Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/2202

2.10.2026

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2026/2202

av den 16 september 2026

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 15 juni 2026 ([2]), och

av följande skäl:

(1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 ([3]) och rådets förordning (EG) nr 2027/97 ([4]) har avsevärt bidragit till att skydda flygpassagerares rättigheter när deras resplaner störs till följd av nekad ombordstigning, kraftiga förseningar, inställda flyg eller förlorat eller felhanterat bagage.

(2) Unionslagstiftaren bekräftar de mål som anges i skälen 1 och 4 i förordning (EG) nr 261/2004 i dess ursprungliga lydelse för unionslagstiftning på luftfartsområdet, närmare bestämt att säkerställa en hög skyddsnivå för passagerare, till fullo beakta kraven på konsumentskydd i allmänhet, i linje med artikel 38 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, och höja de skyddsnormer som fastställs i den förordningen, samtidigt som den säkerställer en balanserad strategi som främjar förbindelser och EU-lufttrafikföretagens konkurrenskraft. För att uppnå dessa mål stärks genom den här förordningen flygpassagerares rättigheter, genom att rättssäkerheten för både flygpassagerare och lufttrafikföretag förstärks med beaktande av Europeiska unionens domstols (*domstolen*) omfattande rättspraxis från dess tolkning av förordning (EG) nr 261/2004 i dess ursprungliga lydelse, samt att det säkerställs att lufttrafikföretag verkar under harmoniserade villkor på en liberaliserad marknad. Detta innebär också att de skyddsnormer som fastställs i förordning (EG) nr 261/2004 bör stärkas. På så sätt bör flygpassagerares rättigheter, som skyddas enligt förordningarna (EG) nr 261/2004 och (EG) nr 2027/97, förverkligas, och en effektivare, mer ändamålsenlig och mer konsekvent tillämpning av dessa rättigheter bör säkerställas i hela unionen, samtidigt som hänsyn tas till lufttrafikföretagens intressen och en balans mellan flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen fortsätter att säkerställas.

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

([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 5 februari 2014 (EUT C 93, 24.3.2017, s. 336) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 29 september 2025 (EUT C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Europaparlamentets ståndpunkt av den 21 januari 2026 (EUT C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 7 juli 2026 (ännu inte offentliggjord i EUT och rådets beslut av den 13 juli 2026.

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

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

(3) Vid genomförandet av rättigheterna enligt förordningarna (EG) nr 261/2004 och (EG) nr 2027/97 har emellertid ett antal brister uppenbarats, vilka har medfört att dessa rättigheter inte har uppnått sin fulla potential när det gäller passagerarskydd. För att säkerställa ett mer ändamålsenligt, effektivt och konsekvent genomförande av flygpassagerares rättigheter i hela unionen krävs en rad justeringar av det nuvarande regelverket. Detta betonades i kommissionens meddelande av den 27 oktober 2010 med titeln *Rapport om EU-medborgarskapet 2010 – Att undanröja hindren för EU-medborgarnas möjligheter att utöva sina rättigheter*, som aviserade åtgärder för att säkerställa en uppsättning gemensamma rättigheter särskilt för flygpassagerare och en fullgod kontroll av dessa rättigheters efterlevnad.

(4) Passagerare som reser med en flygning som omfattas av allmän trafikplikt, antingen till fullt eller reducerat biljettpris, bör omfattas av samma rättigheter enligt förordning (EG) nr 261/2004.

(5) För att höja rättssäkerheten för lufttrafikföretag och passagerare behövs en definition av begreppet *extraordinära omständigheter*. Framför allt, och i enlighet med domstolens fasta rättspraxis, bör begreppet *extraordinära omständigheter* avse händelser som till sin karaktär eller sitt ursprung inte innefattas i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll. Dessa två villkor är kumulativa. För ytterligare tydlighet och förutsägbarhet bör det dessutom fastställas en icke uttömmande förteckning över händelser som bör anses uppfylla dessa villkor i linje med domstolens rättspraxis. Kommissionen bör se över förteckningen över extraordinära omständigheter vart femte år och när så är lämpligt lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet om uppdateringar av den. För att en händelse ska kunna åberopas som extraordinär omständighet måste den uppfylla alla kriterier som anges i förteckningen. Om en händelse som inte finns med i förteckningen åberopas som extraordinär omständighet bör uppfyllandet av ovanstående kumulativa villkor bedömas från fall till fall. Förekomsten av en extraordinär omständighet och ett lufttrafikföretags åberopande av den med avseende på en störning på en viss flygning är inte tillräckliga skäl för att befria lufttrafikföretaget från skyldigheten att betala kompensation enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 261/2004. Ett sådant undantag bör endast göras om lufttrafikföretaget också bevisar att de extraordinära omständigheterna orsakade störningen och att störningen inte skulle kunna ha undvikits även om lufttrafikföretaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder.

(6) Om ett lufttrafikföretag åberopar extraordinära omständigheter bör passageraren få en tydlig och underbyggd förklaring till de extraordinära omständigheterna. Den förklaringen bör användas för att på ett tydligt och öppet sätt informera passageraren om de omständigheter som orsakar störningen. I detta avseende bör den information som lämnas vara specifik för den särskilda störning som uppstod på passagerarnas flygning. Lufttrafikföretagen bör tillhandahålla den informationen i ett kortfattat format och på ett enkelt språk, utan sektorsspecifik och juridisk jargong, så att den är lättbegriplig för passageraren. Denna förklaring bör endast fungera som information till passageraren och bör tydligt skiljas från det bevis som lufttrafikföretagen kan vara skyldiga att tillhandahålla nationella tillsynsorgan, andra organ eller domstolar.

(7) Domstolen fastställde i sin dom i mål C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland mot Diether Schenkel*) ([5]) om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att begreppet *flygning*, i den mening som avses i förordning (EG) nr 261/2004, inte är definierat, men gjorde tolkningen att det i huvudsak ska anses bestå av en lufttransport, det vill säga en ”enhet” av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg. För att undvika osäkerhet och mot bakgrund av de förvärvade erfarenheterna bör en tydlig definition av begreppet *flygning* nu tillhandahållas, liksom av de relaterade begreppen *anslutande flygförbindelse* och *resa*.

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

(8) Domstolen fastställde i sin dom i mål C-537/17 (*Claudia Wegener mot Royal Air Maroc SA*) ([6]) om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att förordning (EG) nr 261/2004 är tillämplig på en del av varje flygning som ingår i en resa som omfattas av denna förordning, oavsett var flygningen äger rum, inbegripet flygningar som genomförs helt utanför unionen. När antingen den ursprungliga avgångsorten är belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga eller, om det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EU-lufttrafikföretag, när resans slutliga bestämmelseort är belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga, bör den här förordningen vara tillämplig.

(9) Biljetter utfärdas eller godkänns av ett lufttrafikföretag som utför en flygning efter det att ett lufttransportavtal har ingåtts med en passagerare. De bör kunna identifieras med hjälp av ett unikt biljettnummer och innehålla en unik referens till ett enda lufttransportavtal som utfärdats vid tidpunkten för bokningen. Biljetterna bör omfatta en flygning eller en anslutande flygförbindelse, utan att hänsyn tas till uppehåll av tekniska och operativa skäl. De bör innehålla flera uppgifter om den flygningen eller den anslutande flygförbindelsen, såsom resedatum, flygplats för avgång och ankomst, tidtabellsenliga avgångs- och ankomsttider, passagerarens förnamn och efternamn, linjenummer och namn på det lufttrafikföretag som utför flygningen.

(10) Passagerare bör ges möjlighet att göra välgrundade val när de studerar erbjudanden om flygpriser och bör kunna försäkra sig om huruvida det skydd som erbjuds genom förordning (EG) nr 261/2004 är fullt ut tillämpligt under en tur- och returresa till och från unionen. Det bör därför på ett ändamålsenligt sätt föreskrivas om en frivillig *EU-märkning för flygpassagerares rättigheter*. Användningen av den märkningen bör fortsätta att vara frivillig för lufttrafikföretag och förmedlare när de visar olika flygalternativ, utom när ett lufttrafikföretag eller en förmedlare är skyldig att använda den enligt bestämmelserna i ett handelsavtal med ett lufttrafikföretag som utför flygningen.

(11) Domstolen fastställde i sin dom i mål C 22/11 (*Finnair Oyj mot Timy Lassooy*) ([7]) om tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 att begreppet *nekad ombordstigning* måste tolkas på så sätt att det inte enbart avser fall där ombordstigning nekas på grund av överbokning, utan även fall där ombordstigning nekas av andra skäl, exempelvis driftsmässiga skäl. Passagerare som har infunnit sig för ombordstigning och nekas ombordstigning eller som i förväg har informerats om att de skulle nekas ombordstigning mot sin vilja bör få återbetalning och kompensation utan onödigt dröjsmål.

(12) Samtidigt finns det rimliga skäl att neka passagerare ombordstigning, till exempel av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av ofullständiga resehandlingar. Lufttrafikföretagen har också rimliga skäl att neka ombordstigning för passagerare som uppvisar ett störande beteende som hotar säkerheten under en flygning, i enlighet med den ändrade konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963. I dessa fall bör bevisbördan ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.

(13) För att förbättra skyddsnivån bör passagerare inte nekas ombordstigning på någon flygning inom ramen för återresan på grund av att de inte har tagit en eller flera flygningar inom ramen för den utresa som ingår i samma lufttransportavtal. Dessutom bör lufttrafikföretag inte tillåtas ta ut någon avgift av passagerare till följd av att de inte har tagit en eller flera flygningar på utresan.

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

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

(14) I nuläget åläggs passagerare ibland administrativa straffavgifter för korrigering av felaktigt stavade namn. Rimliga korrigeringar av bokningsfel eller administrativa ändringar bör kunna göras kostnadsfritt och en skillnad mellan namnet i bokningen och det korrigerade namnet på passageraren bör inte utgöra grund för nekad ombordstigning, förutsatt att korrigeringen eller ändringen inte skulle innebära någon ändring av avgångs- eller ankomsttid, datum, färdväg eller passagerare.

(15) Vid en inställd flygning bör valet mellan att få återbetalning eller fortsätta en resa genom ombokning eller att resa vid ett senare datum vara upp till passageraren och inte lufttrafikföretaget. I vissa situationer kan passagerare föredra att få återbetalning eller kompensation i form av ett värdebevis. För att ge både lufttrafikföretagen större flexibilitet och passagerarna större konsumentval när en störning inträffar som ger en passagerare rätt till återbetalning eller kompensation, bör passageraren ha rätt att efter sitt uttryckliga samtycke på ett varaktigt medium välja att godta sådan återbetalning eller kompensation i form av ett värdebevis till ett värde som åtminstone motsvarar det återbetalningsbelopp eller den kompensation som passageraren har rätt till. Det bör tydligt framgå att det är möjligt att få ett värdebevis på samma villkor som andra alternativ för återbetalning och kompensation. Om värdebeviset inte har lösts in eller inte till fullo lösts in vid utgången av dess giltighetstid bör lufttrafikföretaget automatiskt återbetala värdebevisets återstående belopp till fullo.

(16) Flygplatsers ledningsenheter på flygplatser som har en total årlig persontrafikvolym på mer än fyra miljoner passagerare under minst tre på varandra följande år, och leverantörer av viktiga flygplatstjänster, särskilt lufttrafikföretag och marktjänstföretag, bör samarbeta för att minimera konsekvenserna av flera störningar i flygtrafiken för passagerarna. För detta ändamål bör flygplatsernas ledningsenheter utarbeta beredskapsplaner för sådana fall och utveckla dessa beredskapsplaner tillsammans med användarkommittén och andra leverantörer av viktiga flygplatstjänster, inbegripet företag som tillhandahåller assistans till personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet. De nationella tillsynsmyndigheterna bör övervaka att flygplatsens ledningsenhet följer beredskapsplanerna. På flygplatser med en total årlig persontrafikvolym på mindre än fyra miljoner passagerare under minst tre på varandra följande år bör flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och tillsammans med dessa vidta åtgärder i situationer som skulle kunna leda till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta och för att hålla strandsatta passagerare informerade.

(17) Förordning (EG) nr 261/2004 bör uttryckligen innefatta en rätt till kompensation för passagerare som drabbats av kraftiga förseningar, i enlighet med domstolens dom i de förenade målen C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon och Alana Sturgeon mot Condor Flugdienst GmbH*) och C-432/07 (*Stefan Böck och Cornelia Lepuschitz mot Air France SA*) ([8]), som omfattar en tretimmarströskel för alla passagerare och riktade bestämmelser för långdistansflygningar utanför unionen som skapar incitament för lufttrafikföretag att säkerställa att passagerare når sin slutliga bestämmelseort vid rätt tidpunkt.

(18) En försening vid ankomst bör beräknas från den tidtabellsenliga ankomsttiden till den slutliga bestämmelseorten enligt passagerarens biljett. Detta gäller särskilt när exempelvis ett luftfartyg har lyft men sedan tvingats återvända till avgångsflygplatsen och därefter lyft igen vid en senare tidpunkt. Vid ombokning med ett annat transportsätt bör passagerarens faktiska ankomsttid till den slutliga bestämmelseorten användas för att beräkna förseningen vid ankomst, oavsett transportsätt. Om en flygning försenas eller läggs om till en senare tidpunkt mindre än 14 kalenderdagar före det avresedatum som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid bokningstillfället, bör förseningen vid ankomst beräknas från den tidtabellsenliga ankomsttid som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid tidpunkten för bokningen. Om en flygning har lagts om minst 14 kalenderdagar före det avresedatum som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid tidpunkten för bokningen, eller, om den lagts om efter den tidpunkten, om passageraren har tagit ett flyg som hade lagts om till en tidigare tidpunkt, bör förseningen vid ankomst beräknas från den tidtabellsenliga ankomsttid som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid tidpunkten för omläggning. När passagerare ombokas till följd av en störning, när det gäller ombokningsflygningen, bör förseningar vid ankomst beräknas från den tidtabellsenliga ankomsttid som anges på den biljett som utfärdats för den ombokade flygningen.

