2026/2202

2.10.2026

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2026/2202

af 16. september 2026

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, på grundlag af fælles udkast godkendt af Forligsudvalget den 15. juni 2026 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 ([3]) og Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 ([4]) har i væsentlig grad bidraget til at beskytte flypassagerers rettigheder, når deres rejseplaner bliver udsat for forstyrrelser i tilfælde af boardingafvisning, lange forsinkelser, aflysninger eller beskadiget bagage.

(2) EU-lovgiveren bekræfter de mål, der er nævnt i betragtning 1 og 4 i forordning (EF) nr. 261/2004 i dens originale version for EU-lovgivning på lufttransportområdet, nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, fuldt ud tage hensyn til kravene til forbrugerbeskyttelse generelt i overensstemmelse med artikel 38 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, og hæve de beskyttelsesstandarder, der er fastsat i nævnte forordning, samtidig med at der sikres en afbalanceret tilgang, der fremmer EU-luftfartsselskabers konnektivitet og konkurrencedygtighed. For at nå disse mål, styrker nærværende forordning flypassagerers rettigheder ved at forbedre retssikkerheden for både flypassagerer og luftfartsselskaber under hensyntagen til EU-Domstolens omfattende retspraksis med hensyn til dens fortolkning af forordning (EF) nr. 261/2004 i dens originale version, samt ved at sikre, at luftfartsselskaber opererer på ensartede betingelser på et liberaliseret marked. Dette betyder også, at de beskyttelsesstandarder, der er fastsat i forordning (EF) nr. 261/2004, bør styrkes. I overensstemmelse hermed bør flypassagerers rettigheder som beskyttet i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 og (EF) nr. 2027/97 derfor realiseres, og der bør sikres en mere virksom, effektiv og konsekvent anvendelse af sådanne rettigheder i hele Unionen, samtidig med at der tages hensyn til luftfartsselskabernes interesser, og der fortsat findes en balance mellem flypassagerers og luftfartsselskabers interesser.

([1]) EUT C 327 af 12.11.2013, s. 115.

([2]) Europa-Parlamentets holdning af 5. februar 2014 (EUT C 93 af 24.3.2017, s. 336) og Rådets førstebehandlingsholdning af 29. september 2025 (EUT C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Europa-Parlamentets holdning af 21. januar 2026 (EUT C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 7. juli 2026 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 13. juli 2026.

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

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

(3) Der har været en række problemer med implementeringen af rettighederne i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 og (EF) nr. 2027/97, og de har gjort, at disse rettigheders potentiale med hensyn til passagerbeskyttelse ikke i fuldt omfang har kunnet realiseres. For at kunne sikre en mere virksom, effektiv og konsekvent anvendelse af flypassagerers rettigheder i hele Unionen er det nødvendigt med en række tilpasninger til den nuværende lovramme. Det blev understreget i meddelelsen fra Kommissionen af 27. oktober 2010 med titlen »Rapport om unionsborgerskab 2010 – Afskaffelse af hindringerne for unionsborgernes rettigheder«, som omhandler foranstaltninger, der skal sikre et sæt af fælles rettigheder især for flypassagerer og tilstrækkelig håndhævelse af rettighederne.

(4) Passagerer, som rejser på en flyvning, der er omfattet af offentlige serviceforpligtelser, enten til fuld eller nedsat billetpris, bør være omfattet af samme rettigheder i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004.

(5) For at øge retssikkerheden for luftfartsselskaber og passagerer er der behov for en definition af begrebet »usædvanlige omstændigheder«. Navnlig og i overensstemmelse med EU-Domstolens faste retspraksis bør begrebet »usædvanlige omstændigheder« henvise til begivenheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Disse to betingelser er kumulative. Af hensyn til yderligere klarhed og forudsigelighed bør der også fastsættes en ikkeudtømmende liste over begivenheder, der bør anses for at opfylde disse betingelser i overensstemmelse med Domstolens retspraksis. Kommissionen bør gennemgå listen over usædvanlige omstændigheder hvert femte år og, alt efter hvad der er relevant, fremsætte et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om at opdatere denne liste. For at blive påberåbt som en usædvanlig omstændighed skal en begivenhed opfylde alle de elementer, der er anført på listen. Hvis en begivenhed, der ikke er opført på listen, påberåbes som en usædvanlig omstændighed, bør opfyldelsen af ovennævnte kumulative betingelser vurderes fra sag til sag. Indtrædelsen af en usædvanlig omstændighed og et luftfartsselskabs påberåbelse heraf i forbindelse med en forstyrrelse af en given flyvning er ikke tilstrækkelige grunde til at fritage luftfartsselskabet fra den forpligtelse til at betale kompensation, der er fastsat i artikel 7 i forordning (EF) nr. 261/2004. En sådan fritagelse bør kun gælde, hvis luftfartsselskabet også beviser, at de usædvanlige omstændigheder forårsagede forstyrrelsen, og at forstyrrelsen ikke kunne have været undgået, selv om luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler.

(6) Hvis et luftfartsselskab påberåber sig usædvanlige omstændigheder, bør passageren have en klar og underbygget forklaring på de usædvanlige omstændigheder. Denne forklaring bør tjene til på en klar og gennemsigtig måde at informere passageren om de omstændigheder, der forårsager forstyrrelsen. I den forbindelse bør de oplysninger, der gives, være specifikke for den særlige forstyrrelse, der fandt sted under passagerernes flyvning. Luftfartsselskaberne bør give disse oplysninger på en kortfattet måde i et klart sprog, som er let forståeligt for passageren, uden sektorspecifik og juridisk jargon. Denne forklaring bør udelukkende tjene som information til passageren og bør klart adskilles fra den dokumentation, som luftfartsselskaberne kan være forpligtet til at fremlægge for nationale håndhævelsesorganer, andre organer eller domstole.

(7) I sin dom i sag C-173/07 (Emir*ates Airlines – Direktion für Deutschland mod Diether Schenkel*) ([5]) om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at begrebet »flyafgang« i den forstand, hvori det er anvendt i forordning (EF) nr. 261/2004, ikke defineres, men Domstolen fortolkede det som, at det nærmere bestemt består i en transporthandling med fly, som således udgør en »enhed« så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute. For at undgå usikkerhed og i lyset af den indhøstede erfaring bør der nu indføres en klar definition af en »flyvning« og ligeså af de hertil knyttede begreber »tilsluttet flyforbindelse« og »rejse«.

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

(8) I sin dom i sag C-537/17 (*Claudia Wegener mod Royal Air Maroc SA*) ([6]) om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at forordning (EF) nr. 261/2004 fandt anvendelse på en del af en flyvning, som er en del af én rejse inden for nærværende forordnings anvendelsesområde, uanset hvor flyvningerne finder sted, herunder flyvninger, som gennemføres fuldt ud uden for Unionen. Når enten det første afgangssted er beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, eller, når det transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab, når rejsens endelige bestemmelsessted er beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, bør denne forordning finde anvendelse.

(9) Billetter udstedes eller godkendes af et transporterende luftfartsselskab efter indgåelse af en lufttransportkontrakt med en passager. De bør kunne identificeres ved hjælp af et entydigt billetnummer og indeholde en entydig henvisning til en enkelt lufttransportkontrakt, der udstedes på reservationstidspunktet. De bør omfatte én flyvning eller en tilsluttet flyforbindelse uden at tage hensyn til mellemlandinger af tekniske og operationelle årsager. De bør indeholde flere oplysninger om denne flyvning eller denne tilsluttede flyforbindelse, f.eks. flyvningens dato, afgangs- og ankomstlufthavne, planlagte afgangs- og ankomsttidspunkter, passagerens fornavn og efternavn, flyvningsnummeret og det transporterende luftfartsselskabs navn.

(10) Passagererne bør kunne træffe informerede valg, når de ser tilbud om flybilletpriser, og bør kunne forvisse sig om, hvorvidt den beskyttelse, som forordning (EF) nr. 261/2004 giver, fuldt ud finder anvendelse under en returrejse til og fra Unionen. Der bør derfor fastsættes passende bestemmelser med henblik på et frivilligt »EU-mærke for flypassagerers rettigheder« Anvendelsen af dette mærke bør fortsat være frivillig for luftfartsselskaber og formidlere, når de viser forskellige flymuligheder, medmindre et luftfartsselskab eller en formidler er forpligtet til at anvende det i henhold til vilkårene i en forretningsaftale med et transporterende luftfartsselskab.

(11) I sin dom i sag C-22/11 (*Finnair Oyj mod Timy Lassooy*) ([7]) om fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004 fastslog Domstolen, at begrebet »boardingafvisning« skal fortolkes således, at det ikke kun omfatter boardingafvisninger, som skyldes tilfælde af overbookning, men ligeledes boardingafvisninger af andre grunde såsom af driftsmæssige grunde. Passagerer, der er mødt frem til boarding, og som afvises, eller som på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive afvist ved boarding mod deres vilje, bør refunderes og gives kompensation uden unødigt ophold.

(12) Samtidig er der rimelige grunde til at afvise passagerer ved boarding, f.eks. sundhed, flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed eller utilstrækkelig rejselegitimation. Luftfartsselskaber har også rimelige grunde til at afvise passagerer, der udviser uregerlig adfærd, som truer en flyvnings sikkerhed eller luftfartssikkerheden, ved boarding som omhandlet i den ændrede konvention angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, der blev undertegnet i Tokyo den 14. september 1963. I disse tilfælde bør det transporterende luftfartsselskab bære bevisbyrden.

(13) For at forbedre beskyttelsesniveauet bør passagerer ikke nægtes boarding til en flyvning på hjemrejsen med den begrundelse, at de ikke foretog en eller flere flyvninger på udrejsen omfattet af samme lufttransportkontrakt. Desuden bør luftfartsselskaberne ikke have lov til at opkræve noget gebyr af passagerer med den begrundelse, at de ikke har benyttet en eller flere flyvninger af udrejsen.

([6]) Domstolens dom (Ottende Afdeling) af 31. maj 2018, *Claudia Wegener mod Royal Air Maroc SA*, sag C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.
([7]) Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 4. oktober 2012, *Finnair Oyj mod Timy Lassooy*, sag C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(14) For øjeblikket bliver passagerer sommetider opkrævet straffende administrative gebyrer for rettelse af stavefejl i deres navne. Mindre rettelser af reservationsfejl eller administrative ændringer bør foretages gratis, og en forskel mellem navnet i reservationen og en passagers rettede navn bør ikke udgøre grund til boardingafvisning, forudsat at rettelsen eller ændringen ikke indebærer en ændring af flytider, dato, flyrute eller passager.

(15) I tilfælde af en aflysning bør det være op til passageren og ikke luftfartsselskabet at vælge mellem refusion, fortsættelse af rejsen ved omlægning af rejsen eller rejse på en senere dato. I visse situationer foretrækker passagererne måske at modtage refusion eller kompensation i form af en voucher. Med henblik på at øge både fleksibiliteten for luftfartsselskaberne og forbrugsvalgmuligheder for passagererne i tilfælde af en forstyrrelse, der giver en passager ret til refusion eller kompensation, bør passageren have ret til, efter at have givet sit udtrykkelige samtykke på et varigt medium, at vælge en sådan refusion eller kompensation i form af en voucher af en værdi, der mindst svarer til størrelsen af den refusion eller kompensation, der skal betales. Muligheden for en voucher bør vises klart og på lige fod med andre muligheder for refusion og kompensation. Hvis voucheren ikke er blevet indløst eller ikke er blevet indløst fuldt ud ved udløbet af dens gyldighedsperiode, bør luftfartsselskabet automatisk refundere voucherens udestående beløb i sin helhed.

(16) Lufthavnsdriftsorganer i lufthavne med en samlet årlig passagertrafikvolumen på mere end fire millioner passager i mindst tre på hinanden følgende år og leverandører af væsentlige lufthavnsydelser, navnlig luftfartsselskaber og leverandører af groundhandlingydelser, bør arbejde sammen for at minimere virkningen af flere forstyrrelser af flyvninger for passagerer. Til det formål bør lufthavnsdriftsorganer udarbejde beredskabsplaner for sådanne tilfælde og udarbejde disse beredskabsplaner sammen med lufthavnsbrugerudvalget og andre leverandører af væsentlige lufthavnsydelser, herunder leverandører af særlig bistand til personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer. Nationale håndhævelsesorganer bør påse lufthavnsdriftsorganets opfyldelse med hensyn til beredskabsplaner. I lufthavne med en samlet årlig passagertrafikvolumen på mindre end fire millioner passager i mindst tre på hinanden følgende år bør lufthavnsdriftsorganet udfolde alle rimelige bestræbelser på at koordinere og indgå ordninger med lufthavnsbrugere i situationer, der kan føre til et betydeligt antal strandede passagerer, og at holde de strandede passagerer underrettet.

(17) Forordning (EF) nr. 261/2004 bør udtrykkelig omfatte retten til kompensation for passagerer, der bliver ramt af lange forsinkelser, i overensstemmelse med Domstolens dom i forenede sager C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon og Alana Sturgeon mod Condor Flugdienst GmbH*) og C-432/07 (*Stefan Böck og Cornelia Lepuschitz mod Air France SA*) ([8]), omfattende en tærskel på tre timer for alle passagerer og målrettede bestemmelser for langdistanceflyvninger uden for Unionen, der tilskynder luftfartsselskaberne til at sikre, at passagererne når deres endelige bestemmelsessted rettidigt.

(18) En forsinkelse ved ankomst bør beregnes fra det planlagte tidspunkt for ankomst til det endelige bestemmelsessted som angivet på passagerens billet. Dette er navnlig tilfældet, hvor f.eks. luftfartøjet lettede, men derefter blev tvunget til at vende tilbage til afgangslufthavnen og igen lettede på et senere tidspunkt. I tilfælde af omlægning af rejsen med en anden transportform bør passagerens faktiske ankomsttidspunkt til vedkommendes endelige bestemmelsessted anvendes til at beregne forsinkelsen ved ankomsten, uanset hvilken transportform der anvendes. Hvor en flyvning forsinkes eller får ændret sit ankomsttidspunkt til et senere tidspunkt mindre end 14 kalenderdage før den afgangsdato, der er angivet på passagerens billet som udstedt på reservationstidspunktet, bør forsinkelsen ved ankomst beregnes fra det planlagte ankomsttidspunkt, der er angivet på passagerens billet som udstedt på reservationstidspunktet. I tilfælde, hvor en flyvning får ændret sit ankomsttidspunkt mindst 14 kalenderdage før den afgangsdato, der er angivet på passagerens billet som udstedt på reservationstidspunktet, eller, hvis den får ændret sit ankomsttidspunkt efter dette tidspunkt, hvor passageren har taget en flyvning, der fik ændret sit ankomsttidspunkt til et tidligere tidspunkt, bør forsinkelsen ved ankomst beregnes fra det planlagte ankomsttidspunkt, der er angivet på passagerens billet som udstedt på tidspunktet for ændringen af ankomsttidspunktet. Hvor passagerernes rejse omlægges som følge af en forstyrrelse, bør forsinkelser ved ankomsten for så vidt angår den omlagte flyvning beregnes fra det planlagte ankomsttidspunkt, der er angivet på den billet, der er udstedt til den omlagte flyvning.

