



Brussel, 4 juni 2025
(OR. en)

9430/25
ADD 1

**Interinstitutioneel dossier:
2013/0072(COD)**

**AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690**

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. Comdoc.:	COM(2023) 130 final
Betreft:	Voorstel voor een verordening houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage - Politiek akkoord

De delegaties vinden in de bijlage de door het voorzitterschap voorgestelde compromistekst.

2013/0072 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van een wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

¹ PB C , , blz. .

² PB C , , blz. .

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91³ en Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage⁴ hebben er in grote mate toe bijgedragen dat de rechten van luchtvaartpassagiers worden beschermd wanneer hun reisplannen worden verstoord door instapweigering, langdurige vertraging, annulering of slecht behandelde bagage.
- (2) Door een aantal tekortkomingen die tijdens de toepassing van deze rechten aan het licht zijn gekomen, hebben deze verordeningen niet de verhoopte resultaten op het gebied van passagiersbescherming opgeleverd. Om te garanderen dat de rechten van luchtvaartpassagiers in de hele Unie doeltreffender, efficiënter en consequenter worden toegepast, zijn een aantal aanpassingen van het huidige wetgevingskader nodig. Dit werd benadrukt in het Verslag van de Commissie over het EU-burgerschap 2010 “Het wegnemen van de belemmeringen voor de rechten van EU-burgers”⁵, waarin maatregelen werden aangekondigd om een reeks gemeenschappelijke rechten te garanderen, met name voor luchtvaartpassagiers, en om die rechten adequaat te handhaven.
- (2a) Uit de in 2020 in opdracht van de Commissie uitgevoerde en gepubliceerde studie (hierna “de studie” genoemd) bleek dat passagiers bij een verstoring van de reis in de eerste plaats bijstand willen krijgen, en in de tweede plaats herroutering om zo spoedig mogelijk op hun bestemming aan te komen. Financiële compensatie komt op de derde plaats. Anderzijds toonde de studie ook aan dat de absolute en relatieve kosten die de toepassing van Verordening 261/2004 voor de luchtvaartmaatschappijen meebrengt sinds 2011 aanzienlijk zijn gestegen, waardoor het risico bestaat dat er op lange termijn minder routes worden geëxploiteerd of dat de connectiviteit voor passagiers vermindert. De herziening van Verordening 261/2004 moet daarom gericht zijn op het recht van passagiers op bijstand en herroutering, rekening houdend met de economische stimulansen voor luchtvaartmaatschappijen en de impact op de connectiviteit.

³ PB L 46 van 17.2.2004, blz.1

⁴ PB L 285 van 17.10.1997, blz.1; gewijzigd in PB L 140 van 30.5.2002, blz. 2.

⁵ COM(2010) 603 final.

- (2b) Passagiers van vluchten die onder openbaardienstverplichtingen vallen, moeten uit hoofde van deze verordening dezelfde rechten genieten, ook als zij tegen een verminderd tarief reizen.
- (3) Om de rechtszekerheid voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers te vergroten, moet het begrip “buitengewone omstandigheden” nauwkeuriger worden gedefinieerd, rekening houdend met het arrest van het Europees Hof van Justitie in zaak C-549/07 (Wallentin-Hermann) tot uitlegging van de oorspronkelijke Verordening 261/2004. De definitie moet verder worden verduidelijkt aan de hand van niet-uitputtende lijsten van omstandigheden die al dan niet als buitengewoon moeten worden beschouwd. De Commissie moet de lijst van buitengewone omstandigheden om de drie jaar evalueren en, in voorkomend geval, het Europees Parlement en de Raad voorstellen die lijst bij te werken.
- (3a) In de oorspronkelijke tekst van Verordening 261/2004, zoals uitgelegd door het Hof in zaak C-549/07 (Wallentin-Hermann), werden onverwachte technische problemen niet als een buitengewone omstandigheid beschouwd, tenzij het gaat om een verborgen fabricagefout die door de fabrikant van een luchtvaartuig of door een bevoegde autoriteit aan het licht is gebracht, of om schade aan het luchtvaartuig door sabotage of terrorisme. In het licht van de opgedane ervaring en aangezien het van het grootste belang is ervoor te zorgen dat de uit hoofde van deze verordening aan passagiers toegekende rechten niet ten koste gaan van de veiligheid, moeten technische problemen met bepaalde uitrusting in bepaalde omstandigheden als buitengewone omstandigheden worden beschouwd.
- (3b) In de oorspronkelijke tekst van Verordening 261/2004, zoals uitgelegd door het Hof in de gevoegde zaken C-156/22, C-157/22 en C-158/22 (TAP Portugal), werd de onverwachte afwezigheid wegens ziekte of zelfs het onverwachte overlijden, kort voor het geplande vertrek van een vlucht, van een bemanningslid dat essentieel is om de vlucht uit te voeren, niet als een buitengewone omstandigheid beschouwd. Hoewel luchtvaartmaatschappijen verplicht zijn alle redelijke maatregelen te nemen om voor de vervanging van de piloot of de copiloot te zorgen of om het minimaal benodigde cabinepersoneel te waarborgen, kost het in de praktijk veel tijd en geld om die verplichting ook op andere plaatsen dan de thuisbasissen van de luchtvaartmaatschappij na te leven. Daarom is het passend te bepalen dat indien een essentieel bemanningslid bijvoorbeeld de dag vóór het vertrek van de vlucht onverwacht ziek wordt of overlijdt buiten de thuisbasissen van de luchtvaartmaatschappij, dit als een buitengewone omstandigheid moet worden beschouwd.

- (3c) In de oorspronkelijke tekst van Verordening 261/2004, zoals uitgelegd door het Hof in de zaken C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann e.a.), C-613/20 (Eurowings) en C-287/20 (Ryanair), werden stakingen van het personeel van de luchtvaartmaatschappij niet als buitengewone omstandigheden beschouwd. Sommige eisen die tijdens stakingen worden geformuleerd, zoals aanpassingen van de pensioenleeftijd of de financiële bijdragen, vallen echter buiten de bevoegdheid en controle van de luchtvaartmaatschappij en kunnen alleen door overheidsinstanties worden behandeld. Daarom is het passend te bepalen dat bepaalde stakingen van personeel van luchtvaartmaatschappijen als buitengewone omstandigheden moeten worden beschouwd.
- (4) In de oorspronkelijke tekst van Verordening 261/2004, zoals uitgelegd door het Hof in zaak C-173/07 (Emirates), was het begrip “vlucht” niet gedefinieerd, maar bestaat het in de zin van Verordening 261/2004 in wezen in een luchtvervoerhandeling, en derhalve een “onderdeel” van dit vervoer, die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt. Om onzekerheid te vermijden en in het licht van de opgedane ervaring, moet een duidelijke definitie worden opgesteld van het begrip “vlucht” en van de verwante begrippen “aansluitende vlucht” en “reis”.
- (4a) Op basis van de oorspronkelijke tekst van Verordening 261/2004, zoals uitgelegd door het Hof in zaak C-537/17 (Wegener), was de verordening van toepassing op iedere vlucht die deel uitmaakte van één enkele reis, ongeacht waar de vlucht plaatsvond, met inbegrip van vluchten die volledig buiten de Unie werden uitgevoerd. Deze verordening moet van toepassing zijn indien het eerste vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, en in het geval van vluchten die worden uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij uit de Unie, indien de eindbestemming van de reis gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn.
- (4b) Uit de studie is gebleken dat luchtvaartmaatschappijen uit de Unie Verordening 261/2004 beter naleven. Daarom zal het herstellen van het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en maatschappijen uit derde landen en het verbeteren van de economische duurzaamheid van maatschappijen uit de Unie het vlaggenschipinitiatief van de Unie ondersteunen en uiteindelijk de bescherming van passagiers in het algemeen ten goede komen.

- (4ba) Artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie erkent de bijzondere kenmerken van de ultraperifere gebieden, met name als gevolg van hun afgelegen ligging. In het licht van de ervaring die is opgedaan met Verordening 261/2004 moeten passende regelingen worden getroffen om de territoriale continuïteit met de Franse ultraperifere gebieden en de inclusie in de hele Unie te waarborgen, wat uiteindelijk de passagiers ten goede komt. Vanwege de specifieke kenmerken van reizen tussen de ultraperifere gebieden en andere EU-gebieden moeten passagiers op dergelijke reizen worden behandeld op basis van de werkelijke afstand van dergelijke reizen.
- (4c) Groenland kampt met bijzonder ongunstige weersomstandigheden en heeft een zeer lage bevolkingsdichtheid met grote afstanden tussen de bevolkte gebieden. Om de connectiviteit te waarborgen en het aanbod aan vluchten binnen Groenland te handhaven, mogen vluchten binnen Groenland niet onder de compensatieverplichtingen vallen, ook niet wanneer het gaat om aansluitende vluchten die aankomen op of vertrekken van het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn.
- (4d) Verordening 261/2004 mag geen afbreuk doen aan de status en de soevereiniteit van de landengte van Gibraltar, waar zich de luchthaven van Gibraltar bevindt, noch aan de rechtspositie van het Koninkrijk Spanje in dat verband. Rekening houdend met de huidige omstandigheden en ter wille van de rechtszekerheid, moet worden gespecificeerd dat Verordening 261/2004 alleen van toepassing moet zijn op de luchthaven van Gibraltar wanneer het Koninkrijk Spanje, na beslechting van zijn geschil met het Verenigd Koninkrijk, in staat is daadwerkelijke controle over die luchthaven uit te oefenen en in staat is de toepassing van deze verordening op die luchthaven te waarborgen en nadat een kennisgeving in die zin is verschenen in het Publicatieblad.
- (4e) Tickets worden na het sluiten van een luchtvervoersovereenkomst met een passagier afgegeven of toegestaan door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Ze moeten kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van een uniek ticketnummer en een unieke referentie bevatten van de bij de boeking afgegeven luchtvervoersovereenkomst. Tickets moeten betrekking hebben op één vlucht of aansluitende vlucht van een reis, zonder rekening te houden met tussenstops voor technische en operationele doeleinden. De tickets moeten verschillende soorten gegevens bevatten over die vlucht of aansluitende vlucht, zoals de vluchtdatum, vertrek en aankomst, de geplande vertrek- en aankomsttijden, de naam en familienaam van de passagier, het vluchtnummer en de naam van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

- (5) In zaak C-22/11 (Finnair) heeft het Europees Hof van Justitie geoordeeld dat het concept “instapweigering” niet alleen betrekking heeft op instapweigeringen die het gevolg zijn van overboekingen, maar ook op instapweigeringen om andere redenen, zoals operationele redenen. Passagiers die zich voor instappen hebben gemeld en aan wie de toegang tot de vlucht is geweigerd of die vooraf werden geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zou worden geweigerd, moeten zonder onnodige vertraging worden terugbetaald.
- (5a) Tegelijkertijd bestaan er redelijke gronden om passagiers de toegang tot een vlucht te weigeren, zoals redenen van gezondheid, veiligheid, beveiliging of problemen met de reisdocumenten. Ook storend gedrag van passagiers dat de veiligheid of beveiliging van een vlucht in gevaar brengt, zoals bedoeld in het gewijzigde Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, kan voor een luchtvaartmaatschappij een redelijke grond zijn voor instapweigering. De bewijslast moet berusten bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.
- (7) Om het beschermingsniveau te verbeteren, mag aan passagiers de toegang tot een terugvlucht niet worden geweigerd op grond van het feit dat zij de heenvlucht op grond van dezelfde luchtvervoersovereenkomst niet hebben genomen.
- (8) Soms krijgen passagiers een administratieve boete wegens spelfouten in hun naam. Redelijke correcties van fouten in een boeking, of in geval van een administratieve wijziging, moeten gratis worden aangebracht, voor zover het geen wijziging van tijdstip, datum, route of passagier betreft.
- (9) In geval van annulering moet de keuze tussen terugbetaling, voortzetting van de reis door herroutering of reizen op een latere datum, toekomen aan de passagier en niet aan de luchtvaartmaatschappij.
- (9a) Voor de heenreis van korte reizen kan een vertraging van meer dan drie uur tot gevolg hebben dat het geen zin meer heeft om de reis te maken. In dergelijke gevallen moet een lagere drempel worden vastgesteld waarboven een luchtvaartmaatschappij die een vertraagde vlucht uitvoert, de betrokken passagiers terugbetaling, herroutering en compensatie moet aanbieden.

