



**A7-0020/2014**

13.1.2014

**\*\*\*I**  
**BETÄNKANDE**

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage  
(COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Georges Bach

### ***Teckenförklaring***

- \* Samrådsförfarande
- \*\*\* Godkännandeförfarande
- \*\*\*I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- \*\*\*II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- \*\*\*III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

### ***Ändringsförslag till ett förslag till akt***

Parlamentets ändringsförslag till ett förslag till akt ska markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i förslaget till akt. Med kursiv stil markeras ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan texten färdigställs (exempelvis om det i en språkversion förekommer uppenbara fel eller saknas ord eller textavsnitt). De berörda avdelningarna tar sedan ställning till dessa korrigeringsförslag.

Texten i hänvisningen ovanför ett ändringsförslag till en befintlig akt, som förslaget till akt är avsett att ändra, innehåller en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna som ändringsförslaget avser. Om parlamentet önskar återge delar av en bestämmelse i en befintlig akt, vilka inte har ändrats i förslaget till akt, ska dessa markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar i sådana delar ska markeras enligt följande: [...].

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION .....	5
MOTIVERING.....	106
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR DEN INRE MARKNADEN OCH KONSUMENTSKYDD .....	112
ÄRENDETS GÅNG .....	176



## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

**om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))**

**(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)**

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0130),
  - med beaktande av artiklarna 294.2 och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0066/2013),
  - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
  - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 11 juli 2013<sup>1</sup>,
  - efter att ha hört Regionkommittén,
  - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd (A7-0020/2014).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
  2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

---

<sup>1</sup> Ännu ej offentliggjort i EUT.

## Ändringsförslag 1

### Förslag till förordning Skäl 2a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(2a) Lufttrafiktjänster är tjänster som passageraren har betalat i förskott och som direkt eller indirekt får stöd genom skattemedel. Flygbiljetter bör därför betraktas som "resulterande kontrakt" som innebär att lufttrafikföretagen garanterar att fullgöra sina åtaganden enligt kontraktet på bästa sätt.*

## Ändringsförslag 2

### Förslag till förordning Skäl 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(3) För att höja rättssäkerheten för lufttrafikföretag och flygpassagerare krävs en noggrannare definition av begreppet "extraordinära omständigheter", där Europeiska unionens domstols dom i mål C-549/07 (Wallentin-Hermann) beaktas. Denna definition bör klargöras ytterligare med hjälp av en **icke-uttömmande** förteckning över omständigheter som klart kan identifieras som extraordinära **eller icke-extraordinära**.

(3) För att höja rättssäkerheten för lufttrafikföretag och flygpassagerare krävs en noggrannare definition av begreppet "extraordinära omständigheter", där Europeiska unionens domstols dom i mål C-549/07 (Wallentin-Hermann) beaktas. Denna definition bör klargöras ytterligare med hjälp av en **uttömmande** förteckning över omständigheter som klart kan identifieras som extraordinära. **Kommissionen bör ges befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att vid behov göra tillägg till denna förteckning.**

*Motivering*

*För att rättssäkerhet ska garanteras i fråga om definitionen av extraordinära omständigheter, bör förteckningen vara uttömmande.*

## Ändringsförslag 3

### Förslag till förordning Skäl 5

#### *Kommissionens förslag*

(5) I mål C 22/11 (Finnair) fastställde domstolen 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. **När detta nu bekräftats finns det ingen anledning att ändra den nuvarande definitionen av begreppet ”nekad ombordstigning”.**

#### *Ändringsförslag*

(5) I mål C 22/11 (Finnair) fastställde domstolen 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. Definitionen av begreppet ”nekad ombordstigning” **bör omfatta fall där den tidtabellsenliga avgångstiden har ändrats till en tidigare avgång vilket får till följd att en passagerare missar flygningen.**

#### *Motivering*

*Den nuvarande definitionen av ”nekad ombordstigning” behöver ändras så att den omfattar fall där en passagerare missar en flygning för att avgångstiden har tidigarelagts.*

## Ändringsförslag 4

### Förslag till förordning Skäl 6

#### *Kommissionens förslag*

(6) Förordning (EG) nr 261/2004 är även tillämplig på passagerare som har bokat en flygtransport som en del av en paketresa. Det bör dock klargöras att passagerare inte får ackumulera liknande rättigheter, särskilt inte rättigheter enligt både denna förordning och rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang<sup>17</sup>. Passagerare bör kunna välja enligt vilken lag de ska lämna

#### *Ändringsförslag*

(6) Förordning (EG) nr 261/2004 är även tillämplig på passagerare som har bokat en flygtransport som en del av en paketresa. Det bör dock klargöras att passagerare inte får ackumulera liknande rättigheter, särskilt inte rättigheter enligt både denna förordning och rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang<sup>17</sup>. Passagerare bör kunna välja enligt vilken lag de ska lämna

ett skadeståndskrav, men bör inte kunna ackumulera kompensation för ett och samma problem enligt båda rättsakterna. **Passagerare bör inte behöva bekymra sig om hur lufttrafikföretag och researrangörer fördelar sådana skadeståndskrav mellan sig.**

---

<sup>17</sup> EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

ett skadeståndskrav, men bör inte kunna ackumulera kompensation för ett och samma problem enligt båda rättsakterna. **Luftrafikföretag och researrangörer bör ge passagerare de bevis som behövs för att de ska kunna slutföra sina reklamationer utan dröjsmål.**

---

<sup>17</sup> EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

### Motivering

Genom att den sista meningen utgår klargörs att förordning (EG) nr 261/2004 och paketresedirektivet 90/314/EEG är två skilda rättsakter, vilket innebär att passagerare bör rikta sina krav enbart till det flygbolag som utför flygningen. Om skyldigheterna enligt förordning (EG) nr 261/2004 och paketresedirektivet sammanfaller kan passagerare emellertid välja enligt vilken lag de ska lämna ett skadeståndskrav.