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

(19) Hvis der skabes større gennemsigtighed for så vidt angår transporttjenesternes miljøpræstation, kan kunderne få flere oplysninger, når de træffer deres egne valg. Flyveemissionsmærket, der er oprettet i henhold til artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 ([9]), står til rådighed for luftfartsselskaberne for, på deres websteder og på billetter, i et lettilgængeligt format og på en sammenlignelig måde at vise nøjagtige og objektive oplysninger om drivhusgasemissionerne forbundet med de lufttrafiktjenester, de udbyder.

(20) Af hensyn til retssikkerhed bør det af forordning (EF) nr. 261/2004 udtrykkeligt fremgå, at en ændring af planlagte flyvninger har samme virkning for passagerer som aflysninger eller forsinkelser, og at der derfor bør være de samme rettigheder.

(21) Passagerer, der mister en tilsluttet flyforbindelse, som er en del af en rejse, som følge af en forstyrrelse af en tidligere flyvning, bør bistås ordentligt under afventning af en omlægning af rejsen. I sådanne tilfælde bør passagerer i overensstemmelse med princippet om ligebehandling og dommen fra EU-Domstolen i sag C-11/11 (*Air France mod Folkerts*) ([10]) have ret til kompensation, når de når frem til det endelige bestemmelsessted for deres alternative flyvning eller transport, på samme måde som passagerer, som er udsat for forstyrrelser i forbindelse med direkte flyvninger.

(22) På reservationstidspunktet og forud for billetkøbet bør luftfartsselskaber eller, hvor det er relevant, formidlere klart oplyse passagerer om, hvorvidt deres rejseplaner vil være omfattet af en enkelt lufttransportkontrakt, og om deres rettigheder i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004, navnlig vedrørende mistede tilsluttede flyforbindelser.

(23) For at forbedre passagerbeskyttelsen bør det præciseres, at passagerer, hvis flyvning blev forsinket, bør nyde godt af ret til bistand og kompensation, uanset om de venter i lufthavnsterminalen eller allerede er om bord på flyet. Da de i sidstnævnte tilfælde imidlertid ikke har adgang til de ydelser, som er tilgængelige i terminalen, bør deres rettigheder forbedres, hvad angår de basale behov og med hensyn til retten til at gå fra borde. Retten til at gå fra borde kan kun begrænses af sikkerheds-, immigrations- eller lufttrafikkontrolrelaterede årsager. Hvis et luftfartsselskab skal til at lade passagererne gå fra borde, men af lufttrafikkontrolmyndighederne underrettes om, at flyet har tilladelse til at afgå med det samme, bør det have mulighed for at nægte passagererne at gå fra borde.

(24) Med henblik på at lette indgivelsen og indledningen af anmodninger om kompensation efter en forstyrrelse bør luftfartsselskaberne automatisk og elektronisk give passagerer oplysninger om passagerers kompensationsrettigheder og klare retningslinjer for, hvordan en anmodning indgives.

(25) Hvis en passager har valgt en omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed, gør luftfartsselskabet ofte omlægningen betinget af, om der er pladser tilgængelige på dets egne forbindelser, hvorved det fratager dets passagerer muligheden for at komme hurtigere frem med alternative forbindelser. Derfor bør luftfartsselskabet også foreslå andre muligheder for omlægning af rejsen, herunder til en alternativ lufthavn, ved en anden rute, med et andet luftfartsselskabs forbindelser eller med en anden transportform, hvis det kan gøre, at rejsen kan foregå hurtigere. En alternativ omlægning af rejsen bør være afhængig af, om der er ledige pladser. Udgifterne til en sådan omlægning af rejsen bør på visse betingelser afholdes af luftfartsselskabet og foregå på sammenlignelige transportbetingelser.

(26) Ved omlægning af rejsen bør luftfartsselskaber søge at sikre, at passagererne kan rejse med deres bagage, herunder indtjekket og ikkeindtjekket bagage. Et luftfartsselskab bør af passagerer gives mulighed for at handle på anden vis, hvis begrænsninger i bagagetransporten kunne medføre yderligere forsinkelser for passagerer, der venter på omlægning af rejsen, uden at dette berører luftfartsselskabets erstatningsansvar med hensyn til passagerers bagage i henhold til forordning (EF) nr. 2027/97 og til konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, som blev vedtaget i Montreal den 28. maj 1999 (»Montrealkonventionen«).

([9]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Domstolens dom (Store Afdeling) af 26. februar 2013, *Air France mod Heinz-Gerke Folkerts og Luz-Tereza Folkerts*, sag C-11/11, ECLI: EU:C:2013:106.

(27) Hvorvidt transportbetingelser er sammenlignelige, kan afhænge af en række faktorer og af særlige omstændigheder. Hvor det er muligt, og hvor det ikke medfører yderligere forsinkelser, bør passagerer ikke nedgraderes til transporttjenester af en lavere rejseklasse end den, der er anført på billetten. Omlægning bør tilbydes passagerer uden yderligere omkostninger, selv om passagerernes rejse omlægges med et andet luftfartsselskab eller med en anden transportform eller i en højere rejseklasse eller til en højere billetpris end den, der er betalt for den oprindelige transporttjeneste. Der bør udfoldes rimelige bestræbelser for at undgå yderligere forbindelser. Personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer bør ikke udsættes for yderligere tilsluttede flyforbindelser, når de omdirigeres, medmindre andet er aftalt med passageren. Når passagerers rejse er omlagt, bør den samlede rejsetid ligge så tæt som muligt på den planmæssige rejsetid for den oprindelige flyvning under hensyntagen til de muligheder, der er til rådighed i den lufthavn, hvor forstyrrelsen indtraf, og i samme rejseklasse eller om nødvendigt en højere klasse. Hvis der er flere flyvninger til rådighed med sammenlignelige rejsetider, bør passagerer, der har ret til omlægning af rejsen, acceptere det tilbud om omlægning af rejsen, som luftfartsselskabet fremsætter, herunder med de luftfartsselskaber, der samarbejder med det transporterende luftfartsselskab. Hvis det transporterende luftfartsselskab tilbyder passageren omlægning af rejsen på sammenlignelige transportbetingelser, bør passageren acceptere sådan omlægning af rejsen. Hvis det transporterende luftfartsselskab giver passageren muligheder for omlægning af rejsen, som ikke er på sammenlignelige transportbetingelser, bør passageren kunne afvise sådan omlægning af rejsen. Retten til omlægning af rejsen, herunder egen omlægning af rejsen, bør opretholdes. Hvis der er reserveret bistand for personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer til den oprindelige flyvning, bør en sådan bistand også være tilgængelig på den alternative rute i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 ([11]).

(28) I tilfælde af en forstyrrelse, og hvis de transporterende luftfartsselskaber ikke opfylder deres forpligtelser til at tilbyde bistand, bør passagererne have ret til at træffe deres egne foranstaltninger. I sådanne tilfælde bør de transporterende luftfartsselskaber refundere passagererne udgifter, der er nødvendige, rimelige og står i et rimeligt forhold til ventetidens varighed. Der bør navnlig tages hensyn til de specifikke udgifter til forfriskninger og måltider på det sted, hvor lufthavnen ligger. Med hensyn til indkvartering bør der tages hensyn til det sted, hvor passagererne er strandet, uanset om forstyrrelsen finder sted i en spidsbelastningsperiode, og prisstigninger som følge af reservationer i sidste øjeblik, når det vurderes, om udgifterne er nødvendige, rimelige og forholdsmæssige.

(29) Hvis en passager har underrettet det transporterende luftfartsselskab om sit valg om at fortsætte rejsen, og hvis det transporterende luftfartsselskab ikke inden for tre timer har tilbudt en omlægning af rejsen på sammenlignelige transportbetingelser, bør passageren have ret til at arrangere sin egen omlægning af rejsen for at nå sit endelige bestemmelsessted uden yderligere forsinkelse. Passageren bør dog fortsat have ret til omlægning af rejsen fra det transporterende luftfartsselskab, indtil passageren har underrettet det transporterende luftfartsselskab om sin beslutning om at arrangere sin egen omlægning af rejsen. Når passagerer arrangerer deres egen omlægning af rejsen, bør de begrænse udgifterne til de udgifter, der er nødvendige, rimelige og hensigtsmæssige.

(30) Et transporterende luftfartsselskab bør kunne begrænse eller afvise bistand, hvis tilvejebringelsen af den i sig selv vil medføre yderligere forsinkelser for passagerer, der venter på et forsinket fly eller på omlægning af en rejse. Hvis en flyvning forsinkes sent om aftenen, men kan forventes at afgå inden for kort tid, og hvis transport af passagerer til hoteller og tilbage til lufthavnen midt om natten kunne føre til en meget længere forsinkelse, bør det det transporterende luftfartsselskab have lov til at nægte at tilbyde hotelindkvartering og tilhørende transport. Hvis et luftfartsselskab er ved at sørge for mad og drikkevarer, men underrettes om, at flyvningen er klar til boarding, bør det ligeledes have lov til at afvise at yde denne bistand. Bortset fra disse tilfælde bør det transporterende luftfartsselskab kun kunne begrænse eller afvise bistand i helt ekstraordinære tilfælde, da der bør gøres alt for at mindske ulemperne for passagerer.

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

(31) Luftfartsselskaberne bør tilbyde bistand til passagererne fra det planlagte afgangstidspunkt til afgangstidspunktet for deres flyvning eller alternative transport. Luftfartsselskaberne har for øjeblikket et ubegrænset ansvar for indkvartering af deres passagerer i tilfælde, hvor de usædvanlige omstændigheder varer ved i en lang periode. Denne usikkerhed kan sammen med fraværet af en forudsigelig tidsgrænse bringe et luftfartsselskabs finansielle stabilitet i fare med deraf følgende negative virkninger for passagerer med hensyn til forbindelser. Et luftfartsselskab bør derfor kunne begrænse sit tilbud om indkvartering til tre nætter. Desuden bør beredskabsplaner og hurtig omlægning af rejsen mindske risikoen for, at passagerer strander i lange perioder.

(32) Passagerer med særlige behov såsom personer med handicap, bevægelseshæmmede personer, uledsagede mindreårige, spædbørn, gravide kvinder og, på grundlag af lægeerklæring, personer med behov for særlig lægehjælp kan kræve særlig opmærksomhed fra det transporterende luftfartsselskabs side, medmindre disse personer nægtes boarding af sikkerhedshensyn. Det kan navnlig være vanskeligere at sørge for indkvartering til hver af disse passagerkategorier i tilfælde af forstyrrelser af flyvninger. Derfor bør enhver begrænsning i retten til at få tilbudt indkvartering i tilfælde af usædvanlige omstændigheder ikke gælde for disse passagerkategorier, forudsat det transporterende luftfartsselskab er blevet gjort opmærksom på deres situation. Selv om luftfartsselskaberne skal være opmærksomme på disse passagerers tilstedeværelse på en flyvning eller en tilsluttet flyforbindelse, bør det undgås at indføre unødvendige eller uforholdsmæssige underretningskrav. I tilfælde af spædbørn oplyses luftfartsselskabet systematisk om deres tilstedeværelse om bord, eftersom deres fødselsdato gives på reservationstidspunktet. I tilfælde af uledsagede mindreårige gøres luftfartsselskabet nødvendigvis bekendt med deres tilstedeværelse om bord ved indgåelsen af aftalen om omsorg mellem luftfartsselskabet og den mindreåriges værge. I tilfælde af personer med handicap og bevægelseshæmmede personer gøres luftfartsselskabet nødvendigvis bekendt med deres tilstedeværelse om bord som følge af meddelelsen i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 1107/2006. I mangel af en sådan meddelelse og i tilfælde af gravide kvinder bør den måde, som luftfartsselskabet gøres bekendt med passagerens særlige situation, og tidspunktet, hvor luftfartsselskabet gøres bekendt med passagerens særlige situation, tage hensyn til passagerens særlige situation, idet det tages i betragtning, at passagerens særlige situation måske først oplyses af passageren senest, når passageren underrettes om forstyrrelsen. I tilfælde af passagerer med behov for særlig lægehjælp gøres luftfartsselskabet, hvis sådanne passagerer oplyste luftfartsselskabet om deres helbredstilstand inden flyvningen for at indhente lægeerklæring om, at det er forsvarligt at lade dem deltage i flyvningen, nødvendigvis bekendt med deres situation, når det accepterer befordring af sådanne personer. Luftfartsselskaber bør sikre, at passagererne let kan videregive alle de oplysninger, der er nødvendige for sådanne meddelelser i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 1107/2006.

(33) Forordning (EF) nr. 261/2004 gælder også for passagerer, som har reserveret deres flyrejse som del af en pakkerejse. Denne ændringsforordning sigter mod yderligere at forbedre sammenhængen mellem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 ([12]) og forordning (EF) nr. 261/2004. I denne forbindelse bør passagerer kunne vælge, i henhold til hvilken af de to retsakter de vil gøre deres krav gældende, og, hvor det er relevant, at fremsætte krav i henhold til begge retsakter. En passager, der har reserveret lufttransport som en del af en pakkerejse, kan gøre krav gældende i henhold til begge retsakter, hvis passageren f.eks. har modtaget kompensation fra luftfartsselskabet for en forsinket flyvning, men har ret til prisnedsættelse eller kompensation fra rejsearrangøren for specifikke ydelser såsom hotelindkvartering, måltider, udflugter eller andet, som passageren ikke modtog på grund af den forsinkede flyvning. Passagerer bør dog ikke have lov til at kumulere rettigheder, for så vidt som den relevante kompensation eller prisnedsættelse, der ydes i henhold til begge retsakter, beskytter den samme interesse eller har det samme formål. Hvis passagerer fremsætter deres krav over for luftfartsselskabet, bør luftfartsselskabet udbetale det fulde kompensationsbeløb i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 261/2004. Hvis passagerer fremsætter et krav i henhold til direktiv (EU) 2015/2302, bør den kompensation, som luftfartsselskabet udbetaler, fratrækkes de betalinger, der skal foretages i overensstemmelse med direktiv (EU) 2015/2302, for så vidt som de underliggende rettigheder beskytter den samme interesse eller har det samme formål.

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

(34) Årsagerne til det nuværende niveau af forsinkelser og aflyste flyvninger i Unionen kan ikke alene tilskrives luftfartsselskaberne. For at incitere alle aktører i flytrafikkæden til at søge at finde effektive og rettidige løsninger, der kan minimere de gener, som forsinkelser og aflysninger giver for passagererne, bør luftfartsselskabernes ret til at søge regres hos enhver tredjepart, som har bidraget til den begivenhed, som gav anledning til kompensation eller andre forpligtelser, ikke være begrænset af forordning (EF) nr. 261/2004.