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

(19) Större insyn när det gäller transporttjänsternas miljöprestanda kan ge kunderna ett bättre beslutsunderlag när de gör sina val. Den flygutsläppsmärkning som inrättats enligt artikel 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 ([9]) står till lufttrafikföretagens förfogande om de, på sina webbplatser och på biljetter, i ett lättillgängligt format och på ett jämförbart sätt vill visa korrekt och objektiv information om växthusgasutsläppen i samband med den lufttrafik som de bedriver.

(20) För att säkerställa rättssäkerheten bör det i förordning (EG) nr 261/2004 uttryckligen anges att ändringar i flygtidtabeller har samma effekter på passagerare som inställda flygningar eller förseningar och följaktligen bör ge upphov till samma rättigheter.

(21) Passagerare som missar en anslutande flygförbindelse som ingår i en resa, till följd av att en störning uppstår för en tidigare flygning, bör få lämplig assistans i avvaktan på ombokning. I sådana fall bör passagerarna, i enlighet med principen om likabehandling och domstolens dom i mål C-11/11 (*Air France mot Folkerts*) ([10]), ha rätt till kompensation när de når den slutliga bestämmelseorten för sin alternativa flygning eller alternativa transport, på samma sätt som passagerare som drabbas av störningar på direktflygningar.

(22) Vid tidpunkten för bokningen och före biljettinköpet bör lufttrafikföretagen eller, i förekommande fall, förmedlarna tydligt informera passagerarna om huruvida deras resplaner omfattas av ett enda lufttransportavtal och om deras rättigheter enligt förordning (EG) nr 261/2004, särskilt när det gäller missade anslutande flygförbindelser.

(23) För att höja passagerarskyddet bör det klargöras att passagerare vars flyg har försenats bör omfattas av rättigheter att få assistans och kompensation oavsett om de väntar i flygplatsterminalen eller redan sitter ombord på luftfartyget. Eftersom den sistnämnda passagerarkategorin inte har tillgång till de tjänster som är tillgängliga i terminalen bör emellertid deras rättigheter stärkas när det gäller grundläggande behov och rätten att stiga av. Rätten att stiga av får endast begränsas av invandrings-, flygkontroll- eller säkerhetsrelaterade orsaker. Om ett lufttrafikföretag är på väg att låta passagerare stiga av men informeras av flygkontrolltjänsten om att flyget har fått tillstånd att lyfta omgående, bör det ha möjlighet att neka passagerarna att stiga av.

(24) För att underlätta inlämning och inledande av begäranden om kompensation efter en störning bör lufttrafikföretagen automatiskt och på elektronisk väg ge passagerare information om passagerares rättigheter i fråga om kompensation och tydliga instruktioner om hur en begäran ska lämnas in.

(25) När en passagerare har valt snarast möjliga ombokning gör lufttrafikföretaget ofta ombokningen beroende av platstillgången på dess egna flygningar, vilket innebär att passageraren inte får möjlighet till en tidigare ombokning på alternativa flygningar. Därför bör lufttrafikföretaget också föreslå andra alternativ för ombokning, inbegripet till en alternativ flygplats, via en annan rutt, till ett annat lufttrafikföretags flygningar eller till andra transportsätt, när detta kan påskynda ombokningen. Alternativ ombokning bör vara beroende av platstillgången. Den ombokningen bör, med förbehåll för vissa villkor, ske på lufttrafikföretagets bekostnad och tillhandahållas på jämförbara transportvillkor.

(26) Vid ombokning av passagerare bör lufttrafikföretagen sträva efter att säkerställa att passagerarna kan resa med sitt bagage, dvs. både incheckat bagage och handbagage. Passageraren bör ge lufttrafikföretaget tillåtelse att gå till väga på annat sätt om restriktionerna för bagagetransport skulle kunna orsaka ytterligare förseningar för passagerare som väntar på ombokning, utan att det påverkar lufttrafikföretagets skadeståndsansvar när det gäller passagerares bagage enligt förordning (EG) nr 2027/97 och konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter som fastställdes i Montreal den 28 maj 1999 (*Montrealkonventionen*).

([9]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Domstolens dom (stora avdelningen) av den 26 februari 2013, Air France mot Heinz-Gerke Folkerts och Luz-Teresa Folkerts, mål C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) Huruvida transportvillkoren är likvärdiga skulle kunna bero på flera faktorer och på de särskilda omständigheterna. När så är möjligt och om detta inte medför ytterligare förseningar bör passagerarna inte nedgraderas till transport av lägre passagerarklass än biljettens klass. Ombokning bör erbjudas utan någon extrakostnad för passagerarna, också om passagerare ombokas till ett annat lufttrafikföretag, ett annat transportsätt, en högre passagerarklass eller ett högre biljettpris än det för vilket betalning erlades för den ursprungliga tjänsten. Rimliga ansträngningar bör göras för att undvika extra byten. Personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet bör inte bokas om till någon extra anslutande flygförbindelse, såvida inte passageraren samtycker till detta. När passagerare bokas om bör den totala restiden ligga så nära den tidtabellsenliga restiden för den ursprungliga resan som är möjligt och rimligt, med beaktande av de alternativ som finns tillgängliga på den flygplats där störningen uppstod, och i samma eller vid behov i en högre passagerarklass. Om flera flygningar med likvärdiga tider finns tillgängliga bör passagerare som har rätt till ombokning godta det erbjudande om ombokning som lämnas av lufttrafikföretaget, också från de lufttrafikföretag som samarbetar med det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen tillhandahåller passageraren ombokning på jämförbara transportvillkor bör passageraren godta en sådan ombokning. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen tillhandahåller passageraren ombokningsalternativ som inte är på jämförbara transportvillkor börpassageraren kunna neka en sådan ombokning. Rätten till ombokning, inbegripet egen ombokning, bör bibehållas. Om den ursprungliga resan omfattade bokad assistans för personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet bör sådan assistans vara tillgänglig på motsvarande sätt på den ombokade resan i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 ([11]).

(28) Vid en störning, och om lufttrafikföretag som utför flygningarna inte uppfyller sina skyldigheter i fråga om att erbjuda assistans, bör passagerarna ha rätt att vidta egna åtgärder. I sådana fall bör de lufttrafikföretag som utför flygningarna ersätta passagerarna för utgifter som är nödvändiga, rimliga och står i proportion till väntetidens längd. I synnerhet bör den särskilda kostnaden för förfriskningar och måltider på den plats där flygplatsen är belägen beaktas. När det gäller inkvartering bör den plats där passagerarna är strandsatta, oavsett om störningen inträffar under högsäsong eller inte, och prisökningar på grund av bokningar i sista minuten beaktas vid bedömningen av om utgifterna är nödvändiga, rimliga och proportionella.

(29) Om passageraren har informerat det lufttrafikföretag som utför flygningen om sitt beslut att fortsätta sin resa, och om lufttrafikföretaget som utför flygningen inte har erbjudit en ombokning på jämförbara transportvillkor inom tre timmar, bör passageraren ha rätt att ordna sin egen ombokning för att nå sin slutliga bestämmelseort utan ytterligare dröjsmål. Passageraren bör dock fortsätta att ha rätt till ombokning av det lufttrafikföretag som utför flygningen till dess att passageraren har informerat det lufttrafikföretag som utför flygningen om sitt beslut att ordna sin egen ombokning. När passagerare ordnar sin egen ombokning bör de begränsa utgifterna till utgifter som är nödvändiga, rimliga och lämpliga.

(30) Ett lufttrafikföretag som utför flygningen bör kunna begränsa eller neka assistans om tillhandahållandet av den i sig skulle orsaka en ytterligare försening för passagerare som väntar på en försenad flygning eller på ombokning. Om en flygning försenas sent på kvällen men kan förväntas avgå inom en kort tidsperiod, och om transport av passagerare till hotell och återförande av dem till flygplatsen mitt i natten kan leda till en mycket längre försening, bör det lufttrafikföretag som utför flygningen kunna neka att tillhandahålla hotellboende och tillhörande transporter. På motsvarande sätt bör ett lufttrafikföretag som är på väg att tillhandahålla mat och dryck men som informeras om att flygningen är klar för ombordstigning ha rätt att neka att tillhandahålla sådan assistans. Utöver de fallen, bör det lufttrafikföretag som utför flygningen endast kunna begränsa eller neka assistans i mycket exceptionella fall, eftersom alla ansträngningar bör göras för att minska de olägenheter som drabbar passagerarna.

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

(31) Lufttrafikföretag bör erbjuda passagerare assistans från den tidtabellsenliga avgångstiden fram till flygningens eller den alternativa transportens avgång. Ett lufttrafikföretag har i nuläget ett obegränsat ansvar för inkvartering av sina passagerare vid extraordinära omständigheter av långvarig karaktär. Denna osäkerhet kopplad till avsaknaden av en förutsebar tidsgräns kan äventyra lufttrafikföretagets ekonomiska stabilitet, vilket får påföljande negativa konsekvenser för passagerarna när det gäller förbindelser. Lufttrafikföretaget bör således kunna begränsa tillhandahållandet av inkvartering till tre nätter. Beredskapsplanering och snabb ombokning bör vidare minska risken för att passagerare blir strandsatta under långa perioder.

(32) Passagerare med särskilda behov, såsom personer med funktionsnedsättning, personer med nedsatt rörlighet, ensamresande minderåriga, småbarn, gravida kvinnor och, på grundval av läkarintyg, personer i behov av särskild medicinsk hjälp, kan behöva särskild uppmärksamhet av det lufttrafikföretag som utför flygningen, förutsatt att dessa personer inte nekas ombordstigning av säkerhetsskäl. I synnerhet kan det vara svårare att finna inkvartering för var och en av dessa passagerarkategorier vid störningar i flygtrafiken. Begränsningarna av rätten till inkvartering vid extraordinära omständigheter bör därför inte tillämpas på dessa passagerarkategorier, förutsatt att det lufttrafikföretag som utför flygningen informeras om deras situation. Lufttrafikföretagen behöver vara medvetna om att dessa passagerare befinner sig på en flygning eller anslutande flygförbindelser, men onödiga eller oproportionerliga anmälningskrav bör undvikas. När det gäller småbarn informeras lufttrafikföretaget systematiskt om deras närvaro ombord eftersom deras födelsedatum anges vid tidpunkten för bokningen. När det gäller ensamresande minderåriga informeras lufttrafikföretaget med nödvändighet om deras närvaro ombord i samband med att avtalet om omsorg ingås av lufttrafikföretaget och barnets vårdnadshavare. När det gäller personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet informeras lufttrafikföretaget med nödvändighet om deras närvaro ombord som ett resultat av underrättelsen enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 1107/2006. I avsaknad av en sådan underrättelse, och när det gäller gravida kvinnor, bör sättet och tidpunkten för att informera lufttrafikföretaget ta hänsyn till passagerarens särskilda situation, eftersom passageraren kanske bara informerar om sin specifika situation först när han eller hon får kännedom om störningen. När det gäller passagerare i behov av särskild medicinsk hjälp, om sådana passagerare har redogjort för sitt medicinska tillstånd innan flygningen för att få läkarintyg för att flyga, informeras lufttrafikföretaget med nödvändighet om deras situation när det accepterar att transportera sådana personer. Lufttrafikföretagen bör se till att all information som behövs för sådana underrättelser enkelt kan lämnas av passagerarna enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 1107/2006.

(33) Förordning (EG) nr 261/2004 är även tillämplig på passagerare som har bokat en flygtransport som en del av en paketresa. Denna ändringsförordning syftar till att ytterligare förbättra samstämmigheten mellan Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 ([12]) och förordning (EG) nr 261/2004. I detta avseende bör passagerare kunna välja enligt vilken av dessa två rättsakter de framställer sina anspråk och, i lämpliga fall, framställa anspråk på grundval av båda rättsakterna. En passagerare som har bokat flygtransport som en del av ett resepaket får framställa anspråk enligt båda rättsakterna, till exempel om passageraren har erhållit kompensation från lufttrafikföretaget för en försenad flygning, men har rätt till en prisreduktion eller kompensation som arrangören av resepaketet ska bevilja för särskilda tjänster, såsom hotellinkvartering, måltider, utflykter eller annat, som missats till följd av den försenade flygningen. Passagerare bör dock inte kunna kombinera rättigheter i den mån den relevanta kompensation eller prisreduktion som beviljas enligt båda rättsakterna värnar samma intresse eller har samma syfte. Om passagerare framställer sitt anspråk till lufttrafikföretaget bör lufttrafikföretaget betala hela det belopp för kompensation som ska betalas i enlighet med förordning (EG) nr 261/2004. Om passagerare framställer ett anspråk enligt direktiv (EU) 2015/2302 ska den kompensation som betalas av lufttrafikföretaget dras av från betalningar som ska göras i enlighet med direktiv (EU) 2015/2302 i den mån de underliggande rättigheterna värnar samma intresse eller har samma syfte.

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

(34) Skälen till den nuvarande omfattningen av förseningar och inställda flyg i unionen kan inte enbart tillskrivas lufttrafikföretagen. För att samtliga aktörer i luftfartskedjan ska få incitament att finna effektiva och snabba lösningar som minimerar olägenheterna av förseningar och inställda flygningar för passagerarna, bör lufttrafikföretags rätt att söka gottgörelse från de tredje parter som bidragit till den händelse som gett upphov till kompensation eller andra skyldigheter inte begränsas av förordning (EG) nr 261/2004.

(35) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 ([13]) är den avtalsslutande parten vid lufttransporter skyldig att informera passageraren om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen, och enligt direktiv 93/13/EEG ([14]) måste försäljaren eller leverantören tillhandahålla information om kontraktsvillkoren. Passagerare bör informeras mer ingående om sina rättigheter vid störningar i flygtrafiken och bör också få adekvat information om orsaken till själva störningen, så snart denna information finns tillgänglig. Informationen bör tillhandahållas av lufttrafikföretaget eller förmedlaren allra minst i tillgängligt format och, när så är lämpligt, genom så kallade ”pushmeddelanden” från mobila applikationer eller med andra digitala medel. Denna information bör också tillhandahållas av det lufttrafikföretag som utför flygningen.