## Ändringsförslag 5

### Förslag till förordning

#### Skäl 7

#### Kommissionens förslag

(7) För att förbättra skyddsnivån **bör** passagerare **inte nekas** att stiga ombord på en **återresa** inom ramen för en tur- och returbiljett **till följd** av att de inte har **utfört utresan**.

#### Ändringsförslag

(7) För att förbättra skyddsnivån **bör det inte vara möjligt att neka** passagerare att stiga ombord på en **delresa** inom ramen för en tur- och returbiljett **på grund** av att de inte har **utnyttjat alla delar av biljetten**.

### Motivering

Ett omfattande förbud mot no-show-principen. Om en bokad flygning består av flera delsträckor måste det vara möjligt att endast utnyttja en eller några av delsträckorna, utan att förlora rätten att utnyttja de övriga eller tvingas betala ett tilläggspris för dem.



## Ändringsförslag 6

### Förslag till förordning Skäl 8

#### *Kommissionens förslag*

(8) I nuläget bestraffas passagerare ibland för felaktigt stavade namn genom administrativa avgifter. **Rimliga** korrigeringar av bokningsfel bör kunna göras kostnadsfritt förutsatt att de inte innebär någon ändring av avgångs- eller ankomsttid, datum, färdväg eller passagerare.

#### *Ändringsförslag*

(8) I nuläget bestraffas passagerare ibland för felaktigt stavade namn genom administrativa avgifter. Korrigeringar av bokningsfel bör kunna göras kostnadsfritt förutsatt att de inte innebär någon ändring av avgångs- eller ankomsttid, datum, färdväg eller passagerare.

#### *Motivering*

*Begreppet "rimliga" korrigeringar ger för stort tolkningsutrymme.*

## Ändringsförslag 7

### Förslag till förordning Skäl 9

#### *Kommissionens förslag*

(9) Vid ett inställt flyg bör det klargöras att valet mellan att få återbetalning eller fortsätta en resa genom ombokning eller på en senare dag är upp till passageraren och inte lufttrafikföretaget.

#### *Ändringsförslag*

(9) Vid ett inställt flyg bör det klargöras att valet mellan att få återbetalning eller fortsätta en resa genom ombokning, **senare samma dag** eller på en senare dag är upp till passageraren och inte lufttrafikföretaget.

## Ändringsförslag 8

### Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(9a) Om en flygpassagerare avbeställer biljetten ska lufttrafikföretagen vara skyldiga att kostnadsfritt återbetala redan inbetalade skatter.**

## Motivering

*En del lufttrafikföretag tar i dessa fall ut orimliga serviceavgifter. Detta är inte tillåtet. En skatt som inte ska betalas in måste återbetalas till fullo. Att flygpassageraren inte utnyttjar den redan betalda flygningen utgör en tillräckligt stor "serviceavgift".*

### Ändringsförslag 9

#### Förslag till förordning Skäl 9b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(9b) Om en passagerare accepterar att resa vid en senare tidpunkt bör kostnaderna för resa till och från flygplatsen för det inställda flyget alltid ersättas fullständigt. Dessa kostnader bör alltid omfatta utgifter för kollektivtrafik, utgifter för taxi och avgifter för parkering på flygplatsen.*

### Ändringsförslag 10

#### Förslag till förordning Skäl 9c (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(9c) Ekonomiskt skydd för passagerare om ett flygbolag hamnar i svårigheter är en viktig del av ett effektivt system för passagerarrättigheter. För att stärka skyddet för flygpassagerare när flygningar ställs in på grund av att lufttrafikföretag blir insolventa eller upphör med sin verksamhet på grund av att deras licens återkallats, bör lufttrafikföretag vara skyldiga att visa att de har tillräcklig säkerhet för återbetalning av erlagda belopp till passagerarna eller hemtransport av passagerarna.*

## Motivering

Kravet på att lufttrafikföretag ska visa att de har tillräcklig säkerhet ger utrymme för flera åtgärder som lufttrafikföretag kan vidta för att skydda passagerarna vid insolvens. Andra alternativ skulle kunna omfatta en fond eller försäkring.

### Ändringsförslag 11

#### Förslag till förordning Skäl 9d (nytt)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

***(9d) Inrättandet av en garantifond eller ett obligatoriskt försäkringssystem skulle exempelvis göra det möjligt för lufttrafikföretag att garantera återbetalning till eller hemtransport av passagerarna om en flygning ställs in på grund av att ett lufttrafikföretag blir insolvent eller ställer in verksamheten för att dess licens återkallats.***

## Motivering

*Inrättandet av en garantifond eller ett försäkringssystem skulle garantera passagerarnas rättigheter om bolaget går i konkurs eller licensen återkallas.*

### Ändringsförslag 12

#### Förslag till förordning Skäl 10

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

(10) ***Flygplatser*** och flygplatsanvändare som lufttrafik- och marktjänstföretag bör ***samarbeta*** för att minimera konsekvenserna av flera störningar i flygtrafiken för passagerarna, genom att säkerställa att passagerarna får service och att ombokningar sker. För detta ändamål bör ***de tillsammans utarbeta beredskapsplaner*** för sådana fall.

(10) ***Flygplatsens ledningsenhet*** och flygplatsanvändare som lufttrafik- och marktjänstföretag, ***leverantörer av flygtrafiktjänst och företag som erbjuder assistans till passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet*** bör vidta ***lämpliga åtgärder*** för att ***förbättra samordningen och samarbetet mellan flygplatsanvändarna*** för att minimera

konsekvenserna av flera störningar i flygtrafiken för passagerarna, genom att säkerställa att passagerarna får service och att ombokningar sker. För detta ändamål bör *flygplatsens ledningsenhet se till att god samordning sker genom en lämplig beredskapsplan* för sådana fall *och utarbeta sådana planer i samarbete med nationella, regionala eller lokala myndigheter. Dessa planer bör granskas av de nationella tillsynsorganen och kan behöva anpassas.*

### Ändringsförslag 13

#### Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(10a) Lufttrafikföretag bör inrätta förfaranden och samordnade åtgärder för att ge adekvat information till strandsatta passagerare. I dessa förfaranden bör det tydligt anges vem som är ansvarig på varje flygplats för att organisera service, assistans, ombokning eller återbetalning samt även vilka processer och villkor som gäller för tillhandahållandet av dessa tjänster.*