(35) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 ([13]) kræver, at det kontraherende luftfartsselskab oplyser passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, og Rådets direktiv 93/13/EØF ([14]) kræver, at sælgeren eller leverandøren giver oplysninger til forbrugeren om kontraktens vilkår og betingelser. Passagererne bør informeres mere detaljeret om deres rettigheder i tilfælde af forstyrrelser af flyvningen, og bør også informeres tilstrækkeligt om årsagen til selve forstyrrelsen, så snart der foreligger oplysninger herom. Disse oplysninger bør mindst gives af luftfartsselskabet eller formidleren i et tilgængeligt format og, hvor det er relevant, gennem såkaldte »push«-meddelelser fra mobilapplikationer eller ved andre digitale midler. Disse oplysninger bør også gives af det transporterende luftfartsselskab.

(36) Når passagerer vælger at blive refunderet fremfor at få rejsen omlagt, bør de automatisk refunderes rettidigt uden forpligtelse til at fremsætte en særlig anmodning.

(37) Passagererne informeres tilstrækkeligt af luftfartsselskabet eller formidleren om de relevante procedurer for indgivelse af anmodninger om kompensation og klager til luftfartsselskaber eller formidlere og bør modtage svar fra luftfartsselskaberne eller formidlerne rettidigt.

(38) Passagererne bør også have mulighed for at indgive individuelle tvister til et organ eller organer, der er ansvarlige for udenretslig bilæggelse af tvister efter klager til luftfartsselskabet. Eftersom adgangen til effektive retsmidler for en domstol er en grundlæggende ret, der er anerkendt i artikel 47 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, bør disse foranstaltninger imidlertid hverken forhindre eller besværliggøre passagerernes adgang til domstolene.

(39) For at gøre det muligt for passagerer at udøve deres rettigheder vedrørende anmodninger, klager og individuelle tvister bør passagerer direkte og personligt kunne indgive en ansøgning til luftfartsselskaberne, formidlerne eller de relevante organer i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 261/2004 på en klar og tilgængelig måde.

(40) Under henvisning til De Forenede Nationers konvention om rettigheder for personer med handicap ([15]) og for at sikre, at skader på, ødelæggelse af eller bortkomst af mobilitetsudstyr eller tilskadekomst eller død af en anerkendt ledsagehund kompenseres med de fulde genanskaffelsesomkostninger, bør luftfartsselskaber tilbyde personer med handicap og bevægelseshæmmede personer som defineret i forordning (EF) nr. 1107/2006 mulighed for gratis at indgive en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet (»erklæring om særlig interesse«), som i henhold til Montrealkonventionen giver dem mulighed for at søge om fuld erstatning. Luftfartsselskaberne bør på reservationstidspunktet oplyse passagererne om muligheden for at indgive en sådan erklæring om særlig interesse og om de dermed forbundne rettigheder.

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

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

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

(41) Personer med handicap og bevægelseshæmmede personer bør have ret til omgående at modtage en midlertidig erstatning af mobilitetsudstyr fra luftfartsselskabet for at erstatte indtjekket mobilitetsudstyr i tilfælde af bortkomst, ødelæggelse eller beskadigelse af det indtjekkede mobilitetsudstyr. Eftersom anerkendte ledsagehunde ikke let kan erstattes, bør der findes andre midlertidige løsninger, hvor en anerkendt ledsagehund er tabt, død eller kommet til skade.

(42) Det er ikke altid klart for passagererne, hvor meget bagage de har lov til at tage med om bord på et fly, hvad angår tilladte dimensioner, vægt eller antal genstande. For at sikre fuld klarhed hos passagererne om, hvor meget bagage de har lov til at tage med ifølge deres billet, både som ikkeindtjekket og indtjekket bagage, bør luftfartsselskaberne klart angive dette på reservationstidspunktet og i lufthavnen. Ved personlige genstande, der udgør et nødvendigt aspekt af passagertransport, forstås genstande, der er væsentlige i rejsens varighed, og som kan omfatte pas og andre rejsedokumenter, vigtige lægemidler, personlige enheder og læsestof samt føde- og drikkevarer, der svarer til flyvningens varighed.

(43) Uden at dette begrænser luftfartsselskabers og formidleres mulighed for at tilbyde flybilletpriser, hvor et stykke håndbagage ikke er inkluderet i prisen, er det hensigtsmæssigt at øge forbrugernes bevidsthed og prisgennemsigtigheden med det formål at skabe mere lige vilkår i hele Unionen. Med henblik herpå bør passagererne lettere kunne sammenligne flybilletpriser, hvor håndbagage (en kabinekuffert) er inkluderet i prisen. Der bør indføres en forpligtelse for luftfartsselskaber, formidlere og metasøgemaskiner til altid som standard at vise flybilletprisen, hvor håndbagage er inkluderet i prisen, inden reservationsproceduren påbegyndes.

(44) Der bør skabes større klarhed vedrørende anmodninger vedrørende en personlig genstand eller et stykke håndbagage, der er efterladt eller bortkommet i flyets kabine, med henblik på at lette behandlingen af sådanne anmodninger og dermed sikre en strømlinet proces og forhindre yderligere byrder for passagerer eller fejlkommunikation med passagerer.

(45) Passagerer bør på reservationstidspunktet oplyses om de største dimensioner og den højeste vægt af den bagage, som de kan medbringe i kabinen. Uden at det berører princippet om fri prisfastsættelse i henhold til artikel 22 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 ([16]), bør luftfartsselskaberne fastlægge en rimelig politik med hensyn til håndbagagens dimensioner, som gør det muligt for passagererne at tage et stykke håndbagage med ind i kabinen, afhængig af flykabinens kapacitet, forudsat at håndbagagen opfylder gældende krav til drift, flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed. I betragtning af luftfartsselskabernes forskelligartede politikker er det hensigtsmæssigt ved revisionen af forordning (EF) nr. 1008/2008 at vurdere gennemførligheden af at indføre ensartede minimumsregler for håndbagage.

(46) Der bør fastsættes passende bestemmelser for passagerer, som vælger at anvende en selvprintet version af et digitalt udstedt boardingkort, eller som vælger at anmode om en trykt kopi fra det transporterende luftfartsselskab efter indtjekning.

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

(47) Musikinstrumenter kan være af enorm pengemæssig, kunstnerisk og historisk værdi. Musikinstrumenter er desuden redskaber til musikeres erhverv, som regelmæssigt bruges til at øve og optræde med, og er ikke lette at erstatte. Passagerer bør derfor have ret til at medbringe musikinstrumenter i kabinen på eget ansvar, forudsat at disse instrumenter overholder kapacitetsreglerne og reglerne for flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed samt luftfartsselskabets politik for maksimalt tilladt bagage. Når kapacitetskravene og kravene til flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed er opfyldt, bør luftfartsselskabet bestræbe sig på at give passagerer mulighed for at medbringe musikinstrumenter på yderligere sæder, forudsat at de tilsvarende billetpriser er betalt. I sådanne tilfælde bør passagerer og musikinstrumenter placeres på sæder umiddelbart ved siden af hinanden med musikinstrumentet på et vinduessæde. Hvis dette ikke er muligt, bør musikinstrumenter, hvor det er muligt, fragtes under passende vilkår i luftfartøjets fragtrum. Forordning (EF) nr. 2027/97 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(48) På grund af de korte frister for indgivelse af klager i forbindelse med de rettigheder og forpligtelser, der er omfattet af forordning (EF) nr. 2027/97, bør luftfartsselskaberne give passagererne mulighed for at indgive en klage ved at stille en klageformular til rådighed for dem, i formater, der er tilgængelige for passagerer med handicap og personer, der ikke anvender digitale værktøjer. Luftfartsselskaberne bør i det mindste gøre klageformularen tilgængelig i deres mobilapplikationer og på deres websteder. I lufthavne med kommerciel passagertrafik bør lufthavnsdriftsorganerne også stille en fælles formular til rådighed for passagererne i lufthavnenes bagageudleveringsområder. Kommissionen bør vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge modellen for den fælles formular, som bør gøre det muligt for passageren omgående at indgive en klage over beskadiget, forsinket eller bortkommet bagage.

(49) Forsikringsanliggender falder ind under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 ([17]) og (EF) nr. 1008/2008.

(50) Det er nødvendigt, at de finansielle grænser, som er omhandlet i bilaget til forordning (EF) nr. 2027/97, regelmæssigt ændres af luftfartsselskaber for at tage hensyn til den økonomiske udvikling efter den revurdering, der foretages af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2.

(51) Draghirapporten fremhævede transportens afgørende rolle for Unionens konkurrenceevne. Den skitserede også risikoen for, at virksomheder omdirigeres fra transportknudepunkter i Unionen til transportknudepunkter i Unionens naboskabsområde som følge af asymmetriske bestemmelser. Forordning (EF) nr. 261/2004 finder kun anvendelse på passagerer, hvis flyafgang er fra en lufthavn beliggende i et tredjeland til en lufthavn beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, når det transporterende luftfartsselskab, der udførte flyvningen, er et EU-luftfartsselskab. Inden for fem år efter anvendelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 bør Kommissionen vurdere gennemførligheden af at revidere nævnte forordnings anvendelsesområde med henblik på yderligere at forbedre passagerbeskyttelsen og de lige vilkår mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandsluftfartsselskaber.

(52) En mekanisme til beskyttelse af passagerer i tilfælde af luftfartsselskabers insolvens bør vurderes i forbindelse med revisionen af forordning (EF) nr. 1008/2008.

(53) Grønland er kendetegnet af særligt barske vejrforhold og meget lav befolkningstæthed og afsides beliggenhed af de befolkede områder. For at sikre forbindelser og opretholde tilgængeligheden af flyvninger i Grønland bør flyvninger mellem steder i Grønland ikke være omfattet af kompensationsforpligtelserne, herunder hvor sådanne flyvninger er dele af en rejse til eller fra et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse.

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

(54) Denne forordning berører ikke Kongeriget Spaniens stilling i tvisten med Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland med hensyn til suveræniteten over den landtange, som Gibraltars lufthavn er beliggende på. Intet i denne forordning er til hinder for dens fremtidige anvendelse på den pågældende lufthavn i henhold til en aftale vedrørende Gibraltar mellem Den Europæiske Union og Det Forenede Kongerige, der er indgået efter forudgående aftale med Kongeriget Spanien. I fald ovennævnte aftale opsiges, bør denne forordning kun finde anvendelse på den lufthavn, der ligger på landtangen i Gibraltar, efter at tvisten er bilagt på en sådan måde, at Kongeriget Spanien er blevet i stand til at sikre anvendelsen af denne forordning på den pågældende lufthavn.

(55) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af forordning (EF) nr. 261/2004 med hensyn til udformningen og indholdet af og skabelonen for EU-mærket for flypassagerers rettigheder og de praktiske bestemmelser for lufthavnsdriftsorganets refusion til det transporterende luftfartsselskab bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([18]).

(56) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2027/97 med hensyn til den fælles formular og formularen for erklæringen om særlig interesse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.

(57) Målene for denne forordning, nemlig at beskytte flypassagerers rettigheder på en rimelig og afbalanceret måde, sikre Unionens luftfartssektors konkurrenceevne og opretholde passagerforbindelser på lang sigt, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) Artikel 1 affattes således:

»*Artikel 1*

Formål

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

a) boardingafvisning

b) aflysning, forsinkelse eller ændring af flyvninger

c) mistet tilsluttet flyforbindelse

d) opgradering eller nedgradering.«

([18]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Litra b)–f) affattes således:

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

c) »EU-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 (*)

ca) »lufthavnsdriftsorgan« et lufthavnsdriftsorgan som defineret i artikel 2, nr. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF (**)

d) »rejsearrangør«: en rejsearrangør som defineret i artikel 3, nr. 8), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 (***)

e) »pakkerejse«: en kombination af rejseydelser som defineret i artikel 3, nr. 2), i direktiv (EU) 2015/2302

f) »billet«: gyldig dokumentation, uanset form, for en lufttransportkontrakt

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

(**) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj);

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

b) Litra g) udgår.

c) Litra h)–l) affattes således:

»h) »endeligt bestemmelsessted«: bestemmelsesstedet for flyvningen eller for den sidste tilsluttede flyforbindelse på en rejse

i) »person med handicap« eller »bevægelseshæmmet person«: enhver person, hvis bevægelighed under benyttelse af transportmidler er nedsat på grund af et fysisk handicap (sensorisk eller bevægelsesmæssigt, permanent eller midlertidigt), mentalt handicap eller funktionsnedsættelse eller ethvert andet handicap eller på grund af alder, og hvis situation kræver passende opmærksomhed og tilpasning af de ydelser, alle passagerer har adgang til, på grundlag af den pågældendes særlige behov

j) »boardingafvisning«: afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i artikel 4, stk. 1, eller hvor de på forhånd er blevet underrettet om, at de vil blive afvist ved boarding mod deres vilje, undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. sundhed, flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed eller ufuldstændig rejselegitimation

k) »frivillig«: en passager, der er mødt frem til boarding i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i artikel 4, stk. 1, og som på opfordring af luftfartsselskabet erklærer sig villig til, mod en modydelse, ikke at boarde luftfartøjet for sin flyvning

l) »aflysning«: en planlagt flyvning, hvortil der var indgået en lufttransportkontrakt, som ikke gennemføres, og omfatter situationer, hvor:

i) flyet lettede, men af en hvilken som helst grund enten blev omdirigeret til en anden lufthavn end den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, eller vendte tilbage til afgangslufthavnen og ikke kunne fortsætte til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, eller

ii) en passager har fået udstedt en billet til en flyvning, og det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, er blevet fremrykket mere end en time.«

d) Følgende litraer tilføjes:

»m) »tredjeland«: ethvert land eller enhver del af en medlemsstats område, hvor traktaterne ikke finder anvendelse

n) »forsinkelse ved afgang«: forskellen i tid mellem det planlagte afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet som udstedt på reservationstidspunktet, og flyvningens faktiske afgangstidspunkt, undtagen hvor:

i) en flyvning får ændret afgangstidspunkt mindst 14 kalenderdage før den afgangsdato, der er angivet på passagerens billet som udstedt på reservationstidspunktet, eller, efter dette tidspunkt, får ændret afgangstidspunkt til et tidligere tidspunkt, i hvilke tilfælde der ved »forsinkelse ved afgang« forstås forskellen i tid mellem det planlagte afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet som udstedt på tidspunktet for ændringen af afgangstidspunktet, og det faktiske afgangstidspunkt for flyvningen med ændret afgangstidspunkt

ii) en passagers rejse omlægges som følge af en forstyrrelse, for så vidt angår den omlagte flyvning, i hvilket tilfælde der ved »forsinkelse ved afgang« forstås forskellen i tid mellem det planlagte afgangstidspunkt, der er angivet på billetterne til den omlagte flyvning, og det faktiske afgangstidspunkt for den omlagte flyvning

o) »forsinkelse ved ankomst«: forskellen i tid mellem det planlagte ankomsttidspunkt, der er angivet på passagerens billet som udstedt på reservationstidspunktet, og flyvningens faktiske ankomsttidspunkt, undtagen hvor:

i) en flyvning får ændret ankomsttidspunkt mindst 14 kalenderdage før den afgangsdato, der er angivet på passagerens billet som udstedt på reservationstidspunktet, eller, efter dette tidspunkt, i fald en passager har taget en flyvning, der får ændret ankomsttidspunkt til et tidligere tidspunkt, i hvilke tilfælde der ved »forsinkelse ved ankomst« forstås forskellen i tid mellem det planlagte ankomsttidspunkt, der er angivet på passagerens billet som udstedt på tidspunktet for ændringen af ankomsttidspunktet, og det faktiske ankomsttidspunkt for flyvningen med ændret ankomsttidspunkt

ii) en passagers rejse omlægges som følge af en forstyrrelse, for så vidt angår den omlagte flyvning, i hvilket tilfælde der ved »forsinkelse ved ankomst« forstås forskellen i tid mellem det planlagte ankomsttidspunkt, der er angivet på billetterne til den omlagte flyvning, og det faktiske ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning

p) »rejseklasse«: en del af luftfartøjets passagerkabine, der er kendetegnet enten ved en specifik kode angivet i lufttransportkontrakten eller en kombination af elementer såsom andre sæder, en anden sædeopstilling og andre forskelle i de ydelser såsom specifik forplejning, der ydes passagererne, sammenlignet med hvad der ydes passagerer i andre dele af kabinen

q) »lufttransportkontrakt«: en transportkontrakt indgået mellem et luftfartsselskab eller dettes autoriserede agent og en passager eller passagerer om udførelse af en eller flere flyvninger

r) »usædvanlige omstændigheder«: begivenheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol

s) »flyvning«: en lufttransport, der udføres med et enkelt luftfartøj mellem to lufthavne, som angivet på billetten, via en forud fastlagt rute, en tidsplan og et enkelt identifikationsnummer, uanset om der er mellemlandinger udelukkende af tekniske og operationelle årsager

t) »tilsluttet flyforbindelse«: en flyvning, hvormed passageren som del af en rejse kan rejse fra det første afgangssted og nå frem til et omskiftningssted for at skifte til en anden flyvning, eller, hvormed passageren kan rejse fra et omskiftningssted og nå frem til et andet omskiftningssted eller passagerens endelige bestemmelsessted

u) »stopover«: en passagers tilsigtede afbrydelse af en rejse i henhold til en enkelt lufttransportkontrakt, som luftfartsselskabet eller dettes autoriserede agent har givet samtykke til på forhånd, mellem det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted, i en periode ud over den periode, der er nødvendig for direkte transit, eller ved skift mellem flyvninger i en periode, der normalt strækker sig til afgangstidspunktet for den næste tilsluttede flyforbindelse, og som ofte omfatter en overnatning

v) »rejse«: en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, der transporterer passageren fra det første afgangssted til passagerens endelige bestemmelsessted i henhold til en enkelt lufttransportkontrakt, idet ud- og hjemflyvningerne betragtes som særskilte rejser

w) »afgangstidspunkt«: det tidspunkt, hvor luftfartøjet forlader afgangsstandpladsen, enten ved at blive skubbet eller ved egen kraft (off-block tid)

x) »ankomsttidspunkt«: det tidspunkt, hvor luftfartøjet ankommer til ankomststandpladsen, og dets parkeringsbremser er aktiveret (on-block tid)

y) »forsinkelse på forpladsen«: ved afgang den periode ud over 30 minutter, hvor luftfartøjet bliver stående på jorden, fra det tidspunkt, hvor luftfartøjets døre lukkes, til tidspunktet for luftfartøjets takeoff eller ved ankomst den periode ud over 30 minutter fra luftfartøjet rører jorden, til luftfartøjets døre åbnes

z) »forstyrrelse«: boardingafvisning, aflysning, forsinkelse ved afgang, forsinkelse ved ankomst eller forsinkelse på forpladsen

aa) »nat«: perioden mellem midnat og kl. 06:00

ab) »barn«: en person under 14 år på flyvningens afgangsdato eller datoen for den første tilsluttede flyforbindelse i henhold til en lufttransportkontrakt

ac) »uledsaget mindreårig«: en person under 18 år på flyvningens afgangsdato eller datoen for den første tilsluttede flyforbindelse i henhold til en lufttransportkontrakt, som rejser uden en voksen værge, og hvor luftfartsselskabet har påtaget sig ansvaret for denne persons omsorg i overensstemmelse med sine offentliggjorte regler

ad) »spædbarn«: en person under to år på flyvningens afgangsdato eller datoen for den første tilsluttede flyforbindelse i henhold til en lufttransportkontrakt

ae) »varigt medium«: en indretning, som sætter passageren i stand til at lagre oplysninger på en måde, der muliggør senere konsultation i en periode, som er afpasset efter oplysningernes formål, og som giver mulighed for uændret gengivelse af de lagrede oplysninger

af) »tilgængeligt format«: et format, der giver en person med handicap eller en bevægelseshæmmet person adgang til alle relevante oplysninger, herunder ved at give den pågældende person mulighed for at få lige så let og bekvem adgang som en person uden funktionsnedsættelse eller handicap, og som opfylder de tilgængelighedskrav, der er fastsat i overensstemmelse med den gældende lovgivning, navnlig Europa--Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 (*)

ag) »første afgangssted«: afgangsstedet for flyvningen eller for den første tilsluttede flyforbindelse på en rejse

ah) »personlig genstand«: et stykke ikkeindtjekket bagage, der opfylder kravene til luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed, og som enten har en maksimal størrelse på 40x30x15 cm eller passer under sædet foran det sæde, hvor passageren sidder

ai) »håndbagage«: et stykke ikkeindtjekket bagage, som ikke er en personlig genstand, og som opfylder kravene til luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed.

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

3) Artikel 3 affattes således:

»*Artikel 3*

Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder

a) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaterne finder anvendelse

b) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, til en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaterne finder anvendelse og det transporterende luftfartsselskab, der udførte den pågældende flyvning, er et EU-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelser, kompensation og bistand i det pågældende tredjeland, der er tilsvarende og i overensstemmelse med formålet med denne forordning.

2. Stk. 1 gælder, såfremt passagererne:

a) har en billet til den pågældende flyvning, eller

b) af et luftfartsselskab eller en formidler er blevet overført fra den flyvning, som de har en billet til, til en anden flyvning, uanset grunden hertil.

3. Denne forordning gælder ikke for passagerer, der rejser gratis eller til en nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden, undtagen:

a) passagerer med billetter, der er udstedt i henhold til et luftfartsselskabs eller en formidlers bonusprogram eller et andet kommercielt program, på hvilke passagerer denne forordning gælder i sin helhed, og

b) spædbørn, der rejser gratis eller til en nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden, og personer, der rejser gratis eller til en nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden, for at ledsage en person med handicap eller en bevægelseshæmmet person i overensstemmelse med betingelserne omhandlet i artikel 4, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 (*), på hvilke passagerer denne forordning finder anvendelse med undtagelse af nærværende forordnings artikel 7.

4. Uden at det berører artikel 8, stk. 2, første afsnit, litra d), gælder denne forordning kun for passagerer, der transporteres af et motoriseret fastvinget luftfartøj.

5. Medmindre andet er anført, er det transporterende luftfartsselskab ansvarligt for at opfylde forpligtelserne i denne forordning.

6. Uden at det berører denne forordnings artikel 12, finder denne forordning også anvendelse på passagerer, der transporteres på en flyvning omfattet af en pakkerejsekontrakt som defineret i artikel 3, nr. 3), i direktiv (EU) 2015/2302, medmindre denne pakkerejsekontrakt opsiges, eller dens opfyldelse påvirkes af andre årsager end en forstyrrelse af denne flyvning.

7. Denne forordnings artikel 7 finder ikke anvendelse, hvis forstyrrelsen sker på en tilsluttet flyforbindelse, som både afgår fra og ankommer til en lufthavn i Grønland.

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

4) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 3a*

EU-mærke for flypassagerers rettigheder

1. Der indføres hermed et frivilligt »EU-mærke for flypassagerers rettigheder« (»mærket«).

2. Mærket skal gøre det muligt for passagerer hurtigt at blive informeret om anvendelsen af denne forordning på en rejse med henblik på at gøre det lettere at sammenligne og vælge mellem billettilbud.

3. Luftfartsselskaber eller formidlere kan anvende mærket, når de tilbyder billetter til passagerer til rejser inden for denne forordnings anvendelsesområde, der udføres af EU-luftfartsselskaber.

4. Et luftfartsselskabs eller en formidlers anvendelse af mærket sker på frivilligt grundlag, undtagen hvor et transporterende luftfartsselskab forpligter et luftfartsselskab eller en formidler til at anvende mærket på grundlag af en forretningsaftale.

5. Mærket må kun vises under salgs- og markedsføringsaktiviteter ved siden af eller direkte forbundet med et tilbud om en rejse inden for denne forordnings anvendelsesområde, som udføres af et EU-luftfartsselskab. Når der vises tilbud om flere rejser, skal det være klart, hvilken rejse mærket gælder for.

6. Falsk eller vildledende reklame eller anvendelse af ethvert mærke eller logo, der kan forveksles med mærket, er forbudt.

7. Kommissionen fremmer luftfartsselskabers eller formidleres anvendelse af mærket.

8. For at sikre en ensartet gennemførelse af denne artikel vedtager Kommissionen senest den 23. oktober 2027 gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede bestemmelser om udformning, indhold og skabelon for det mærke, der stilles til rådighed i henhold til denne artikel.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 16h, stk. 2.«

5) Artikel 4 affattes således:

»*Artikel 4*

Boardingafvisning

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

2. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer at skulle afvise boarding, underretter det omgående de berørte passagerer herom. Det transporterende luftfartsselskab oplyser samtidig de berørte passagerer om deres specifikke rettigheder i henhold til denne forordning, som finder anvendelse i dette tilfælde, navnlig for så vidt angår retten til kompensations som fastsat i artikel 7, retten til refusion eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8 og retten til bistand i overensstemmelse med artikel 9.

Det transporterende luftfartsselskab skal efterspørge frivillige til, mod en modydelse, ikke at boarde luftfartøjet på betingelser, der skal aftales mellem hver enkelt frivillig og det transporterende luftfartsselskab. Det transporterende luftfartsselskab underretter de frivillige om deres rettigheder i overensstemmelse med denne forordning. Aftalen med hver frivillig om en modydelse træder kun i stedet for den frivilliges ret til kompensation som fastlagt i artikel 7, stk. 1, hvis den frivillige udtrykkeligt godkender den på et varigt medium. Hvis der ikke foreligger en sådan godkendelse, kompenseres den frivillige uden unødigt ophold og senest syv kalenderdage efter boardingafvisningen af det transporterende luftfartsselskab, der afviser boarding, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1.

3. Hvis der ikke melder sig et tilstrækkeligt antal frivillige til, at de resterende passagerer med billet kan boarde flyet, kan det transporterende luftfartsselskab nægte boarding for passagerer mod deres vilje med undtagelse af passagerer, der er omhandlet i artikel 11.

4. Det transporterende luftfartsselskab, der nægter boarding, skal omgående oplyse de berørte passagerer om behandlingen af klager i overensstemmelse med artikel 15a.

Det transporterende luftfartsselskab, der nægter boarding, skal uden unødigt ophold give de berørte passagerer valget mellem refusion eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8. Uanset artikel 8, stk. 1, første afsnit, litra a), skal refusion til passagerer, der blev nægtet boarding, og som har ret til refusion, ydes uden unødigt ophold og senest syv kalenderdage efter boardingafvisningen.

Det transporterende luftfartsselskab, der nægter boarding, skal tilbyde de berørte passagerer bistand i overensstemmelse med artikel 9. Uanset artikel 9, stk. 1, litra a), skal bistand og forplejning ydes omgående.

Det transporterende luftfartsselskab, der nægter passagerer boarding mod deres vilje, skal yde kompensation til de berørte passagerer i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, uden unødigt ophold og senest syv kalenderdage efter boardingafvisningen.

5. Passagerer må ikke nægtes boarding og må ikke opkræves gebyr for hjemrejsen, herunder en rejse, der består af tilsluttede flyforbindelser, med den begrundelse, at de ikke foretog udrejsen under den samme lufttransportkontrakt.«

6) Artikel 5 affattes således:

»*Artikel 5*

Aflysning

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

Det transporterende luftfartsselskab oplyser uden unødigt ophold de berørte passagerer om årsagen til aflysningen.

2. Det transporterende luftfartsselskab, der skulle have udført den aflyste flyvning, giver uden unødigt ophold de berørte passagerer valget mellem refusion eller omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8.

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

4. Passagerer har ret til efter anmodning at modtage kompensation fra det transporterende luftfartsselskab, der skulle have udført den aflyste flyvning, i overensstemmelse med artikel 7.

5. Retten til at modtage kompensation i henhold til stk. 4 finder ikke anvendelse, hvis passagerne er blevet underrettet om aflysningen mindst 14 kalenderdage før den afgangsdato, der er angivet på passagerens billet, eller hvis de er blevet underrettet om aflysningen mindre end 14 kalenderdage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de har mulighed for at afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted mindre end to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt. Bevisbyrden med hensyn til at fastslå, hvorvidt og hvornår passageren har er blevet underrettet om aflysningen af flyvningen, påhviler det transporterende luftfartsselskab.

6. Retten til at modtage refusion og omlægning af rejsen som fastsat i stk. 2 og kompensation som fastsat i stk. 4 gælder ikke, hvis flyet lettede, men blev omdirigeret til en anden lufthavn end den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, hvis den faktiske ankomstlufthavn og den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, betjener samme by, byområde eller region, og luftfartsselskabet transporterer passageren til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, på betingelse af at forsinkelsen ved ankomst til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, ikke overstiger tre timer. Med henblik herpå påhviler bevisbyrden med hensyn til at fastslå ankomsttidspunktet til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, ved hjælp af alternative transportmidler det transporterende luftfartsselskab.

Dette stykkes første afsnit finder ikke anvendelse i tilfælde, hvor passagerer med særlige behov omhandlet i artikel 11, stk. 3, eller eventuelle personer, der ledsager disse passagerer, enten nægtes en billet til eller ombordstigning på det alternative transportmiddel på grund af ethvert gældende sikkerhedskrav, eller fordi ombordstigning er fysisk umulig, eller ikke er i stand til at benytte denne transporttjeneste, fordi der ikke er assistance til rådighed. Det transporterende luftfartsselskab udfolder rimelige bestræbelser for at give sådanne passagerer adgang til alternative transportmidler. Den forsinkede ankomst til den ankomstlufthavn, der er angivet på billetten, beregnes på grundlag af ankomsttidspunktet for den transporttjeneste, som det transporterende luftfartsselskab har leveret, og som passagerer med særlige behov eller, hvis det er relevant, eventuelle personer, der ledsager dem, faktisk tog eller kunne tage for at nå frem til denne lufthavn.«

7) Artikel 6 affattes således:

»*Artikel 6*

Forsinkelser

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

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

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

3. Når forsinkelsen ved afgang når op på fem timer, tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden unødigt ophold de berørte passagerer refusion i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, første afsnit, litra a).