(36) När passagerare väljer återbetalning i stället för ombokning bör de automatiskt, i god tid, få återbetalningen utan skyldighet att lämna in en särskild begäran.

(37) Passagerare bör få tillräcklig information från lufttrafikföretaget eller förmedlaren om de relevanta förfarandena för att lämna in begäranden om kompensation och reklamationer till lufttrafikföretag eller förmedlare och bör få svar från lufttrafikföretaget eller förmedlaren i god tid.

(38) Passagerarna bör också ha möjlighet att, efter att ha lämnat in en reklamation mot lufttrafikföretaget, lämna in enskilda klagomål till det eller de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol. Eftersom rätten till ett effektivt rättsmedel inför en domstol är en grundläggande rättighet enligt artikel 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, bör emellertid sådana förfaranden inte hindra passagerares tillgång till domstolsförfaranden.

(39) För att göra det möjligt för passagerare att utöva sina rättigheter i fråga om begäranden, reklamationer och enskilda tvister bör passagerare direkt och personligen kunna lämna in en ansökan till lufttrafikföretagen, förmedlarna eller de berörda organen i enlighet med förordning (EG) nr 261/2004, på ett tydligt och tillgängligt sätt.

(40) Med beaktande av FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning ([15]) och för att säkerställa att skador på eller förstörelse eller förlust av förflyttningshjälpmedel eller skador på eller dödsfall för erkända assistanshundar kompenseras till den fulla ersättningskostnaden bör lufttrafikföretagen erbjuda personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, enligt definitionen i förordning (EG) nr 1107/2006, möjlighet att göra en särskild förklaring om intresse av leverans på destinationsorten (*den särskilda intresseförklaringen*) kostnadsfritt, som i enlighet med Montrealkonventionen gör det möjligt för dem att begära full kompensation. Lufttrafikföretagen bör informera passagerarna om möjligheten att göra en sådan intresseförklaring och om de därmed sammanhängande rättigheterna vid tidpunkten för bokningen.

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

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

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

(41) Personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet bör ha rätt att från lufttrafikföretagen omedelbart få tillfällig tillgång till förflyttningshjälpmedel för att ersätta incheckade förflyttningshjälpmedel om det incheckade förflyttningshjälpmedlet förloras, förstörs eller skadas. Med tanke på att erkända assistanshundar inte lätt kan ersättas bör andra tillfälliga lösningar tillhandahållas om en erkänd assistanshund försvinner, dör eller skadas.

(42) Det är inte alltid tydligt för passagerare vilken typ av bagage de får ta med ombord på ett luftfartyg, när det gäller dimensioner, vikt eller antal. För att säkerställa att passagerarna har full kännedom om hur mycket bagage de får ta med sig för den biljett de betalat, både i fråga om handbagage och incheckat bagage, bör lufttrafikföretagen klart ange högsta tillåtna bagagemängd vid tidpunkten för bokningen och på flygplatsen. Med personliga artiklar som utgör en nödvändig del av passagerares transport avses sådana artiklar som är nödvändiga för hela resan, vilket kan inbegripa pass och andra resehandlingar, nödvändiga läkemedel, personlig utrustning och läsmaterial samt mat och dryck i proportion till flygningens längd.

(43) Utan att det påverkar lufttrafikföretagens och förmedlarnas möjlighet att erbjuda flygpriser som inte inbegriper handbagage är det lämpligt att öka konsumenternas medvetenhet och pristransparensen i syfte att skapa mer lika villkor i hela unionen. I detta syfte bör passagerarna ges möjlighet att lättare jämföra flygpriser som inkluderar handbagage (en rullväska). Det bör införas en skyldighet att kräva att lufttrafikföretag, förmedlare och metasökmotorer som standard alltid anger flygpriset inklusive handbagage innan bokningsprocessen inleds.

(44) Det bör tydligare framgå vad som gäller avseende begäranden relaterade till när en personlig artikel eller ett handbagage glöms kvar eller försvinner i flygplanskabinen för att underlätta hanteringen av sådana begäranden, så att en effektiv process kan säkerställas och man kan förhindra en extra börda på passagerare eller kommunikationsproblem med passagerarna.

(45) Passagerare bör informeras vid tidpunkten för bokningen om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikt för det bagage som de kan ta med sig i kabinen. Utan att det påverkar principen om fri prissättning enligt artikel 22 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 ([16]), bör lufttrafikföretagen fastställa en rimlig policy för handbagagets dimensioner så att passagerarna kan ta med sig ett handbagage in i kabinen, beroende på om det finns plats i luftfartygets kabin, förutsatt att handbagaget uppfyller tillämpliga driftsmässiga krav och säkerhetskrav. Med tanke på lufttrafikföretagens olika policyer är det lämpligt att vid översynen av förordning (EG) nr 1008/2008 bedöma om det är genomförbart att införa enhetliga minimiregler för handbagage.

(46) Det bör på ett ändamålsenligt sätt föreskrivas om möjligheten för passagerare att efter eget val använda en egenutskriven version av ett digitalt utfärdat boardingkort eller att begära en utskriven kopia från det lufttrafikföretag som utför flygningen efter incheckningen.

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

(47) Musikinstrument kan vara av enormt monetärt, konstnärligt och historiskt värde. Musikinstrument är dessutom musikers arbetsredskap som de använder regelbundet i samband med övning och uppträdanden och de är svåra att ersätta. Passagerare bör därför ha rätt att ta med sig musikinstrument i kabinen på eget ansvar, förutsatt att dessa instrument följer kapacitets- och säkerhetsbestämmelserna och lufttrafikföretagets policy för högsta antalet tillåtna bagage. Om kapacitets- och säkerhetskraven är uppfyllda bör lufttrafikföretaget sträva efter att ge passagerarna möjlighet att medföra musikinstrument i kabinen på extra sittplatser, förutsatt att motsvarande biljettpris har erlagts. I sådana fall bör passagerarna och musikinstrumenten placeras på säten bredvid varandra, med musikinstrumentet på ett fönstersäte. När detta inte är möjligt bör musikinstrumenten om möjligt medföras på lämpliga villkor i luftfartygets lastutrymme. Förordning (EG) nr 2027/97 bör därför ändras i enlighet med detta.

(48) Med tanke på de korta tidsfristerna för att lämna in reklamationer angående de rättigheter och skyldigheter som omfattas av förordning (EG) nr 2027/97 bör lufttrafikföretag ge passagerare möjlighet att lämna reklamationer genom att tillhandahålla en blankett för detta i ett format som är lättillgängligt för personer med funktionsnedsättning och personer som inte använder digitala verktyg. Lufttrafikföretagen bör åtminstone göra blanketten tillgänglig i sina mobila applikationer och på sina webbplatser. På flygplatser med kommersiell passagerartrafik bör flygplatsernas ledningsenheter tillhandahålla passagerarna gemensamma blanketter även vid flygplatsernas bagageutlämningsområden. Kommissionen bör anta genomförandeakter för att fastställa mallen för den gemensamma blanketten, som bör göra det möjligt för passageraren att omedelbart lämna in en reklamation om skadat, försenat eller förlorat bagage.

(49) Försäkringsfrågor regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 ([17]) och förordning (EG) nr 1008/2008.

(50) De beloppsgränser som anges i bilagan till förordning (EG) nr 2027/97 bör regelbundet ändras av lufttrafikföretagen med hänsyn till den ekonomiska utvecklingen, mot bakgrund av den översyn som Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) gjort enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen.

(51) I Draghi-rapporten betonades transporternas avgörande roll för unionens konkurrenskraft. I rapporten beskrevs även risken för att verksamheter flyttar från transportnav i unionen till transportnav i unionens grannskap till följd av asymmetriska bestämmelser. Förordning (EG) nr 261/2004 är tillämplig på passagerare som avreser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga endast om det lufttrafikföretag som utför den berörda flygningen är ett EU-lufttrafikföretag. Inom fem år från första tillämpningsdagen för förordning (EG) nr 261/2004 bör kommissionen bedöma om det är genomförbart att se över tillämpningsområdet för den förordningen i syfte att ytterligare förbättra passagerarskyddet och göra förutsättningarna mer likvärdiga mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländer.

(52) En mekanism för att skydda passagerare i händelse av lufttrafikföretags insolvens bör bedömas i samband med översynen av förordning (EG) nr 1008/2008.

(53) Grönland har särskilt svåra väderförhållanden och kännetecknas av mycket låg befolkningstäthet och avlägset belägna befolkade områden. För att säkerställa förbindelser och upprätthålla tillgången till flygningar inom Grönland bör flygningar mellan orter i Grönland inte omfattas av kompensationsskyldigheterna, inbegripet när dessa flygningar utgör en del av en resa till eller från en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga.

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

(54) Denna förordning påverkar inte Konungariket Spaniens ståndpunkt i dess tvist med Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland i fråga om suveräniteten över den landtunga där Gibraltars flygplats är belägen. Ingenting i denna förordning förhindrar dess framtida tillämpning på denna flygplats enligt villkoren i ett avtal om Gibraltar mellan Europeiska unionen och Förenade kungariket som har ingåtts med Konungariket Spaniens föregående samtycke. Om ovannämnda avtal sägs upp bör denna förordning endast tillämpas på den flygplats som är belägen på landtungan i Gibraltar efter det att tvisten har lösts på ett sådant sätt att Konungariket Spanien har kunnat säkerställa att denna förordning tillämpas på den flygplatsen.

(55) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EG) nr 261/2004 när det gäller utformningen av, innehållet i och mallen för EU-märkningen för flygpassagerares rättigheter och de praktiska villkoren avseende återbetalning som ska betalas avflygplatsens ledningsenhet till det lufttrafikföretag som utför flygningen, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([18]).

(56) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EG) nr 2027/97 när det gäller den gemensamma blanketten och blanketten för den särskilda intresseförklaringen, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

(57) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att skydda flygpassagerares rättigheter på ett rättvist och balanserat sätt, säkerställa konkurrenskraften för unionens luftfartssektor och upprätthålla förbindelser för passagerarna på lång sikt, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”*Artikel 1*

Syfte

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

a) de nekas ombordstigning,

b) deras flygning ställs in, försenas eller läggs om,

c) de missar en anslutande flygförbindelse,

d) de uppgraderas eller nedgraderas.”

([18]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Leden b–f ska ersättas med följande:

”b) *lufttrafikföretag som utför flygningen*: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett lufttransportavtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare, inbegripet ett lufttrafikföretag som använder ett annat lufttrafikföretags flygplan, med eller utan det företagets besättning, för att utföra flygningen.

c) *EU-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 (*).

ca) *flygplatsens ledningsenhet*: en flygplats ledningsenhet enligt definitionen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG (**).

d) *arrangör*: en arrangör enligt definitionen i artikel 3.8 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 (***).

e) *paketresa*: en kombination av resetjänster enligt definitionen i artikel 3.2 i direktiv (EU) 2015/2302.

f) *biljett*: giltigt bevis, oavsett form, för ett lufttransportavtal.

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

(**) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

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

b) Led g ska utgå.

c) Leden h–l ska ersättas med följande:

”h) *slutlig bestämmelseort*: bestämmelseorten för flygningen eller för en resas sista anslutande flygförbindelse.

i) *person med funktionsnedsättning* eller *person med nedsatt rörlighet*: en person vars rörlighet vid användning av transporttjänster är nedsatt på grund av någon form av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk funktionsnedsättning eller på grund av annat funktionshinder eller ålder, och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till denna persons särskilda behov beträffande de tjänster som alla passagerare har tillgång till.

j) *nekad ombordstigning*: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har inställt sig för ombordstigning i enlighet med villkoren i artikel 4.1 eller om de har informerats i förväg om att de kommer att nekas ombordstigning mot deras vilja, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, till exempel av hälso- eller säkerhetsskäl eller ofullständiga resehandlingar.

k) *frivillig*: en passagerare som har inställt sig för ombordstigning i enlighet med villkoren i artikel 4.1 och som på lufttrafikföretagets förfrågan förklarar sig beredd att mot förmåner avstå från att stiga ombord på flygplanet.

l) *inställd flygning*: en flygning som inte utförs trots att den i förväg planerats och för vilken ett lufttransportavtal har ingåtts, inbegripet situationer där

i) flygplanet har lyft men av någon anledning antingen omdirigerats till en annan flygplats än den ankomstflygplats som anges på biljetten eller återvänt till avgångsflygplatsen och kunde inte fortsätta till den ankomstflygplats som anges på biljetten, eller

ii) en passagerare har fått en biljett utfärdad till en flygning och den avgångstid som anges på passagerarens biljett har tidigarelagts med mer än en timme.”

d) Följande led ska läggas till:

”m) *tredjeland*: ett land eller en del av en medlemsstats territorium där fördragen inte är tillämpliga.

n) *försening vid avgång*: tidsskillnaden mellan den tidtabellsenliga avgångstid som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid tidpunkten för bokningen, och flygningens faktiska avgångstid, utom när

i) en flygning har lagts om minst 14 kalenderdagar före det avresedatum som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid tidpunkten för bokningen, eller efter den tidsperioden har lagts om till en tidigare tidpunkt, i vilket fall *försening vid avgång* avser tidsskillnaden mellan den tidtabellsenliga avgångstid som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid tidpunkten för bokningen, och den omlagda flygningens faktiska avgångstid.

ii) en passagerare blir ombokad till följd av en störning, som gäller den ombokade flygningen, i vilket fall *försening vid avgång* avser tidsskillnaden mellan den tidtabellsenliga avgångstid som anges på de biljetter som utfärdats för den ombokade flygningen och den ombokade flygningens faktiska avgångstid.