### Ändringsförslag 14

#### Förslag till förordning Skäl 10b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(10b) För att assistera passagerare vid störningar i flygtrafiken, förseningar, skadat eller förlorat bagage bör lufttrafikföretag inrätta kontaktpunkter på flygplatserna där företagets personal eller en tredje part som utsetts av företaget bör ge passagerarna nödvändig*

*information om deras rättigheter  
(inklusive reklamationsförfaranden) och  
hjälpa dem att vidta omedelbara åtgärder.*

## Ändringsförslag 15

### Förslag till förordning

#### Skäl 11

##### *Kommissionens förslag*

(11) Förordning (EG) nr 261/2004 bör uttryckligen innefatta en rätt till kompensation för passagerare som drabbats av kraftiga förseningar, i linje med Europeiska unionens domstols dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 (Sturgeon). ***Samtidigt bör*** de tröskelvärden vars uppnående ger rätt till kompensation höjas, med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna för sektorn ***och behovet av att undvika ett ökat antal inställda flyg. För att få*** likvärdiga kompensationsvillkor för privatpersoner som reser inom EU bör ***tröskelvärdet*** vara ***detsamma för samtliga resor inom unionen men vara*** beroende av avståndet vid resor till eller från tredjeländer, så att man beaktar de operativa svårigheterna för lufttrafikföretag vid förseningar på avlägsna flygplatser.

##### *Ändringsförslag*

(11) Förordning (EG) nr 261/2004 bör uttryckligen innefatta en rätt till kompensation för passagerare som drabbats av kraftiga förseningar, i linje med Europeiska unionens domstols dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 (Sturgeon) ***och principen om lika behandling, som kräver att jämförbara situationer inte får hanteras på olika sätt.*** De tröskelvärden vars uppnående ger rätt till kompensation ***bör*** höjas, ***bland annat*** med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna för sektorn. ***De bör syfta till att garantera*** likvärdiga kompensationsvillkor för privatpersoner som reser inom EU. ***Samtidigt bör vissa tröskelvärden*** vara ***högre*** beroende på avståndet vid resor till eller från tredjeländer, så att man beaktar de operativa svårigheterna för lufttrafikföretag vid förseningar på avlägsna flygplatser. ***Kompensationsbeloppet bör alltid vara detsamma för samma flygavstånd.***

##### *Motivering*

*Detta ändringsförslag bygger på föredragandens ståndpunkt när det gäller de tröskelvärden vars uppnående ger rätt till kompensation vid försening. Föredraganden anser att dessa tröskelvärden bör fastställas i linje med domstolens dom i Sturgeon-målet, enligt vilken passagerare som drabbats av kraftiga förseningar, dvs. mer än tre timmar, beviljas samma rättigheter som passagerare vars flygningar ställts in.*

## Ändringsförslag 16

### Förslag till förordning Skäl 12

#### *Kommissionens förslag*

(12) Med tanke på rättssäkerheten bör det i förordning (EG) nr 261/2004 uttryckligen anges att ändringar i flygtidtabeller har samma effekter på passagerare som kraftiga förseningar och följaktligen bör ge upphov till samma rättigheter.

#### *Ändringsförslag*

(12) Med tanke på rättssäkerheten bör det i förordning (EG) nr 261/2004 uttryckligen anges att ändringar i flygtidtabeller har samma effekter på passagerare som kraftiga förseningar **eller nekad ombordstigning** och följaktligen bör ge upphov till samma rättigheter.

## Ändringsförslag 17

### Förslag till förordning Skäl 13

#### *Kommissionens förslag*

(13) Passagerare som missar en anslutande flygförbindelse bör erbjudas lämplig service i avvaktan på ombokning. I linje med principen om likabehandling bör dessa passagerare kunna begära kompensation på liknande grundval som de passagerare vars flyg försenas eller ställs in, mot bakgrund av graden av försening till resans slutliga bestämmelseort.

#### *Ändringsförslag*

(13) Passagerare som missar en anslutande flygförbindelse **på grund av ändring i tidtabellen eller försening** bör erbjudas lämplig service i avvaktan på ombokning. I linje med principen om likabehandling **och domen av Europeiska unionens domstol i mål C-11/11 (Air France mot Folkerts)** bör dessa passagerare kunna begära kompensation på liknande grundval som de passagerare vars flyg försenas eller ställs in, mot bakgrund av graden av försening till resans slutliga bestämmelseort.

## Ändringsförslag 18

### Förslag till förordning Skäl 13a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(13a) I princip bör det vara det lufttrafikföretag som orsakar ändringen i tidtabellen eller förseningen som är**

*skyldigt att erbjuda assistans och ombokning. För att minska den ekonomiska belastningen på det berörda lufttrafikföretaget bör den kompensation som ska utbetalas till passageraren emellertid stå i förhållande till eventuella förseningar av föregående anslutande flygförbindelser på omstigningsstället.*

#### *Motivering*

*Med tanke på det stora antal lufttrafikföretag som utför regionala kortdistansflygningar inom EU anser föredraganden att den ekonomiska belastning som uppstår genom kompensationsbetalningar bör minskas för dessa företag. Med detta i åtanke läggs ett tvåfaldigt villkor till av proportionalitetsskäl. Detta ska gälla när det lufttrafikföretag som utförde den föregående flygningen har orsakat en kort försening som leder till att passageraren missar den anslutande flygförbindelsen och därmed drabbas av en mycket längre försening innan resans slutliga bestämmelseort nås.*

### **Ändringsförslag 19**

#### **Förslag till förordning**

#### **Skäl 13b (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(13b) Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet som missar en anslutande flygning på grund av en försening som orsakas av ett företag som erbjuder assistans bör ges lämplig assistans medan de väntar på ombokning. Sådana passagerare ska kunna begära kompensation från flygplatsens ledningsenhet på samma sätt som de passagerare vars flygning försenas eller ställs in av lufttrafikföretaget.*

## Ändringsförslag 20

### Förslag till förordning Skäl 16

#### *Kommissionens förslag*

(16) 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.** Lufttrafikföretaget bör **således** kunna begränsa servicen efter det att en viss tid förflutit. Beredskapsplanering och snabb ombokning bör vidare minska risken för att passagerare blir strandsatta under långa perioder.