4. Passagerer har ret til efter anmodning at modtage kompensation fra det transporterende luftfartsselskab, der udførte den forsinkede flyvning, i overensstemmelse med artikel 7, når de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger tre timer.«

8) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 6a*

Forsinkelse på forpladsen

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

2. Med forbehold af begrænsninger vedrørende flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed sørger det transporterende luftfartsselskab, hvis der sker forsinkelse på forpladsen, for passende opvarmning eller afkøling af passagerkabinen og fri adgang til toiletter om bord og sikrer, at de i artikel 11 omhandlede passagerer får den fornødne opmærksomhed. Medmindre det vil forlænge forsinkelsen på forpladsen, eller medmindre det ikke er foreneligt med kravene vedrørende flyvesikkerhed eller luftfartssikkerhed, skal det transporterende luftfartsselskab sørge for gratis drikkevand om bord.

3. Hvis en forsinkelse på forpladsen når op på to timer i en lufthavn med kommerciel passagertrafik, der er beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaterne finder anvendelse, kører luftfartøjet til gaten eller til et andet passende udstigningssted, hvor passagererne skal have lov til at gå fra borde. Efter dette tidspunkt kan en forsinkelse på forpladsen kun forlænges, hvis der er sikkerheds-, immigrations- eller flyvekontrolrelaterede årsager til, at luftfartøjet ikke kan forlade sin position på forpladsen.

4. Passagerer, der går fra borde i overensstemmelse med denne artikels stk. 3, har de rettigheder, der er fastsat i artikel 6 og, hvor det er relevant, artikel 11, idet der tages hensyn til forsinkelsen på forpladsen og det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet.

Artikel 6b

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

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

2. Hvis det transporterende luftfartsselskab ikke kan omlægge passagerens rejse inden for fem timer fra det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet for den mistede tilsluttede flyforbindelse, tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden unødigt ophold også de berørte passagerer refusion i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, første afsnit, litra a).

3. Passagerer har også ret til efter anmodning at modtage kompensation fra det luftfartsselskab, der udførte den forstyrrede flyvning, i overensstemmelse med artikel 7, hvis de når frem til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse ved ankomst, der overstiger tre timer.

Uanset definitionen af forsinkelse ved ankomst beregnes forsinkelsen ved ankomst i tilfælde af mistede tilsluttede flyforbindelser fra tidspunktet for ankomsten til det endelige bestemmelsessted som angivet på passagerens billet forud for den mistede tilsluttede flyforbindelse.

Artikel 6c

Usædvanlige omstændigheder

1. I forbindelse med denne forordning omfatter usædvanlige omstændigheder begivenhederne på den liste over usædvanlige omstændigheder, der er fastsat i bilaget, men er ikke begrænset hertil.

2. Et transporterende luftfartsselskab har pligt til at betale kompensation i overensstemmelse med artikel 7, medmindre det kan godtgøre, at aflysningen, forsinkelsen eller den mistede tilsluttede flyforbindelse skyldtes usædvanlige omstændigheder, og at aflysningen, forsinkelsen eller den mistede tilsluttede flyforbindelse ikke kunne have været undgået, selv hvis luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler. Usædvanlige omstændigheder kan kun påberåbes, hvis der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og forstyrrelsen af flyvningen. Bevisbyrden med hensyn til at fastslå, om der foreligger en direkte årsagsforbindelse, og at fastslå at luftfartsselskabet har truffet alle rimelige foranstaltninger for at undgå forstyrrelsen, påhviler det transporterende luftfartsselskab.«

9) Artikel 7 affattes således:

»*Artikel 7*

Ret til kompensation

1. Når der henvises til denne artikel, modtager passageren en fast kompensation, der udgør:

a) 250 EUR for alle rejser på 1 500 km eller derunder

b) 400 EUR for alle rejser inden for Unionen på mere end 1 500 km og for alle andre rejser på mellem 1 500 og 3 500 km

c) 600 EUR for alle rejser, der ikke falder ind under litra a) eller b).

2. Transporterende luftfartsselskaber kan nedsætte kompensationen fastsat i stk. 1, litra c), med 50 %, hvis ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede rejse med fire timer, hvor:

a) passagerer tilbydes omlægning af rejsen på et senere tidspunkt til deres endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning i henhold til artikel 8, stk. 1, første afsnit, litra b), eller

b) der er forsinkelse ved ankomsten af den oprindeligt reserverede rejse.

3. I tilfælde af omlægning af rejsen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, første afsnit, litra b), efter en aflysning, hvis den ændrede rejse er planlagt til at afgå mere end en time før det planlagte afgangstidspunkt for den oprindelige rejse eller flyvning, kan det transporterende luftfartsselskab nedsætte kompensationen, der er fastsat i artikel 5:

a) med 50 %, hvis det planlagte afgangstidspunkt fremrykkes med mindre end to timer, og passageren har taget flyvningen

b) med 25 %, hvis det planlagte afgangstidspunkt fremrykkes med mindre end tre timer, og passageren har taget flyvningen.

4. Hvis en passager kan have ret til kompensation i henhold til artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 4, eller artikel 6b, stk. 3, giver det transporterende luftfartsselskab senest 96 timer efter rejsens ophør elektronisk på et varigt medium passageren oplysninger om passagerens kompensationsrettigheder og klare retningslinjer for, hvordan en anmodning om kompensation indgives.

5. Ved beregningen af afstandene med henblik på denne forordning lægges afstanden mellem det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted til grund. I tilfælde af en tilsluttet flyforbindelse tages kun det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted i betragtning. Disse afstande måles efter storcirkelmetoden.

6. Når passageren har valgt at fortsætte sin rejse i henhold til artikel 8, stk. 1, første afsnit, litra a), b) eller c), og der opstår en yderligere forstyrrelse under den omlagte rejse, har passageren stadig ret til at modtage en eventuel yderligere kompensation under den omlagte rejse til vedkommendes første afgangssted eller til vedkommendes endelige bestemmelsessted.

7. Kompensationen udbetales ved elektronisk bankoverførsel eller, hvis dette udtrykkeligt er aftalt med passageren på et varigt medium, på anden vis.

8. Bevisbyrden med hensyn til at fastslå, hvornår og hvordan passageren har accepteret aftalen om betalingsformen for kompensationen fastsat i stk. 7, påhviler det transporterende luftfartsselskab.

9. Anmodninger om kompensation i henhold til denne artikel indgives af passageren senest ni måneder efter den faktiske afgangsdato, der er angivet på passagerens billet. Hvis en anmodning indgives af en tredjepart på vegne af passagerer, kan det transporterende luftfartsselskab kræve bevis for en gyldig fuldmagt til at handle. Transporterende luftfartsselskaber bekræfter omgående modtagelsen af anmodningen på et varigt medium. Senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen betaler det transporterende luftfartsselskab enten kompensationen eller giver passageren en begrundelse for ikke at betale kompensationen, i hvilket tilfælde der skal gives oplysninger om behandlingen af klager i henhold til artikel 15a. Hvis det transporterende luftfartsselskab på de betingelser, der er fastsat i artikel 6c, stk. 2, påberåber sig en usædvanlig omstændighed, præciserer det, hvilken af de i bilaget anførte usædvanlige omstændigheder det påberåber sig, og hvis det påberåber sig en begivenhed, der ikke er opført på denne liste, præciserer det, hvilken begivenhed det påberåber sig, og hvorfor den bør betragtes som en usædvanlig omstændighed. Når det transporterende luftfartsselskab påberåber sig en usædvanlig omstændighed, giver det en klar og underbygget forklaring, herunder en koncis redegørelse for, hvordan den usædvanlige omstændighed opfylder betingelserne vedrørende direkte årsagsforbindelse, og alle rimelige foranstaltninger, der er fastsat i artikel 6c, stk. 2.

Hvis det transporterende luftfartsselskab ikke betaler den anmodede kompensation, kan passagerer indgive en klage i overensstemmelse med artikel 15a.«

10) Artikel 8 affattes således:

»*Artikel 8*

Ret til refusion eller omlægning af rejsen

1. I tilfælde af en forstyrrelse tilbyder det transporterende luftfartsselskab uden unødigt ophold og på de betingelser, der er fastsat i artikel 4, 5, 6 eller 6b og i nærværende artikel, passagererne et valg mellem følgende muligheder, der skal gives gratis:

a) automatisk refusion inden for syv kalenderdage fra passagerens valg ved elektronisk bankoverførsel eller, hvis dette udtrykkeligt er aftalt med passageren på et varigt medium, på anden vis, af den fulde billetpris og formidlingsgebyrerne, hvor disse anvendes, for den eller de dele af rejsen eller rejserne, der ikke er foretaget, og for den eller de dele af rejsen eller rejserne, der allerede er foretaget, hvis flyvningen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejse, sammen med, hvis det er relevant, en returflyvning til det første afgangssted ved førstgivne lejlighed efter det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, eller efter aftale med passageren inden dette tidspunkt

b) fortsættelse af passagerens rejse ved omlægning af passagerens rejse på sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed efter det afgangstidspunkt, der er angivet på passagerens billet, eller efter aftale med passageren inden dette tidspunkt, eller

c) omlægning af passagerens rejse på sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens valg, forudsat at der er ledige pladser.

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

2. For at passageren kan nå frem til sit bestemmelsessted, som fastsat i henhold til stk. 1, første afsnit, litra b), ved førstgivne lejlighed og med en samlet rejsetid, der er så tæt som rimeligt muligt på den samlede planlagte rejsetid for den oprindelige flyvning, tilbyder det transporterende luftfartsselskab, forudsat at der er ledige pladser, mindst én af følgende alternative muligheder, som passageren kan overveje, og udtrykkelig aftale på et varigt medium:

a) en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, der følger samme rute som fastsat i lufttransportkontrakten

b) en anden rute mellem den samme afgangslufthavn og ankomstlufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten

c) omlægning af rejsen til eller fra en alternativ lufthavn i forhold til den lufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten, i hvilket tilfælde det transporterende luftfartsselskab afholder omkostningerne ved at overføre passageren mellem den lufthavn, der er anført i lufttransportkontrakten, og den alternative lufthavn

d) anvendelse af forbindelser, der udføres af et andet luftfartsselskab, eller

e) hvis det er passende i forhold til afstanden, anvendelse af en anden transportform.

I tilfælde af omlægning af rejsen med et andet luftfartsselskab eller en anden transportform forbliver det transporterende luftfartsselskab kun ansvarligt for tilvejebringelse af information og bistand samt omlægning af rejsen, indtil denne omlagte rejse påbegyndes. Det transporterende luftfartsselskab er fortsat ansvarligt for kompensation for forsinkelse ved ankomsten til det endelige bestemmelsessted i overensstemmelse med artikel 7. Den operatør, der udfører den omlagte rejse, er ansvarligt for alle andre rettigheder i forbindelse med denne rejse i overensstemmelse med gældende EU-ret om passagerrettigheder for den pågældende transportform.

3. Hvis en passager har underrettet det transporterende luftfartsselskab om sit valg om at fortsætte sin rejse i overensstemmelse med stk. 1, litra b), og denne artikels stk. 5, og hvis det transporterende luftfartsselskab ikke inden for tre timer har tilbudt en omlægning af rejsen på sammenlignelige transportbetingelser, kan passageren arrangere sin egen omlægning af rejsen i overensstemmelse med denne artikels stk. 2. Hvis passageren vælger at arrangere sin egen omlægning af rejsen, underretter passageren det transporterende luftfartsselskab herom. Passageren har ret til at afslå muligheder for omlægning af rejsen, hvis disse muligheder for omlægning af rejsen ikke er på sammenlignelige transportbetingelser, og bevarer i et sådant tilfælde retten til bistand i overensstemmelse med artikel 9, mens passageren venter på omlægningen.

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

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

4. Uden at det berører denne artikels øvrige bestemmelser, har en passager, der har organiseret et stopover, yderligere ret til at afvise muligheder for omlægning af rejsen, hvis disse muligheder for omlægning af rejsen ikke omfatter dette stopover.

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

Passageren oplyser det transporterende luftfartsselskab om sit valg.

6. Det transporterende luftfartsselskab giver på passagerens anmodning oplysningerne fastsat i denne artikel i papirform. Det transporterende luftfartsselskab sikrer, at passagerens valg i henhold til denne artikel er udtrykkeligt bekræftet på et varigt medium.

7. Valgmulighederne fastsat i stk. 1 skal vises tydeligt uden at være genstand for forhåndsudvælgelse, standardindstillinger eller yderligere proceduremæssige byrder, der favoriserer én mulighed.«

11) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 8a*

Vouchere

1. Hvis en passager har ret til kompensation i overensstemmelse med artikel 7 eller refusion i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, første afsnit, litra a), eller artikel 10, stk. 2, kan luftfartsselskabet tilbyde passageren valget af en voucher af en værdi, der som minimum svarer til refusionsbeløbet eller til den skyldige kompensation.

2. Passageren er ikke forpligtet til at acceptere en voucher i stedet for betaling. Accepten er kun gyldig, hvis passageren har givet sit udtrykkelige samtykke på et varigt medium. Alle de valgmuligheder, der er fastsat i artikel 7, stk. 7, og artikel 8, stk. 1, første afsnit, litra a), skal vises tydeligt uden at være genstand for forhåndsudvælgelse, standardindstillinger eller yderligere proceduremæssige byrder, der favoriserer én mulighed.

3. Det transporterende luftfartsselskab underretter tydeligt passageren på et varigt medium om de oplysninger, der er fastsat i stk. 2, 4, 5 og 6, inden passageren træffer det valg, der er omhandlet i stk. 1.

4. En voucher skal:

a) have en maksimal gyldighedsperiode på 12 måneder fra datoen for passagerens accept af voucheren; denne gyldighedsperiode kan kun forlænges én gang med en yderligere periode på højst 12 måneder, forudsat at både passageren og luftfartsselskabet udtrykkeligt har aftalt den pågældende forlængelse på et varigt medium

b) kunne benyttes helt eller delvis til alle luftfartsselskabets ydelser i gyldighedsperioden, herunder ydelser, der bestilles i voucherens gyldighedsperiode, men udføres efter dens udløbsdato

c) udstedes på et varigt medium med tydelig angivelse af dens værdi, gyldighedsperiode og anvendelsesbetingelser; hvis værdien er højere end den betaling, som passageren er berettiget til i henhold til artikel 7, artikel 8, stk. 1, første afsnit, litra a), eller artikel 10, stk. 2, skal dette angives på voucheren.

5. Passageren og luftfartsselskabet kan aftale fuld eller delvis betaling på et hvilket som helst tidspunkt, inden voucheren indløses eller udløber, på trods af passagerens oprindelige valg af en voucher.

