygplats i enlighet med förordning (EG) nr 1107/2006. En potentiell skyldighet för lufttrafikföretaget att betala kompensation till en passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet om denne inte fick effektiv assistans av flygplatsens ledningsenhet skulle behöva kopplas till en uttrycklig rätt för lufttrafikföretaget att kräva återbetalning av denna kompensation från flygplatsens ledningsenhet.

Kommissionen kan därför godta principen i ändringsförslag 143 under förutsättning att dessa viktiga rättsliga garantier inkluderas.

När det gäller barn som reser ensamma föreskrivs i ändringsförslaget att ansvaret ligger hos det lufttrafikföretag som gick med på att transportera barnet. I sådana fall kan kommissionen gå med på rätt till kompensation.

Kommissionen understryker också att en genomförandeakt endast kan omfatta faktiska modaliteter. Rätten till kompensation som sådan, såväl som en ytterligare rätt till gottgörelse, bör därför ingå i de väsentliga delarna av själva den rättighet som ingår i den grundläggande rättsakten.

4.2.4 Förslag till ändringar som kommissionen inte har godtagit

Skäl

I ändringsförslag 54 krävs att skyddet av passagerares rättigheter ska ingå i internationella avtal. Kommissionen godtar inte detta ändringsförslag eftersom det inte motsvarar någon materiell bestämmelse i förordningen.

I ändringsförslag 55 efterlyser Europaparlamentet särskilda anläggningar på flygplatser för ”personer med allvarlig funktionsnedsättning”. Kommissionen godtar inte detta ändringsförslag eftersom frågan bör diskuteras inom ramen för förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Definitioner

Europaparlamentet inför en ny definition av ”kostnad för flygbiljetten” i ändringsförslag 57. Kommissionen godtar inte detta ändringsförslag eftersom frågan behandlas i förslaget om efterlevnad.

I ändringsförslag 58 lägger Europaparlamentet till en definition av ”platsreservation”. Denna term används inte någon annanstans i förordningen och definitionen är därför överflödig. Kommissionen godtar därför inte ändringsförslag 58.

I ändringsförslagen 62 och 63 stryker Europaparlamentet flera rader i definitionen av ”inställda flygningar”. Eftersom dessa delar härrör från rättspraxis blir definitionen ofullständig och tvetydig om de utelämnas. Därför godtas inte dessa strykningar.

I ändringsförslag 68 lade Europaparlamentet till text i definitionen av ”anslutande flygförbindelser” med hänvisning till ett enda transportavtal. En sådan korshänvisning är inte nödvändig och är potentiellt vilseledande. Därför godtas inte detta tillägg.

Extraordinära omständigheter

I ändringsförslag 67 strök Europaparlamentet definitionen av begreppet ”extraordinära omständigheter” och flyttade den till artikel 6c. För konsekvensens skull och i enlighet med riktlinjerna för utarbetandet av lagstiftning¹ bör alla definitioner ingå i en enda artikel (artikel 2). Denna strykning godtas därför inte.

Kommissionen godtar inte ändringsförslagen 213 och 214 (beskrivning av extraordinära omständigheter som ”*möjliga att betraktas som extraordinära*”), eftersom kommissionen anser att en sådan beskrivning av extraordinära omständigheter är otydlig och därför kan leda till rättslig osäkerhet och förvirring för passagerarna.

Kommissionen godtar inte heller ändringsförslag 213 eftersom det är ett försök att ändra förteckningens status från ”icke uttömmande” till ”uttömmande”. Även om detta kan medföra fördelar för rättssäkerheten är det viktigt att undvika risken att en omständighet som bör vara extraordinär förbises och inte finns med i förteckningen.

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 240 (strykning av förteckningen över omständigheter som inte anses vara extraordinära). En sådan förteckning i bilaga 1 bidrar till rättslig klarhet såsom den ursprungligen föreslogs av kommissionen 2013.

Tillämpningsområde

¹ Gemensam praktisk handledning från Europaparlamentet, rådet och kommissionen för personer som deltar i utformningen av Europeiska unionens lagtexter, 2015, riktlinje nr 14.

Europaparlamentet föreslår att förordningens tillämpningsområde när det gäller flygningar som ankommer till unionen utökas från att omfatta flygningar som bedrivs av EU-lufttrafikföretag till att omfatta flygningar som bedrivs av samtliga lufttrafikföretag genom att stryka begränsningen ”under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EU-lufttrafikföretag” (ändringsförslag 72). Detta skulle innebära att passagerare som flyger med tredjelandslufttrafikföretag som flyger till flygplatser i EU skulle omfattas av förordningen för första gången, vilket avsevärt skulle utöka passagerarrättigheterna i hela det europeiska luftrummet.

Kommissionen föreslog inte att förordningens tillämpningsområde skulle ändras och har inte bedömt effekterna av en sådan utökning i sin konsekvensbedömning.