#### *Ändringsförslag*

(16) Ett lufttrafikföretag har i nuläget ett obegränsat ansvar för inkvartering av sina passagerare vid extraordinära omständigheter av långvarig karaktär. Lufttrafikföretaget bör **emellertid** kunna begränsa servicen **när det gäller inkvarteringslängd och, om passagerarna själva ordnat inkvartering, kostnader och service** efter det att en viss tid förflutit. Beredskapsplanering och snabb ombokning bör vidare minska risken för att passagerare blir strandsatta under långa perioder.

#### *Motivering*

*Vid mycket omfattande störningar bör det vara upp till alla involverade parter (myndigheter, flygplatser, flygbolag, hotell och passagerare) att ta på sig ett gemensamt ansvar för att hantera situationen. Flygbolagets serviceskyldighet får begränsas i fråga om inkvarteringskostnader per natt och per passagerare. Ett undantag från denna bestämmelse kan införas när passagerare själva ordnar inkvartering. I detta fall får flygbolaget begränsa kostnaderna för inkvartering och service efter en viss tid.*

## Ändringsförslag 21

### Förslag till förordning Skäl 17

#### *Kommissionens förslag*

(17) **Det har visat sig att genomförandet av vissa passagerarrättigheter, i synnerhet rätten till inkvartering, inte står i proportion till lufttrafikföretagets inkomster för viss småskalig verksamhet. Lufttrafikföretag som utför flygningar med små luftfartyg på korta distanser bör följaktligen undantas från skyldigheten att betala för inkvartering, även om**

#### *Ändringsförslag*

**utgår**



*företaget bör hjälpa passagerarna att finna inkvartering.*

## Ändringsförslag 22

### Förslag till förordning Skäl 18

#### *Kommissionens förslag*

(18) För personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och andra personer med särskilda behov, t.ex. barn som reser ensamma, gravida och personer som behöver särskild medicinsk vård, kan det vara svårare att finna inkvartering vid störningar i flygtrafiken. Begränsningarna av rätten till inkvartering vid extraordinära omständigheter **eller för regionala flygningar** bör därför **inte** gälla dessa passagerarkategorier.

#### *Ändringsförslag*

(18) För personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och andra personer med särskilda behov, t.ex. barn som reser ensamma, gravida och personer som behöver särskild medicinsk vård, kan det vara svårare att finna inkvartering vid störningar i flygtrafiken. Begränsningarna av rätten till inkvartering vid extraordinära omständigheter bör därför **under inga omständigheter** gälla dessa passagerarkategorier.

## Ändringsförslag 23

### Förslag till förordning Skäl 18a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(18a) När ett EG-lufttrafikföretag kräver att personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska ledsagas, bör inte denna ledsagare vara skyldig att betala tillämplig flygplatsskatt vid utresan.**

## Ändringsförslag 24

### Förslag till förordning Skäl 18b (nytt)

*(18b) Tjänsteleverantörerna måste se till att personer med nedsatt rörlighet och personer med funktionshinder alltid har rätt att kostnadsfritt använda säkerhetsgodkända andningshjälpmedel ombord på luftfartygen. Kommissionen bör tillsammans med branschen och företrädare för organisationer som representerar personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet upprätta en förteckning över godkänd utrustning för medicinsk syrgas, varvid vederbörlig hänsyn ska tas till säkerhetskraven.*

## Ändringsförslag 25

### Förslag till förordning Skäl 20

(20) Passagerare bör inte bara informeras korrekt om sina rättigheter vid störningar i flygtrafiken utan bör också få adekvat information om orsaken till själva störningen, så snart som denna information blir tillgänglig. Denna information bör också ges när passageraren har förvärvat biljetten genom en förmedlare som är etablerad i unionen.

(20) Passagerare bör inte bara informeras korrekt om sina rättigheter vid störningar i flygtrafiken, **tidtabellsändringar och nekad ombordstigning** utan bör också få adekvat information om orsaken till själva störningen, så snart som denna information blir tillgänglig. Denna information bör också ges **av lufttrafikföretaget** när passageraren har förvärvat biljetten genom en förmedlare som är etablerad i unionen. **Vidare måste passagerarna få information om de enklaste och snabbaste sätten att lämna in en reklamation eller framföra ett skadeståndskrav, för att på så sätt kunna utöva sina rättigheter.**

### Motivering

*Lufttrafikföretaget är den enda tillförlitliga källan för information om orsakerna till störningar i flygtrafiken.*

## Ändringsförslag 26

### Förslag till förordning Skäl 21a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(21a) För att bistå de nationella tillsynsorganen med att kontrollera efterlevnaden av denna förordning bör lufttrafikföretagen tillhandahålla dessa organ relevanta handlingar som visar att alla relevanta artiklar i denna förordning följs på ett korrekt sätt.*

## Ändringsförslag 27

### Förslag till förordning Skäl 21b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(21b) Eftersom kommersiell flygtrafik är en integrerad del av unionsmarknaden kommer åtgärder för att garantera efterlevnaden av denna förordning att vara mer effektiva på unionsnivå och om kommissionen deltar i större utsträckning. Närmare bestämt bör kommissionen öka allmänhetens kännedom om hur lufttrafikföretagen hanterar passagerarnas rättigheter genom att offentliggöra en förteckning över lufttrafikföretag som systematiskt bryter mot denna förordning.*

## Ändringsförslag 28

### Förslag till förordning Skäl 22

### *Kommissionens förslag*

(22) Passagerare bör få tillräcklig information om de relevanta förfarandena för att lämna skadeståndskrav och reklamationer till lufttrafikföretag och bör få ett svar *inom en rimlig tid*. Passagerare bör också ha möjlighet att lämna reklamationer avseende lufttrafikföretag via förfaranden 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.