6. Luftfartsselskabet refunderer automatisk det resterende beløb på den pågældende voucher uden unødigt ophold og under alle omstændigheder senest inden for syv kalenderdage:

a) til passageren efter udløbet af voucherens gyldighedsperiode, hvis voucheren ikke er blevet indløst; dette gælder også for eventuelle resterende beløb på den pågældende voucher i tilfælde af en tidligere delvis indløsning

b) til passageren når passageren og luftfartsselskabet inden udløbet af voucherens gyldighedsperiode bliver enige om en sådan refusion, eller

c) til den person, der varetager den afdøde passagers anliggender i tilfælde af den pågældende passagers død, efter anmodning fra denne person og mod forelæggelse af passende dokumentation på et varigt medium.«

12) Artikel 9 affattes således:

»*Artikel 9*

Ret til bistand

1. Når der henvises til denne artikel, tilbydes passagererne gratis følgende:

a) forfriskninger hver anden time i ventetiden

b) et måltid efter tre timer og hver femte time i ventetiden med højst tre måltider pr. dag

c) internetadgang og to telefonopkald.

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

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

a) hotelindkvartering

b) transport frem og tilbage mellem lufthavnen og hotelindkvarteringen.

3. Det transporterende luftfartsselskab kan anvende vouchere til at opfylde sine forpligtelser i henhold til stk. 1, første afsnit, litra a) og b), og stk. 2. De vouchere, der stilles til rådighed i overensstemmelse med stk. 1, skal kunne anvendes i alle butikker, der sælger mad og forfriskninger i den lufthavn, hvor de berørte passagerer er strandet, om bord på deres flyvning og, alt efter hvad der er relevant, ved den indkvartering, der stilles til rådighed i henhold til stk. 2, litra a). Der kan kun udstedes en voucher til hotelindkvartering i overensstemmelse med stk. 2, litra a), hvis det transporterende luftfartsselskab har forhåndsreserveret et værelse til den pågældende passager.

4. Hvis det transporterende luftfartsselskab ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til stk. 1, 2 og 3, kan de berørte passagerer træffe deres egne foranstaltninger. Det luftfartsselskab, der udførte den forstyrrede flyvning, refunderer de udgifter, som passagererne har afholdt, senest 14 kalenderdage efter indgivelsen af anmodningen om refusion, i det omfang disse udgifter er nødvendige, rimelige og står i et rimeligt forhold til ventetidens varighed og til udgifterne til forfriskninger og måltider på det sted, hvor den lufthavn eller den indkvartering, hvor passagererne er strandet, er beliggende. Hvis lufthavnsdriftsorganet aktiverer sin beredskabsplan, kan det transporterende luftfartsselskab, der udførte den forstyrrede flyvning, forlænge denne frist til 30 kalenderdage.

5. I alle EU-lufthavne med kommerciel passagertrafik træffer lufthavnsdriftsorganet foranstaltninger for at sikre, at drikkevandsstationer og lademuligheder til elektronisk udstyr kan stilles gratis til rådighed, uanset tidspunkt på dagen, flyvning eller terminal.

6. Hvis forstyrrelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, og forstyrrelsen ikke kunne have været undgået, selv hvis luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler, kan luftfartsselskabet begrænse hotelindkvarteringen i overensstemmelse med stk. 2, litra a), til maksimalt tre nætter.

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

13) Artikel 10 affattes således:

»*Artikel 10*

Opgradering og nedgradering

1. Hvis et transporterende luftfartsselskab placerer en passager i en højere rejseklasse end den, billetten var købt til, må luftfartsselskabet ikke forlange nogen yderligere betaling.

2. Hvis et transporterende luftfartsselskab placerer en passager i en lavere rejseklasse end den, billetten var købt til, skal det inden 14 kalenderdage fra nedgraderingen give passageren en automatisk refusion, som mindst svarer til:

a) 30 % af prisen for flyvningen for flyvninger på 1 500 km eller derunder,

b) 50 % af prisen for flyvningen for alle flyvninger inden for Unionen på mere end 1 500 km, bortset fra flyvninger mellem medlemsstaternes europæiske område og de franske regioner i den yderste periferi, og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km, eller

c) 75 % af prisen for flyvningen for alle flyvninger, som ikke falder ind under litra a) eller b), herunder flyvninger mellem medlemsstaternes europæiske område og de franske regioner i den yderste periferi.

3. Fremgår prisen for flyvningen ikke på billetten, beregnes refusionen omhandlet i denne artikels stk. 2 på grundlag af den relevante andel af flyvningens afstand sammenlignet med den samlede afstand ifølge lufttransportkontrakten, beregnet i overensstemmelse med artikel 7, stk. 5.

4. Prisen for flyvningen omhandlet i denne artikel er uden skatter og afgifter, der er angivet på billetterne, så længe hverken kravet om at betale disse skatter og afgifter eller deres beløb afhænger af den rejseklasse, som billetten er købt til.

5. Denne artikel finder ikke anvendelse på accessoriske ydelser såsom særlige siddepladser eller forplejning, som er uafhængige af rejseklassen og sælges separat.«

14) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 10a*

Beredskabsplaner for lufthavne

1. I en EU-lufthavn med en samlet årlig passagertrafikvolumen på mere end fire millioner passagerer i mindst tre på hinanden følgende år sørger lufthavnsdriftsorganet for, at driften af lufthavnsdriftsorganet og af leverandører af væsentlige lufthavnsydelser, navnlig luftfartsselskaber og leverandører af groundhandlingydelser, koordineres gennem en passende beredskabsplan med henblik på mulige situationer med mange aflysninger, med mange forsinkelser eller begge, som fører til, at et stort antal passagerer strander i lufthavnen. Beredskabsplanen etableres for at sikre, at strandede passagerer får tilstrækkelige oplysninger og bistand, og den skal indeholde ordninger til at minimere deres ventetid og gener.

2. I lufthavnens beredskabsplan tages der hensyn til de i artikel 11 omhandlede passagerers særlige og individuelle behov.

3. Beredskabsplanen etableres navnlig med deltagelse af lufthavnsbrugerudvalget, der er omhandlet i Rådets direktiv 96/67/EF (*), leverandører af groundhandlingydelser og af andre leverandører af væsentlige lufthavnsydelser, herunder leverandører af særlig bistand til personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer. Beredskabsplanen etableres med deltagelse af de relevante myndigheder, hvor det er relevant. Beredskabsplanen skal også indeholde kontaktoplysningerne på den person eller de personer, der udpeges af de luftfartsselskaber, der er med i lufthavnsbrugerudvalget, for at repræsentere dem på stedet i tilfælde af flere aflysninger, af flere forsinkelser eller begge dele. Luftfartsselskabet sikrer, at enhver udpeget person har de nødvendige midler til at bistå passagererne i overensstemmelse med forpligtelserne i denne forordning i tilfælde af en forstyrrelse.

4. Lufthavnsdriftsorganet meddeler beredskabsplanen til det lufthavnsbrugerudvalg, der er omhandlet i direktiv 96/67/EF, og på anmodning til det nationale håndhævelsesorgan, som er udpeget i medfør af denne forordnings artikel 16. Det nationale håndhævelsesorgan påser lufthavnsdriftsorganets opfyldelse af kravene i nærværende artikel.

5. En medlemsstat kan beslutte, at en lufthavn, som ikke er omfattet af stk. 1, og som er beliggende på dens område, skal opfylde de forpligtelser, der er fastsat i stk. 1-4.

6. I EU-lufthavne med en samlet årlig passagertrafikvolumen under den tærskel, der er fastsat i stk. 1, eller som ikke er omfattet af en medlemsstats beslutning i henhold til stk. 5, udfolder lufthavnsdriftsorganet alle rimelige bestræbelser for at koordinere lufthavnsbrugerne og træffe foranstaltninger med lufthavnsbrugerne for at informere strandede passagerer i tilfælde af flere aflysninger, af flere forsinkelser eller begge dele, der fører til, at et betydeligt antal passagerer strander i lufthavnen.

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

15) Artikel 11 affattes således:

»*Artikel 11*

Passagerer med særlige behov

1. De ved denne artikel fastsatte rettigheder for personer med handicap og for bevægelseshæmmede personer berører ikke der rettigheder, de har i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1107/2006.

2. Alle oplysninger, der gives til passagerer i overensstemmelse med denne forordning, skal være i et tilgængeligt format.

3. Med henblik på denne forordning betragtes følgende kategorier af passagerer som »passagerer med særlige behov«:

a) personer med handicap, bevægelseshæmmede personer og gravide kvinder, forudsat at det transporterende luftfartsselskab er blevet underrettet om deres særlige behov for bistand, om muligt på reservationstidspunktet eller ved indtjekningen, og senest når passageren underrettes om en forstyrrelse i henhold til artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 1, eller artikel 6, stk. 1, eller passageren ikke når en tilsluttet flyforbindelse i henhold til artikel 6b, stk. 1

b) spædbørn og uledsagede mindreårige, og

c) personer med behov for særlig lægehjælp på grundlag af lægeerklæring, medmindre de nægtes boarding af sikkerhedshensyn.

Enhver underretning givet til luftfartsselskabet vedrørende de omstændigheder, der er omhandlet i første afsnit, skal anses for at dække alle rejser i henhold til en lufttransportkontrakt.

4. Enhver person, som ledsager de i stk. 3 omhandlede personer, eller som ledsager et barn, i henhold til samme lufttransportkontrakt, skal af luftfartsselskabet tilbydes gratis mulighed for at sidde på et sæde umiddelbart ved siden af denne person eller dette barn. Hvis der ikke er sæder umiddelbart ved siden af hinanden til rådighed, bestræber luftfartsselskabet sig på at bistå den eller de ledsagende personer med at finde sæder umiddelbart ved siden af hinanden.

5. Ved boarding giver de transporterende luftfartsselskaber førsteprioritet til de i stk. 3 omhandlede personer og til enhver person eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem, samt børn i barnevogn eller klapvogn og de personer, der ledsager dem.

6. Transporterende luftfartsselskaber sikrer uden yderligere omkostninger, at spædbørn og børn, der har behov for en barne- eller klapvogn, kan transporteres i deres barne- eller klapvogn frem til gaten eller luftfartøjets dør, og at denne barne- eller klapvogn udleveres til dem igen ved luftfartøjets dør, medmindre der er flyvesikkerheds-, luftfartssikkerheds-, kapacitets- eller driftsbegrænsninger.

7. Hvis lufthavnsdriftsorganet ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til artikel 7 og 8 i forordning (EF) nr. 1107/2006, og personer med handicap og bevægelseshæmmede personer som følge heraf ikke når deres flyvning, er luftfartsselskabet ansvarligt for at yde kompensation, omlægning af rejsen og bistand til disse passagerer i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 7, 8 og 9. Det transporterende luftfartsselskab sørger også for en sådan omlægning og bistand til deres ledsagende personer i overensstemmelse med betingelserne omhandlet i artikel 4, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1107/2006.

Lufthavnsdriftsorganet refunderer det transporterende luftfartsselskab de omkostninger, som det pågældende luftfartsselskab har afholdt i overensstemmelse med dette stykkes første afsnit. Senest den 23. oktober 2027 vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16h, stk. 3, der fastsætter de praktiske bestemmelser for denne refusion. Denne gennemførelsesretsakt må ikke underminere luftfartsselskabets ansvar med hensyn til ydelse af kompensation, omlægning af rejsen og bistand til passagerer i henhold til nærværende stykke.

8. Hvis luftfartsselskabet eller dets bemyndigede agent indgår en kontrakt med en person, der handler på vegne af uledsagede mindreårige, med henblik på at yde disse mindreårige særlig bistand i forbindelse med deres rejse, og de mindreårige som følge af manglende særlig bistand ikke når deres flyvning, er de transporterende luftfartsselskaber ansvarlige for ydelse af kompensation, omlægning af rejsen og bistand til de pågældende mindreårige i overensstemmelse med artikel 7, 8 og 9.

9. I forbindelse med omlægning af rejsen og bistand i overensstemmelse med artikel 8 og 9 lægger det transporterende luftfartsselskab særlig vægt på de i nærværende artikels stk. 3 omhandlede personers behov. Luftfartsselskaberne sørger for denne omlægning af rejsen og bistand til disse personer, herunder til personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem, så hurtigt som muligt.

10. Artikel 9, stk. 6, finder ikke anvendelse på en i nærværende artikels stk. 3 omhandlet passager eller på personer eller anerkendte ledsagehunde, der ledsager dem.«

16) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 11a*

Personlig genstand og håndbagage

1. Uden at det berører forordning (EF) nr. 1107/2006, tillader transporterende luftfartsselskaber passagerer at medbringe en personlig genstand i kabinen uden ekstra beregning.

Uden at det berører forordning (EF) nr. 1107/2006, tillader transporterende luftfartsselskaber, såfremt flykabinens kapacitet tillader det, passagerer at medbringe et stykke håndbagage i kabinen.

Når der tilbydes eller offentliggøres flybilletpriser, skal flybilletpriser, hvor et stykke håndbagage er inkluderet i prisen, vises som standard, inden reservationsproceduren påbegyndes.

Dette stykke forhindrer ikke luftfartsselskaber eller formidlere i at tilbyde kommercielt differentierede tilbud til passagerer, der frivilligt vælger at rejse uden håndbagage.

2. I tilfælde hvor særlige hensyn såsom sikkerhedshensyn, kapacitetsgrunde eller ændring af flytypen, efter at reservationen er foretaget, er til hinder for, at der kan medbringes en personlig genstand eller et stykke håndbagage omhandlet i stk. 1 i kabinen, kan det transporterende luftfartsselskab ved indtjekning eller ved gaten, alt efter hvad der er relevant, kræve, at ikkeindtjekket bagage anbringes i luftfartøjets lastrum, men uden yderligere omkostninger for passageren.

3. Denne artikel påvirker ikke de begrænsninger for ikkeindtjekket håndbagage, som er fastsat ved EU-regler, såsom begrænsningerne fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 (*) og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 (**), eller dem, der er fastsat ved internationale regler om luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed.

Artikel 11b

Boardingkort

Passagerer må ikke nægtes boarding med den begrundelse, at de har anvendt deres egen trykte udgave af et digitalt udstedt boardingkort, forudsat at det er trykt på en klar og maskinlæsbar måde. Passagerer må ikke nægtes boarding med den begrundelse, at de ikke har betalt et ekstra gebyr for at bruge deres egen trykte udgave af et digitalt udstedt boardingkort.

Hvis luftfartsselskaberne stiller digitale boardingkort til rådighed, skal passagererne kunne få deres boardingkort digitalt ved indtjekning uden yderligere anmodning og er ikke forpligtet til at have en brugerkonto eller en specifik applikation for at hente og udskrive deres boardingkort.

Luftfartsselskaberne må ikke opkræve et ekstra gebyr for at give passageren en trykt udgave af et boardingkort, hvis passageren allerede har tjekket ind.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

(**) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EUT L 299 af 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).«

17) Artikel 12 affattes således:

»*Artikel 12*

Yderligere rettigheder

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

Den kompensation, der ydes i overensstemmelse med denne forordnings artikel 7, eller den refusion, der ydes i overensstemmelse med denne forordnings artikel 10, stk. 2, skal trækkes fra den kompensation eller prisnedsættelse, der ydes i overensstemmelse med andre retsakter såsom direktiv (EU) 2015/2302, hvis de rettigheder, der ydes kompensation eller prisnedsættelse for, beskytter den samme interesse eller har det samme formål. Tilsvarende skal den kompensation eller prisnedsættelse, der ydes i overensstemmelse med andre retsakter såsom direktiv (EU) 2015/2302, trækkes fra den kompensation, der ydes i overensstemmelse med denne forordnings artikel 7, eller den refusion, der ydes i overensstemmelse med denne forordnings artikel 10, stk. 2, hvis de rettigheder, der ydes kompensation eller prisnedsættelse for, beskytter den samme interesse eller har det samme formål.