Även om kommissionen fortfarande är öppen för att se över förordningens tillämpningsområde genom att i framtiden bedöma riskerna för konflikter mellan jurisdiktioner och svårigheter med efterlevnaden – såsom föreslogs i rådets ståndpunkt vid första behandlingen, vilken ströks genom ändringsförslag 191 – kan kommissionen inte stödja den omedelbara utökningen av tillämpningsområdet utan föregående bedömning. Kommissionen godtar därför inte ändringsförslagen 48, 72 och 191.

I ändringsförslagen 75 och 76 stryks bestämmelserna i rådets ståndpunkt vid första behandlingen om tillämpningen av förordningen på Gibraltars flygplats. Eftersom dessa bestämmelser speglar läget i de pågående diskussionerna om ett avtal mellan EU och Förenade kungariket motsätter sig kommissionen dessa strykningar, och godtar därför inte ändringsförslagen 75 och 76.

Tillämpningsområde med avseende på personer

Enligt artikel 3.3 i förordning (EG) nr 261/2004 undantas vissa passagerare från tillämpningsområdet, särskilt passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. Genom ändringsförslag 73 stryker Europaparlamentet detta undantag. Kommissionen motsätter sig denna strykning eftersom bestämmelsen medförde ett motiverat (och begränsat) undantag. Kommissionen godtar därför inte ändringsförslag 73.

Nekad ombordstigning

I rådets ståndpunkt vid första behandlingen bibehålls i definitionen av ”nekad ombordstigning” de rimliga skäl som anges i rådets ståndpunkt (av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga) för att motivera nekad ombordstigning, eftersom dessa undantag redan fastställs i förordning (EG) nr 261/2004 (artikel 2 j). Detta ligger i linje med den nuvarande förordningen och kommissionen har inte föreslagit att denna definition skulle ändras.

I ändringsförslag 61 försöker Europaparlamentet stryka de rimliga skälen. Detta innebär att lufttrafikföretagen skulle behöva behandla fall där passagerare förvägras transport av legitima skäl som nekad ombordstigning. Kommissionen anser att detta skulle lägga en orimlig börda på lufttrafikföretagen som inte kan motiveras. Kommissionen godtar därför inte ändringsförslag 61.

Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja kan de välja att få återbetalning av biljettpriset. Enligt de nuvarande reglerna måste återbetalningen ske inom tidsfristen för återbetalningar, dvs. sju dagar. Europaparlamentet begär att återbetalningarna i händelse av nekad ombordstigning ska göras omedelbart (ändringsförslag 79). Kommissionen anser att detta är en orimlig börda för det lufttrafikföretag som utför flygningen, eftersom det biljettpris som motsvarar de

oanvända delarna av biljetten (de etapper som inte används) inte alltid kan fastställas omedelbart, särskilt när det gäller anslutande flygningar. Kommissionen godtar därför inte ändringsförslag 79.

Försäkringsavtal/garantifond

Genom ändringsförslagen 50 och 87 införs en skyldighet för flygbolagen att tillhandahålla försäkringsavtal och en garantifond. Kommissionen föreslog inte sådana regler, och det gjorde inte heller rådet. Kommissionen kan inte stödja ett omedelbart införande av sådana regler utan en föregående bedömning. Kommissionen godtar därför inte ändringsförslagen 50 och 87, eftersom den redan bedömer behovet av sådana regler i samband med den pågående översynen av förordning (EG) nr 1008/2008 om luftfartstjänster.

Dubbel kompensation

Kommissionen föreslog under 2013 att rätten till kompensation endast kan uppkomma en gång när passagerarna vid första möjliga tillfälle bokas om till slutdestinationen. Rådet behöll denna bestämmelse i sin ståndpunkt vid första behandlingen. I ändringsförslag 108 kräver Europaparlamentet att passagerarna ska ha rätt till ytterligare kompensation om det förekommer ytterligare resestörningar när de fortsätter sin resa. Eftersom kompensation endast bör betalas ut en gång under en resa försöker kommissionen behålla balansen i sitt ursprungliga förslag och godtar därför inte detta ändringsförslag.

Betalningssätt

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 112, som undanröjer lufttrafikföretagens uttryckliga möjlighet att komma överens med passageraren om utbetalning av kompensation med annat än kontanter, t.ex. i form av en kupong. Kommissionen understryker att detta är ett användbart alternativ för vissa passagerare och att det därför bör behållas, samtidigt som passageraren måste ge sitt uttryckliga samtycke.

Tidsfrister

Europaparlamentets ståndpunkt kräver i ändringsförslag 84 att lufttrafikföretagen informerar passagerarna på elektronisk väg om skälen till inställda flygningar senast 30 minuter efter den planerade avgångstiden. Med tanke på att skälen till sådana inställda flygningar potentiellt kan vara komplexa är denna tidsram för kort.