- (10) Luchthavenbeheersorganen met jaarlijks ten minste vijf miljoen passagiersbewegingen en verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met name luchtvaartmaatschappijen en verleners van grondafhandelingsdiensten, moeten samenwerken om de gevolgen van meervoudige vluchtverstoringen voor passagiers zoveel mogelijk te beperken. Daartoe moeten luchthavenbeheersorganen noodplannen opstellen voor dergelijke voorvallen en samenwerken bij de opstelling van die plannen. Op alle andere luchthavens moet het luchthavenbeheersorgaan alle redelijke inspanningen leveren om in overleg met luchthavengebruikers regelingen te treffen om in situaties waarin grote aantallen passagiers stranden, de gestrande passagiers te informeren.
- (10a) Verordening 261/2004 moet expliciet voorzien in het recht op compensatie voor passagiers die te lijden hebben onder langdurige vertraging, overeenkomstig het arrest van het Europees Hof van Justitie in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07 (Sturgeon). In overeenstemming met het in dat arrest bedoelde beginsel van gelijke behandeling, moeten dezelfde regels gelden voor terugbetaling, herroutering en compensatie.
- (11) In het arrest-Sturgeon wordt een vertraging van drie uur genoemd als tijdsdrempel voor compensatie. De ervaring sinds de vaststelling van Verordening 261/2004 leert echter dat veel vertragingen niet binnen de in dat arrest genoemde termijn van drie uur kunnen worden opgelost, en een korte drempel zou het aantal annuleringen kunnen doen toenemen, met name wanneer luchtvaartmaatschappijen een of meer vluchten gaan annuleren om het luchtvaartuig naar het vertrekpunt van een volgende vlucht te sturen om zo de domino-effecten van vertraagde vluchten op de volgende vluchten te beperken. In de meeste gevallen zullen passagiers nog steeds de voorkeur geven aan een vertraging boven een annulering, omdat zij dan meer zekerheid hebben om zo snel mogelijk hun bestemming te bereiken. Op veel routes zijn er slechts een beperkt aantal vluchten en kan aan passagiers in geval van annulering niet onmiddellijk een andere vlucht worden aangeboden. Het verhogen van de tijdsdrempel is dus in het voordeel van de passagier.
- (11a) Teneinde de connectiviteit te vrijwaren moeten de drempels waarboven een vertraging recht geeft op compensatie, worden verhoogd om rekening te houden met de financiële gevolgen en de gevolgen voor het concurrentievermogen van de sector. Op die manier wordt vermeden dat de regelgeving luchtvaartmaatschappijen aanmoedigt vaker vluchten te annuleren, het aantal geëxploiteerde routes te beperken of de connectiviteit voor passagiers te verminderen op lange termijn. Om homogene compensatievoorwaarden te garanderen voor passagiers die binnen de EU reizen, moet voor alle reizen in de Unie dezelfde drempel gelden.

- (11b) De gestandaardiseerde compensatie in de oorspronkelijke tekst van Verordening 261/2004 dient ter compensatie van het tijdverlies dat alle passagiers lijden, terwijl uit economische studies blijkt dat de in de oorspronkelijke tekst van die verordening vastgelegde bedragen in veel gevallen hoger liggen dan de door passagiers geleden schade. Het is daarom passend verschillende compensatiedrempels vast te stellen, afhankelijk van de afstand van de verstoorde vlucht en de vertraging bij aankomst.
- (11c) In overeenstemming met de inspanningen van de Unie om klimaatneutrale en milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen, moet worden gestreefd naar een zo groot mogelijke convergentie tussen de regelgevingskaders inzake passagiersrechten voor de verschillende vervoerswijzen en naar de gelijkschakeling van de compensaties tussen vervoerswijzen.
- (12) Om rechtszekerheid te garanderen moet in Verordening 261/2004 expliciet worden bevestigd dat een wijziging van het vluchtschema soortgelijke gevolgen heeft voor passagiers als een annulering of langdurige vertraging, en dus aanleiding moet geven tot dezelfde rechten.
- (13) Passagiers die een aansluitende, deel van de reis uitmakende vlucht missen door een probleem met een voorgaande vlucht, moeten tijdens het wachten op herroutering adequate bijstand krijgen. In dergelijke gevallen moeten zij, in overeenstemming met het beginsel van gelijke behandeling, recht hebben op dezelfde compensatie bij aankomst op de eindbestemming van hun alternatieve vlucht of alternatief vervoer als de compensatie waarop passagiers van een verstoorde rechtstreekse vlucht recht zouden hebben.
- (13a) Bij de boeking en vóór de aankoop van de tickets moeten luchtvaartmaatschappijen of, in voorkomend geval, de tussenpersonen passagiers duidelijk meedelen of hun reisplannen onder één enkele luchtvervoersovereenkomst vallen en hen informeren over hun rechten uit hoofde van de verordening, met name wat betreft gemiste aansluitende vluchten.
- (14) Om de bescherming van passagiers te verbeteren, moet worden verduidelijkt dat passagiers in geval van vertraging recht hebben op bijstand en compensatie, ongeacht of zij in de luchthaventerminal wachten of zich al aan boord van het luchtvaartuig bevinden. Aangezien deze laatsten echter geen toegang hebben tot de diensten in de terminal, moeten hun rechten op basisbehoeften en op uitstappen worden versterkt. Het recht op uitstappen kan alleen worden beperkt om redenen in verband met veiligheid, immigratie, luchtverkeersleiding of beveiliging. Als een luchtvaartmaatschappij op het punt staat passagiers uit te laten stappen, maar er door de luchtverkeersleidingsautoriteiten van in kennis wordt gesteld dat de vlucht op het punt staat op te stijgen, moet zij passagiers kunnen verbieden om nog uit te stappen.

- (15) Als een passagier ervoor heeft gekozen zo snel mogelijk herroutering te krijgen, stellen luchtvaartmaatschappijen vaak als voorwaarde dat er stoelen beschikbaar moeten zijn op hun eigen vluchten, waardoor de passagier de mogelijkheid op snellere herroutering wordt ontnomen. Derhalve moet de luchtvaartmaatschappij ook andere opties voor herroutering voorstellen, met inbegrip van vluchten naar andere luchthavens, via een andere route of van andere maatschappijen, alsook andere vervoerswijzen, als de passagier daarmee sneller zijn bestemming bereikt. Alternatieve herroutering kan alleen als er stoelen beschikbaar zijn. Als de luchtvaartmaatschappij geen herroutering heeft aangeboden en de gecumuleerde wachttijd met ten minste drie uur wordt verlengd, moet de passagier het recht hebben zelf herroutering te regelen om zonder onnodige vertraging op zijn eindbestemming aan te komen. Die herroutering moet, onder voorwaarden, op kosten van de luchtvaartmaatschappij en onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden plaatsvinden.
- (15a) Bij het herrouteren van passagiers moeten luchtvaartmaatschappijen ervoor zorgen dat passagiers met hun bagage kunnen reizen, zowel ingecheckte als niet-ingecheckte bagage. Een luchtvaartmaatschappij moet van de passagier toestemming krijgen om anders te handelen indien beperkingen op het vervoer van bagage voor extra vertraging zouden zorgen voor passagiers die op herroutering wachten, onverminderd haar aansprakelijkheid voor de bagage van passagiers op grond van Verordening (EG) nr. 2027/97 en het Verdrag van Montreal.
- (15b) Of de vervoersvoorwaarden vergelijkbaar zijn, hangt af van een aantal factoren en van de omstandigheden. Indien mogelijk en voor zover dit geen extra vertraging veroorzaakt, mogen passagiers niet worden doorverwezen naar vervoersdiensten van een lagere klasse dan de in de boeking vermelde klasse. Herroutering moet zonder extra kosten voor de passagier worden aangeboden, zelfs als de passagiers met een andere luchtvaartmaatschappij of een andere vervoerswijze, in een hogere klasse of tegen een hoger tarief dan het oorspronkelijk betaalde tarief reizen. Er moeten redelijke inspanningen worden geleverd om extra overstappen te voorkomen. Als de passagier voor de herroutering met een andere luchtvaartmaatschappij of een andere vervoerswijze reist, moet de totale reistijd zo veel mogelijk overeenstemmen met de geplande reistijd van de oorspronkelijke vlucht en moet de passagier in dezelfde of, indien nodig, een hogere vervoersklasse kunnen reizen. Indien meerdere vluchten met een vergelijkbaar tijdschema beschikbaar zijn, moeten passagiers die recht hebben op herroutering de door de luchtvaartmaatschappij voorgestelde vlucht aanvaarden, ook als die wordt uitgevoerd door een maatschappij waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, samenwerkt. Indien voor de oorspronkelijke vlucht bijstand voor personen met een handicap of beperkte mobiliteit was geboekt, moet die bijstand overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1107/2006 ook worden aangeboden op de alternatieve route.

- (16) Passagiers moeten bijstand krijgen vanaf de geplande vertrektijd tot het vertrek van hun vlucht of alternatief vervoer. Nu zijn luchtvaartmaatschappijen onbeperkt aansprakelijk voor de accommodatie van hun passagiers in geval van buitengewone omstandigheden van lange duur. De onzekerheid over de termijn gedurende welke accommodatie moet worden verstrekt, kan de financiële stabiliteit van een luchtvaartmaatschappij in gevaar brengen en bijgevolg ten koste gaan van de connectiviteit voor passagiers. Daarom moeten luchtvaartmaatschappijen het verstrekken van accommodatie kunnen beperken tot drie nachten. Bovendien moeten noodplanning en snelle herrotering het risico op langdurig gestrande passagiers doen afnemen.
- (17) [...]
- (18) De behoeften van passagiers met specifieke behoeften, zoals personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit, kinderen, zuigelingen, zwangere vrouwen en personen die specifieke medische bijstand behoeven, zoals mensen die aan ernstige diabetes of epilepsie lijden, kunnen specifieke aandacht vereisen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Het kan met name moeilijker zijn om accommodatie te vinden in geval van een verstoring van de vlucht. Daarom gelden de beperkingen op het recht op accommodatie in buitengewone omstandigheden niet voor deze categorieën passagiers mits zij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tijdig hebben geïnformeerd.
- (18a) Verordening 261/2004 is ook van toepassing op passagiers die luchtvervoer hebben geboekt als onderdeel van een pakketreis. De herziening moet voor een nog betere samenhang tussen Richtlijn (EU) 2015/2302⁶ en de onderhavige verordening zorgen. Passagiers mogen de overeenkomstige rechten uit hoofde van de richtlijn en de verordening niet cumuleren.
- (19) De luchtvaartmaatschappijen zijn niet als enige verantwoordelijk voor het huidige niveau van vertragingen en geannuleerde vluchten in de EU. Om alle actoren in de luchtvaartketen aan te sporen om efficiënte en tijdige oplossingen te zoeken en het ongemak van vertragingen en annuleringen voor de passagiers tot een minimum te beperken, moeten luchtvaartmaatschappijen het recht hebben om verhaal te halen bij derde partijen die mee aan de basis liggen van voorvallen die tot compensatie of andere verplichtingen hebben geleid.

⁶ PB L 326 van 11.12.2015.