### *Ändringsförslag*

(22) Passagerare bör få tillräcklig information om de relevanta förfarandena för att lämna skadeståndskrav och reklamationer till lufttrafikföretag, ***bör få information om gällande frister, i synnerhet de som anges i artikel 16a.2, och bör få ett svar så snart som möjligt.*** Passagerare bör också ha möjlighet att lämna reklamationer avseende lufttrafikföretag via förfaranden för tvistlösning utanför domstol. ***Medlemsstaterna bör erbjuda möjligheter till medling i sådana fall då en konflikt mellan passageraren och lufttrafikföretaget inte har kunnat lösas.*** 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. ***I detta syfte måste passagerare alltid få adresser och kontaktuppgifter till alla organ som ansvarar för fullgörandet av respektive formaliteter i respektive land. För snabb, enkel och billig tvistlösning både i och utanför domstol bör framför allt internetbaserade förfaranden och alternativ tvistlösning samt det europeiska småmålsförfarandet tillämpas.***

### **Ändringsförslag 29**

#### **Förslag till förordning Skäl 22a (nytt)**

### *Kommissionens förslag*

### *Ändringsförslag*

***(22a) Ett skadeståndskrav måste alltid föregås av en reklamation.***

## Ändringsförslag 30

### Förslag till förordning Skäl 23

#### *Kommissionens förslag*

(23) I mål C 139/11 (Moré mot KLM) klargjorde **Europeiska unionens domstol** att tidsfristerna för att väcka talan för att erhålla kompensation fastställs i enlighet med varje medlemsstats nationella bestämmelser.

#### *Ändringsförslag*

(23) I mål C 139/11 (Moré mot KLM) klargjorde **domstolen** att tidsfristerna för att väcka talan för att erhålla kompensation fastställs i enlighet med varje medlemsstats nationella bestämmelser. **När det gäller tvistlösning utanför domstol fastställs tidsfristerna i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistlösning vid konsumenttvister och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och direktiv 2009/22/EG (direktivet om alternativ tvistlösning)<sup>17a</sup>.**

---

<sup>17a</sup> EUT L 165, 18.6.2013, s. 65.

## Ändringsförslag 31

### Förslag till förordning Skäl 26a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(26a) För att höja rättssäkerheten för lufttrafikföretag och flygpassagerare bör det vara möjligt att klargöra begreppet ”extraordinära omständigheter” på grundval av de nationella tillsynsorganens arbete och domstolsdomar. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete med de nationella tillsynsorganen. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på**

*lämpligt sätt.*

## Ändringsförslag 32

### Förslag till förordning Skäl 27

#### *Kommissionens förslag*

(27) För att skador på eller förlust av rörelsehjälpmedel ska kompenseras till sitt fulla värde bör lufttrafikföretag ***kostnadsfritt erbjuda personer*** med nedsatt rörlighet ***möjlighet*** att göra en särskild intresseförklaring, som i enlighet med Montrealkonventionen gör det möjligt för dem att begära full kompensation för förlust eller skada.

#### *Ändringsförslag*

(27) För att skador på eller förlust av rörelsehjälpmedel ska kompenseras till sitt fulla värde bör lufttrafikföretag ***och företag som erbjuder assistans på flygplatser informera passagerare*** med ***funktionshinder eller*** nedsatt rörlighet ***vid bokningstillfället och återigen vid incheckningen om möjligheten*** att göra en särskild intresseförklaring, som i enlighet med Montrealkonventionen gör det möjligt för dem att begära full kompensation för förlust eller skada. ***Lufttrafikföretagen bör informera passagerarna om denna intresseförklaring då de bokar biljetterna samt om de rättigheter som förklaringen medför.***

## Ändringsförslag 33

### Förslag till förordning Skäl 29

#### *Kommissionens förslag*

(29) Musikinstrument bör ***i största möjliga utsträckning*** godtas som bagage i passagerarutrymmet och när detta inte går bör de ***om möjligt*** medföras på lämpliga villkor i luftfartygets lastutrymme. Förordning (EG) nr 2027/97 bör ändras i enlighet med detta.

#### *Ändringsförslag*

(29) Musikinstrument bör godtas som bagage i passagerarutrymmet och när detta inte går bör de medföras på lämpliga villkor i luftfartygets lastutrymme. ***För att berörda passagerare ska kunna avgöra om deras instrument kan förvaras i kabinen ska lufttrafikföretagen informera dem om storleken på förvaringsutrymmena.*** Förordning (EG) nr 2027/97 bör ändras i enlighet med detta.

## Ändringsförslag 34

### Förslag till förordning Skäl 31

#### *Kommissionens förslag*

(31) Med tanke på de korta tidsfristerna för att lämna in reklamationer angående förlorat, skadat eller försenat bagage bör **lufttrafikföretag ge** passagerare möjlighet att lämna reklamationer **genom att** tillhandahålla **ett formulär** för detta på **flygplatsen**. Detta kan också ske genom den sedvanliga rapporten om drabbad egendom – PIR-rapporten (Property Irregularity Report).

#### *Ändringsförslag*

(31) Med tanke på de korta tidsfristerna för att lämna in reklamationer angående förlorat, skadat eller försenat bagage bör **en särskild tjänst för bagageanspråk inrättas på alla flygplatser, där** passagerare **har** möjlighet att lämna reklamationer **vid ankomsten. Lufttrafikföretag ska** tillhandahålla **passagerarna en blankett** för detta på **alla officiella EU-språk**. Detta kan också ske genom den sedvanliga rapporten om drabbad egendom – PIR-rapporten (Property Irregularity Report). **Kommissionen bör fastställa utformningen av den harmoniserade reklamlansblanketten genom genomförandeakter.**

#### *Motivering*

*Av praktiska skäl bör det finnas en särskild tjänst för bagageanspråk på alla flygplatser, så att förfarandet kan göras snabbare och enklare. En harmoniserad, EU-omfattande reklamlansblankett bör göras tillgänglig tillsammans med den reviderade förordningen.*