o) *försening vid ankomst*: tidsskillnaden mellan den tidtabellsenliga ankomsttid som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid tidpunkten för bokningen, och flygningens faktiska ankomsttid, utom när

i) en flygning har lagts om minst 14 kalenderdagar före det avresedatum som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid tidpunkten för bokningen, eller efter den tidsperioden, om passageraren tagit ett flyg som har lagts om till en tidigare tidpunkt, i vilket fall *försening vid avgång* avser tidsskillnaden mellan den tidtabellsenliga ankomsttid som anges på passagerarens biljett, såsom den utfärdades vid tidpunkten för omläggningen, och den omlagda flygningens faktiska ankomsttid,

ii) en passagerare ombokas till följd av en störning, när det gäller den ombokade flygningen, i vilket fall *försening vid avgång* avser tidsskillnaden mellan den tidtabellsenliga ankomsttid som anges på de biljetter som utfärdats för den ombokade flygningen och den ombokade flygningens faktiska ankomsttid.

p) *passagerarklass*: del av luftfarkostens passagerarutrymme som kännetecknas av antingen en särskild kod som anges i lufttransportavtalet eller en kombination av faktorer såsom andra säten, en annan säteskonfiguration och andra skillnader i den service, exempelvis särskild catering, som tillhandahålls passagerarna jämfört med vad som tillhandahålls passagerare i andra delar av passagerarutrymmet.

q) *lufttransportavtal*: ett transportavtal som ingåtts mellan ett lufttrafikföretag eller en av detta godkänd agent och en eller flera passagerare om tillhandahållandet av en eller flera flygningar.

r) *extraordinära omständigheter*: händelser som till sin karaktär eller sitt ursprung inte innefattas i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger bortom lufttrafikföretagets faktiska kontroll.

s) *flygning*: en lufttransport som utförs med ett enda luftfartyg mellan två flygplatser enligt vad som anges på biljetten, via en i förväg fastställd färdväg, en tidtabell och ett enda identifieringsnummer, oavsett om det görs uppehåll under resan av uteslutande tekniska och operativa skäl.

t) *anslutande flygförbindelse*: en flygning som, som en del av en resa, är avsedd för att en passagerare ska kunna resa från den ursprungliga avgångsorten till ett omstigningsställe där denne kan stiga på en annan avgående flygning eller som är avsedd för att en passagerare ska kunna resa från ett omstigningsställe till ett annat omstigningsställe eller passagerarens slutliga bestämmelseort.

u) *mellanlandning*: ett avsiktligt avbrott av en resa som görs av en passagerare inom ramen för ett enda lufttransportavtal och som i förväg godkänts av lufttrafikföretaget eller en av detta godkänd agent, mellan den ursprungliga avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten, under en tidsperiod som överstiger den period som krävs för direkt transit eller, vid byte av flyg, under en period som normalt sträcker sig till avgångstiden för nästa anslutande flygförbindelse, och som ofta inbegriper en övernattning.

v) *resa*: en flygning eller anslutande flygförbindelser som transporterar en passagerare från den ursprungliga avgångsorten till passagerarens slutliga bestämmelseort i enlighet med ett och samma lufttransportavtal, där utresan och återresan är separata resor.

w) *avgångstid*: den tidpunkt då ett luftfartyg lämnar uppställningsplatsen för avgång, antingen med hjälp av pushback eller av egen kraft (off-block-tidpunkten).

x) *ankomsttid*: den tidpunkt då ett luftfartyg anländer till uppställningsplatsen för ankomst och parkeringsbromsarna slagits på (tiden till avlastningsplatsen).

y) *fördröjning på marken*: vid avresan, en tidsperiod som överstiger 30 minuter under vilken luftfartyget är kvar på marken mellan den tidpunkt då luftfartygsdörrarna stängs och den tidpunkt då luftfartyget startar eller, vid ankomsten, en tidsperiod på mer än 30 minuter mellan luftfartygets landning och den tidpunkt då dörrarna öppnas.

z) *störning*: nekad ombordstigning, inställd flygning, försening vid avgång, försening vid ankomst eller fördröjning på marken.

aa) *natt*: perioden mellan midnatt och klockan 06.00.

ab) *barn*: en person som är under 14 år på avresedatumet för flygningen eller den första anslutande flygförbindelsen inom ramen för ett lufttransportavtal.

ac) *ensamresande minderårig*: en person som är under 18 år på avresedatumet för flygningen eller den första anslutande flygförbindelsen inom ramen för ett lufttransportavtal, och som reser utan någon vuxen följeslagare, och där lufttrafikföretaget har tagit på sig ansvaret för att ta hand om den minderåriga i enlighet med företagets offentliggjorda regler.

ad) *småbarn*: en person som är under två år på avresedatumet för flygningen eller den första anslutande flygförbindelsen inom ramen för ett lufttransportavtal.

ae) *varaktigt medium*: varje medel som gör det möjligt för passageraren att bevara information på ett sätt som är tillgängligt för användning i framtiden under en tidsperiod som är lämplig med hänsyn till vad som är avsikten med informationen och som tillåter oförändrad återgivning av den bevarade informationen.

af) *tillgängligt format*: ett format som ger en person med funktionsnedsättning eller en person med nedsatt rörlighet tillgång till all relevant information, inbegripet genom att göra tillgången lika lätt och bekväm för den personen som för en person utan nedsatt rörlighet eller funktionsnedsättning och som uppfyller tillgänglighetskraven i enlighet med tillämplig lagstiftning, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 (*).

ag) *ursprunglig avgångsort*: avgångsorten för flygningen eller för en resas första anslutande flygförbindelse.

ah) *personlig artikel*: ett ej incheckat bagage som uppfyller säkerhetskraven och antingen mäter högst 40 × 30 × 15 cm eller villkoret att det kan förvaras under sätet framför passagerarens säte.

ai) *handbagage*: ett ej incheckat bagage som inte är en personlig artikel och som uppfyller säkerhetskraven.

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

3. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”*Artikel 3*

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på

a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga,

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga, såvida de inte fått förmåner, kompensation och assistans i det tredje landet som är av likvärdigt slag och som motsvarar syftet med denna förordning, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EU-lufttrafikföretag.

2. Punkt 1 ska tillämpas under förutsättning att passagerarna

a) har en biljett för den berörda flygningen eller

b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en förmedlare från den flygning för vilken de hade en biljett till en annan flygning, oavsett anledning.

3. Denna förordning ska inte tillämpas på passagerare som reser kostnadsfritt eller till ett reducerat biljettpris som vare sig direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten, med undantag för

a) passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en förmedlare utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program, på vilka denna förordning ska tillämpas i sin helhet, och

b) småbarn som reser kostnadsfritt eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten, och personer som i egenskap av medföljare till en person med funktionsnedsättning eller en person med nedsatt rörlighet, i enlighet med de villkor som avses i artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 (*), reser kostnadsfritt eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten, på vilka den här förordningen ska tillämpas med undantag av artikel 7 i den här förordningen.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.2 första stycket e ska denna förordning endast tillämpas på passagerare som transporteras med motordrivet flygplan med fasta vingar.

5. Om inte annat anges ska det lufttrafikföretag som utför flygningen ansvara för att fullgöra skyldigheterna enligt denna förordning.

6. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 i denna förordning ska denna förordning också tillämpas på passagerare som transporteras på en flygning som omfattas av ett paketreseavtal enligt definitionen i artikel 3.3 i direktiv (EU) 2015/2302, såvida inte det paketreseavtalet sägs upp eller dess fullgörande påverkas av andra skäl än en störning av flygningen.

7. Artikel 7 i denna förordning ska inte tillämpas om störningen inträffar på en anslutande flygförbindelse som både avgår från och ankommer till en flygplats i Grönland.

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

4. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 3a*

EU-märkning för flygpassagerares rättigheter

1. Härmed inrättas en frivillig EU-märkning för flygpassagerares rättigheter (*märkningen*).

2. Märkningen ska göra det möjligt för passagerare att snabbt informeras om att denna förordning tillämpas på en resa för att underlätta jämförelser och val mellan olika biljetterbjudanden.

3. Lufttrafikföretag eller förmedlare får använda märkningen när de erbjuder passagerare biljetter för resor som omfattas av denna förordning och som utförs av EU-lufttrafikföretag.

4. Ett lufttrafikföretags eller förmedlares användning av märkningen ska vara frivillig, utom när det lufttrafikföretag som utför flygningen förpliktar ett lufttrafikföretag eller en mellanhand att använda märkningen på grundval av ett handelsavtal.

5. Märkningen får endast visas i samband med försäljnings- och marknadsföringsverksamhet intill eller med direkt koppling till erbjudandet om en resa som inom ramen för denna förordning utförs av ett EU-lufttrafikföretag. När erbjudanden som avser flera resor visas ska det vara tydligt för vilken resa märkningen gäller.

6. Falsk eller vilseledande reklam eller användning av annan märkning eller logotyper som leder till förväxling med EU-märkningen ska vara förbjuden.

7. Kommissionen ska främja lufttrafikföretags eller förmedlares användning av märkningen.

8. För att säkerställa ett enhetligt genomförande av denna artikel ska kommissionen senast den 23 oktober 2027 anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om utformningen av, innehållet i och mallen för den märkning som görs tillgänglig enligt denna artikel.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 16h.2.”

5. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”*Artikel 4*

Nekad ombordstigning

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

2. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas ska det omedelbart informera de berörda passagerarna. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska samtidigt informera de berörda passagerarna om deras särskilda rättigheter som är tillämpliga i det enskilda fallet enligt denna förordning, särskilt när det gäller rätten till kompensation enligt artikel 7, rätten till återbetalning eller ombokning i enlighet med artikel 8 och rätten till assistans i enlighet med artikel 9.

Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska göra en förfrågan efter frivilliga som mot förmåner inte stiger ombord på flygplanet, på villkor som var och en av de frivilliga och det lufttrafikföretag som utför flygningen kommer överens om. Lufttrafikföretaget ska informera de frivilliga om deras rättigheter enligt denna förordning. Den överenskommelse om förmåner som träffas med var och en av de frivilliga ska endast ersätta den frivilliges rätt till kompensation enligt artikel 7.1, om den frivillige uttryckligen godkänner den på ett varaktigt medium. I avsaknad av ett sådant godkännande ska den frivillige, utan onödigt dröjsmål och senast inom sju kalenderdagar efter den nekade ombordstigningen, kompenseras av det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekat ombordstigningen i enlighet med artikel 7.1.

3. Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med biljett ska kunna komma med på flygningen, får det lufttrafikföretag som utför flygningen mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning, med undantag för de passagerare som avses i artikel 11.

4. Det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekar ombordstigning ska omedelbart informera de berörda passagerarna om hanteringen av reklamationer i enlighet med artikel 15a.

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

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

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

5. Passagerare får inte nekas ombordstigning och ska inte behöva betala någon avgift för återresan, inbegripet en resa som består av anslutande flygförbindelser, till följd av att de inte har genomfört den utresa som ingår i samma lufttransportavtal.”

6. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”*Artikel 5*

Inställd flygning

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

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

2. Det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen ska, utan onödigt dröjsmål, erbjuda de berörda passagerarna att välja mellan återbetalning och ombokning i enlighet med artikel 8.

3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 9.

4. Passagerare ska ha rätt att på begäran få kompensation från det lufttrafikföretag som skulle ha utfört den inställda flygningen i enlighet med artikel 7.

5. Rätten till kompensation enligt punkt 4 ska inte gälla om passagerarna har informerats om den inställda flygningen minst 14 kalenderdagar före det avresedatum som anges på passagerarens biljett, eller om de mindre än 14 kalenderdagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. Bevisbördan när det gäller att fastställa om och när passageraren har underrättats om den inställda flygningen ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.

6. Rätten till återbetalning och ombokning enligt punkt 2 och kompensation enligt punkt 4 ska inte gälla när luftfartyget har lyft men omdirigerats till en annan flygplats än den ankomstflygplats som anges på biljetten, om den faktiska ankomstflygplatsen och den ankomstflygplats som anges på biljetten betjänar samma stad eller region och lufttrafikföretaget har tillhandahållit passageraren transport till den ankomstflygplats som anges på biljetten, på villkor att förseningen vid ankomsten till den ankomstflygplats som anges på biljetten inte överstiger tre timmar. För detta ändamål ska bevisbördan när det gäller att fastställa ankomsttiden med alternativa transportmedel till den ankomstflygplats som anges på biljetten ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.

Första stycket i denna punkt ska inte tillämpas i fall där passagerare med de särskilda behov som avses i artikel 11.3 eller personer som medföljer dessa passagerare antingen nekas en biljett till eller ombordstigning på det alternativa transportmedlet på grund av tillämpliga säkerhetskrav eller för att en ombordstigning inte är fysiskt möjlig, eller om de inte kan använda transporttjänsten på grund av att assistans inte är tillgänglig. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska göra rimliga ansträngningar för att ge sådana passagerare tillgång till alternativa transportmedel. Förseningen vid ankomst till den ankomstflygplats som anges på biljetten ska beräknas på grundval av ankomsttiden för den transporttjänst som tillhandahölls av det lufttrafikföretag som utför flygningen och som passagerare med särskilda behov eller, i förekommande fall, medföljande personer faktiskt använde eller kunde använda för att nå den flygplatsen.”

7. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”*Artikel 6*

Försening

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

Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska utan onödigt dröjsmål informera de berörda passagerarna om skälen till förseningen av flygningen vid avgång eller ankomst.

2. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 9.

3. När förseningen vid avgång har varat i fem timmar ska det lufttrafikföretag som utför flygningen utan onödigt dröjsmål erbjuda de berörda passagerarna återbetalning i enlighet med artikel 8.1 första stycket a.

4. Passagerare ska ha rätt att på begäran få kompensation från det lufttrafikföretag som utför den försenade flygningen i enlighet med artikel 7 om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger tre timmar.”

8. Följande artiklar ska införas:

”*Artikel 6a*

Fördröjning på marken

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

2. När en fördröjning på marken inträffar ska det lufttrafikföretag som utför flygningen, med förbehåll för säkerhetskrav, säkerställa lämplig uppvärmning eller nedkylning av passagerarutrymmet och kostnadsfri tillgång till toalett ombord samt ska säkerställa att de passagerare som avses i artikel 11 får den hjälp de behöver. Såvida inte detta skulle förlänga fördröjningen på marken eller såvida det inte är förenligt med flygsäkerhetskraven ska lufttrafikföretaget kostnadsfritt erbjuda dricksvatten ombord.