- (19a) In zaak C-502/18 (*České aerolinie a.s.*) heeft het Europees Hof van Justitie geoordeeld dat in het geval van aansluitende vluchten die binnen het toepassingsgebied van de verordening vallen, elke luchtvaartmaatschappij die betrokken is bij de uitvoering van ten minste één van die aansluitende vluchten, de passagier op grond van deze verordening een compensatie verschuldigd is, ongeacht of de door haar uitgevoerde vlucht al dan niet was verstoord. Ook al wordt er in de verordening aan herinnerd dat luchtvaartmaatschappijen die hun verplichtingen nakomen, een derde om compensatie kunnen vragen, is uit de studie gebleken dat het in de verordening genoemde recht op verhaal weinig doeltreffend is. Daardoor dragen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie een onevenredige financiële last in vergelijking met maatschappijen van buiten de Unie. Om het concurrentievermogen van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie te herstellen conform de aanbevelingen van het rapport-Draghi en om op lange termijn de connectiviteit te vrijwaren, moet de aansprakelijkheid van een luchtvaartmaatschappij bij de herziening van Verordening 261/2004 worden beperkt tot de vluchten die zij daadwerkelijk zelf uitvoert.
- (20) Op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 moeten passagiers worden geïnformeerd over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en op grond van Richtlijn 93/13/EG gelden verplichtingen om informatie te verstrekken over de vervoersvoorwaarden. Passagiers moeten niet alleen correcte informatie krijgen over hun rechten in geval van verstoring van de vlucht, maar ook over de oorzaak van de verstoring, zodra die informatie beschikbaar is. Deze informatie moet ook worden verstrekt als de passagier zijn ticket heeft gekocht via een in de Unie gevestigde tussenpersoon. De informatie moet ten minste door de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon worden verstrekt in een toegankelijk formaat en, in voorkomend geval, via zogenaamde pushmeldingen van mobiele applicaties of andere digitale middelen.
- (20a) Om een betere handhaving van passagiersrechten te waarborgen, moeten de nationale handhavingsinstanties toezicht houden op de handhaving van de verordening en besluiten tot passende sancties om de naleving van deze verordening te stimuleren.
- (21) Om een betere handhaving van passagiersrechten te waarborgen, moeten de lidstaten consumenten toegang geven tot mechanismen voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting voor het geval hun klacht of verzoek bij de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon geen resultaat heeft opgeleverd. Die mechanismen mogen geen afbreuk doen aan het recht van de lidstaten om te bepalen of de deelname van luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen verplicht is.

- (21a) Indien een passagier na een storing voor terugbetaling kiest, moet die terugbetaling automatisch en tijdig gebeuren, zonder dat de passagier daarvoor een specifieke aanvraag moet indienen.
- (22) Passagiers moeten naar behoren worden geïnformeerd over de relevante procedures voor het aanvragen van compensatie en het indienen van klachten bij luchtvaartmaatschappijen en moeten tijdig antwoord krijgen. Indien het luchthavenbeheersorgaan op zijn luchthaven noodplan overgaat, kunnen de antwoordtermijnen worden verlengd. Passagiers moeten ook de mogelijkheid hebben om individuele geschillen aanhangig te maken na de indiening van een klacht of aanvraag via buitengerechtelijke weg. Aangezien het recht op een doeltreffende voorziening in rechte echter als fundamenteel recht is erkend in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, mogen dergelijke maatregelen de toegang van passagiers tot rechtbanken niet verhinderen of belemmeren.
- (22a) Om passagiers en consumenten in staat te stellen hun rechten met betrekking tot aanvragen, klachten en individuele geschillen uit te oefenen, moeten zij, op een duidelijke en toegankelijke manier, rechtstreeks en persoonlijk een aanvraag kunnen indienen bij de luchtvaartmaatschappijen, tussenpersonen of de uit hoofde van deze verordening bevoegde instanties.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Gezien het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap moeten luchtvaartmaatschappijen ervoor zorgen dat bij schade aan, vernietiging van of verlies van mobiliteitshulpmiddelen dan wel bij letsel of overlijden van erkende assistentiehonden de volledige vervangingskosten worden vergoed. Daartoe moeten zij personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 1107/2006, gratis de mogelijkheid bieden om een bijzondere verklaring omtrent het belang af te leggen, waardoor zij op grond van het Verdrag van Montreal recht hebben op volledige compensatie.

- (27a) Een persoon met een handicap of een persoon met beperkte mobiliteit moet het recht hebben op onmiddellijke tijdelijke vervanging van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen door de luchtvaartmaatschappij in geval van verlies, vernietiging of beschadiging. Aangezien erkende assistentiehonden niet gemakkelijk kunnen worden vervangen, moeten andere tijdelijke oplossingen worden geboden ter vervanging van het verlies, overlijden of letsel van een assistentiehond.
- (28) Er heerst soms verwarring bij passagiers over de bagage die zij aan boord mogen meenemen, zowel wat de afmetingen, het gewicht als het aantal stukken bagage betreft. Om ervoor te zorgen dat passagiers weten welke bagage zij volgens hun ticket mogen meenemen, moeten luchtvaartmaatschappijen dit, zowel voor aangegeven als niet-aangegeven bagage, duidelijk vermelden bij de boeking en op de luchthaven. Om tijdens hun reis voldoende persoonlijk comfort te waarborgen, en zoals het Europees Hof van Justitie in zaak C-487/12 (Vueling) heeft erkend, moeten passagiers gratis persoonlijke voorwerpen kunnen meenemen die zij in de cabine nodig hebben, mits die voorwerpen in overeenstemming zijn met de toepasselijke veiligheids- en beveiligingseisen en aan redelijke eisen inzake gewicht en afmetingen voldoen. Persoonlijke voorwerpen die voor het vervoer van passagiers noodzakelijk worden geacht, zijn artikelen die essentieel zijn voor de duur van de reis. Deze kunnen bestaan uit paspoorten en andere reisdocumenten, essentiële geneesmiddelen, persoonlijke hulpmiddelen en leesmateriaal, alsmede voedsel en drank die afgestemd zijn op de duur van de vlucht.
- (28a) Passagiers moeten bij de boeking in een duidelijk en toegankelijk formaat worden geïnformeerd over de maximale afmetingen en het maximumgewicht van de bagage die zij in de cabine mogen meenemen. Onverminderd het beginsel van vrije prijsstelling moeten luchtvaartmaatschappijen een redelijk beleid inzake de afmetingen van handbagage voeren waarbij passagiers handbagage in de cabine mogen meenemen, mits deze voldoet aan de toepasselijke veiligheids- en beveiligingseisen. Gezien het uiteenlopende beleid van de luchtvaartmaatschappijen op dit gebied, moet bij de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008 worden nagegaan of het haalbaar is uniforme minimumregels voor handbagage vast te leggen.

- (29) Muziekinstrumenten hebben soms een zeer grote geldelijke, artistieke en historische waarde. Bovendien hebben muzikanten hun instrumenten nodig om op te oefenen en op te treden. Deze instrumenten kunnen niet gemakkelijk worden vervangen. Passagiers moeten daarom het recht krijgen om onder hun eigen verantwoordelijkheid muziekinstrumenten in de cabine mee te nemen, op voorwaarde dat die instrumenten voldoen aan de capaciteits-, veiligheids- en beveiligingsregels en het beleid van de luchtvaartmaatschappij inzake de maximale toegestane bagage. Voor zover een en ander verenigbaar is met de capaciteits-, veiligheids- en beveiligingseisen, moet de luchtvaartmaatschappij ernaar streven passagiers toe te staan extra zitplaatsen te boeken om muziekinstrumenten te vervoeren, mits zij daarvoor de overeenkomstige tarieven betalen. Indien dit niet mogelijk is, moeten muziekinstrumenten, waar mogelijk, in passende omstandigheden in het bagageruim van het luchtvaartuig worden vervoerd. Verordening (EG) nr. 2027/97 moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (30) [...]
- (31) Gezien de korte termijnen voor het indienen van klachten in verband met de rechten en plichten op grond van Verordening (EG) nr. 2027/97 moeten luchtvaartmaatschappijen passagiers de mogelijkheid bieden een klacht in te dienen via een klachtenformulier in een toegankelijk formaat voor zowel passagiers met een beperking als personen die geen digitale hulpmiddelen gebruiken, en dit ten minste op hun websites en mobiele app. Dat formulier moet de passagier de mogelijkheid bieden om onmiddellijk een klacht in te dienen over beschadigde, vertraagde of verloren bagage.
- (32) Artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2027/97 is achterhaald omdat verzekeringskwesties tegenwoordig geregeld zijn bij Verordening (EG) nr. 785/2004. Het moet worden geschrapt.
- (33) De in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2027/97 bedoelde financiële limieten moeten regelmatig door luchtvaartmaatschappijen worden aangepast aan de economische ontwikkelingen, zoals herzien door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) overeenkomstig artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal.

- (33a) In het rapport-Draghi wordt de nadruk gelegd op de cruciale rol van vervoer voor het concurrentievermogen van de Unie en op het risico van verplaatsing van zakelijke activiteiten van vervoersknooppunten in de Unie naar die in de buurlanden van de Unie, als gevolg van asymmetrische regelgeving. Verordening 261/2004 is van toepassing op passagiers die vertrekken van een luchthaven gelegen in een derde land naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, voor zover de luchtvaartmaatschappij die de betrokken vlucht uitvoert een luchtvaartmaatschappij uit de Unie is. Binnen drie jaar na de datum van toepassing van deze verordening moet de Commissie beoordelen of het haalbaar is om het toepassingsgebied van deze verordening te herzien teneinde de bescherming van passagiers en het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en uit derde landen verder te verbeteren.
- (33b) Over een mechanisme ter bescherming van passagiers in geval van insolventie van luchtvaartmaatschappijen moet worden nagedacht in het kader van de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk een billijke en evenwichtige bescherming van de rechten van luchtvaartpassagiers, rekening houdend met het concurrentievermogen van de luchtvaartsector van de Unie en de noodzaak om de connectiviteit voor passagiers op lange termijn te vrijwaren, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang ervan beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 VEU neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 261/2004 wordt als volgt gewijzigd:

“0. artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“Deze verordening stelt onder de erin genoemde voorwaarden de minimumrechten vast die luchtvaartpassagiers hebben bij:

- a) instapweigering;
- b) de annulering van hun vlucht;
- c) een gemiste aansluitende vlucht;
- d) toewijzing van een plaats in een hogere of lagere klasse.”;

aa) de leden 2 en 3 worden geschrapt;

“1. artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

-a) de definitie in punt b) wordt vervangen door:

““luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”: een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een luchtvervoersovereenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, voor de uitvoering van haar vluchten het luchtvaartuig van een andere luchtvaartmaatschappij, met of zonder bemanning van die andere luchtvaartmaatschappij, gebruikt, wordt die eerste luchtvaartmaatschappij voor de toepassing van deze verordening beschouwd als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”;

a) de definitie in punt c) wordt vervangen door:

““luchtvaartmaatschappij uit de Unie”⁷: een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is verleend overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap⁸;”;

⁷ De juristen-linguïsten zullen dit gelijktrekken in de volledige tekst.

⁸ PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

- b) de definitie in punt d) wordt vervangen door:
““organisator”: een persoon als gedefinieerd in artikel 3, punt 8, van Richtlijn (EU) 2015/2302⁹”;
- ba) de definitie in punt e) wordt vervangen door:
““pakketreis”: een combinatie van reisdiensten als gedefinieerd in artikel 3, punt 2, van Richtlijn (EU) 2015/2302”;
- bb) de definitie in punt f) wordt vervangen door:
““ticket”: geldig bewijs, ongeacht de vorm, van een luchtvervoersovereenkomst”;
- bc) de definitie in punt g) wordt geschrapt;
- bd) de definitie in punt h) wordt vervangen door:
““eindbestemming”: de bestemming van de vlucht of van de laatste aansluitende vlucht van een reis”;
- c) de definitie in punt i) wordt vervangen door:
““persoon met een handicap” en “persoon met beperkte mobiliteit”: een persoon die een blijvende of tijdelijke fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperking heeft die het in de interactie met diverse barrières kan bemoeilijken om op voet van gelijkheid met andere passagiers volledig en doeltreffend gebruik te maken van vervoer, of wiens of wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van zijn of haar leeftijd”;
- ca) de definitie in punt j) wordt vervangen door:
““instapweigering”: weigering om passagiers op een vlucht te vervoeren, hoewel zij zich voor instappen hebben gemeld volgens de voorwaarden van artikel 4, lid 0, of waarbij passagiers vooraf werden geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zou worden geweigerd, tenzij de instapweigering gebaseerd is op redelijke gronden zoals redenen in verband met gezondheid, veiligheid of beveiliging, of ontoereikende reisdocumenten”;
- cb) de definitie in punt k) wordt vervangen door:

⁹ PB L 326 van 11.12.2015, blz. 1.