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

2. Uden at det berører relevante principper og regler i national ret, herunder retspraksis, finder denne artikels stk. 1 ikke anvendelse på frivillige i overensstemmelse med betingelserne fastsat i artikel 4, stk. 2.

3. Når kompensation eller refusion allerede er blevet udbetalt til en passager i overensstemmelse med lovgivningen i et tredjeland, trækkes denne kompensation eller refusion fra den kompensation eller refusion, der ydes i overensstemmelse med denne forordning.«

18) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 12a*

Rettelse af navne

1. Det transporterende luftfartsselskab skal efter modtagelse af en anmodning indgivet senest 48 timer før det planlagte afgangstidspunkt rette stavefejl i en passagers navn eller, i tilfælde af en administrativ ændring, ajourføre en passagers navn. En sådan rettelse eller ajourføring skal foretages gratis mindst én gang og må ikke udgøre en grund til boardingafvisning i overensstemmelse med artikel 4.

2. Den i stk. 1 omhandlede anmodning kan indgives af:

a) en passager for så vidt angår den pågældende passagers navn eller navnet på en anden passager, hvis billet er en del af samme lufttransportkontrakt som billetten for den passager, der indgiver anmodningen

b) en formidler for så vidt angår navnet på en passager, som formidleren har foretaget reservationen for.

3. En rettelse eller ajourføring, der foretages i henhold til stk. 1, må ikke udgøre en overdragelse af en billet fra passageren til en anden person.«

19) Artikel 13 affattes således:

»*Artikel 13*

Ret til at søge regres

Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser, der påhviler det i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning eller i national ret ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at søge kompensation hos enhver person, herunder tredjeparter, i overensstemmelse med gældende EU-ret eller national ret. Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at søge kompensation eller få dækket sine omkostninger fra en lufthavn eller fra en anden tredjepart, som det transporterende luftfartsselskab har indgået kontrakt med.«

20) Artikel 14 affattes således:

»*Artikel 14*

Forpligtelse til at informere passagererne

1. Det transporterende luftfartsselskab og formidleren medtager på deres websted og mobilapplikation en meddelelse med angivelse af rettighederne i henhold til denne forordning, herunder oplysninger om proceduren for behandling af klager. For at opfylde dette krav kan luftfartsselskabet og formidleren anvende et sammendrag af bestemmelserne i denne forordning, der er udarbejdet og gjort tilgængeligt for offentligheden af Kommissionen på alle Unionens officielle sprog.

2. Når luftfartsselskaber og formidlere tilbyder billetter til en flyvning eller tilsluttede flyforbindelser, oplyser de forud for købet af billetter til disse flyvninger passageren om følgende:

a) den eller de tilbudte billettyper, navnlig om billetten eller billetterne er omfattet af en enkelt lufttransportkontrakt eller en kombination af særskilte lufttransportkontrakter

b) passagerens, det transporterende luftfartsselskabs og formidlerens rettigheder og forpligtelser i henhold til denne forordning, som er knyttet til lufttransportkontrakten, herunder oplysninger om proceduren for behandling af klager og om refusionsprocesserne

c) fristen og proceduren for, hvornår en passager kan anmode om en rettelse af et navn som angivet i artikel 12a

d) lufttransportkontraktens vilkår og betingelser

e) proceduren for afhentning af personlige genstande eller håndbagage, der er glemt i kabinen; disse oplysninger skal omfatte elektroniske kontaktoplysninger, relevante formularer og alle andre relevante oplysninger, der er nødvendige for, at passageren kan fremsætte en anmodning, og

f) kontaktoplysninger for hjælp og bistand i tilfælde af en forstyrrelse.

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

4. Lufthavnsdriftsorganet eller, hvor det er relevant, det transporterende luftfartsselskab sørger for, at der ved indtjekningskrankerne (herunder ved selvbetjeningsautomater til indtjekning) og ved gaten på en tydelig måde vises følgende tekst: »Hvis du nægtes boarding, eller din flyvning aflyses eller forsinkes mindst to timer ved afgang, eller forsinkes mere end tre timer ved ankomst til dit endelige bestemmelsessted, kan du ved indtjekningsskranken eller gaten få en meddelelse om dine rettigheder, navnlig med hensyn til refusion eller omlægning af rejsen, bistand og eventuel kompensation«. Denne tekst vises på mindst det eller de sprog, som tales på det sted, hvor lufthavnen ligger, og på et internationalt anvendt sprog. Lufthavnsdriftsorganet sikrer også, at der ved indtjekningskrankerne ved siden af denne tekst vises en QR-kode eller andre tekniske midler til at få adgang til Kommissionens mobilapplikation om passagerrettigheder, der indeholder et sammendrag af denne forordning. Med henblik herpå samarbejder lufthavnsdriftsorganerne med transporterende luftfartsselskaber.

5. Efter billetkøbet giver de transporterende luftfartsselskaber uden unødigt ophold passagererne de oplysninger, der er fastsat i stk. 2, på et varigt medium.

6. Luftfartsselskaberne og formidlerne giver, hvor det er relevant, oplysningerne i henhold til denne artikel på det sprog, der anvendes i lufttransportkontrakten, og på et internationalt anvendt sprog.

7. Oplysningerne til, korrespondancen med og udvekslingen af formularer eller dokumenter med passagerer i henhold til denne forordning, herunder kommunikation som omhandlet i artikel 7, stk. 4, og tilbud om valg eller aftaler i overensstemmelse med artikel 4, 5, 6b, 7, 8 eller 8a, skal være let tilgængelige og gives på en klar og utvetydig måde. Hvis oplysninger, korrespondance, formularer eller dokumenter formidles elektronisk, giver luftfartsselskaberne og formidlerne dem på et varigt medium, og de skal indeholde dato og klokkeslæt.

Med henblik herpå sikrer luftfartsselskaberne og formidlerne, at en passager ikke er forpligtet til at have en brugerkonto eller en særlig applikation som forudsætning for at få adgang til eller modtage oplysninger, korrespondance, formularer eller dokumenter i henhold til denne forordning, herunder boardingkort, men ikke oplysninger og dokumenter vedrørende emner såsom bonusprogrammer eller andre kommercielle programmer, der tilbydes af et luftfartsselskab eller en formidler.

Bevisbyrden med hensyn til at fastslå, hvorvidt og hvornår de har givet passagererne de nødvendige oplysninger, formularer eller dokumenter eller den nødvendige korrespondance, herunder for så vidt angår kommunikation omhandlet i artikel 7, stk. 4, og boardingkort eller tilbud om valg eller aftaler i overensstemmelse med artikel 4, 5, 6b, 7, 8 eller 8a, påhviler luftfartsselskaberne og formidlerne.

Med henblik på denne forordning skal alle kommunikationsmidler gøre det muligt for passageren at kontakte luftfartsselskaberne og formidlerne hurtigt og gratis og at kommunikere effektivt.«

21) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 15a*

Klage til luftfartsselskabet eller formidleren

1. Hvert luftfartsselskab og hver formidler skal indføre en ordning til behandling af klager vedrørende de rettigheder og forpligtelser, der er omhandlet i denne forordning, inden for deres respektive ansvarsområde.

2. Passagererne kan indgive en klage til et hvilket som helst luftfartsselskab eller en hvilken som helst formidler vedrørende deres respektive ansvarsområde via den ordning, der er omhandlet i stk. 1. En sådan klage skal indgives senest 12 måneder efter den dato, hvor flyvningen blev udført eller var planlagt til at blive udført, eller tre måneder efter indgivelsen af en anmodning om kompensation, afhængigt af hvilken dato der er den seneste.

Senest syv arbejdsdage efter at have modtaget klagen bekræfter modtageren over for passageren modtagelsen af klagen. Senest en måned efter modtagelsen af klagen giver modtageren enten passageren et begrundet svar eller underretter i behørigt begrundede tilfælde passageren om, at vedkommende vil modtage et endeligt svar senest to måneder fra datoen for modtagelsen af klagen.

Det endelige svar skal også indeholde de relevante kontaktoplysninger for det eller de organer, der er ansvarlige for behandlingen af klager i henhold til denne forordning. Denne forpligtelse kan opfyldes ved at henvise passageren til den liste over klageorganer, som Kommissionen stiller til rådighed.

3. Bevisbyrden med hensyn til at fastslå, hvorvidt passagerer har modtaget den nødvendige information, påhviler luftfartsselskabet og formidleren.«

22) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 16h*

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (*).

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).«

23) Artikel 17 affattes således:

»*Artikel 17*

Gennemgang og rapport

1. Senest den 23. oktober 2031 og derefter hvert femte år aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om listen over usædvanlige omstændigheder fastsat i bilaget i lyset af de begivenheder, der har påvirket rettidig og effektiv gennemførelse af flyvninger i de år, der går forud for hver rapport.

2. Senest den 23. oktober 2031 og derefter hvert femte år aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen, håndhævelsen og resultaterne af denne forordning. Kommissionen medtager i rapporten oplysninger om den forbedrede beskyttelse af flypassagerer på flyvninger fra tredjelande, som udføres af tredjelandsluftfartsselskaber.

Denne rapport skal også indeholde en gennemgang af de tærskler og de beløb, der er fastsat i denne forordning, under hensyntagen til bl.a. udviklingen i flybilletpriserne, inflationsraten og statistikker over boardingafvisning, aflysninger, forsinkelser og mistede tilsluttede flyforbindelser, der kan tilskrives luftfartsselskaber, samt statistikker over nedgradering i de fem foregående år.

I rapporten i medfør af første afsnit vurderer Kommissionen også:

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

b) gennemførligheden af yderligere automatisering af anmodninger om betalinger af kompensation for forsinkelser.

3. Disse rapporter ledsages, hvor det er nødvendigt, af lovgivningsmæssige forslag.«

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

Artikel 2

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

1) I artikel 2, stk. 1, foretages følgende ændringer:

a) Litra b) affattes således:

»b) »EU-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 (*)

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

b) Følgende litraer tilføjes:

»h) »mobilitetsudstyr«: udstyr, der er beregnet til at bistå personer med handicap eller bevægelseshæmmede personer som omhandlet i artikel 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 (*), med deres mobilitet

i) »anerkendt ledsagehund«: en hund, der er specielt trænet til at øge uafhængigheden og selvbestemmelsen for personer med handicap, og som er officielt anerkendt i overensstemmelse med gældende nationale regler, hvis sådanne regler findes

j) »tilgængeligt format«: et format, der giver en person med handicap eller en bevægelseshæmmet person adgang til alle relevante oplysninger, herunder ved at give den pågældende person mulighed for at få lige så let og bekvem adgang som en person uden funktionsnedsættelse eller handicap, og som opfylder de tilgængelighedskrav, der er fastsat i overensstemmelse med den gældende lovgivning, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 (**)

k) »formidler«: enhver anden fysisk eller juridisk person end et luftfartsselskab, der i forbindelse med sit erhverv, sin forretning eller sin profession handler på vegne af et luftfartsselskab eller en passager med henblik på indgåelse af en befordringskontrakt

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

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

2) Artikel 3 affattes således:

»*Artikel 3*

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

2. Forpligtelsen til at have forsikring som fastsat i artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 (*) og artikel 11 i forordning (EF) nr. 1008/2008, for så vidt som den vedrører erstatningsansvar for passagerer, skal forstås som et krav om, at EU-luftfartsselskaber er forsikret op til et niveau, som er tilstrækkeligt til at sikre, at alle erstatningsberettigede personer ubeskåret får udbetalt det erstatningsbeløb, de er berettigede til i overensstemmelse med nærværende forordning.

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

3) Artikel 3a affattes således:

»*Artikel 3a*

Det supplerende beløb, som et luftfartsselskab i overensstemmelse med Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, og uden at det berører denne forordnings artikel 6a, kan opkræve, når en passager afgiver en erklæring om særlig interesse i levering af sin bagage på bestemmelsesstedet (»erklæring om særlig interesse«), fastsættes for EU-luftfartsselskaber efter en sats, som afspejler de øgede omkostninger ved transport og forsikring af bagage, hvis værdi er over erstatningsgrænsen. Passagerne skal efter anmodning underrettes om satsen.«

4) Artikel 5 affattes således:

»*Artikel 5*

1. I tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst udbetaler EU-luftfartsselskabet straks og under alle omstændigheder senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede fysiske person er blevet identificeret, sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade.

2. Uden det berører denne artikels stk. 1, må en forskudsudbetaling i tilfælde af passagerers død ikke være på mindre end 16 % pr. passager af mindstebeløbet for erstatning, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 21, stk. 1, af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2.

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

5) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Alle luftfartsselskaber skal, når de sælger lufttransport i Unionen, på en klar og tilgængelig måde give passagerer fyldestgørende oplysninger om de gældende procedurer, der skal følges i tilfælde af bortkommet, forsinket eller beskadiget bagage. Luftfartsselskaber skal sikre, at passagererne har adgang til et sammendrag af de væsentligste bestemmelser om erstatningsansvar for så vidt angår passagerer og deres bagage, herunder frister for at indgive erstatningskrav samt oplysninger om muligheden for at afgive en erklæring om særlig interesse, på alle salgssteder, herunder også ved salg pr. telefon og via internettet. For at opfylde dette oplysningskrav skal EU-luftfartsselskaber bruge den meddelelse, der findes i bilaget. Et sådant sammendrag eller en sådan meddelelse kan ikke anvendes som grundlag for et erstatningskrav eller til fortolkning af bestemmelserne i denne forordning eller i Montrealkonventionen.«

b) I stk. 2 tilføjes følgende led:

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

c) Stk. 3 affattes således:

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

d) Følgende stykker tilføjes:

»4. Alle luftfartsselskaber stiller på deres mobilapplikationer og på deres websteder, og lufthavnsdriftsorganerne i alle EU-lufthavne med kommerciel passagertrafik stiller i deres bagageudleveringsområder, en formular til rådighed, som gør det muligt for passageren omgående at indgive en klage online eller i papirudgave over beskadiget, forsinket eller bortkommet bagage.

Den formular, som lufthavnsdriftsorganerne udleverer til passagererne, skal være den fælles formular. Passagerer har ret til at indgive deres klage til luftfartsselskaberne ved hjælp af denne fælles formular. Luftfartsselskaberne kan give passagererne deres egen formular på deres websteder, på deres mobilapplikationer eller på papir, forudsat at en sådan formular i et tilgængeligt format giver de samme valgmuligheder og oplysninger som den fælles formular og mindst er tilgængelig på reservationssproget.

Datoen for indgivelse af formularen anses af luftfartsselskabet for at være datoen for registrering af klagen i henhold til Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2 og 3, selv om luftfartsselskabet senere anmoder om yderligere oplysninger. Nærværende stykke påvirker ikke passagerens ret til at indgive en klage på anden vis inden for de frister, som fremgår af Montrealkonventionen.