3. När en fördröjning på marken har varat i två timmar på en flygplats med kommersiell passagerartrafik belägen inom en medlemsstats territorium där fördragen är tillämpliga, ska luftfartyget fortsätta till gaten eller till något annat lämpligt avstigningsställe där passagerarna kan stiga av. En fördröjning på marken får endast överskrida denna tidsgräns av invandrings-, flygkontroll- eller säkerhetsrelaterade orsaker.

4. Passagerare som stiger av i enlighet med punkt 3 i denna artikel ska åtnjuta de rättigheter som föreskrivs i artikel 6 och, när så är tillämpligt, artikel 11, med beaktande av fördröjningen på marken och den avgångstid som anges på passagerarens biljett.

Artikel 6b

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

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

2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte kan omboka passageraren inom fem timmar från den avgångstid som anges på passagerarens biljett för den missade anslutande flygförbindelsen, ska det lufttrafikföretag som utför flygningen utan onödigt dröjsmål också erbjuda de berörda passagerarna återbetalning i enlighet med artikel 8.1 första stycket a.

3. Passagerare ska ha rätt att på begäran få kompensation från det lufttrafikföretag som utför den flygning för vilken en störning har uppstått i enlighet med artikel 7 om de når sin slutliga bestämmelseort med en försening vid ankomsten som överstiger tre timmar.

Genom undantag från definitionen av försening vid ankomst ska, vid missade anslutande flygförbindelser, förseningen vid ankomst beräknas från ankomsttiden till den slutliga bestämmelseorten, enligt vad som anges på passagerarens biljett före den missade anslutande flygförbindelsen.

Artikel 6c

Extraordinära omständigheter

1. I denna förordning inbegriper extraordinära omständigheter bland annat, men inte enbart, de händelser som anges i förteckningen över extraordinära omständigheter i bilagan.

2. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska vara skyldigt att betala kompensation i enlighet med artikel 7, såvida det inte kan visa att den inställda flygningen, förseningen eller den missade anslutande flygförbindelsen beror på extraordinära omständigheter, och att den inställda flygningen, förseningen eller den missade anslutande flygförbindelsen inte skulle ha kunnat undvikas även om lufttrafikföretaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder. Extraordinära omständigheter får bara åberopas om det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av denna omständighet och störningen av flygningen. Bevisbördan när det gäller att fastställa huruvida det finns ett sådant direkt orsakssamband och att fastställa att lufttrafikföretaget har vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika störningen ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen."

9. Artikel 7 ska ersättas med följande:

"*Artikel 7*

Rätt till kompensation

1. När det hänvisas till denna artikel ska passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 EUR för resor på högst 1 500 kilometer,

b) 400 EUR för alla resor inom unionen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga resor på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,

c) 600 EUR för alla resor som inte omfattas av led a eller b.

2. Lufttrafikföretag får minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 c med 50 % om ankomsttiden inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade resan med fyra timmar och om

a) passagerare erbjuds ombokning vid en senare tidpunkt till den slutliga bestämmelseorten på en alternativ flygning enligt artikel 8.1 första stycket b, eller

b) den ursprungligen bokade resan är försenad vid ankomsten.

3. Vid ombokning i enlighet med artikel 8.1 första stycket b, efter en inställd flygning, om den ombokade resan enligt tidtabellen kommer att avgå mer än en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden för den ursprungliga resan eller flygningen, får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i artikel 5

a) med 50 % om den tidtabellsenliga avgångstiden tidigareläggs med mindre än två timmar och passageraren har tagit flygningen,

b) med 25 % om den tidtabellsenliga avgångstiden tidigareläggs med mindre än tre timmar och passageraren har tagit flygningen.

4. När en passagerare kan ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 5.4, 6.4 eller 6b.3, ska det lufttrafikföretag som utför flygningen, inom 96 timmar efter det att resan har avslutats, på elektronisk väg förse passageraren, på ett varaktigt medium, med information om passagerarnas rätt till kompensation och tydliga instruktioner om hur en begäran om kompensation ska lämnas in.

5. För beräkningen av avstånd med avseende på tillämpningen av denna förordning ska utgångspunkten för beräkningen vara avståndet mellan den ursprungliga avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten. Vid en anslutande flygförbindelse ska endast den ursprungliga avgångsorten och den slutliga bestämmelseortens flygplats beaktas. Dessa avstånd ska mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).

6. När en passagerare har valt att fortsätta sin resa enligt artikel 8.1 första stycket a, b eller c och drabbas av en ytterligare störning under ombokningsresan ska passageraren behålla sin rätt till ytterligare kompensation under ombokningen till dennes inledande avreseort eller till dennes slutliga bestämmelseort.

7. Kompensationen ska betalas genom elektronisk banköverföring eller, om passageraren uttryckligen har samtyckt till det på ett varaktigt medium, på annat sätt.

8. Bevisbördan när det gäller att fastställa när och hur passageraren samtyckt till avtalet beträffande den form för betalning av kompensationen som anges i punkt 7, ska ligga hos det lufttrafikföretag som utför flygningen.

9. Begäran om kompensation enligt denna artikel ska lämnas in av passageraren inom nio månader från det faktiska avresedatum som anges på passagerarens biljett. Om en begäran lämnas in av en tredje part för passagerares räkning, får det lufttrafikföretag som utför flygningen kräva bevis för att det föreligger en giltig fullmakt att agera. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska omedelbart bekräfta mottagandet av begäran på ett varaktigt medium. Inom 30 kalenderdagar från mottagandet av begäran ska det lufttrafikföretag som utför flygningen antingen betala kompensationen eller ge passageraren en motivering till varför kompensationen inte betalas, i vilket fall information om hanteringen av reklamationer enligt artikel 15a måste tillhandahållas. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen åberopar en extraordinär omständighet, på de villkor som anges i artikel 6c.2, ska det ange vilken extraordinär omständighet som förtecknas i bilagan som åberopas och, om det åberopar en händelse som inte finns med i den förteckningen, ange vilken händelse det åberopar och skälen till att den bör betraktas som en extraordinär omständighet. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen åberopar en extraordinär omständighet ska det tillhandahålla en tydlig och underbyggd förklaring, inbegripet en kortfattad förklaring av hur den åberopade extraordinära omständigheten uppfyller villkoren för direkt orsakssamband och alla rimliga åtgärder som anges i artikel 6c.2.

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte betalar den begärda kompensationen får passageraren lämna in en reklamation i enlighet med artikel 15a.”

10. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”*Artikel 8*

Rätt till återbetalning eller ombokning

1. Vid störningar ska det lufttrafikföretag som utför flygningen utan onödigt dröjsmål, och på de villkor som anges i artikel 4, 5, 6 eller 6b och i den här artikeln, erbjuda passagerarna att välja mellan följande alternativ, utan kostnad:

a) Automatisk återbetalning inom sju kalenderdagar från datumet för passagerarens val, genom elektronisk banköverföring eller, om passageraren uttryckligen har samtyckt till det på ett varaktigt medium, på annat sätt, av hela inköpspriset för biljetten och, i förekommande fall, förmedlingsavgifterna, för den del eller de delar av resan eller resorna som inte fullföljts och för den del eller de delar av resan eller resorna som redan fullföljts om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplaner, i förekommande fall tillsammans med en returflygning till den ursprungliga avgångsorten, snarast möjligt efter den avgångstid som anges på passagerarens biljett eller, om så har överenskommits med passageraren, före den tidpunkten.

b) Fortsättning av passagerarens resa genom ombokning av passageraren, på jämförbara transportvillkor, till dennes slutliga bestämmelseort snarast möjligt efter den avgångstid som anges på passagerarens biljett eller, om så har överenskommits med passageraren, före den tidpunkten.

c) Ombokning av passageraren, på jämförbara transportvillkor, till dennes slutliga bestämmelseort till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, beroende på platstillgång.

Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan i enlighet med artikel 10a får den tidsfrist som avses i led a i första stycket i denna punkt förlängas med 30 kalenderdagar.

2. För att passageraren snarast möjligt, och med en total restid som ligger så nära den tidtabellsenliga restiden för den ursprungliga flygningen som är möjligt och rimligt, ska nå sin bestämmelseort enligt punkt 1 första stycket b ska det lufttrafikföretag som utför flygningen, i mån av tillgänglighet, erbjuda minst ett av följande alternativ som passageraren kan överväga och uttryckligen samtycka till på ett varaktigt medium:

a) En flygning eller anslutande flygförbindelser som följer samma rutt som den som anges i lufttransportavtalet.

b) En annan rutt mellan samma avgångs- och ankomstflygplats såsom anges i lufttransportavtalet.

c) Ombokning till eller från en annan flygplats än den som anges i lufttransportavtalet, varvid det lufttrafikföretag som utför flygningen ska stå för kostnaderna för passagerarens transport från den flygplats som anges i lufttransportavtalet till den alternativa flygplatsen.

d) Utnyttjande av tjänster som utförs av ett annat lufttrafikföretag.

e) Om så är lämpligt med hänsyn till resans längd, användning av ett annat transportsätt.

Vid ombokning med ett annat lufttrafikföretag eller med ett annat transportsätt ska det lufttrafikföretag som utför flygningen förbli ansvarigt för att tillhandahålla information, assistans och ombokning endast fram till avgångstiden för den ombokade resan. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska förbli ansvarigt för kompensationen för förseningen vid ankomsten till slutdestinationen i enlighet med artikel 7. Den operatör som utför den ombokade resan ska ansvara för alla andra rättigheter som är förbundna med denna resa i enlighet med tillämplig unionsrätt om passagerarrättigheter för detta transportsätt.

3. Om en passagerare har informerat det lufttrafikföretag som utför flygningen om sitt val att fortsätta sin resa i enlighet med punkt 1 b och punkt 5 i denna artikel, och om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte inom tre timmar har erbjudit ombokning på jämförbara transportvillkor, får passageraren själv ordna sin ombokning i enlighet med punkt 2 i denna artikel. Om passageraren väljer att ordna sin egen ombokning ska denne informera det lufttrafikföretag som utför flygningen om detta. Passageraren ska ha rätt att vägra ombokningsalternativ om dessa ombokningsalternativ inte sker på jämförbara transportvillkor och ska i ett sådant fall behålla sin rätt till assistans i enlighet med artikel 9 i väntan på att bli ombokad.

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

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

4. Utan att det påverkar tillämpningen av övriga bestämmelser i denna artikel ska en passagerare som har organiserat en mellanlandning dessutom ha rätt att avböja ombokning om dessa ombokningsalternativ inte omfattar denna mellanlandning.

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

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

6. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska på begäran av passageraren tillhandahålla den information som anges i denna artikel i pappersform. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska säkerställa att det val som passageraren gjort i enligt denna artikel uttryckligen bekräftas på ett varaktigt medium.

7. De alternativ som anges i punkt 1 ska visas tydligt, och inte vara föremål för förhandsurval, standardinställningar eller ytterligare förfarandebördor som gynnar ett visst alternativ.”

11. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 8a*

Värdebevis

1. Om en passagerare har rätt till kompensation i enlighet med artikel 7, eller återbetalning i enlighet med artikel 8.1 första stycket a eller artikel 10.2, får lufttrafikföretaget erbjuda passageraren att välja ett värdebevis till ett värde som åtminstone motsvarar återbetalningsbeloppet eller den kompensation som ska betalas ut.

2. Passageraren ska inte vara skyldig att godta ett värdebevis i stället för betalning. Godtagandet ska vara giltigt endast om passageraren har gett sitt uttryckliga samtycke på ett varaktigt medium. Alla de alternativ som föreskrivs i artiklarna 7.7 och 8.1 första stycket a ska visas tydligt, och inte vara föremål för förhandsurval, standardinställningar eller ytterligare förfarandebördor som gynnar ett visst alternativ.

3. Lufttrafikföretaget ska delge passageraren tydligt på ett varaktigt medium den information som anges i punkterna 2 och 4, 5 och 6 innan passageraren gör det val som avses i punkt 1

4. För ett värdebevis ska följande gälla:

a) Det ska ha en giltighetstid på högst 12 månader från och med den dag då passageraren godtog värdebeviset. Denna giltighetsperiod får förlängas endast en gång, med ytterligare högst 12 månader, förutsatt att både passageraren och lufttrafikföretaget uttryckligen kommer överens om en sådan förlängning på ett varaktigt medium.

b) Det ska kunna användas helt eller delvis för lufttrafikföretagets tjänster under giltighetstiden, inbegripet tjänster som bokas under värdebevisets giltighetstid men utförs efter dess utgångsdatum.

c) Det ska utfärdas på ett varaktigt medium och dess värde, giltighetstid och användningsvillkor ska tydligt anges. Om värdet är högre än den betalning som passageraren har rätt till enligt artikel 7, 8.1 första stycket a eller 10.2 ska detta anges i värdebeviset.

5. Passageraren och lufttrafikföretaget får komma överens om en fullständig eller partiell betalning när som helst innan värdebeviset löses in eller löper ut, trots passagerarens ursprungliga val av ett värdebevis.

6. Lufttrafikföretaget ska automatiskt återbetala det berörda värdebevisets återstående belopp utan onödigt dröjsmål, och under alla omständigheter senast inom sju kalenderdagar

a) till passageraren efter utgången av giltighetstiden, om värdebeviset inte har lösts in, vilket även gäller för eventuella återstående belopp av det berörda värdebeviset vid en tidigare partiell inlösen,

b) till passageraren om passageraren och lufttrafikföretaget, innan giltighetstiden för ett värdebevis löper ut, kommer överens om en sådan återbetalning, eller

c) till den person som hanterar den avlidne passagerarens affärer om den berörda passageraren avlider, på begäran av denna person, och mot uppvisande av lämpliga styrkande handlingar på ett varaktigt medium.”

12. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”*Artikel 9*

Rätt till assistans

1. När det hänvisas till denna artikel ska passagerare kostnadsfritt erbjudas följande:

a) förfriskningar varannan timme under väntetiden,

b) en måltid efter tre timmar och därefter var femte timme under väntetiden med högst tre måltider per dag,

c) internetanslutning och två telefonsamtal.

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

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

a) Hotellinkvartering,

b) Transport från flygplatsen till hotellinkvarteringen och tillbaka.

3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen får använda värdebevis för att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 1 första stycket a och b och punkt 2. De värdebevis som tillhandahålls i enlighet med punkt 1 ska kunna användas i alla butiker som tillhandahåller mat och förfriskningar på den flygplats där de berörda passagerarna är strandsatta, ombord på deras flygning och, när så är lämpligt, vid den inkvartering som tillhandahålls enligt punkt 2 a. Ett värdebevis för hotellinkvartering som tillhandahålls i enlighet med punkt 2 a får endast utfärdas om det lufttrafikföretag som utför flygningen i förväg har bokat ett rum åt den berörda passageraren.

4. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte fullgör sina skyldigheter enligt punkterna 1, 2 och 3 får de berörda passagerarna vidta egna åtgärder. Det lufttrafikföretag som utför den flygning för vilken en störning har uppstått ska återbetala passagerarnas kostnader inom 14 kalenderdagar efter det att begäran om återbetalning lämnats in, i den mån dessa utgifter är nödvändiga, rimliga och står i proportion till väntetiden och till kostnaderna för förfriskningar och måltider på den plats där den flygplats där passagerarna är strandsatta är belägen. Om flygplatsens ledningsenhet aktiverar sin beredskapsplan får det lufttrafikföretag som utför den flygning för vilken en störning har uppstått förlänga den tidsfristen med 30 kalenderdagar.

5. På alla unionsflygplatser med kommersiell passagerartrafik ska flygplatsens ledningsenhet vidta åtgärder för att säkerställa att dricksvatten och laddningsstationer för elektronisk utrustning kan göras tillgängliga kostnadsfritt, oavsett tidpunkt på dygnet, flygning eller terminal.

6. Om störningen beror på extraordinära omständigheter och störningen inte skulle ha kunnat undvikas även om lufttrafikföretaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder, får lufttrafikföretaget begränsa den hotellinkvartering som tillhandahålls i enlighet med punkt 2 a till högst tre nätter.

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

13. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”*Artikel 10*

Uppgradering och nedgradering

1. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre passagerarklass än den för vilken biljetten köptes får lufttrafikföretaget inte ta ut något tillägg.

2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre passagerarklass än den för vilken biljetten köptes ska lufttrafikföretaget inom 14 kalenderdagar efter nedgraderingen till passageraren automatiskt återbetala ett belopp som minst uppgår till

a) 30 % av flygpriset vid flygningar på 1 500 kilometer eller mindre,

b) 50 % av flygpriset vid alla flygningar inom unionen över 1 500 kilometer, utom flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorier och de franska yttersta randområdena, och vid alla andra flygningar mellan 1 500 och 3 500 kilometer, eller

c) 75 % av flygpriset vid alla flygningar som inte omfattas av leden a eller b, inbegripet flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorier och de franska yttersta randområdena.

3. När flygningens pris inte finns angivet på biljetten ska beloppet för den återbetalning som avses i punkt 2 i denna artikel beräknas på grundval av den relevanta andelen av flygningens avstånd i förhållande till det totala avstånd som lufttransportavtalet omfattar och som beräknats i enlighet med artikel 7.5.

4. Det flygpris som avses i denna artikel omfattar inte de skatter och avgifter som anges på biljetterna, så länge varken kravet på att betala dessa skatter och avgifter eller deras belopp beror på den passagerarklass för vilken dessa biljetter har köpts.

5. Denna artikel ska inte tillämpas på sidotjänster, såsom särskild sittplats eller catering, som är oberoende av passagerarklass och säljs separat.”

14. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 10a*

Flygplatsernas beredskapsplaner

1. På flygplatser inom unionen med en total årlig persontrafikvolym på mer än fyra miljoner passagerare under minst tre på varandra följande ska flygplatsens ledningsenhet säkerställa att den verksamhet som bedrivs av flygplatsens ledningsenhet och av leverantörerna av viktiga flygplatstjänster, särskilt lufttrafikföretagen och leverantörerna av marktjänster, samordnas med hjälp av en lämplig beredskapsplan för möjliga situationer där flera flygningar ställs in, försenas eller både och, vilket leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen. Beredskapsplanen ska inrättas för att säkerställa att strandsatta passagerare får adekvat information och assistans, och ska innehålla åtgärder som syftar till att minska passagerarnas väntetid och olägenhet.

2. Flygplatsernas beredskapsplaner ska ta hänsyn till de särskilda och individuella behoven hos de passagerare som avses i artikel 11.

3. Framför allt den användarkommitté som avses i rådets direktiv 96/67/EG (*), leverantörerna av marktjänster och andra leverantörer av viktiga flygplatstjänster, inbegripet företag som erbjuder särskild assistans till personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet, ska delta i inrättandet av beredskapsplanen. Beredskapsplanen ska där så är lämpligt inrättas med relevanta myndigheters deltagande. Beredskapsplanen ska också innehålla kontaktuppgifter till den eller de personer som de lufttrafikföretag som deltar i användarkommittén utsett för att företräda dem på plats i händelse av att flera flygningar ställs in, försenas eller både och. Lufttrafikföretaget ska säkerställa att en utsedd person har nödvändiga medel till sitt förfogande för att bistå passagerare i enlighet med de skyldigheter som denna förordning ger upphov till i händelse av störningar.

4. Flygplatsens ledningsenhet ska överlämna beredskapsplanen till den användarkommitté som avses direktiv 96/67/EG och, på begäran, till det nationella tillsynsorgan som utsetts enligt artikel 16 i denna förordning. Det nationella tillsynsorganet ska övervaka flygplatsens ledningsenhets efterlevnad av kraven i den här artikeln.

5. En medlemsstat får besluta att en flygplats som inte omfattas av punkt 1 och som är belägen på dess territorium ska fullgöra de skyldigheter som fastställs i punkterna 1–4.

6. På unionsflygplatser med en total årlig persontrafikvolym som understiger den gräns som fastställs i punkt 1 eller som inte omfattas av en medlemsstats beslut enligt punkt 5 ska flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och tillsammans med dessa vidta åtgärder för att informera strandsatta passagerare vid flera inställda flygningar, eller vid flera försenade flygningar eller både och som leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen.

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

15. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”*Artikel 11*

Passagerare med särskilda behov

1. De rättigheter för personer med funktionsnedsättning och för personer med nedsatt rörlighet som fastställs i denna artikel ska inte påverka de rättigheter dessa personer åtnjuter i enlighet med förordning (EG) nr 1107/2006.

2. All information som tillhandahålls passagerare i enlighet med denna förordning ska tillhandahållas i ett tillgängligt format.

3. Vid tillämpning av denna förordning ska följande kategorier av passagerare betraktas som *passagerare med särskilda behov*:

a) Personer med funktionsnedsättning, personer med nedsatt rörlighet och gravida kvinnor, förutsatt att det lufttrafikföretag som utför flygningen har informerats om deras särskilda behov av assistans, om möjligt vid tidpunkten för bokningen eller vid incheckningen, och senast när passageraren informeras om en störning enligt artiklarna 4.2, 5.1 eller 6.1 eller missar en anslutande flygförbindelse enligt artikel 6b.1

b) Småbarn och ensamresande minderåriga.

c) Personer i behov av särskild medicinsk hjälp, på grundval av läkarintyg, om de inte nekas ombordstigning av säkerhetsskäl.

Varje underrättelse som lämnats till lufttrafikföretaget med avseende på de omständigheter som avses i första stycket ska anses omfatta alla resor inom ramen för ett lufttransportavtal.

4. Varje person som medföljer de personer som avses i punkt 3 eller medföljer ett barn ska, inom ramen för samma lufttransportavtal, av lufttrafikföretaget kostnadsfritt erbjudas möjlighet att sitta i ett säte intill den personen eller det barnet. Om inget säte finns tillgängligt intill ska lufttrafikföretaget åta sig att hjälpa den medföljande personen eller de medföljande personerna att hitta intilliggande säten.

5. Vid ombordstigningen ska det lufttrafikföretag som utför flygningen prioritera de personer som avses i punkt 3 och personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem, samt barn i barnvagn eller sittvagn med medföljande person.

6. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska utan extra kostnad se till att småbarn och barn som behöver barnvagn eller sittvagn kan transporteras i sin barnvagn eller sittvagn fram till utgången till planet eller flygplansdörren, och att denna barnvagn eller sittvagn lämnas tillbaka till dem vid flygplansdörren, såvida det inte finns säkerhetsbegränsningar, kapacitetsbegränsningar eller operativa begränsningar.

7. Om flygplatsens ledningsenhet inte fullgör sina skyldigheter enligt artiklarna 7 och 8 i förordning (EG) nr 1107/2006 och, till följd av detta, personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet missar sin flygning, ska det lufttrafikföretag som utför flygningen ansvara för att tillhandahålla kompensation, ombokning och assistans till dessa passagerare i enlighet med artiklarna 7, 8 och 9 i den här förordningen. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska även tillhandahålla sådan ombokning och assistans till deras medföljande person i enlighet med de villkor som avses i artikel 4.2 i förordning (EG) nr 1107/2006.

Flygplatsens ledningsenhet ska ersätta det lufttrafikföretag som utför flygningen för de kostnader som det lufttrafikföretaget ådragit sig i enlighet med första stycket i denna punkt. Senast den 23 oktober 2027 ska kommissionen anta en genomförandeakt i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16h.3 för att fastställa de praktiska villkoren för denna återbetalning. Den genomförandeakten får inte undergräva lufttrafikföretagets ansvar när det gäller tillhandahållande av kompensation, ombokning och assistans till passagerare enligt denna punkt.

8. Om lufttrafikföretaget eller en av detta godkänd agent ingår ett avtal med en person som agerar för ensamresande minderårigas räkning i syfte att ge dessa minderåriga särskild assistans för deras resa, och dessa minderåriga missar sin flygning till följd av att särskild assistans inte tillhandahålls, ska det lufttrafikföretag som utför flygningen ansvara för tillhandahållande av kompensation, ombokning och assistans till dessa minderåriga i enlighet med artiklarna 7, 8 och 9.

9. När ombokning och assistans tillämpas i enlighet med artiklarna 8 och 9 ska det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till de behov som de personer som avses i punkt 3 i den här artikeln har. Lufttrafikföretagen ska så snart som möjligt tillhandahålla ombokning och assistans till dessa personer, inbegripet till alla personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem.

10. Artikel 9.6 ska inte tillämpas på de passagerare som avses i punkt 3 i den här artikeln eller på personer eller erkända assistanshundar som medföljer dem.”

16. Följande artiklar ska införas:

”*Artikel 11a*

Personlig artikel och handbagage

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1107/2006 ska lufttrafikföretag som utför flygningen tillåta passagerare att transportera en personlig artikel i kabinen utan extra kostnad.

Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1107/2006 ska lufttrafikföretag som utför flygningen tillåta passagerare att ta med sig ett handbagage i kabinen, förutsatt att det finns plats i luftfartygets kabin.

När flygpriser erbjuds eller offentliggörs ska flygpriset inklusive ett handbagage, anges som standard innan bokningsprocessen inleds.

Denna punkt ska inte hindra lufttrafikföretag eller förmedlare från att erbjuda andra prisalternativ till passagerare som frivilligt väljer att resa utan handbagage.

2. I de fall när särskilda skäl, t.ex. säkerhetsskäl, kapacitetsskäl eller ändring av luftfartygstypen sedan bokningen gjordes, förhindrar transport av den personliga artikel eller det handbagage i kabinen som avses i punkt 1 får det lufttrafikföretag som utför flygningen vid incheckningen eller vid utgången till flygplanet, beroende på vad som är lämpligt, kräva att ej incheckat bagage, utan ytterligare kostnad för passageraren, transporteras i luftfartygets lastrum.

3. Denna artikel påverkar inte de begränsningar avseende ej incheckat bagage som fastställs i bestämmelser på unionsnivå, såsom begränsningarna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 (*) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 (**), eller de som fastställs i säkerhetsbestämmelser på internationell nivå.

Artikel 11b

Boardingkort

Passagerare får inte nekas ombordstigning på grund av att de har använt en egen utskrift av ett digitalt utfärdat boardingkort, förutsatt att det är utskrivet på ett tydligt och maskinläsbart sätt. Passagerare får inte nekas ombordstigning på grund av att de inte har betalat någon tilläggsavgift för att använda en egen utskrift av ett digitalt utfärdat boardingkort.

Om lufttrafikföretag tillhandahåller digitala boardingkort ska passagerarna vid incheckningen kunna få sina boardingkort digitalt utan någon ytterligare begäran och ska inte vara skyldiga att ha ett användarkonto eller en särskild applikation för att erhålla och skriva ut sina boardingkort.

Lufttrafikföretagen får inte ta ut någon ytterligare avgift för att förse passageraren med en utskriven version av ett boardingkort om passageraren redan har checkat in.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EG) (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

(**) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (EUT L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”

17. Artikel 12 ska ersättas med följande:

”*Artikel 12*

Ytterligare rättigheter

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

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

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

2. Utan att det påverkar relevanta principer och bestämmelser i nationell rätt, inbegripet rättspraxis, ska punkt 1 i denna artikel inte tillämpas på frivilliga i enlighet med de villkor som anges i artikel 4.2.

3. När kompensation eller återbetalning redan har betalats ut till passageraren i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland ska beloppet för sådan kompensation eller återbetalning dras av från det belopp för kompensation eller återbetalning som beviljas i enlighet med denna förordning.”

18. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 12a*

Korrigering av namn

1. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska, efter att ha mottagit en begäran som lämnats in senast 48 timmar före den planerade avgångstiden, rätta stavfel i passagerarens namn eller, i händelse av en administrativ ändring, uppdatera en passagerares namn. En sådan korrigering eller uppdatering ska göras kostnadsfritt minst en gång och ska inte utgöra grund för nekad ombordstigning i enlighet med artikel 4.

2. Den begäran som avses i punkt 1 får lämnas in av

a) en passagerare med avseende på passagerarens namn eller namnet på en passagerare vars biljett ingår i samma lufttransportavtal som biljetten för den passagerare som lämnar in begäran,

b) en förmedlare med avseende på namnet på en passagerare för vilken förmedlaren har gjort bokningen.

3. En korrigering eller uppdatering enligt punkt 1 får inte utgöra en överlåtelse av en biljett från passageraren till en annan person."

19. Artikel 13 ska ersättas med följande:

"*Artikel 13*

Rätt till gottgörelse

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger det enligt denna förordning, ska ingen bestämmelse i förordningen eller i nationell rätt tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig unionsrätt eller nationell rätt. I synnerhet innebär inte denna förordning någon begränsning av rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära kompensation för eller ersättning av sina kostnader från en flygplats eller från en annan tredje part med vilken det lufttrafikföretag som utför flygningen har ingått avtal."

20. Artikel 14 ska ersättas med följande:

"*Artikel 14*

Skyldigheter att informera passagerarna

1. Det lufttrafikföretag som utför flygningen och förmedlaren ska på sin webbplats och i sin mobila applikation visa ett informationsmeddelande som närmare anger rättigheterna enligt denna förordning, inbegripet information om förfarandet för hantering av reklamationer. För att uppfylla det kravet får det lufttrafikföretag som utför flygningen och förmedlaren använda en sammanfattning av bestämmelserna i denna förordning som kommissionen har utarbetat och gjort tillgänglig för allmänheten på unionens alla officiella språk.

2. När lufttrafikföretag och förmedlare erbjuder biljetter för en flygning eller anslutande flygförbindelser ska de före köpet av biljetter för sådana flygningar informera passageraren om följande:

a) Typen av biljett eller biljetter som erbjuds, särskilt huruvida biljetten eller biljetterna omfattas av ett enda lufttransportavtal eller en kombination av separata lufttransportavtal.

b) Rättigheterna och skyldigheterna för passageraren, det lufttrafikföretag som utför flygningen och förmedlaren enligt denna förordning, som är knutna till luftfartsavtalet, inbegripet information om hanteringen av reklamationer och om återbetalningsförfarandena.

c) Tidsgränsen för när och det förfarande genom vilket en passagerare utan extra kostnad kan begära en namnändring i enlighet med artikel 12a.

d) Villkoren i lufttransportavtalet.

e) Förfarandet för att återfå personliga artiklar och handbagage som glömts kvar i kabinen. Den informationen ska inbegripa elektroniska kontaktuppgifter, tillämpliga blanketter och andra relevanta uppgifter som behövs för att passageraren ska kunna inleda en begäran.

f) Kontaktuppgifter för hjälp och assistans vid störningar.

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

4. Flygplatsens ledningsenhet, eller i förekommande fall det lufttrafikföretag som utför flygningen, ska säkerställa att följande text finns tydligt angiven för passagerarna vid incheckningsdiskarna (inbegripet incheckningsautomaterna för självbetjäning) och vid utgången till flygplanet: ’Om du nekas att stiga ombord eller om din flygning är inställd eller försenad med minst två timmar vid avgång, eller försenad med mer än tre timmar vid ankomst till slutdestinationen, kan du vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av ett informationsmeddelande som anger dina rättigheter, särskilt rätten till återbetalning eller ombokning, assistans och eventuell kompensation.’ Denna text ska visas på åtminstone det eller de språk som används på den plats där flygplatsen är belägen och ett språk som används internationellt. Flygplatsens ledningsenhet ska också säkerställa att det vid incheckningsdisken, i anslutning till den texten, anges en QR-kod eller någon annan digital metod för åtkomst till kommissionens mobila applikation om passagerares rättigheter som innehåller en sammanfattning av denna förordning. I detta syfte ska flygplatsernas ledningsenheter samarbeta med de lufttrafikföretag som utför flygningen.

5. Efter köpet av biljetterna ska det lufttrafikföretag som utför flygningen utan onödigt dröjsmål, på ett varaktigt medium, förse passagerarna med den information som anges i punkt 2.

6. Lufttrafikföretagen och förmedlarna ska, i förekommande fall, tillhandahålla informationen enligt denna artikel på det språk som används i lufttransportavtalet och på ett språk som används internationellt.

7. Informationen till, korrespondensen med eller utbytet av blanketter eller handlingar med passagerare enligt denna förordning, inbegripet den kommunikation som avses i artikel 7.4 och erbjudanden om valmöjligheter eller överenskommelser i enlighet med artikel 4, 5, 6, 7, 8 eller 8a, ska vara lättillgänglig och tillhandahållas på ett klart och otvetydigt sätt. Om information, korrespondens, blanketter eller handlingar tillhandahålls på elektronisk väg ska lufttrafikföretag och förmedlare tillhandahålla dem på ett varaktigt medium, och de ska ange datum och tidpunkt.

I detta syfte ska lufttrafikföretag och förmedlare säkerställa att en passagerare inte måste ha ett användarkonto eller en särskild applikation för att få tillgång till eller ta emot information, korrespondens, blanketter eller handlingar enligt denna förordning, inbegripet boardingkort, men med undantag för information och handlingar som rör frågor såsom bonussystem eller andra kommersiella program som ett lufttrafikföretag eller en förmedlare erbjuder.

Bevisbördan när det gäller att fastställa huruvida, och när, de har tillhandahållit nödvändig information, korrespondens, blanketter eller handlingar, inbegripet när det gäller den kommunikation som avses i artikel 7.4 och boardingkort eller erbjudanden om valmöjligheter eller överenskommelser i enlighet med artikel 4, 5, 6b, 7, 8 eller 8a till passagerare, ska ligga hos lufttrafikföretagen och förmedlarna.

Vid tillämpningen av denna förordning ska alla kommunikationsmedel göra det möjligt för passageraren att snabbt och kostnadsfritt ta kontakt med lufttrafikföretag och förmedlare och kommunicera på ett effektivt sätt.”

21. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 15a*

Reklamationer till lufttrafikföretaget eller förmedlaren

1. Varje lufttrafikföretag och förmedlare ska inrätta en mekanism för hantering av reklamationer avseende de rättigheter och skyldigheter som omfattas av denna förordning inom sina respektive ansvarsområden.

2. Passagerare får lämna in en reklamation till ett lufttrafikföretag eller en förmedlare avseende deras respektive ansvarsområden via den mekanism som avses i punkt 1. En sådan reklamation ska lämnas in inom 12 månader från den dag då flygningen ägde rum eller var planerad att äga rum eller tre månader efter det att en begäran om kompensation lämnades in, beroende på vilket som inträffar senast.

Mottagaren ska inom sju arbetsdagar efter det att reklamationen har mottagits bekräfta mottagandet för passageraren. Mottagaren ska inom en månad efter det att reklamationen har mottagits antingen ge passageraren ett motiverat svar eller, i vederbörligen motiverade fall, informera passageraren om att denne kommer att få ett slutligt svar inom mindre än två månader från det att klagomålet mottogs.

Det slutliga svaret ska också innehålla relevanta kontaktuppgifter till det eller de organ som ansvarar för hanteringen av klagomål enligt denna förordning. Den skyldigheten kan fullgöras genom att passageraren hänvisas till den förteckning över klagomålshanterande organ som kommissionen tillhandahåller.

3. Bevisbördan när det gäller att fastställa huruvida den information som krävs har lämnats till passagerarna ska ligga hos lufttrafikföretaget och förmedlaren.”

22. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 16h*

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).”

23. Artikel 17 ska ersättas med följande:

”*Artikel 17*

Översyn och rapportering

1. Senast den 23 oktober 2031 och därefter vart femte år ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om den förteckning över extraordinära omständigheter som anges i bilagan, mot bakgrund av händelser som har påverkat flygtrafikens punktlighet och effektivitet under de år som föregår varje rapport.

2. Senast den 23 oktober 2031 och därefter vart femte år ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen, efterlevnaden och resultaten av denna förordning. Kommissionen ska i rapporten inkludera information om det stärkta skyddet av passagerare på flygningar till och från tredjeländer som utförs av lufttrafikföretag från tredjeländer.

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

I den rapport som avses i första stycket ska kommissionen även bedöma följande:

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

b) Om det är möjligt att ytterligare automatisera begäranden om eller betalningar av kompensation vid förseningar.

3. Dessa rapporter ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag.”

24. Den texten som anges i bilaga I till denna förordning ska läggas till som bilaga till förordning (EG) nr 261/2004.

Artikel 2

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

1. Artikel 2.1 ska ändras på följande sätt:

a) Led b ska ersättas med följande:

”b) *EU-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 (*).

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

b) Följande led ska läggas till:

”h) *förflyttningshjälpmedel*: all utrustning som är avsedd att bistå personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, i den mening som avses i artikel 2 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 (*), med deras rörlighet.

i) *erkänd assistanshund*: en hund som är specifikt tränad för att öka oberoendet och självbestämmandet för personer med funktionsnedsättning och som är officiellt erkänd i enlighet med tillämpliga nationella regler, om sådana regler finns.

j) *tillgängligt format*: ett format som ger en person med funktionsnedsättning eller en person med nedsatt rörlighet tillgång till all relevant information, inbegripet genom att göra tillgången lika lätt och bekväm för den personen som för en person utan nedsatt rörlighet eller funktionsnedsättning, och som uppfyller tillgänglighetskraven i enlighet med tillämplig lagstiftning, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 (**).

k) *förmedlare*: varje fysisk eller juridisk person, med undantag av lufttrafikföretag, som för ändamål som faller inom ramen för den personens närings- eller yrkesverksamhet agerar för ett lufttrafikföretags eller en passagerares räkning i syfte att ingå ett transportavtal.

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

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

2. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”*Artikel 3*

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

2. Den försäkringsskyldighet som anges i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 (*) och artikel 11 i förordning (EG) nr 1008/2008 ska såvitt gäller skadeståndsansvar för passagerare förstås så att det krävs att ett EU-lufttrafikföretag ska vara försäkrat upp till en nivå som är tillräcklig för att säkerställa att alla personer som är berättigade till ersättning erhåller hela det ersättningsbelopp de har rätt till enligt den här förordningen.

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

3. Artikel 3a ska ersättas med följande:

”*Artikel 3a*

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

4. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”*Artikel 5*

1. Ett EU-lufttrafikföretag ska i händelse av passagerares dödsfall eller kroppsskada utan dröjsmål, och under alla omständigheter inte senare än 15 dagar efter det att den ersättningsberättigade fysiska personens identitet har fastställts, göra sådana förskottsutbetalningar som kan vara nödvändiga för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov i proportion till vederbörandes lidande.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 i den här artikeln ska en sådan förskottsutbetalning som betalas ut vid passagerares dödsfall per passagerare inte utgöras av mindre än 16 % av minimibeloppet för skadeståndsansvar enligt vad som fastställs i artikel 21.1 i Montrealkonventionen och av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen.

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

5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Alla lufttrafikföretag ska när de säljer lufttransport i unionen på ett tydligt och tillgängligt sätt förse passagerare med heltäckande information om de tillämpliga förfaranden som ska följas i händelse av förlorat, försenat eller skadat bagage. Lufttrafikföretag ska säkerställa att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage, inbegripet uppgift om tidsfristerna för att väcka talan om ersättning och möjligheten att göra en särskild intresseförklaring, görs tillgänglig för passagerarna på alla försäljningsställen inbegripet telefonförsäljning och försäljning via internet. För att uppfylla detta informationskrav ska EU-lufttrafikföretagen använda det informationsmeddelande som ingår i bilagan. En sådan översikt eller ett sådant informationsmeddelande kan inte användas som grund för ersättningskrav och inte heller för tolkning av bestämmelserna i denna förordning eller i Montrealkonventionen.”

b) I punkt 2 ska följande strecksats läggas till:

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

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

d) Följande punkter ska läggas till:

”4. Alla lufttrafikföretag, i sina mobila applikationer och på sina webbplatser, och flygplatsernas ledningsenheter på alla unionsflygplatser med kommersiell passagerartrafik, vid bagageutlämningen, ska tillhandahålla en blankett som ger passagerare möjlighet att omedelbart göra en reklamation online eller på papper om skadat, försenat eller förlorat bagage.

Den blankett som flygplatsernas ledningsenheter ska tillhandahålla passagerarna ska vara den gemensamma blanketten. Passagerare ska ha rätt att lämna in sin reklamation till lufttrafikföretagen med hjälp av den gemensamma blanketten. Lufttrafikföretag får på sina webbplatser, i sina mobila applikationer eller på papper tillhandahålla sin egen blankett, förutsatt att en sådan blankett erbjuder, i ett tillgängligt format, de valmöjligheter och den information som anges i den gemensamma blanketten och finns tillgänglig på åtminstone bokningsspråket.

Lufttrafikföretaget ska räkna dagen för reklamationen som den dag då blanketten lämnades in enligt artikel 31.2 och 31.3 i Montrealkonventionen, även om lufttrafikföretaget begär ytterligare information vid ett senare datum. Denna punkt ska inte påverka passagerares rätt att reklamera på andra sätt inom de tidsfrister som anges i Montrealkonventionen.

5. I syfte att säkerställa en enhetlig tillämpning av punkt 4 i denna artikel ska kommissionen anta en genomförandeakt för att fastställa den gemensamma blanketten. Den gemensamma blanketten ska fastställas i ett lättillgängligt format. Kommissionen ska offentliggöra den gemensamma blanketten på alla unionens officiella språk på sin webbplats. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 6d.2.

6. All information som tillhandahålls enligt denna artikel samt reklamationsblanketter, ska vara i tillgängligt format och också göras tillgänglig för personer som inte använder digitala verktyg.