““vrijwilliger”: een passagier die zich onder de in artikel 4, lid 0, vastgelegde voorwaarden voor instappen heeft gemeld en ingaat op het verzoek van de luchtvaartmaatschappij om tegen bepaalde voordelen af te zien van de vlucht;”;

d) de definitie in punt l) wordt vervangen door:

““annulering”: het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarvoor een luchtvervoersovereenkomst was opgesteld. Een vlucht waarbij het luchtvaartuig is opgestegen maar, om welke reden dan ook, is omgeleid naar een andere luchthaven dan de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst of is teruggekeerd naar de luchthaven van vertrek, en niet heeft kunnen doorvliegen naar de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, moet worden behandeld als een annulering, tenzij de daadwerkelijke luchthaven van aankomst en de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst dezelfde stad of regio bedienen en de luchtvaartmaatschappij voor de passagier heeft voorzien in vervoer naar de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst. Gevallen waarin een passagier een ticket voor een vlucht heeft ontvangen en de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd met meer dan een uur is vervroegd, tenzij de incheck- en instaptijden niet zijn veranderd of de passagier de vlucht met gewijzigd vluchtschema heeft genomen, worden eveneens als annulering beschouwd.”;

e) de volgende definities worden toegevoegd:

“aa) “derde land”: elk land of deel van een grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen niet van toepassing zijn;

ab) “vertraging bij vertrek”: het tijdsverschil tussen de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd en de werkelijke vertrektijd van de vlucht;

ac) “vertraging bij aankomst”: het tijdsverschil tussen de op het ticket van de passagier vermelde aankomsttijd en de werkelijke aankomsttijd van de vlucht;

ad) “vervoersklasse”: een deel van de passagierscabine van het luchtvaartuig dat zich van de overige delen van de cabine onderscheidt door andere stoelen, een andere zitplaatsconfiguratie of een ander verschil in de standaarddiensten die aan de passagiers worden verleend;

ga) “luchtvervoersovereenkomst”: een overeenkomst tussen een luchtvaartmaatschappij of haar erkend agent en een passagier voor een of meer vluchten;

m) “buitengewone omstandigheden”: omstandigheden die, door hun aard of oorsprong, niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Voor de toepassing van deze verordening worden in de bijlage niet-uitputtende lijsten opgenomen van buitengewone omstandigheden en van omstandigheden die niet als buitengewoon worden beschouwd;

- n) “vlucht”: een luchtvervoersactiviteit die wordt verricht door één luchtvaartuig tussen twee op het ticket vermelde luchthavens met een vooraf bepaalde route, een dienstregeling en één identificatienummer; met tussenstops om louter technische of operationele redenen wordt geen rekening gehouden;
- o) “aansluitende vlucht”: een vlucht die, in het kader van één luchtvervoersovereenkomst, tot doel heeft de passagiers naar een overstappunt te brengen waar zij op een andere vlucht kunnen overstappen of, indien van toepassing in de context: die andere vlucht die vanuit het overstappunt vertrekt;
- oa) “tussenlanding”: een geplande onderbreking van de reis in het kader van een luchtvervoersovereenkomst voor een langere periode dan de tijd die nodig is voor directe transit of, bij een overstap, voor een periode die normaliter duurt tot de vertrektijd van de volgende aansluitende vlucht en die, in uitzonderlijke gevallen, een overnachting omvat;
- p) “reis”: een vlucht of een reeks aansluitende vluchten waarmee een passagier, in het kader van één luchtvervoersovereenkomst, van zijn of haar eerste vertrekpunt naar zijn of haar eindbestemming wordt vervoerd. De heen- en terugreis worden als afzonderlijke reizen beschouwd;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) “vertrektijd”: het tijdstip waarop het luchtvaartuig de vertrekstand verlaat, achteruitgeduwd of op eigen kracht (off-blocktijd);
- v) “aankomsttijd”: het tijdstip waarop het luchtvaartuig de aankomststand bereikt en de parkeerrem wordt ingeschakeld (on-blocktijd);
- w) “vertraging op het tarmac”: tijdspanne van meer dan 30 minuten gedurende welke het vertrekkende luchtvaartuig op de grond blijft tussen het sluiten van de deuren en het ogenblik waarop het opstijgt of gedurende welke het aankomende luchtvaartuig op de grond blijft tussen het ogenblik waarop het landt en het openen van de deuren;
- x) “nacht”: de periode tussen middernacht en 6 uur ’s ochtends;
- y) [...]
- ya) “kind”: een persoon die op de datum van vertrek van de vlucht of de eerste aansluitende vlucht in het kader van een luchtvervoersovereenkomst jonger is dan 14 jaar;
- yb) “zuigeling”: een persoon die op de datum van vertrek van de vlucht of de eerste aansluitende vlucht in het kader van een luchtvervoersovereenkomst jonger is dan 2 jaar;

- zb) “duurzame drager”: ieder hulpmiddel waarmee passagiers informatie kunnen opslaan op een wijze die deze informatie toegankelijk maakt voor toekomstig gebruik gedurende een periode die is afgestemd op het doel van die informatie, en waarmee zij die opgeslagen informatie ongewijzigd kunnen reproduceren;
- zc) “toegankelijk formaat”: een formaat dat personen met een handicap of met beperkte mobiliteit toegang geeft tot alle relevante informatie, zodat die personen even gemakkelijke en comfortabele toegang hebben als personen zonder beperking of handicap, en dat voldoet aan de toegankelijkheidseisen die zijn vastgelegd overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, zoals bijlage I bij Richtlijn (EU) 2019/882;
- zd) “verstoring”: instapweigering zoals gedefinieerd in punt j), annulering zoals gedefinieerd in punt l), vertraging op het tarmac zoals gedefinieerd in punt w), vertraging bij vertrek zoals gedefinieerd in punt ab) of vertraging bij aankomst als gedefinieerd in punt ac);
- ze) “eerste vertrekpunt”: het vertrekpunt van de vlucht of van de eerste aansluitende vlucht van een reis.”;
- zf) “korte reis”: een heen- en terugreis op grond van één luchtvervoersovereenkomst waarbij het verschil tussen de vertrektijd van de heenreis en de vertrektijd van de terugreis, telkens zoals vermeld op het ticket van de passagier, minder dan 24 uur bedraagt.”

“2. artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Lid 1 is van toepassing op voorwaarde dat de passagiers:

- a) een ticket voor de betrokken vlucht hebben,
of
- b) door een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon zijn overgeplaatst van de vlucht waarvoor zij een ticket hadden naar een andere vlucht, ongeacht de reden.”;

aa) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Deze verordening geldt niet voor passagiers die gratis reizen of tegen een gereduceerd tarief dat niet direct of indirect voor het publiek toegankelijk is. Passagiers met een ticket dat door een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon is verstrekt in het kader van een Frequent Flyer-programma of een ander commercieel programma, vallen echter wel onder deze verordening.”;

b) lid 4 wordt vervangen door:

“4. Onverminderd het bepaalde in artikel 8, lid 3, punt d), is deze verordening alleen van toepassing op passagiers die met een gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels worden vervoerd.”;

ba) lid 5 wordt vervangen door:

“5. Tenzij anders vermeld, is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert verantwoordelijk voor de nakoming van de verplichtingen uit hoofde van deze verordening.”;

c) lid 6 wordt vervangen door:

“6. Onverminderd artikel 12 is deze verordening ook van toepassing op passagiers die in het kader van pakketreisovereenkomsten worden vervoerd, tenzij een pakketreisovereenkomst wordt beëindigd of de uitvoering ervan wordt beïnvloed om andere redenen dan een verstoring van de vlucht.”;

d) het volgende lid wordt toegevoegd:

“7. Artikel 7 betreffende compensatie is niet van toepassing indien de verstoring zich voordoet op een aansluitende vlucht die zowel vertrekt van als aankomt op een luchthaven in Groenland.”;

e) het volgende lid wordt toegevoegd:

“8. Deze verordening laat de rechtspositie van het Koninkrijk Spanje met betrekking tot het grondgebied van Gibraltar, de landengte en de op de landengte gelegen luchthaven onverlet.

Zij zal van toepassing zijn op de luchthaven van Gibraltar wanneer het Koninkrijk Spanje, na beslechting van zijn geschil met het Verenigd Koninkrijk, in staat is daadwerkelijke controle over die luchthaven uit te oefenen en ervoor te zorgen dat de in deze verordening vastgelegde regels op die luchthaven worden toegepast. Het Koninkrijk Spanje stelt de Commissie ervan in kennis wanneer aan deze voorwaarden is voldaan en de Commissie maakt die kennisgeving bekend in het Publicatieblad. Deze verordening is op die luchthaven van toepassing vanaf de [eerste dag van de maand volgende op] de datum van die bekendmaking.”;

3. artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

-a) lid 0 wordt toegevoegd:

“0. Dit artikel is van toepassing op passagiers die zich melden voor instappen bij de gate na het online inchecken of inchecken op de luchthaven, zoals bepaald en op het tijdstip dat vooraf en schriftelijk (onder meer via elektronische weg) door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, of de tussenpersoon, is aangegeven, of, indien geen instaptijd is aangegeven, uiterlijk 45 minuten voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd. Dit artikel is ook van toepassing op passagiers die zich niet voor instappen melden wanneer zij vooraf zijn geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zal worden geweigerd.”;

-aa) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Indien een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs instapweigering voor een vlucht kan verwachten, stelt zij de betrokken passagiers daarvan onmiddellijk in kennis. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, meldt tegelijkertijd aan de betrokken passagiers welke specifieke rechten uit hoofde van deze verordening van toepassing zijn op hun geval, met name wat betreft herroutering en terugbetaling overeenkomstig artikel 8 en bijstand overeenkomstig artikel 9.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, vraagt of er vrijwilligers zijn om niet aan boord te gaan, in ruil voor voordelen onder voorwaarden die moeten worden overeengekomen tussen de vrijwilliger en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. De met de vrijwilliger bereikte overeenkomst over de voordelen treedt alleen in de plaats van het recht van de passagier op compensatie als bepaald in artikel 7, lid 1, indien de vrijwilliger zich daarmee in een ondertekend document of middels een digitaal middel op een duurzame drager, expliciet akkoord verklaart. Bij ontstentenis van dergelijk akkoord wordt de vrijwilliger zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen zeven kalenderdagen na de instapweigering gecompenseerd door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, overeenkomstig artikel 7, lid 1.”;

-ab) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Indien het aantal vrijwilligers dat zich aanbiedt niet voldoende is om de resterende passagiers met tickets te laten meevliegen op de vlucht, kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht weigeren, met uitzondering van de in artikel 11 bedoelde passagiers.”;

a) lid 3 wordt vervangen door:

“3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, verstrekt de betrokken passagiers onmiddellijk de informatie over de behandeling van klachten overeenkomstig de artikelen 15 bis en 16 bis quater.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging op duidelijke wijze de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8. In afwijking van artikel 8, lid 1, punt a), wordt, indien de betrokken passagiers recht hebben op terugbetaling, deze zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen zeven kalenderdagen na de instapweigering toegekend.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9. In afwijking van artikel 9, lid 1, eerste streepje, worden er onmiddellijk versnaperingen verstrekt.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht weigert, vergoedt de betrokken passagiers overeenkomstig artikel 7, lid 1, zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen zeven kalenderdagen na de instapweigering.”;

b) de volgende leden worden toegevoegd:

“4. De leden 2 en 3 zijn ook van toepassing op terugvluchten waarbij de passagier de toegang tot een vlucht wordt geweigerd omdat hij of zij geen heenvlucht op grond van dezelfde luchtvervoersovereenkomst heeft genomen.