5. For at sikre en ensartet gennemførelse af denne artikels stk. 4, vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt, som fastlægger den fælles formular. Denne fælles formular udarbejdes i et tilgængeligt format. Kommissionen gør den fælles formular tilgængelig på alle Unionens officielle sprog på sit websted. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 6d, stk. 2.

6. Alle oplysninger, der gives i henhold til denne artikel, og klageformularer skal være i et tilgængeligt format og gøres tilgængelige også for personer, der ikke anvender digitale værktøjer.

7. Alle oplysningsforpligtelser i henhold til denne artikel gælder også for formidlere, når de sælger lufttransport til, fra eller inden for Unionen.«

6) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 6a*

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

2. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelse af denne artikels stk. 1 vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt, som fastlægger en formular for erklæringen om særlig interesse. Denne formular skal udarbejdes i et format, der er tilgængeligt for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 6d, stk. 2.

Passagerer har ret til at indgive deres erklæring om særlig interesse til luftfartsselskaberne ved hjælp af denne formular. Luftfartsselskaberne kan give passagererne deres egen formular på deres websteder, på deres mobilapplikationer eller på papir, forudsat at en sådan formular i et tilgængeligt format giver de samme valgmuligheder og oplysninger som den formular, som Kommissionen har udarbejdet, og mindst er tilgængelig på reservationssproget.

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

3. I tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse i transporten af indtjekket mobilitetsudstyr eller i tilfælde af en anerkendt ledsagehunds død eller tilskadekomst er EU-luftfartsselskabet forpligtet til at betale et beløb, som ikke overstiger det af passageren opgivne beløb, medmindre det kan godtgøre, at det krævede beløb er større end personens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.

4. Når denne artikels stk. 3 finder anvendelse, og uden at det berører artikel 7 og 8 og bilag I, fjerde afsnit, i forordning (EF) nr. 1107/2006, gør EU-luftfartsselskaberne hurtigt alle rimelige bestræbelser på at tilvejebringe umiddelbart nødvendige midlertidige erstatninger for indtjekket mobilitetsudstyr og midlertidige løsninger som erstatning for anerkendte ledsagehunde. Personen med handicap eller den bevægelseshæmmede person har ret til at beholde denne midlertidige erstatning gratis, indtil den kompensation, der er omhandlet i stk. 3, er betalt, eller indtil EU-luftfartsselskaberne har kompenseret de juridiske eller fysiske personer for omkostningerne ved den nødvendige midlertidige erstatning af mobilitetsudstyr eller en anerkendt ledsagehund.

5. Overholdelse af stk. 4 udgør ikke en anerkendelse af EU-luftfartsselskabets erstatningsansvar.

Artikel 6b

Uden at det berører forordning (EF) nr. 1008/2008, skal alle luftfartsselskaber og formidlere, når de sælger lufttransport til, fra eller inden for Unionen, tydeligt og i et tilgængeligt format på reservationstidspunktet samt på deres mobilapplikationer og på deres websted samt desuden, for så vidt angår luftfartsselskaber, på anmodning stille følgende til rådighed i lufthavnen (herunder ved selvbetjeningsautomater til indtjekning):

— hvor meget bagage med hensyn til mål og vægt passagererne maksimalt kan medbringe i kabinen samt i luftfartøjets lastrum svarende til den respektive rejseklasse for transport på hver af de flyvninger, der indgår i passagerens reservation

— eventuelle begrænsninger for antallet af stykker bagage, som måtte gælde inden for den maksimalt tilladte bagage

— betingelserne for transport af skrøbelige eller værdifulde genstande såsom musikinstrumenter, sportsudstyr, klapvogne og barnesæder i kabinen eller i luftfartøjets lastrum

— eventuelle yderligere gebyrer for transport af indtjekket og ikkeindtjekket bagage, herunder musikinstrumenter som omhandlet i artikel 6c

— de særlige grunde, der kan være til hinder for, at bagage, der ikke er indtjekket, medbringes i kabinen.

Artikel 6c

1. Et EU-luftfartsselskab tillader en passager at medbringe et musikinstrument i et luftfartøjs passagerkabine, forudsat at gældende regler om luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed og de tekniske specifikationer og begrænsninger for det pågældende luftfartøj tillader det. Musikinstrumenter accepteres som bagage i passagerkabinen, forudsat at disse musikinstrumenter kan placeres sikkert i et egnet bagagerum i kabinen eller under et passende passagersæde. Musikinstrumenter indgår som en del af en passagers tilladte ikkeindtjekkede bagage. Luftfartsselskabet kan give passagererne mulighed for at medbringe et andet stykke håndbagage ud over den tilladte håndbagage, eventuelt mod betaling af yderligere gebyrer.

2. Hvis et musikinstrument er for stort til at blive placeret sikkert i et egnet bagagerum i selve kabinen eller under et egnet passagersæde, kan et luftfartsselskab kræve betaling for en ekstra flybillet, hvis sådanne musikinstrumenter medbringes som ikkeindtjekket bagage på et ekstra sæde, forudsat at gældende regler om luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed tillader det. En sådan ekstra flybillet er ikke underlagt betaling af de afgifter, der er omhandlet i artikel 23, stk. 1, litra b), c) og d), i forordning (EF) nr. 1008/2008. Passageren og musikinstrumentet placeres på sæder umiddelbart ved siden af hinanden med musikinstrumentet på et vinduessæde. Musikinstrumenter placeres, hvis det er muligt og efter anmodning, i en opvarmet del af luftfartøjets lastrum, forudsat at gældende regler om flyvesikkerhed, pladsbegrænsninger og de tekniske specifikationer for det pågældende luftfartøj tillader det.

Artikel 6d

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (*).

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).«

7) Artikel 7 affattes således:

»*Artikel 7*

Senest den 23. oktober 2031 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings anvendelse og resultater.

Rapporten ledsages, hvor det er nødvendigt, af et lovgivningsmæssigt forslag.«

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

Artikel 3

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

Den finder anvendelse fra den 23. oktober 2027.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 16. september 2026.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
R. METSOLA	T. BYRNE
Formand	*Formand*

BILAG I

»BILAG

Ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der anses for at være usædvanlige omstændigheder

Følgende omstændigheder betragtes som usædvanlige:

1. omstændigheder, der ikke er forbundet med driften af flyet:

   a) naturkatastrofer, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen

   b) miljøkatastrofer, der ikke er forårsaget af det transporterende luftfartsselskab, og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen

   c) vejrforhold eller skader på luftfartøjet, der er forårsaget af meteorologiske hændelser, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen

   d) krig eller oprør, der er uforenelig med en sikker gennemførelse af flyvningen

   e) alvorlige grænseoverskridende sundhedstrusler, der er omfattet af artikel 2, stk. 1 eller 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2371 (*), og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen

2. hændelser vedrørende en passager:

   a) tilfælde af uregerlige passagerer som omhandlet i Montrealprotokollen af 2014, som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen, og som nødvendiggør afbrydelse eller ændring af flyvningen, eller som forsinker flyvningens afgang, medmindre det transporterende luftfartsselskab forårsagede den pågældende adfærd

   b) sundhedsrisici eller medicinske nødsituationer, der opdages kort før flyvningens afgang, eller som gør det nødvendigt at afbryde eller ændre kursen for den pågældende flyvning

3. andre hændelser:

   a) skader forårsaget af sabotagehandlinger eller terrorisme, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen

   b) sikkerhedsrisici eller skader forårsaget af andre ulovlige handlinger, der er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen, forudsat at situationen ligger uden for det transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol

   c) skjulte fabrikations- eller konstruktionsfejl, som opdages af fabrikanten eller en kompetent myndighed, og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen

   d) lufttrafikstyrings- eller lufthavnskapacitetsrestriktioner eller lukning af luftrum, herunder myndighedernes lukning af start- og landingsbaner, forudsat at begivenheden skyldes en beslutning, der ligger uden for det transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol

   e) delvis eller fuldstændig uplanlagt lukning af en lufthavn, herunder en generel fejl i lufthavnssystemet, en strømafbrydelse, et nedbrud i elektronisk kommunikation, eller lufthavnsdriftsorganets aktivering af beredskabsplanen, som er uforenelige med den planlagte og sikre gennemførelse af flyvningen

   f) et generelt svigt i optankningssystemet, forudsat at situationen ikke er uløseligt forbundet med driften af luftfartøjet, og at det ligger uden for det transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol

g) strejker hos væsentlige tjenesteydere såsom et lufthavnsdriftsorgan, luftfartstjenesteudøvere eller leverandører af groundhandling-ydelser, som luftfartsselskaberne ikke reelt vælger som omhandlet i direktiv 96/67/EF, forudsat at de pågældende strejker ligger uden for den faktiske kontrol, som udøves af det transporterende luftfartsselskab eller den koncern, som luftfartsselskabet tilhører

h) strejker hos det transporterende luftfartsselskab, forudsat at de pågældende strejker skyldes krav, som kun offentlige myndigheder kan opfylde, og som derfor ligger uden for den faktiske kontrol, som udøves af det transporterende luftfartsselskab eller den koncern, som luftfartsselskabet tilhører

i) skader på luftfartøjet på jorden eller i luften, som er forårsaget af tredjeparter, som luftfartsselskabet ikke er ansvarligt for, af dyr eller af fremmedelementer, og som er uforenelige med en sikker gennemførelse af flyvningen

j) forurenet start- og landingsbane i en lufthavn, der er uforenelig med en sikker gennemførelse af flyvningen, forudsat at forureningen ikke stammer fra luftfartsselskabet

k) efter afgang alvorlige sundhedsrisici eller medicinske nødsituationer hos et besætningsmedlem, som gør det nødvendigt at afbryde eller ændre kursen for den pågældende flyvning

l) operationelle mangler hos leverandører af væsentlige lufthavnsydelser såsom et lufthavnsdriftsorgan, luftfartstjenesteudøvere og leverandører af groundhandling-ydelser, som luftfartsselskaberne ikke reelt vælger som omhandlet i direktiv 96/67/EF, forudsat at luftfartsselskabet var ude af stand til at udøve effektiv kontrol over de pågældende leverandører af væsentlige lufthavnsydelser.

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

BILAG II

»BILAG

Meddelelse som omhandlet i artikel 6

MEDDELELSE OM LUFTFARTSSELSKABERS ANSVAR FOR PASSAGERER OG DERES BAGAGE

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

KOMPENSATION I TILFÆLDE AF DØD ELLER TILSKADEKOMST

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

For skader på op til den grænse, der er fastsat i overensstemmelse med Montrealkonventionens artikel 21 som ajourført ved Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2, ([1]) kan luftfartsselskabet ikke udelukke eller begrænse sit erstatningsansvar, uden at det berører Montrealkonventionens artikel 20 om fritagelse af luftfartsselskabet. Luftfartsselskabet hæfter ikke for beløb over denne grænse, hvis det kan godtgøre, at:

— skaden ikke skyldtes forsømmelse eller anden uretmæssig handling eller undladelse fra luftfartsselskabet eller dets ansatte eller agenter, eller

— skaden udelukkende skyldtes forsømmelse eller anden uretmæssig handling eller undladelse fra en tredjepart.

FORSKUDSBETALINGER

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

PASSAGERFORSINKELSER

I tilfælde af forsinkelse af en passager er luftfartsselskabet ansvarligt for skader, medmindre alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes for at undgå skaden, var blevet truffet, eller medmindre det ikke var muligt at træffe sådanne forholdsregler. Erstatningsansvaret for forsinkelse af en passager er begrænset til den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 1, som ajourført af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2 ([3]).

BAGAGEFORSINKELSER

I tilfælde af bagageforsinkelse er luftfartsselskabet ansvarligt for skader på op til den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, som ajourført af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2, ([4]) idet denne erstatningsgrænse gælder pr. passager og ikke pr. stykke indtjekket bagage. Luftfartsselskabet er ikke ansvarligt, når det har truffet alle rimelige forholdsregler for at undgå skaden som følge af denne forsinkelse, eller det ikke var muligt at træffe sådanne forholdsregler.

([1]) Luftfartsselskabet angiver i parentes det afrundede beløb, som denne grænse svarer til i lokal valuta.
([2]) Luftfartsselskabet angiver i parentes det afrundede beløb, som forskudsbetalingen svarer til i lokal valuta.
([3]) Luftfartsselskabet angiver i parentes det afrundede beløb, som denne grænse svarer til i lokal valuta.
([4]) Luftfartsselskabet angiver i parentes det afrundede beløb, som denne grænse svarer til i lokal valuta.

ØDELAGT, BORTKOMMET ELLER BESKADIGET BAGAGE

Luftfartsselskabet er ansvarligt for skader op til den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, som ajourført af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2, ([5]) idet denne erstatningsgrænse gælder pr. passager og ikke pr. stykke bagage.

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

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

HØJERE GRÆNSER FOR BAGAGE

En passager kan opnå en højere erstatningsgrænse ved at indgive en erklæring om særlig interesse senest ved indtjekningen og ved at betale et tillægsgebyr, hvis det kræves. Dette tillægsgebyr baseres på en sats, som er relateret til de ekstra omkostninger, der er forbundet med transport og forsikring af den pågældende bagage, ud over erstatningsgrænsen af den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, som ajourført af Organisationen for International Civil Luftfart i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2 ([6]). Passagererne underrettes efter anmodning om denne sats.

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

FRITAGELSE

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

TIDSFRISTER FOR KLAGER VEDRØRENDE BAGAGE

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

KONTRAHERENDE OG TRANSPORTERENDE LUFTFARTSSELSKABERS ANSVAR

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

([5]) Luftfartsselskabet angiver i parentes det afrundede beløb, som denne grænse svarer til i lokal valuta.
([6]) Luftfartsselskabet angiver i parentes det afrundede beløb, som denne grænse svarer til i lokal valuta.

TIDSFRIST FOR SAGSANLÆG

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

ØDELÆGGELSE, BORTKOMST, BESKADIGELSE ELLER FORSINKELSE AF MOBILITETSUDSTYR

Luftfartsselskabet er ansvarligt for ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af mobilitetsudstyr op til den grænse, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, i henhold til Montrealkonventionens artikel 24, stk. 2, ([7]) idet denne erstatningsgrænse gælder pr. passager og ikke pr. stykke bagage.

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

I tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af mobilitetsudstyr betaler luftfartsselskabet en kompensation, der ikke overstiger det beløb, der er angivet i erklæringen om særlig interesse.

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

GRUNDLAGET FOR OPLYSNINGERNE

Grundlaget for de ovennævnte regler er Montrealkonventionen af 28. maj 1999, som er gennemført i Unionen ved forordning (EF) nr. 2027/97 (som ændret ved forordning (EF) nr. 889/2002 og ved forordning (EU) 2026/2202) og i medlemsstaterne ved deres nationale lovgivning.«

([7]) Luftfartsselskabet angiver i parentes det afrundede beløb, som denne grænse svarer til i lokal valuta.