Europaparlamentet föreslår i ändringsförslag 118 att en förlängning av tidsfristen till 30 dagar ska strykas för återbetalningar i händelse av aktiverade beredskapsplaner. Kommissionen är för en förlängd tidsfrist för återbetalningar i händelse av aktiverade beredskapsplaner och kan därför inte godta ändringsförslag 118.

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 129, eftersom lufttrafikföretagets tidsfrist på tre timmar för att uppfylla sin skyldighet att ge assistans till passagerarna kanske inte är proportionerlig i samtliga fall (den kan också vara kortare, t.ex. om störningen inträffar efter midnatt), eftersom inrättandet av ett prisindex för priser på inkvartering i medlemsstaterna ger upphov till en stor administrativ börda, eftersom indexet skulle behövas även för tredjeländer, och eftersom en förlängning av tidsfristen i händelse av aktiverade beredskapsplaner har lämnats öppen (troligtvis av misstag).

Överlåtelse av biljetter

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 145 (rätt att överlåta biljetten om passageraren eller en nära familjemedlem avlider), eftersom kommissionen anser att

en överlåtelse av en biljett till en annan person skulle riskera att skapa en svart marknad för begagnade biljetter, vilket i sig måste undvikas.

Informationskrav i händelse av kombinerade biljetter

Rådets ståndpunkt vid första behandlingen innehöll en skyldighet för lufttrafikföretagen och mellanhänderna att tydligt informera passagerarna om de säljer en biljett som omfattas av en kombination av luftfartsavtal. Syftet med den strukna texten var att klargöra för passagerarna att om biljetterna inte såldes till dem inom ramen för ett enda avtal skulle de inte ha rätt till kompensation, återbetalning, ombokning eller assistans i händelse av en missad efterföljande flygning.

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 151, som stryker denna skyldighet.

Efterlevnad och tillsyn

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 41 (kommissionens offentliggörande av en förteckning över lufttrafikföretag som inte följer förordningen), eftersom det föreslagna skälet inte motsvarar någon materiell bestämmelse i förordningen. Dessutom skulle den föreslagna skyldigheten utgöra en alltför stor administrativ börda för kommissionen.

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 168 (tidsfrister/reaktion på reklamationer), eftersom det föreslagna tillvägagångssättet med att betrakta avsaknaden av svar från lufttrafikföretaget eller mellanhanden på en reklamation som ett godtagande av passagerarens påståenden skulle kunna vara långtgående och skapa rättslig osäkerhet. Det skulle inte heller passa in i den rättsliga strukturen för hantering av reklamationer enligt denna förordning, och inte heller vara förenligt med mekanismerna för hantering av reklamationer enligt den befintliga lagstiftningen om passagerarrättigheter för alla transportslag.

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 182 (kommissionens inspektioner av nationella tillsynsorgan), eftersom den föreslagna skyldigheten skulle kunna vara oförenlig med subsidiaritetsprincipen och även skulle ha betydande administrativa och ekonomiska konsekvenser för kommissionen.

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 186 (tillsynsdokument) på grund av den ökade administrativa bördan.

Öppenhet rörande tillåtet bagage

Kommissionen godtar inte ändringsförslag 202 (öppenhet/inköp av grundläggande resetjänster/tilläggsavgifter), eftersom reglerna om hur dessa tjänster och avgifter kan inköpas och måste uppvisas av öppenhetsskäl omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1008/2008.

Handbagage

I ändringsförslag 204 begär Europaparlamentet att lufttrafikföretaget ska transportera handbagage med en maximal dimension på 100 cm (summan av bredd, längd och höjd) och en högsta vikt på 7 kg utan extra kostnad för passageraren. Det bör särskilt hållas i åtanke att en konsekvensbedömning redan har inletts i dessa två frågor i samband med översynen av förordningen om luftfartstjänster, där det öppna offentliga samrådet avslutades i december 2025. Intressenternas åsikter är delade i dessa två frågor. Kommissionen är särskilt oroad över eventuella oavsiktliga konsekvenser av att anta en standard som för närvarande inte är allmänt använd. Detta skulle kunna öka risken för att flygbolagen kan minska det tillåtna handbagaget

från de nuvarande nivåerna, vilka ungefär motsvarar Iatas rekommenderade maximistorlek (56 x 45 x 25 = 126 cm). Kommissionen godtar därför inte ändringsförslag 204 och motsvarande bestämmelse i ändringsförslag 144.

5. SLUTSATS

Kommissionen kommer att fortsätta att stödja lagstiftningsprocessen i syfte att främja ett balanserat och rättsligt robust resultat som säkerställer ett effektivt passagerarskydd och samtidigt bibehåller en proportionerlig och fungerande ram för luftfartssektorn.

Kommissionen står fast vid sitt åtagande att konstruktivt samarbeta med båda medlagstiftarna i förfarandets kommande skeden.