5. Als de passagier of een tussenpersoon vraagt een spelfout te corrigeren in de naam of de voorna(m)(en) van een of meer passagiers of in geval van een administratieve wijziging van die namen, corrigeert of wijzigt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert dit tot 48 uur vóór het vertrek ten minste één keer zonder extra heffingen voor de passagier of de tussenpersoon.”;

4. artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

-a) lid 0 wordt toegevoegd:

“0. In geval van annulering van een vlucht stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren de betrokken passagiers daarvan onmiddellijk in kennis. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, meldt tegelijkertijd aan de betrokken passagiers welke specifieke rechten uit hoofde van deze verordening van toepassing zijn op hun geval, met name wat betreft herroutering en terugbetaling overeenkomstig artikel 8 en bijstand overeenkomstig artikel 9, en verstrekt hen tevens de informatie over de procedure voor het aanvragen van compensatie als omschreven in artikel 7 en over de behandeling van klachten overeenkomstig de artikelen 15 bis en 16 bis quater.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, stelt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging in kennis van de redenen voor de annulering. De passagiers hebben het recht om op verzoek schriftelijk de redenen voor de annulering te ontvangen. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, verstrekt deze informatie op duidelijke wijze en binnen zeven kalenderdagen na de indiening van het verzoek.”;

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. De luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging op duidelijke wijze de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8.”;

ab) de volgende leden 1 bis en 1 ter worden toegevoegd:

“1 bis. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9.

1 ter. Passagiers hebben het recht om op verzoek compensatie overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, wanneer zij kiezen voor een terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of voor een herroutering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), of, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 1 bis, vastgelegde drempels overschrijdt, nadat zij voor herroutering hebben gekozen overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b).”;

ac) lid 2 wordt geschrapt;

b) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

“3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg was van buitengewone omstandigheden en de annulering ook niet voorkomen had kunnen worden indien zij alle redelijke maatregelen had getroffen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen voor zover zij gevolgen hebben voor de betrokken vlucht of ten minste een van de drie voorgaande vluchten in de exploitatieplanning van het luchtvaartuig, en op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen die omstandigheid en de annulering van de vlucht. De bewijslast met betrekking tot het bestaan van dit directe causale verband ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren.

4. Het recht op bijstand uit hoofde van lid 1 bis en compensatie uit hoofde van lid 1 ter is niet van toepassing indien de passagiers ten minste 14 kalenderdagen voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum van de annulering in kennis zijn gesteld. De bewijslast voor het al of niet gemeld hebben van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat is gebeurd, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren.”;

c) [...]

5. artikel 6 wordt vervangen door:

“Artikel 6

Vertraging

0. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, verwacht dat de vlucht vertraging zal oplopen, stelt zij de betrokken passagiers daarvan onmiddellijk in kennis, uiterlijk op het tijdstip van vertrek dat op het ticket van de passagier is vermeld. Passagiers ontvangen voor zover mogelijk geregeld updates in real time. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, meldt tegelijkertijd aan de betrokken passagiers welke specifieke rechten uit hoofde van deze verordening van toepassing zijn op hun geval, met name wat betreft bijstand uit hoofde van artikel 9, en verstrekt hen de informatie over de procedure voor het aanvragen van compensatie als omschreven in artikel 7 en over de behandeling van klachten overeenkomstig de artikelen 15 bis en 16 bis quater.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, stelt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging in kennis van de redenen voor de vertraging. De passagiers hebben het recht om op verzoek schriftelijk de redenen voor de vertraging bij aankomst te ontvangen. De luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht uitvoert, verstrekt deze informatie op duidelijke wijze en binnen zeven kalenderdagen na de indiening van het verzoek.

1. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9.

1a. Wanneer de wachttijd oploopt tot ten minste de in artikel 7, lid 1 bis, vastgelegde drempels vanaf het tijdstip van vertrek dat op het ticket van de passagier is vermeld, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging de keuze tussen herroutering en terugbetaling overeenkomstig artikel 8.

2. Passagiers hebben het recht om, op verzoek, compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de verraagde vlucht uitvoert overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 1 bis, vastgelegde drempels overschrijdt.

Passagiers hebben overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, het recht om op verzoek compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de verraagde vlucht uitvoert wanneer zij kiezen voor een terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of voor een herroutering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), of, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 1 bis, vastgelegde drempels overschrijdt, nadat zij voor herroutering hebben gekozen overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b).

3. [...]

3a. Dit artikel is ook van toepassing indien de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd is uitgesteld door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

Het recht op bijstand uit hoofde van lid 1 en compensatie uit hoofde van lid 2 is niet van toepassing indien de passagier ten minste 14 kalenderdagen voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd van dergelijke wijziging in kennis is gesteld. De bewijslast voor het al of niet gemeld hebben van de wijziging van de vertrektijd aan de passagier en voor het tijdstip waarop dat is gebeurd, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

4. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 indien zij kan aantonen dat de vertraging bij aankomst het gevolg was van buitengewone omstandigheden en de vertraging ook niet voorkomen had kunnen worden indien de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen had getroffen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen voor zover zij gevolgen hebben voor de betrokken vlucht of ten minste een van de drie voorgaande vluchten in de exploitatieplanning van het luchtvaartuig, en op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen die omstandigheid en de vertraging bij vertrek van de volgende vlucht. De bewijslast met betrekking tot het bestaan van dit directe causale verband ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren.

5. [...]”;

6. de volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 6-2 bis

Vertraging op het tarmac

0. In geval van vertraging op het tarmac geeft de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, voor zover mogelijk, geregeld updates in real time aan de passagiers.
1. In geval van een vertraging op het tarmac zorgt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, met inachtneming van de voorschriften op het vlak van veiligheid en beveiliging, voor passende verwarming of koeling van de passagierscabine, stelt zij de toiletfaciliteiten aan boord gratis ter beschikking, en zorgt zij ervoor dat de in artikel 11 bedoelde personen de nodige bijstand krijgen. Tenzij dit de vertraging op het tarmac zou vergroten of niet kan worden verzoend met de voorschriften op het vlak van luchtvaartveiligheid en -beveiliging, stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert gratis drinkwater ter beschikking aan boord.
2. Als een vertraging op het tarmac de maximumduur van drie uur bereikt in een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, begeeft het luchtvaartuig zich naar de gate of naar een ander geschikt uitstappunt waar de passagiers kunnen uitstappen. Een vertraging op het tarmac kan slechts voorbij die maximumduur worden verlengd indien het luchtvaartuig zijn plaats op het tarmac niet kan verlaten door redenen die te maken hebben met veiligheid, immigratie, luchtverkeersleiding of beveiliging.
3. Passagiers die overeenkomstig lid 2 zijn uitgestapt, kunnen zich beroepen op de in artikel 6 en artikel 11 bedoelde rechten, rekening houdend met de vertraging op het tarmac en de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd.

Artikel 6 bis

Gemiste aansluitende vlucht tijdens reizen in het kader van één enkele luchtvervoersovereenkomst

1. Als een passagier een aansluitende vlucht mist tijdens een reis als gevolg van een verstoring bij een vorige vlucht, is het de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij die de voorafgaande verstoorde vlucht heeft uitgevoerd om de passagier herrotering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b), en bijstand overeenkomstig artikel 9 aan te bieden.
 - 1a. Wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de passagier geen andere route kan aanbieden binnen de in artikel 7, lid 1 bis, vastgelegde grenzen vanaf de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd van de gemiste aansluitende vlucht,

biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de betrokken passagier zonder onnodige vertraging en op duidelijke manier de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8.

2. Passagiers hebben, op verzoek, ook recht op compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht heeft uitgevoerd overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, indien zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 1 bis, vastgelegde drempels overschrijdt.

Passagiers hebben overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, het recht om op verzoek compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht heeft uitgevoerd wanneer zij kiezen voor een terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of voor een herroutering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), of, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 1 bis, vastgelegde drempels overschrijdt, nadat zij voor herroutering hebben gekozen overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b).

2a. Indien een passagier een tussenlanding plant en verricht, wordt de luchthaven waar de tussenlanding plaatsvindt, beschouwd als de eindbestemming van de passagier.

3. [...]

4. [...]"

7. artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. In geval van verstoring zijn de volgende compensatiebedragen van toepassing onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in de artikelen 4, 5, 6 of 6 bis en in dit artikel:

- a) 250 EUR voor de heenreis van een korte reis;
- b) 300 EUR voor reizen van 3 500 kilometer of minder en alle reizen binnen de Unie die niet onder a) vallen;
- c) 500 EUR voor reizen van meer dan 3 500 kilometer.

In afwijking van de vorige alinea worden de compensatiebedragen voor reizen tussen ultraperifere gebieden en een ander grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, vastgesteld op basis van de werkelijke afstand van de reis.”;

aa) het volgende lid wordt ingevoegd:

“1 bis. In geval van vertraging bij aankomst na een herroutering als gevolg van een annulering overeenkomstig artikel 5, een vertraging bij aankomst overeenkomstig artikel 6 of een vertraging bij aankomst na een gemiste aansluitende vlucht overeenkomstig artikel 6 bis, ontstaat het recht op compensatie voor vertragingen bij aankomst van meer dan:

- a) drie uur voor de heenreis van een korte reis;
- b) vier uur voor reizen van 3 500 kilometer of minder en alle reizen binnen de Unie die niet onder a) vallen;
- c) zes uur voor reizen van meer dan 3 500 kilometer.”;

ab) het volgende lid wordt ingevoegd:

“1 ter. Bij de bepaling van de afstanden voor de toepassing van deze verordening wordt gekeken naar de afstand tussen het eerste vertrekpunt en de eindbestemming. In het geval van een aansluitende vlucht worden enkel het eerste vertrekpunt en de luchthaven van eindbestemming in aanmerking genomen. Die afstanden worden gemeten volgens de grootcirkelmethode.”;

b) de leden 2 en 3 worden vervangen door:

“2. Als passagiers ervoor kiezen hun reis voort te zetten overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b), en er doet zich tijdens de herroutering een andere verstoring voor, kunnen zij tijdens de reis naar de eindbestemming slechts één keer aanspraak maken op compensatie.

2 bis. Verzoeken om compensatie uit hoofde van dit artikel moeten binnen zes maanden na de op het ticket van de passagier vermelde datum van vertrek door de passagier worden ingediend. Binnen 14 kalenderdagen na de indiening van het verzoek betaalt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatie of verstrekt zij de passagier een motivering voor het niet betalen van de compensatie, met inbegrip van, indien van toepassing, een duidelijke en onderbouwde toelichting overeenkomstig artikel 5, lid 3, of artikel 6, lid 4, over buitengewone omstandigheden. Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan de termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.

Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de gevraagde compensatie niet betaalt, kan de passagier een klacht indienen overeenkomstig artikel 16 bis quater.

3. De compensatie wordt contant betaald of, indien de passagier hier middels een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame drager mee instemt, op een andere wijze.

4. [...]

5. [...]”;

ba) lid 4 wordt geschrapt;

“8. artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Recht op terugbetaling of herroutering

1. In geval van verstoring krijgen passagiers, onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in de artikelen 4, 5, 6 of 6 bis en in dit artikel, de keuze tussen de volgende opties:

- a) automatische terugbetaling binnen 14 kalenderdagen na de op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum van de verstoorde vlucht, in contanten of, indien de passagier hier middels een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame drager mee instemt, op een andere wijze, van de volledige prijs van de tickets, voor de niet afgelegde gedeelten van de reis, en, indien de reis geen zin meer heeft in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier, voor de wel afgelegde gedeelten van de reis, samen met, in voorkomend geval, een terugvlucht naar het eerste vertrekpunt, bij de vroegste gelegenheid na de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd of, in overleg met de passagier, vóór dat tijdstip. Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan de termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen;
- b) voortzetting van de reis van de passagier door herroutering naar zijn of haar eindbestemming, bij de eerste gelegenheid na de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd of, in overleg met de passagier, vóór dat tijdstip; of
- c) herroutering naar zijn of haar eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.