## Ändringsförslag 35

### Förslag till förordning Skäl 35a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(35a) För att förbättra skyddet av passagerare utanför unionens gränser bör frågor som rör passagerares rättigheter tas upp i bilaterala och internationella avtal.**

## Ändringsförslag 36

Förslag till förordning  
Skäl 35b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(35b) Särskilda rum för de personer med allvarliga funktionshinder som har behov av att byta kläder samt toalettmöjligheter (så kallade omklädningsrum) bör tillhandahållas kostnadsfritt för passagerare på alla flygplatser i unionen med mer än 1 000 000 passagerare per år.*

## Ändringsförslag 37

Förslag till förordning  
Skäl 35c (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(35c) De nationella tillsynsorgan som upprättas av medlemsstaterna har inte alltid tillräcklig befogenhet för att säkerställa ett effektivt skydd av passagerarnas rättigheter. Medlemsstaterna bör därför ge tillsynsorganen tillräckliga befogenheter för att sanktionera överträdelser och lösa konflikter mellan passagerare och branschen, och alla tillsynsorgan bör utreda samtliga inkomna reklamationer fullständigt.*

## Ändringsförslag 38

Förslag till förordning  
Artikel 1 – led -1 (nytt)  
Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 1 – punkt 1 – led ca (nytt)



Nuvarande lydelse

Ändringsförslag

**-1. I artikel 1.1 ska följande led ska läggas till:**

**”(ca) Nedgradering.”**

Motivering

*Nedgradering, som nämns i led ca, behandlas i artikel 10.2. Detta bör därför upptas i förteckningen.*

### Ändringsförslag 39

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led -1 (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 1 – punkt 1 – led cb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**-1. I artikel 1.1 ska följande led läggas till:**

**”(cb) Missad anslutande flygförbindelse.”**

Motivering

*Införandet av den nya artikel 6a om ”Missad anslutande flygförbindelse” medför att definitionen av förordningens syfte i artikel 1.1 behöver ändras därefter.*

### Ändringsförslag 40

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led b

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led d

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**”arrangör av resepaket: en person *i den mening som avses i artikel 2.2 i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang,*”**

**”(d) arrangör av resepaket: en person *som inte enbart i enstaka fall anordnar resepaket och som direkt eller genom en återförsäljare säljer eller bjuder ut dem till försäljning,*”**

## Motivering

För att öka förståelsen och kundvänligheten är det bättre att avstå från alla hänvisningar och i stället tydligt ange alla definitioner i denna förordning.

### Ändringsförslag 41

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led 1 – led ba (nytt)**  
Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 2 – led g

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Led g ska ersättas med följande:*

**”(g) platsreservation: att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören,”**

## Motivering

Ändringsförslaget är i linje med den nya definitionen i artikel 2 d.

### Ändringsförslag 42

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led 1 – led c**  
Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 2 – led i

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

”person med nedsatt rörlighet: en person som motsvarar definitionen i artikel 2 a i förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet<sup>22</sup>,”

”(i) person med **funktionshinder eller person med** nedsatt rörlighet: en person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter 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 beroende på ålder, och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till hans

*eller hennes särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla passagerare,”*

---

<sup>22</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1.

---

<sup>22</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1.

#### *Motivering*

*Det är viktigt att ha en tydlig och fullständig definition av ”person med funktionshinder eller person med nedsatt rörlighet” i förordningen, i stället för en hänvisning till befintlig lagstiftning i form av förordning (EU) nr 1107/2006. Det är också viktigt att understryka att termen ”person med funktionshinder” inte får användas synonymt med ”person med nedsatt rörlighet” och att detta måste framkomma av den definition som används.*

### **Ändringsförslag 43**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 1 – led ca (nytt)**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led j

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(ca). Led j ska ersättas med följande:*

*”(j) nekad ombordstigning: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, till exempel av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga; om tidtabellsenlig avgångstid för en flygning har tidigare lagts med den följd att en passagerare missar den flygningen ska denna anses utgöra en flygning för vilken passageraren nekats ombordstigning,”*

#### *Motivering*

*Den nuvarande definitionen av ”nekad ombordstigning” behöver ändras så att den omfattar fall där en passagerare missar en flygning för att avgångstiden har tidigare lagts.*

## Ändringsförslag 44

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led d

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led 1

#### *Kommissionens förslag*

”En flygning där luftfartyget lyft men, **oavsett skäl**, sedan tvingats **landa på en annan flygplats än flygplatsen på bestämmelseorten eller tvingats** återvända till avgångsflygplatsen ska betraktas som en inställd flygning.”

#### *Ändringsförslag*

”(l) En flygning där luftfartyget lyft men sedan tvingats återvända till avgångsflygplatsen **och där passagerarna på det berörda luftfartyget flyttats över till andra flygavgångar** ska betraktas som en inställd flygning.”

## Ändringsförslag 45

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led e

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led m

#### *Kommissionens förslag*

”m) extraordinära omständigheter: omständigheter som **till sin karaktär eller sitt ursprung inte innefattas i** det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför **dess kontroll**. I denna förordning **inbegriper** extraordinära omständigheter de omständigheter som beskrivs i **bilagan**,

#### *Ändringsförslag*

”m) extraordinära omständigheter: omständigheter som **ligger utanför kontrollen för** det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och **som** ligger utanför **kraven i de tillämpliga säkerhetsbestämmelserna**. I denna förordning **avser** extraordinära omständigheter **endast** de omständigheter som beskrivs i **bilaga I**.

#### *Motivering*

”Innefattas” är inte en entydig term och kan ha olika betydelse på olika språk. Ett lufttrafikföretag som har agerat helt enligt reglerna och kraven rörande säkerheten och underhållet, och därmed har gjort allt som står i dess makt för att undvika störningar, bör inte bestraffas med kravet på att betala kompensation. Krav på kompensation kan i själva verket bara förbättra lufttrafikföretagets agerande om orsaken verkligen ligger inom deras kontroll. Bilagan är inte uttömmande utan innehåller endast exempel.