7. Alla informationsskyldigheter enligt denna artikel ska också tillämpas på förmedlare när de säljer lufttransporter till, från eller inom unionen.”

6. Följande artiklar ska införas:

”*Artikel 6a*

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

2. I syfte att säkerställa en enhetlig tillämpning av punkt 1 i denna artikel ska kommissionen anta en genomförandeakt för att fastställa utformningen av den blankett som ska användas för den särskilda intresseförklaringen. Denna blankett ska fastställas i ett format som är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 6d.2.

Passagerare ska ha rätt att lämna in sin särskilda intresseförklaring till lufttrafikföretagen genom att använda den blanketten. Lufttrafikföretag får på sina webbplatser, i sina mobila applikationer eller på papper tillhandahålla passagerare sin egen blankett, förutsatt att en sådan blankett erbjuder, i ett tillgängligt format, de valmöjligheter och den information som anges i den blankett som kommissionen fastställt och finns tillgänglig på åtminstone bokningsspråket.

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

3. Om incheckade förflyttningshjälpmedel förstörs, förloras, skadas eller försenas eller om en erkänd assistanshund avlider eller skadas ska det av passageraren uppgivna beloppet gälla som gräns för EU-lufttrafikföretagets skadeståndsansvar, om inte lufttrafikföretaget kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av leverans på destinationsorten.

4. Om punkt 3 i den här artikeln är tillämplig, och utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7 och 8 och fjärde stycket i bilaga I till förordning (EG) nr 1107/2006, ska EU-lufttrafikföretagen snabbt göra alla rimliga insatser för att tillhandahålla omedelbart nödvändiga tillfälliga ersättningar för incheckade förflyttningshjälpmedel och tillfälliga lösningar för att ersätta erkända assistanshundar. Personen med funktionsnedsättning eller personen med nedsatt rörlighet ska ha rätt att behålla denna tillfälliga ersättning kostnadsfritt till dess att den kompensation som avses i punkt 3 har betalats eller till dess att EU-lufttrafikföretagen har kompenserat de juridiska eller fysiska personerna för kostnaderna för nödvändig tillfällig ersättning av förflyttningshjälpmedel eller av en erkänd assistanshund.

5. Efterlevnaden av punkt 4 ska inte utgöra ett erkännande av EU-lufttrafikföretagets skadeståndsansvar.

Artikel 6b

Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1008/2008 ska alla lufttrafikföretag och förmedlare, när de säljer lufttransport till, från eller inom unionen, vid tidpunkten för bokningen samt i sina mobila applikationer och på sin webbplats och dessutom, när det gäller lufttrafikföretagen, på begäran på flygplatsen (inbegripet vid incheckningsautomaterna för självbetjäning) tydligt ange, i tillgängligt format,

— hur mycket handbagage och incheckat bagage, uttryckt i mått och vikt, som är tillåtet att ta med i kabinen och i luftfartygets lastutrymme för respektive passagerarklass för var och en av de flygningar som ingår i en passagerares bokning,

— eventuella begränsningar av antalet föremål som får tas med inom en viss högsta bagagemängd,

— på vilka villkor ömtåliga eller värdefulla föremål såsom musikinstrument, sportutrustning, barnvagnar och barnstolar ska transporteras i luftfartygets passagerarutrymme eller lastutrymme,

— eventuella extra avgifter för transporten av incheckat och ej incheckat bagage, inbegripet musikinstrument som avses i artikel 6c,

— de särskilda skäl som kan förhindra transport i kabinen av ej incheckat bagage.

Artikel 6c

1. EU-lufttrafikföretag ska tillåta passagerare att medföra ett musikinstrument i passagerarutrymmet på ett luftfartyg i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser och de tekniska specifikationer och begränsningar som gäller för det berörda luftfartyget. Musikinstrument får medföras i flygplanskabinen under förutsättning att dessa instrument kan förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte. Musikinstrument ska ingå i en passagerares tillåtna ej incheckade bagage. Lufttrafikföretaget får ge passagerare möjlighet att medföra ett annat handbagage utöver detta, med förbehåll för eventuella ytterligare avgifter.

2. Om ett musikinstrument är för stort för att kunna förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte får lufttrafikföretaget begära att betalning erläggs för ytterligare en färdbiljett om sådana musikinstrument medförs som handbagage på ett andra säte, med förbehåll för tillämpliga säkerhetsbestämmelser. En sådan ytterligare färdbiljett ska inte omfattas av betalning av de skatter som avses i artikel 23.1 b, c och d i förordning (EG) nr 1008/2008. Passageraren och musikinstrumentet ska placeras på intilliggande säten med musikinstrumentet på ett fönstersäte. Musikinstrument ska, om möjligt och på begäran, transporteras i en uppvärmd del av luftfartygets lastutrymme och i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser och de utrymmesbegränsningar och tekniska specifikationer som gäller för det berörda luftfartyget.

Artikel 6d

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).”

7. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”*Artikel 7*

Kommissionen ska senast den 23 oktober 2031 rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultaten av denna förordning.

Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.”

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

Artikel 3

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

Den ska tillämpas från och med den 23 oktober 2027.

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

Utfärdad i Strasbourg den 16 september 2026.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
R. METSOLA	T. BYRNE
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA I

”BILAGA

Icke uttömmande förteckning över omständigheter som utgör extraordinära omständigheter

Följande omständigheter ska betraktas som extraordinära:

1. Omständigheter som inte är en följd av driften av luftfartyget:

   a) Naturkatastrofer som omöjliggör säker flygning.

   b) Miljökatastrofer som inte har sitt ursprung i det lufttrafikföretag som utför flygningen och som omöjliggör säker flygning.

   c) Väderförhållanden eller skada på luftfartyget till följd av väderhändelser som omöjliggör säker flygning.

   d) Krig eller uppror som omöjliggör säker flygning.

   e) Allvarliga gränsöverskridande hot mot människors hälsa som ligger inom tillämpningsområdet för artikel 2.1 eller 2.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2371 (*) och som omöjliggör säker flygning.

2. Incidenter som rör en passagerare:

   a) Tillbud med störande passagerare, i den mening som avses i Montrealprotokollet 2014, som omöjliggör säker flygning, som framtvingar flygningens avbrytande eller omdirigering, eller som försenar flygningens avgång, såvida inte det lufttrafikföretag som utför flygningen har orsakat händelsen.

   b) Hälsorisker eller medicinska nödsituationer som upptäcks kort före flygningens avgång, eller som framtvingar flygningens avbrytande eller omdirigering

3. Andra incidenter:

   a) Skador till följd av sabotage eller terrorism som omöjliggör säker flygning.

   b) Säkerhetsrisker eller skador som orsakas av andra olagliga handlingar som omöjliggör säker flygning, förutsatt att situationen ligger utanför kontrollen för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

   c) Dolda tillverknings- eller konstruktionsfel som upptäcks av tillverkaren eller en behörig myndighet, som omöjliggör säker flygning.

   d) Begränsningar av flygledningstjänsten eller flygplatskapaciteten eller stängning av luftrum, inbegripet myndigheters stängning av start- och landningsbanor, under förutsättning att händelsen är en följd av ett beslut som ligger utanför kontrollen för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

   e) Oplanerad partiell eller fullständig stängning av en flygplats, inbegripet ett generellt fel i flygplatssystemet, ett strömavbrott, ett avbrott i den elektroniska kommunikationen eller aktivering av en beredskapsplan av flygplatsens ledningsenhet som omöjliggör tidtabellsenlig och säker flygning.

   f) Generellt fel i bränsleförsörjningssystemet, förutsatt att situationen inte är direkt kopplad till driften av luftfartyget och att den ligger utanför kontrollen för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

g) Strejker hos viktiga tjänsteleverantörer såsom flygplatsens ledningsenhet, leverantörer av flygtrafiktjänster eller marktjänstleverantörer som lufttrafikföretagen inte i praktiken väljer i den mening som avses i direktiv 96/67/EG, förutsatt att dessa strejker ligger utanför kontrollen för det lufttrafikföretaget som utför flygningen eller den koncern som lufttrafikföretaget tillhör.

h) Strejker vid det lufttrafikföretag som utför flygningen, förutsatt att dessa strejker beror på krav som endast kan tillgodoses av offentliga myndigheter och som därför ligger utanför kontrollen för det lufttrafikföretag som utför flygningen eller den koncern som lufttrafikföretaget tillhör.

i) Skada på luftfartyget på marken eller i luften orsakad av tredje part som lufttrafikföretaget inte är ansvarigt för, av djur eller av främmande föremål och som omöjliggör säker flygning.

j) Kontaminering av bana på en flygplats som omöjliggör säker flygning, förutsatt att kontamineringen inte har sitt ursprung i lufttrafikföretaget.

k) Efter avgång, allvarliga hälsorisker eller medicinska nödsituationer för en besättningsmedlem som framtvingar flygningens avbrytande eller omdirigering.

l) Operativa brister hos leverantörer av viktiga flygplatstjänster, såsom en flygplats ledningsenhet, leverantörer av flygtrafiktjänster och marktjänstleverantörer som lufttrafikföretagen inte i praktiken väljer i den mening som avses i direktiv 96/67/EG, förutsatt att det lufttrafikföretag som utför flygningen inte har kunnat utöva kontroll över dessa leverantörer av viktiga tjänster.

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

BILAGA II

”BILAGA

Informationsmeddelande som avses i artikel 6

INFORMATIONSMEDDELANDE OM LUFTTRAFIKFÖRETAGS SKADESTÅNDSANSVAR FÖR PASSAGERARE OCH DERAS BAGAGE

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

ERSÄTTNING VID DÖDSFALL ELLER KROPPSSKADA

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

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 20 i Montrealkonventionen om lufttrafikföretags befrielse från skadeståndsansvar kan lufttrafikföretaget inte utesluta eller begränsa sitt skadeståndsansvar för skador upp till den gräns som anges i artikel 21 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen ([1]). Lufttrafikföretaget är inte skadeståndsansvarigt för belopp högre än detta om det kan bevisa att

— skadan inte vållats av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av lufttrafikföretaget eller dess personal eller agenter, eller

— skadan enbart vållats av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av tredje part.

FÖRSKOTTSBETALNINGAR

Om en passagerare dödas eller skadas ska lufttrafikföretaget betala det förskott som behövs för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov inom 15 dagar från det att den person som har rätt till ersättning har identifierats. En sådan förskottsutbetalning ska vid dödsfall vara minst 16 % av den gräns som fastställs i artikel 21 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen ([2]).

FÖRSENINGAR SOM DRABBAR PASSAGERARE

Vid förseningar för passagerare är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt, om det inte vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadan eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Skadeståndsansvaret vid förseningar för passagerare är begränsat till den gräns som anges i artikel 22.1 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen ([3]).

FÖRSENING AV BAGAGE

Vid försening av bagage är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt för skador upp till den gräns som fastställs i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen ([4]); gränsen för ersättning ska gälla per passagerare och inte per incheckat bagage. Vid försening av bagage är lufttrafikföretaget inte skadeståndsansvarigt, om det vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadan till följd av en sådan försening eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder.

([1]) Lufttrafikföretaget ska inom parentes ange det ungefärliga beloppet för denna gräns i lokal valuta.
([2]) Lufttrafikföretaget ska inom parentes ange det ungefärliga beloppet för förskottsbetalningen i lokal valuta.
([3]) Lufttrafikföretaget ska inom parentes ange det ungefärliga beloppet för denna gräns i lokal valuta.
([4]) Lufttrafikföretaget ska inom parentes ange det ungefärliga beloppet för denna gräns i lokal valuta.

FÖRSTÖRELSE ELLER FÖRLUST AV ELLER SKADA PÅ BAGAGE

Lufttrafikföretaget är skadeståndsansvarigt för skador upp till den gräns som fastställs i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen ([5]); gränsen för ersättning ska gälla per passagerare och inte per incheckat bagage.

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

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

HÖGRE GRÄNSER FÖR BAGAGE

En passagerare kan få rätt till en högre ekonomisk gräns för skadeståndsansvar genom att göra en särskild intresseförklaring senast vid incheckningen och genom att på begäran betala en tilläggsavgift. En sådan tilläggsavgift ska grundas på en tariff som hänför sig till extrakostnaderna för transport och försäkring av bagaget i fråga över den ekonomiska gräns för skadeståndsansvar som fastställs i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, uppdaterad av Internationella civila luftfartsorganisationen enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen ([6]). Passagerarna ska på begäran kunna ta del av tariffen.

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

ANSVARSBEFRIELSE

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

TIDSFRIST FÖR REKLAMATIONER GÄLLANDE BAGAGE

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

AVTALSSLUTANDE OCH UTFÖRANDE LUFTTRAFIKFÖRETAGS SKADESTÅNDSANSVAR

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

([5]) Lufttrafikföretaget ska inom parentes ange det ungefärliga beloppet för denna gräns i lokal valuta.
([6]) Lufttrafikföretaget ska inom parentes ange det ungefärliga beloppet för denna gräns i lokal valuta.

TIDSFRIST FÖR ATT VÄCKA TALAN

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

FÖRSTÖRELSE, FÖRLUST, SKADA ELLER FÖRSENING AV FÖRFLYTTNINGSHJÄLPMEDEL

Lufttrafikföretag är skadeståndsansvariga för förstörelse, förlust eller försening av eller skada på förflyttningshjälpmedel upp till den gräns som fastställs i artikel 22.2 i Montrealkonventionen enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen ([7]); gränsen för ersättning ska gälla per passagerare och inte per bagage.

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

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

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

GRUNDEN FÖR INFORMATIONEN

Grunden för de ovan beskrivna reglerna är Montrealkonventionen av den 28 maj 1999, som genomförs i unionen genom förordning (EG) nr 2027/97 (ändrad genom förordningar (EG) nr 889/2002 och (EU) 2026/2202) och i medlemsstaterna genom deras nationella lagstiftning.”

([7]) Lufttrafikföretaget ska inom parentes ange det ungefärliga beloppet för denna gräns i lokal valuta.