2. [...]

3. Om ervoor te zorgen dat de passagiers hun bestemming zo spoedig mogelijk bereiken overeenkomstig lid 1, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, onder voorbehoud van beschikbaarheid en onder vergelijkbare vervoersomstandigheden zoals uiteengezet in de luchtvervoersovereenkomst, hen ten minste een van de volgende

alternatieve opties aan ter overweging, waarmee ze al dan niet kunnen instemmen middels een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame drager:

- a) een vlucht of aansluitende vluchten via dezelfde route als die vermeld in de luchtvervoerovereenkomst;
- b) een andere route, eventueel van of naar andere luchthavens dan de in de luchtvervoerovereenkomst vermelde luchthavens. In dat geval draagt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten van het vervoer van of naar de andere luchthavens dan de in de luchtvervoerovereenkomst vermelde luchthavens;
- c) het gebruik van diensten die door een andere luchtvaartmaatschappij worden geëxploiteerd; of
- d) het gebruik van een andere vervoerswijze, indien passend voor de af te leggen afstand.

4. [...]

5. Indien passagiers de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis hebben gesteld van hun keuze om hun reis voort te zetten overeenkomstig lid 1, punt b), en lid 7, en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet binnen drie uur een andere vlucht heeft aangeboden, kunnen passagiers zelf een herroutering regelen overeenkomstig lid 3.

In geval van annulering is de eerste alinea van toepassing vanaf de op het passagiersticket vermelde vertrektijd.

Daarbij beperken de passagiers de kosten tot wat noodzakelijk, redelijk en passend is. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, vergoedt de door de passagier gemaakte kosten, tot maximaal 400 % van de volledige kosten van het ticket of de tickets, binnen 14 kalenderdagen na de indiening van het verzoek. Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan de termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.

6. [...]

7. Een passagier kan kiezen tussen terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of herroutering op een latere datum overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), tot het moment waarop de passagier heeft ingestemd met herroutering bij de eerste gelegenheid die door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert wordt aangeboden overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b), of tot het moment waarop de passagier heeft besloten zelf een herroutering te regelen overeenkomstig artikel 8, lid 5.

Passagiers stellen de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis van hun keuze.”;

9. artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

-a) de titel van het artikel wordt vervangen door:

“Artikel 9

Recht op bijstand”;

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. In geval van verstoring en onder de voorwaarden van de artikelen 4, 5, 6, 6 bis en 6-2 bis en dit artikel, en wanneer de passagiers minstens twee uur langer moeten wachten op hun vlucht of alternatief vervoer wordt hen, tijdens hun wachttijd, gratis het volgende aangeboden:

- a) drankjes en versnaperingen om de twee uur;
- b) een maaltijd na drie uur en vervolgens om de vijf uur, tot maximaal drie maaltijden per dag;
- c) twee telefoongesprekken, tekstberichten en internettoegang.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan de krachtens de vorige alinea verleende bijstand beperken of weigeren als de verlening zou leiden tot extra vertraging voor de passagiers.”;

aa) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Voorts krijgen passagiers, als, in afwachting van de vlucht of het alternatieve vervoer, een verblijf van één of meer overnachtingen noodzakelijk is, gratis het volgende aangeboden:

- a) hotelaccommodatie;
- b) vervoer van de luchthaven naar de plaats van de accommodatie en terug.”;

ab) de volgende leden worden ingevoegd:

“2 bis. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, mag vouchers gebruiken om aan haar verplichtingen uit hoofde van lid 1, punten a) en b), en lid 2 te voldoen. De overeenkomstig lid 1 verstrekte vouchers zijn bruikbaar in alle winkels waar voeding en drankjes worden verkocht op de luchthaven waar de betrokken passagiers zijn gestrand,

aan boord van hun vlucht en, in voorkomend geval, in de accommodatie waarin krachtens lid 2, punt a), moet worden voorzien.

2 ter. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert haar verplichtingen uit hoofde van de leden 1, 2 en 2 bis niet nakomt, kunnen de betrokken passagiers hun eigen regelingen treffen voor zover de kosten ervan noodzakelijk, redelijk en evenredig zijn met de duur van de wachttijd en de kosten van drankjes, versnaperingen en maaltijden in de luchthaven waar de passagiers zijn gestrand. De luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht uitvoert, vergoedt de door de passagiers gemaakte kosten binnen 14 kalenderdagen na de indiening van het verzoek om terugbetaling. Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan de termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.

2 quater. Op alle luchthavens van de Unie treft het luchthavenbeheersorgaan regelingen om ervoor te zorgen dat drinkwater en oplaadpunten voor elektronische apparatuur gratis beschikbaar kunnen worden gesteld, ongeacht het moment van de dag, de vlucht of de terminal.”;

ac) lid 3 wordt geschrapt;

b) de volgende leden worden toegevoegd:

“4. Indien de verstoring door buitengewone omstandigheden is veroorzaakt en de verstoring ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen, kan de luchtvaartmaatschappij de overeenkomstig lid 2, punt a), aangeboden accommodatie beperken tot maximaal drie nachten.

5. [...]

6. Indien een passagier overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a) voor terugbetaling kiest en zich op het eerste vertrekpunt bevindt, of kiest voor herroutering op een latere datum overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), dan heeft de passagier voor de desbetreffende vlucht geen recht meer op bijstand uit hoofde van artikel 9, leden 1 en 2.”;

10. artikel 10 wordt vervangen door:

“Artikel 10

Plaatsen in een hogere of lagere klasse

1. Indien een passagier door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in een hogere klasse wordt geplaatst dan die waarvoor een ticket is gekocht, wordt geen bijbetaling gevraagd.
2. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, een passagier in een lagere vervoersklasse plaatst dan de klasse waarvoor het ticket is gekocht, verstrekt zij de passagier, zonder voorafgaand verzoek, op de in artikel 7, lid 3, bepaalde wijze, binnen 14 kalenderdagen na de plaatsing in een lagere klasse een compensatie ter waarde van minstens:
 - a) 40 % van de prijs van de vlucht voor vluchten tot en met 3 500 kilometer, of
 - b) 75 % van de prijs van de vlucht voor vluchten van meer dan 3 500 kilometer.
3. Als de prijs van de vlucht niet op het ticket is vermeld, wordt de in lid 2 bedoelde compensatie overeenkomstig artikel 7, lid 1 ter, berekend als de verhouding van de vlucht tot de totale afstand waarop de luchtvervoerovereenkomst betrekking heeft.
4. De prijs van de vlucht is de prijs zonder de belastingen en heffingen die op de tickets zijn vermeld, zolang noch de eis om die belastingen en heffingen te betalen, noch het bedrag ervan afhangt van de klasse waarvoor de tickets zijn gekocht.
5. Dit artikel is niet van toepassing op voordelen waarmee een hoger tarief binnen dezelfde vervoersklasse gepaard gaat, zoals specifieke zitplaatsen of catering.”;

10 bis. het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 10 bis

Noodplannen van luchthavens

1. Op luchthavens van de Unie met een jaarlijks verkeer van meer dan vijf miljoen passagiers ziet het luchthavenbeheersorgaan erop toe dat de activiteiten van het luchthavenbeheersorgaan en van de verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met name de luchtvaartmaatschappijen en de verleners van grondafhandelingsdiensten, worden gecoördineerd via een gepast noodplan voor mogelijke situaties van meervoudige annuleringen en/of vertragingen van vluchten waardoor grote aantallen passagiers op de luchthaven stranden. Het noodplan wordt opgezet om ervoor te zorgen dat toereikende informatie wordt verstrekt aan de gestrande passagiers en het voorziet in regelingen om de wachttijd en het ongemak voor die passagiers tot een minimum te beperken.

1 bis. In de noodplannen van luchthavens wordt rekening gehouden met de bijzondere en de individuele behoeften van de passagiers bedoeld in artikel 11.

2. Het noodplan wordt opgezet met de medewerking van met name het in Richtlijn 96/67/EG van de Raad betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Unie bedoelde gebruikerscomité, de verleners van grondafhandelingsdiensten en andere verleners van voor de luchthaven essentiële diensten. Het noodplan bevat tevens de contactgegevens van de persoon of personen die zijn aangewezen door de luchtvaartmaatschappijen die deel uitmaken van het gebruikerscomité om hen ter plaatse te vertegenwoordigen in geval van meervoudige annuleringen en/of vertragingen van vluchten. De luchtvaartmaatschappij ziet erop toe dat de aangewezen persoon of personen over de nodige middelen beschikken om passagiers bij te staan overeenkomstig de uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen in geval van verstoring.

3. Het luchthavenbeheersorgaan deelt het noodplan mee aan het in Richtlijn 96/67/EG van de Raad bedoelde gebruikerscomité en, op verzoek, aan het nationaal handhavingsorgaan dat krachtens artikel 16, lid 1, met de handhaving van deze verordening is belast.

3 bis. Een lidstaat kan besluiten dat een op zijn grondgebied gelegen luchthaven waarop lid 1 niet van toepassing is, aan de in de leden 1 tot en met 3 vastgelegde verplichtingen moet voldoen.

4. Op luchthavens van de Unie die onder de in lid 1 vastgelegde drempel blijven of waarop lid 3 bis niet van toepassing is, levert het luchthavenbeheersorgaan alle redelijke inspanningen om de luchthavengebruikers te coördineren en om regelingen te treffen met luchthavengebruikers om gestrande passagiers te informeren in situaties van meervoudige annuleringen en/of vertragingen van vluchten waardoor grote aantallen passagiers op de luchthaven stranden.”;

“11. artikel 11 wordt vervangen door:

“Artikel 11

Passagiers met specifieke behoeften

0. Alle informatie uit hoofde van deze verordening wordt in een toegankelijk formaat aan de passagiers verstrekt.

1. Dit artikel is van toepassing op personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit, zuigelingen, niet-begeleide kinderen en zwangere vrouwen, mits de

luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, uiterlijk op het moment dat de verstoring wordt aangekondigd, in kennis is gesteld van hun bijzondere behoefte aan bijstand. Het is ook van toepassing op personen die specifieke medische bijstand nodig hebben, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ten laatste bij het inchecken in kennis is gesteld van hun behoeften qua specifieke medische bijstand. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan een bewijs van deze behoeften verlangen.

Deze kennisgeving wordt geacht betrekking te hebben op alle reizen in het kader van een luchtvervoersovereenkomst.

1 bis. Ten laatste bij het inchecken, en afhankelijk van de beschikbaarheid van zitplaatsen, wordt eenieder die de in lid 1 genoemde personen of een kind begeleidt, gratis de mogelijkheid geboden om aangrenzende zitplaatsen in te nemen.

1 ter. Bij het instappen geeft de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert voorrang aan de in lid 1 genoemde personen en aan alle personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.

2. Bij het aanbieden van herroutering en het verlenen van bijstand overeenkomstig de artikelen 8 en 9 besteedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijzondere aandacht aan de behoeften van de in lid 1 genoemde personen. De luchtvaartmaatschappijen bieden deze herroutering zo spoedig mogelijk aan en verlenen zo spoedig mogelijk deze bijstand aan die personen, ook aan de personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.

3. Artikel 9, lid 4, is niet van toepassing op een passagier bedoeld in lid 1, noch op personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.”;

11 bis. artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

“Artikel 12

Andere rechten”;

b) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Deze verordening doet geen afbreuk aan de rechten en vorderingen van passagiers waarin andere wetgevingshandelingen voorzien. De op grond van artikel 7 of artikel 10, lid 2, van deze verordening toegekende compensatie wordt in mindering gebracht op de compensatie die op grond van andere rechtshandelingen, zoals Richtlijn (EU) 2015/2302, wordt toegekend, indien deze rechten dezelfde belangen beschermen of hetzelfde doel dienen.