## Ändringsförslag 46

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led e

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led o

#### *Kommissionens förslag*

o) anslutande flygförbindelse: en flygning som inom ramen för ett transportavtal är avsedd att föra en passagerare till ett omstigningsställe där denne kan stiga på en annan avgående flygning eller, beroende på omständigheterna, den andra flygning som avgår från omstigningsstället,

#### *Ändringsförslag*

o) anslutande flygförbindelse: en flygning som inom ramen för ett transportavtal **eller en enda bokningsreferens, eller båda dessa fall**, är avsedd att föra en passagerare till ett omstigningsställe där denne kan stiga på en annan avgående flygning eller, beroende på omständigheterna **enligt artikel 6a**, den andra flygning som avgår från omstigningsstället,

#### *Motivering*

*”En enda bokningsreferens” läggs till för att förtydliga och undvika problem när separata färdbiljetter köps tillsammans och en enda transaktion utförs. Artikel 6a läggs till och hänvisar till bestämmelserna om anslutande flygförbindelser.*

## Ändringsförslag 47

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led e

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led r

#### *Kommissionens förslag*

r) flygplatsens ledningsenhet: den enhet som, tillsammans med annan verksamhet eller ej, i kraft av nationella lagar och andra författningar eller avtal har i uppdrag att administrera och förvalta flygplatsens eller flygplatsnätets infrastrukturer och samordna **och kontrollera den verksamhet som bedrivs av** de olika aktörer som befinner sig på berörd flygplats eller inom berört flygplatsnät,

#### *Ändringsförslag*

r) flygplatsens ledningsenhet: den enhet som, tillsammans med annan verksamhet eller ej, i kraft av nationella lagar och andra författningar eller avtal har i uppdrag att administrera och förvalta flygplatsens eller flygplatsnätets infrastrukturer och samordna de olika aktörer som befinner sig på berörd flygplats eller inom berört flygplatsnät **i enlighet med dess befogenheter**,

## Motivering

Genom förslaget ges flygplatsens ledningsenhet nya uppgifter, däribland att kontrollera verksamheten för alla aktörer som verkar på flygplatsen. Detta är inte praktiskt och ingår inte i ledningsenhetens uppgifter. Denna bestämmelse bör därför tas bort för att undvika förvirring rörande ledningsenhetens roll och ansvarsområde.

### Ändringsförslag 48

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led e

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led s

#### *Kommissionens förslag*

s) biljettpris: det fulla pris som betalas för en biljett och som innefattar flygresan och alla tillämpliga skatter, avgifter och tilläggsavgifter som betalas för samtliga frivilliga och icke-frivilliga tjänster som ingår i biljetten,

#### *Ändringsförslag*

s) biljettpris: det fulla pris som betalas för en biljett och som innefattar flygresan och alla tillämpliga skatter, avgifter och tilläggsavgifter som betalas för samtliga frivilliga och icke-frivilliga tjänster som ingår i biljetten, **såsom alla kostnader för incheckning, tillhandahållande av färdbiljetter och utfärdande av boardingkort, medförande av ett minsta bagage, inklusive ett handbagage, ett incheckat bagage och nödvändiga artiklar samt alla kostnader i samband med betalning, exempelvis avgifter för betalning med kreditkort; det pris som utannonseras i förväg ska alltid återspegla det slutliga biljettpriset.**

## Motivering

För tydlighetens och jämförbarhetens skull måste ett grundpaket med tjänster som ingår i biljettpriset fastställas.

### Ändringsförslag 49

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led e

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led t

### *Kommissionens förslag*

t) flygpris: det värde som erhålls genom att man multiplicerar biljettpriset med det kvottal som motsvarar förhållandet mellan flygningens avstånd och det totala avståndet för alla resor som omfattas av biljetten,

### *Ändringsförslag*

t) flygpris: det värde som erhålls genom att man multiplicerar biljettpriset med det kvottal som motsvarar förhållandet mellan flygningens avstånd och det totala avståndet för alla resor som omfattas av biljetten; **om biljettpriset inte är känt ska värdet av eventuell återbetalning vara det tillägg som betalas för en premiumstol på flygningen,**

### *Motivering*

*Kommissionens förslag till "flygpris" fungerar inte när flyget ingår i ett semesterpaket eftersom "flygpriset" inte anges på biljetten. Ändringsförslaget syftar till att åtgärda detta. I tillägget till definitionen anges återbetalningsnivån till värdet av en premiumstol på aktuellt flyg. Definitionen bör tillämpas i samband med en delvis återbetalning efter en nedgradering.*

## **Ändringsförslag 50**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 1 – led e**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led w

### *Kommissionens förslag*

w) fördröjning på marken: vid avgången, den period då luftfartyget är kvar på marken mellan den tidpunkt då passagerarna **börjar stiga** ombord och den tidpunkt då luftfartyget startar eller, vid ankomsten, perioden mellan luftfartygets landning och den tidpunkt då passagerarna börjar stiga av,

### *Ändringsförslag*

w) fördröjning på marken: vid avgången, den period då luftfartyget är kvar på marken mellan den tidpunkt då passagerarna **har stigit** ombord och den tidpunkt då luftfartyget startar eller, vid ankomsten, perioden mellan luftfartygets landning och den tidpunkt då passagerarna börjar stiga av,

### *Motivering*

*Boardingtiden som sådan bör inte omfatta förseningar på marken eftersom det beror på flygplanets storlek. Förseningen bör beräknas i absoluta termer och inte i förhållande till varje flygplan.*

## Ändringsförslag 51

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led e

Förordning (EG) nr 261/2004

#### Artikel 2 – led ya (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*I artikel 2 ska följande led införas:*

*”ya) försenad ankomst: tidsskillnaden mellan den tidpunkt då flyget borde ha ankommit enligt den tidpunkt som angetts på passagerarens biljett och den verkliga tidpunkten för ankomsten; en flygning där luftfartyget lyft men sedan tvingats återvända till avgångsflygplatsen och därefter lyft igen vid en senare tidpunkt ska betraktas som föremål för försenad ankomst; på samma sätt ska en flygning som avviker från den avsedda färdvägen men till slut når sin bestämmelseort eller en flygplats i närheten av bestämmelseorten betraktas som föremål för försenad ankomst.”*