Deze verordening laat met name de rechten en vorderingen uit hoofde van Richtlijn (EU) 2015/2302 onverlet, tenzij in dit lid anders is bepaald. De op grond van Richtlijn

(EU) 2015/2302 toegekende compensatie of prijsverlaging en de op grond van artikel 7 of artikel 10, lid 2, van deze verordening toegekende compensatie worden met elkaar verrekend om overcompensatie te voorkomen, indien deze rechten dezelfde belangen beschermen of hetzelfde doel dienen.

Niettegenstaande het recht van een organisator van pakketreizen om, onverminderd artikel 13 van deze verordening, overeenkomstig artikel 22 van Richtlijn (EU) 2015/2302 verhaal te halen of terugbetaling te vorderen, hebben passagiers van een vlucht die deel uitmaakt van een pakketreisovereenkomst uit hoofde van Richtlijn (EU) 2015/2302, in afwijking van artikel 8, lid 1, punt a), geen recht op terugbetaling uit hoofde van deze verordening voor zover een overeenkomstig recht uit Richtlijn (EU) 2015/2302 voortvloeit.

Wanneer krachtens de wetgeving van een derde land reeds een compensatie of terugbetaling aan de passagier is betaald, wordt het bedrag van deze compensatie of terugbetaling in mindering gebracht op het bedrag van de compensatie of terugbetaling die uit hoofde van deze verordening wordt toegekend.”;

12. artikel 13 wordt vervangen door:

“Artikel 13

Verhaalsrecht

In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening of van nationale wetgeving worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het toepasselijk recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden.”;

13. artikel 14 wordt vervangen door:

“Artikel 14

Verplichting tot informatieverstrekking aan de passagiers

0. De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, plaatst op haar website en in haar mobiele applicatie een mededeling waarin de rechten uit hoofde van deze verordening, met inbegrip van de behandeling van klachten, worden gespecificeerd.

0a. Bij het aanbieden van tickets voor een vlucht of aansluitende vluchten en vóór de aankoop informeren luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen de passagier over het volgende:

- a) het soort ticket of tickets dat wordt aangeboden, met name of het ticket of de tickets onder één luchtvervoersovereenkomst of een combinatie van afzonderlijke luchtvervoersovereenkomsten valt of vallen;
- b) de rechten en verplichtingen van de passagier, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en de tussenpersoon uit hoofde van deze verordening, die verbonden zijn aan de luchtvervoersovereenkomst, met inbegrip van informatie over het terugbetalingsproces;
- c) de termijn en de procedure voor het aanvragen van een naamswijziging door de passagier overeenkomstig artikel 4, lid 5, zonder extra kosten; en
- d) de algemene voorwaarden.

Om aan de informatieverplichting van punt c) van de eerste alinea te voldoen, kunnen de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon gebruikmaken van een samenvatting van de bepalingen van deze verordening die de Commissie in alle officiële talen van de Unie heeft opgesteld en aan het publiek ter beschikking heeft gesteld.

0b. Een tussenpersoon of een luchtvaartmaatschappij die tickets verkoopt die onder een combinatie van luchtvervoersovereenkomsten vallen, deelt de passagier vóór de aankoop mee dat de tickets onder afzonderlijke luchtvervoersovereenkomsten vallen en dat de rechten uit hoofde van de artikelen 7, 8 en 9 niet van toepassing zijn, met name het recht op terugbetaling, herroutering of bijstand, in het geval van gemiste volgende vluchten in het kader van afzonderlijke luchtvervoersovereenkomsten. Deze informatie wordt op duidelijke wijze verstrekt bij de verkoop van de tickets.

Luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen verstrekken de informatie overeenkomstig dit lid in de taal van de luchtvervoersovereenkomst en in een internationaal gebruikte taal op een duurzame drager.

1. Het luchthavenbeheersorgaan ziet erop toe dat bij de incheckbalies (inclusief aan de zelfbedieningsincheckautomaten) en de boarding gate de volgende tekst duidelijk is weergegeven: “Indien u niet tot uw vlucht wordt toegelaten, of indien deze is geannuleerd of met minstens twee uur is vertraagd, vraag dan bij de incheckbalie of bij de boarding gate naar de mededeling waarin uw rechten vermeld staan, met name uw recht op terugbetaling of herroutering, bijstand en eventuele compensatie”. Die tekst wordt ten minste in de taal of talen van de plaats waar de luchthaven ligt en in een internationaal gebruikte taal geafficheerd. Daartoe werken luchthavenbeheersorganen samen met luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren.

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

13 bis. het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 15 bis

Klacht bij de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon

1. Alle luchtvaartmaatschappijen en alle tussenpersonen zetten voor hun respectieve verantwoordelijkheidsgebieden een klachtenbehandelingsmechanisme op voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen. Zij stellen hun contactgegevens beschikbaar in de taal van de luchtvervoersovereenkomst en in een internationaal gebruikte taal. Nadere informatie over de klachtenbehandelingsprocedure moet toegankelijk zijn voor het publiek, ook voor personen met beperkte mobiliteit. Zij stellen de passagiers ook op duidelijke wijze in kennis van de contactgegevens en, in voorkomend geval, van de respectieve verantwoordelijkheden van de organen die door de lidstaten overeenkomstig artikel 16 zijn aangewezen en de organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting uit hoofde van artikel 16 bis quater. Die informatie wordt beschikbaar gesteld in de officiële taal of talen van de lidstaten waar de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon actief zijn.
2. Passagiers die een klacht indienen via het in lid 1 bedoelde mechanisme, doen dat binnen zes maanden na de verstoring waarop de klacht betrekking heeft. Binnen dertig kalenderdagen na de indiening van de klacht verstrekt de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon waaraan de klacht is gericht een met redenen omkleed antwoord of deelt de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon, in naar behoren gemotiveerde uitzonderlijke gevallen, de passagier mee dat die binnen een termijn van minder dan twee maanden na de datum van indiening van de klacht een definitief antwoord zal ontvangen. Indien het geschil niet kon worden beslecht, bevat het antwoord ook de relevante contactgegevens van de krachtens artikel 16 aangewezen organen of van de krachtens artikel 16 bis quater aangewezen organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting, waaronder het postadres, de website en het e-mailadres.

3. De indiening van klachten door passagiers via het in lid 1 bedoelde mechanisme doet geen afbreuk aan hun recht om geschillen aanhangig te maken voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting uit hoofde van artikel 16 bis quater, of om verhaal te halen via gerechtelijke procedures, met inachtneming van de in nationale wetgeving vastgelegde verjaringstermijnen.”;

14. artikel 16 wordt vervangen door:

“Artikel 16

Handhaving

1. Elke lidstaat wijst een of meerdere nationale handhavingsorganen aan die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van deze verordening met betrekking tot reizen naar of van luchthavens die op het grondgebied van die lidstaat zijn gevestigd. De lidstaten delen de Commissie mee welke organen overeenkomstig dit lid zijn aangewezen.

2. Het nationaal handhavingsorgaan houdt nauwlettend toezicht op de naleving van de voorschriften van deze verordening en neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat de rechten van de passagiers worden geëerbiedigd.

2 bis. Passagiers kunnen vermeende inbreuken op deze verordening melden aan het nationaal handhavingsorgaan. Het nationaal handhavingsorgaan kan op basis van de informatie in deze meldingen een onderzoek instellen en besluiten tot handhavingsmaatregelen over te gaan.

3. De door de lidstaten vastgestelde sancties voor inbreuken op deze verordening zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend. Dergelijke sancties volstaan met name om luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen financieel te stimuleren om op consequente wijze aan deze verordening te voldoen.

4. [...]

5. Vier jaar na de datum van toepassing van deze verordening en vervolgens om de vijf jaar publiceren de nationale handhavingsorganen op hun website een verslag over hun activiteiten, de handhavingsmaatregelen en de resultaten ervan, ook wat betreft opgelegde sancties. Deze verslagen worden tevens ingediend bij de Commissie.

6. De luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren en de tussenpersonen delen in de lidstaat waar zij actief zijn, aan de nationale handhavingsorganen de nodige contactgegevens mee van de personen of organen die zijn aangewezen om met betrekking tot de onder deze verordening vallende aangelegenheden permanent namens hen op te treden en door de nationale handhavingsorganen verstrekte documenten te ontvangen. De nationale handhavingsorganen kunnen deze informatie onderling uitwisselen met het oog op de handhaving van deze verordening.”;

15. het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 16 bis

[...]

Artikel 16 bis quater

Buitengerechtelijke geschillenbeslechting

De lidstaten zien erop toe dat luchtvaartpassagiers afzonderlijke geschillen naar aanleiding van klachten of verzoeken uit hoofde van deze verordening aanhangig kunnen maken bij nationale organen die verantwoordelijk zijn voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting. De lidstaten delen de Commissie mee welke organen overeenkomstig dit artikel bevoegd zijn voor geschillenbeslechting. De lidstaten kunnen besluiten dat dit lid alleen van toepassing is op geschillen tussen luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen en consumenten.

Artikel 16 ter

[...]

Artikel 16 quater

[...]

“16. artikel 17 wordt vervangen door:

“Artikel 17

Evaluatie en rapportering

1. Om de drie jaar vanaf de datum van toepassing van deze verordening brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de in de bijlage

opgenomen lijst van buitengewone omstandigheden, in het licht van de gebeurtenissen die gevolgen hebben gehad voor de tijdige en doeltreffende uitvoering van de vluchten tijdens de twee voorgaande jaren.

Dit verslag gaat indien nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel.

2. Drie jaar na de datum van toepassing van deze verordening en vervolgens om de vijf jaar brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de werking, de handhaving en de resultaten van deze verordening.

In het eerste verslag drie jaar na de datum van toepassing van deze verordening beoordeelt de Commissie of het toepassingsgebied van deze verordening moet worden herzien, en of dit haalbaar is, om de bescherming van passagiers, het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en uit derde landen, en de connectiviteitsaspecten verder te verbeteren. De Commissie beoordeelt met name de risico's van jurisdictiegeschillen en moeilijkheden in verband met de handhaving en beveelt manieren aan om die risico's te beperken en die moeilijkheden aan te pakken. De Commissie beoordeelt ook of het nodig is de in artikel 7, lid 1 bis, vastgelegde grenzen aan te passen op basis van statistieken over de trends van de vertragingen en annuleringen in de vijf voorgaande jaren en elk jaar sinds de datum van toepassing van deze verordening.

De Commissie verstrekt ook informatie over de verbeterde bescherming van luchtvaartpassagiers op vluchten vanuit derde landen die door luchtvaartmaatschappijen van buiten de EU worden uitgevoerd.

Het verslag bevat ook een evaluatie van de in artikel 7, lid 1, vastgelegde bedragen en de in artikel 10, lid 2, vastgelegde percentages, waarbij rekening wordt gehouden met onder meer de ontwikkeling van de luchtvaarttarieven, het inflatiepercentage en de statistieken over instapweigering, annuleringen, vertragingen en gemiste aansluitende vluchten die aan luchtvaartmaatschappijen kunnen worden toegerekend, alsmede de statistieken over plaatsing in een lagere klasse, in de vijf voorgaande jaren.

Dit verslag gaat indien nodig vergezeld van wetgevingsvoorstellen.”;

17. bijlage 1 bij deze verordening wordt als bijlage toegevoegd aan Verordening (EG) nr. 261/2004.

Artikel 2

Verordening (EG) nr. 2027/97 wordt als volgt gewijzigd:

-1. artikel 2, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt b) wordt vervangen door:

“b) “luchtvaartmaatschappij uit de Unie”: een luchtvaartmaatschappij met een door een lidstaat overeenkomstig het bepaalde in Verordening (EG) nr. 1008/2008 afgegeven geldige exploitatievergunning;”¹⁰;

b) het volgende punt wordt toegevoegd:

“h) “mobiliteitshulpmiddel”: elk hulpmiddel dat bedoeld is om personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt a), van Verordening (EG) nr. 1107/2006¹¹, bij hun mobiliteit te helpen;”;

c) het volgende punt wordt toegevoegd:

• “i) “erkende assistentiehond”: een hond die speciaal is opgeleid om de onafhankelijkheid en zelfbeschikking van personen met een handicap te vergroten en die officieel is erkend overeenkomstig de toepasselijke nationale voorschriften, voor zover dergelijke regels bestaan;”;

d) het volgende punt wordt toegevoegd:

“j) “toegankelijk formaat”: een formaat dat personen met een handicap of met beperkte mobiliteit¹ toegang geeft tot alle relevante informatie, zodat die personen even gemakkelijke en comfortabele toegang hebben als personen zonder beperking of handicap, en dat voldoet aan de toegankelijkheidseisen die zijn vastgelegd overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, zoals bijlage I bij Richtlijn (EU) 2019/882;”;

e) het volgende punt wordt toegevoegd:

“k) “tussenpersoon”: een natuurlijke of rechtspersoon, met uitzondering van een vervoerder, die, voor doeleinden die verband houden met zijn handels-, bedrijfs- of beroepsactiviteit, namens een vervoerder of een passagier optreedt met het oog op het sluiten van een vervoersovereenkomst;”;

¹⁰ De juristen-linguïsten zullen de definitie en de term gelijktrekken in de volledige tekst.

¹¹ Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, PB L 204 van 26.7.2006, blz. 1.

f) het volgende punt wordt toegevoegd:

“l) “persoonlijk voorwerp”: een stuk niet-ingecheckte bagage dat noodzakelijkerwijs samen met de passagier wordt vervoerd en voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften, en dat niet groter is dan 40 × 30 x 15 cm of onder de stoel voor de passagier past;”;

g) het volgende punt wordt toegevoegd:

“m) “handbagage”: een stuk niet-ingecheckte bagage dat geen persoonlijk voorwerp is en voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften.”;

-1a. aan artikel 3, lid 1, wordt de volgende zin toegevoegd:

“Dit omvat de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij uit de Unie voor de vertraging van passagiers of bagage.”;

1. artikel 3, lid 2, wordt geschrapt;

1a. artikel 3 bis wordt vervangen door:

“Artikel 3 bis

Het bijkomende bedrag dat overeenkomstig artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal en onverminderd artikel 6 bis, door een luchtvaartmaatschappij uit de Unie kan worden verlangd wanneer passagiers een bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering op bestemming van hun bagage doen, is gebaseerd op een tarief waarbij de extra vervoers- en verzekeringskosten voor bagage waarvan de waarde boven de aansprakelijkheidslimiet wordt geraamd, zijn ingerekend. Het tarief wordt op verzoek aan de passagiers verstrekt.”;

1b. artikel 5, lid 1, wordt vervangen door:

“1. In geval van overlijden of letsel van een passagier betaalt de luchtvaartmaatschappij uit de Unie onverwijld en in elk geval uiterlijk 15 dagen nadat de identiteit van de compensatiegerechtigde natuurlijke persoon is vastgesteld, een toereikend voorschot om de onmiddellijke economische noden te lenigen, evenredig aan het geleden nadeel.”;

2. artikel 5, lid 2, wordt vervangen door:

“2. Onverminderd lid 1 bedraagt het voorschot in geval van overlijden per passagier ten minste 16 % van het in artikel 21, lid 1, van het Verdrag van Montreal vastgelegde en door

de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie overeenkomstig artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal herziene minimumbedrag van de aansprakelijkheid.”;

3. [...]

3a. aan het einde van artikel 6, lid 2, wordt het volgende streepje toegevoegd:

“- informatie voor personen met een handicap of met beperkte mobiliteit over hun recht om kosteloos een bijzondere verklaring omtrent het belang bij de waarde van hun mobiliteitshulpmiddelen te doen.”;

3b. aan artikel 6 worden de volgende leden toegevoegd:

“4. Alle luchtvaartmaatschappijen moeten in hun mobiele applicaties en op hun websites een formulier beschikbaar stellen waarmee passagiers onmiddellijk online of op papier een klacht kunnen indienen over beschadigde, vertraagde of verloren bagage. De datum van indiening van het formulier wordt door de luchtvaartmaatschappij beschouwd als de datum waarop de klacht is ingediend in de zin van artikel 31, leden 2 en 3, van het Verdrag van Montreal, ook als de luchtvaartmaatschappij op een later tijdstip om aanvullende informatie verzoekt. Dit lid heeft geen invloed op het recht van de passagier om via andere middelen een klacht in te dienen binnen de in het Verdrag van Montreal gestelde termijnen.

5. Alle op grond van dit artikel verstrekte informatie, met inbegrip van de klachtenformulieren, is in toegankelijk formaat en is ook beschikbaar voor mensen die geen digitale hulpmiddelen gebruiken.

6. Alle informatieverplichtingen uit hoofde van dit artikel gelden ook voor tussenpersonen wanneer deze luchtvervoer naar, vanuit of binnen de Unie verkopen.”;

4. de volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 6 bis

1. Bij het vervoer van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen of erkende assistentiehonden zorgen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie ervoor dat elke persoon met een handicap of met beperkte mobiliteit de mogelijkheid wordt geboden om bij de boeking, bij het doen van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 bedoelde kennisgeving, of ten laatste bij het overdragen van de hulpmiddelen aan de luchtvaartmaatschappij of, in het geval van een erkende assistentiehond, bij het instappen, in een toegankelijk formaat een bijzondere verklaring omtrent het belang ervan te doen, in

overeenstemming met artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal. De luchtvaartmaatschappij uit de Unie vraagt de betrokken passagier hiervoor geen aanvullende vergoeding. Wanneer een hulpmiddel vernield, verloren, beschadigd of vertraagd is, of in geval van overlijden of letsel van een erkende assistentiehond, kan de luchtvaartmaatschappij uit de Unie van de persoon met een handicap of met beperkte mobiliteit verlangen de in de verklaring omtrent het belang aangegeven waarde ervan te staven met een bewijs van de kosten van de vervanging, met inbegrip van de tijdelijke vervanging, van het mobiliteitshulpmiddel of de erkende assistentiehond.

Bij de verkoop van luchtvervoer namens de luchtvaartmaatschappij uit de Unie bieden tussenpersonen de betrokken passagiers de mogelijkheid om bij de boeking of bij het doen van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 bedoelde kennisgeving in een toegankelijk formaat een bijzondere verklaring omtrent het belang ervan te doen, in overeenstemming met artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal. De in de bovenstaande alinea genoemde voorwaarden gelden ook voor deze bijzondere verklaring omtrent het belang. De tussenpersoon stuurt de verklaring onverwijld door naar de luchtvaartmaatschappij uit de Unie.

2. [...]

3. In geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging bij het vervoer van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen, of in geval van overlijden of letsel van een erkende assistentiehond is de luchtvaartmaatschappij uit de Unie gehouden tot het betalen van een som die niet meer bedraagt dan de som die de passagier heeft aangegeven, tenzij de luchtvaartmaatschappij aantoont dat de gevorderde som groter is dan het werkelijke belang bij de aflevering op bestemming.

4. Indien lid 3 van toepassing is, en onverminderd de artikelen 7 en 8 van en de vierde alinea van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1107/2006, levert de luchtvaartmaatschappij uit de Unie spoedig alle redelijke inspanningen om te voorzien in de tijdelijke vervanging van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen waar onmiddellijk behoefte aan is, en om tijdelijke oplossingen te bieden ter vervanging van erkende assistentiehonden. De persoon met een handicap of met beperkte mobiliteit mag die tijdelijke vervanging kosteloos behouden tot de in lid 3 bedoelde compensatie is uitbetaald of tot de luchtvaartmaatschappijen uit de Unie de rechtspersonen of natuurlijke personen hebben vergoed voor de kosten van de benodigde tijdelijke vervanging van mobiliteitshulpmiddelen of een erkende assistentiehond.

5. Naleving van lid 4 staat niet gelijk met erkenning van aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij uit de Unie.

Artikel 6 ter

[...]

Artikel 6 quater

[...]

Artikel 6 quinquies

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1008/2008 vermelden alle luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen bij de verkoop van luchtvervoer naar, vanuit of binnen de Unie bij de boeking, in hun mobiele applicaties of op hun websites, alsook – voor luchtvaartmaatschappijen – op verzoek in de luchthaven (inclusief aan de zelfbedieningsincheckautomaten), duidelijk en in toegankelijk formaat het volgende:

- de maximaal toegestane bagage qua afmetingen en gewicht die passagiers voor hun respectieve tariefklasse gratis in de cabine en het ruim van het luchtvaartuig mogen meenemen op elk van de vluchten waarvoor de passagier een boeking heeft;
- eventuele beperkingen op het aantal stukken bagage binnen de maximaal toegestane bagage;
- de voorwaarden waaronder breekbare of waardevolle voorwerpen zoals muziekinstrumenten, sportuitrusting, kinderwagens en kinderzitjes worden vervoerd in de cabine of het ruim van het luchtvaartuig;
- onverminderd lid 1 bis, eventuele extra heffingen voor het vervoer van ingecheckte of niet-ingecheckte bagage, met inbegrip van muziekinstrumenten als bedoeld in artikel 6 sexies;
- de specifieke redenen die het vervoer van niet-ingecheckte bagage in de cabine overeenkomstig lid 2 kunnen beletten.

1 bis. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1107/2006 staan luchtvaartmaatschappijen passagiers toe om zonder extra kosten een persoonlijk voorwerp mee te nemen in de cabine.

2. Indien persoonlijke voorwerpen, als bedoeld in lid 1 bis, of handbagage om bijzondere redenen, zoals veiligheidsredenen, capaciteitsredenen of een wijziging van het type luchtvaartuig na de boeking, niet in de cabine kunnen worden meegenomen, kan de luchtvaartmaatschappij deze niet-ingecheckte bagage in het ruim van het luchtvaartuig vervoeren, maar zonder extra kosten voor de passagier.

2 bis. De leden 1 bis en 2 zijn van toepassing op alle luchtvaartmaatschappijen die vertrekken vanaf een luchthaven die is gelegen op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, en op alle luchtvaartmaatschappijen uit de Unie die aankomen op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn.

3. Dit artikel laat de beperkingen op niet-ingecheckte bagage uit hoofde van EU- en internationale beveiligings- en veiligheidsregels, zoals Verordening (EG) nr. 300/2008 en Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie, onverlet.

Artikel 6 sexies

1. Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie staan toe dat passagiers een muziekinstrument meenemen in de cabine van een luchtvaartuig, met inachtneming van de toepasselijke beveiligings- en veiligheidsregels en de technische specificaties en beperkingen van het desbetreffende luchtvaartuig. Muziekinstrumenten mogen in de cabine van een luchtvaartuig worden meegenomen mits ze veilig kunnen worden opgeborgen in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel. Luchtvaartmaatschappijen kunnen bepalen dat een muziekinstrument deel uitmaakt van de toegestane hoeveelheid niet-ingecheckte bagage van een passagier, en dat het niet bovenop die toegestane hoeveelheid mag worden meegenomen.

2. Indien een muziekinstrument te groot is om veilig in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel te worden opgeborgen, kunnen luchtvaartmaatschappijen vragen een tweede ticket te betalen indien het muziekinstrument, met inachtneming van de toepasselijke beveiligings- en veiligheidsregels, als niet-ingecheckte bagage op een tweede stoel wordt vervoerd. Voorts kan van passagiers worden verlangd om voor de passagier en het muziekinstrument twee aangrenzende zitplaatsen te kopen, waarbij het muziekinstrument altijd een zitplaats aan het raam inneemt. Voor zover beschikbaar worden muziekinstrumenten, op verzoek, in een verwarmd deel van het ruim van het luchtvaartuig vervoerd, voor zover de toepasselijke veiligheidsregels, de beschikbare ruimte en de technische specificaties van het luchtvaartuig dit mogelijk maken.”;

5. artikel 7 wordt vervangen door:

“Artikel 7

De Commissie brengt uiterlijk [datum wordt later toegevoegd] aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de werking en de resultaten van deze verordening.”;

6. de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2027/97 wordt vervangen door bijlage 2 bij deze verordening.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing vanaf ... [twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

Voor de Raad

De voorzitter

De voorzitter