## Ändringsförslag 52

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led e

Förordning (EG) nr 261/2004

#### Artikel 2 – led yb (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*I artikel 2 ska följande led införas:*

*”yb) ombokning: erbjudande av kostnadsfritt transportalternativ som gör det möjligt för passageraren att nå sitt slutmål,”*



## Ändringsförslag 53

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 2 – led a (i den svenska versionen: led f)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 3 – punkt 2 – led a – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5 eller ändring av tidtabellen enligt artikel 6, har inställt sig för ombordstigning

#### *Ändringsförslag*

a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5 eller ändring av tidtabellen enligt artikel 6 **eller i samband med en anslutande flygförbindelse enligt artikel 6a**, har inställt sig för ombordstigning

#### *Motivering*

*Ändringsförslaget ändrar texten i enlighet med den nya artikeln 6a om "missad anslutande flygförbindelse".*

## Ändringsförslag 54

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 2 – led aa (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 3 – punkt 3

#### *Nuvarande lydelse*

3. Denna förordning ska inte tillämpas på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. Den skall emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.

#### *Ändringsförslag*

#### ***(aa) I punkt 3 ska följande läggas till:***

***"3. Denna förordning ska inte tillämpas på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten, däribland barn under två år för vilka det inte har köpts någon egen stol. Den ska emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program."***

*Ändringsförslaget syftar till att ändra en bestämmelse i den befintliga akten – artikel 3.3 – som inte togs upp i kommissionens förslag.*

## Ändringsförslag 55

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 2 – led b (i den svenska versionen: led g)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 3 – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

”4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.6 ska denna förordning endast tillämpas på passagerare som befordras med flygplan med motor. När en del av resan i enlighet med ett transportavtal utförs genom ett annat transportsätt eller *på en* helikopter ska emellertid denna förordning tillämpas på hela resan, *och den del av resan som utförs genom ett annat transportsätt ska vid tillämpningen av denna förordning betraktas som en anslutande flygförbindelse.*”

#### *Ändringsförslag*

”4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.6 ska denna förordning endast tillämpas på passagerare som befordras med flygplan med motor. När en del av resan i enlighet med ett *enda* transportavtal *och på grundval av en enda bokning* utförs genom ett annat transportsätt eller *med* helikopter ska emellertid *artikel 6a tillämpas på hela resan om detta andra transportsätt angavs i transportavtalet. Lufttrafikföretaget ansvarar för att denna förordning tillämpas på hela resan.*”

## Ändringsförslag 56

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 2 – led c (i den svenska versionen: led h)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 3 – punkt 6

#### *Kommissionens förslag*

”6. Denna förordning ska också tillämpas på *passagerare* som befordras enligt ett paketreseavtal, men ska inte påverka passagerares rättigheter enligt rådets direktiv 90/314/EEG. En passagerare ska ha rätt att lägga fram skadeståndskrav enligt denna förordning och enligt rådets direktiv 90/314/EEG, men får i fråga om samma omständigheter inte ackumulera rättigheter enligt båda rättsakterna, om rättigheterna syftar till att skydda samma intresse eller har samma mål. Denna förordning ska inte tillämpas i sådana fall

#### *Ändringsförslag*

”6. Denna förordning ska också tillämpas på *flygpassagerare* som befordras enligt ett paketreseavtal, men ska inte påverka passagerares rättigheter enligt rådets direktiv 90/314/EEG. En passagerare ska ha rätt att lägga fram skadeståndskrav enligt denna förordning *till lufttrafikföretaget* och enligt rådets direktiv 90/314/EEG *till researrangören*, men får i fråga om samma omständigheter inte ackumulera rättigheter enligt båda rättsakterna, om rättigheterna syftar till att skydda samma intresse eller har samma

då en paketresa ställs in eller försenas av andra orsaker än inställd eller försenad flygning.”

mål. Denna förordning ska inte tillämpas i sådana fall då en paketresa ställs in eller försenas av andra orsaker än inställd eller försenad flygning.”

#### *Motivering*

*Ändringsförslaget har införts för att förtydliga. Förordning (EG) nr 261/2004 och direktiv 90/314/EEG om paketresor är två olika rättsakter. Det måste tydligt anges att passagerare inte kan ackumulera rättigheter enligt båda rättsakterna.*

### **Ändringsförslag 57**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 3 – led -a (nytt)**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 4 – punkt 1

#### *Nuvarande lydelse*

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas skall det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga skall få assistans i enlighet med artikel 8, **och denna** assistans skall ges utöver de förmåner som nämns i denna punkt.

#### *Ändringsförslag*

#### ***(-a) Artikel 4.1 ska ersättas med följande:***

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas ska det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga ska få **information om sina rättigheter enligt artikel 14.2 och** assistans i enlighet med artikel 8. **När den överenskomna avgångstiden är minst två timmar efter den ursprungliga avgångstiden ska lufttrafikföretaget dessutom erbjuda passageraren service i enlighet med artikel 9. Sådan** assistans **och service** ska ges utöver de förmåner som nämns i denna punkt.

#### *Motivering*

*Syftet är att säkerställa att frivilliga får lika mycket information och service som alla andra passagerare så att de har tillgång till fullständig information innan de fattar beslut om ett*

eventuellt erbjudande från lufttrafikföretaget.

## Ändringsförslag 58

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led a (i den svenska versionen: led i)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 4 – punkt 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Punkt 3 ska ersättas med följande:***

***utgår***

***”3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja ska lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda assistans i enlighet med artikel 8. Om passageraren väljer ombokning vid snarast möjliga tidpunkt enligt artikel 8.1 b och när avgångstiden är minst två timmar efter den ursprungliga avgångstiden, ska lufttrafikföretaget erbjuda passageraren service i enlighet med artikel 9.”***

#### *Motivering*

*Enligt den befintliga förordningen ska artikel 9 börja tillämpas utan dröjsmål. Detta ska inte ändras. Passagerare som utan vållande nekas att flyga ska inte under tiden fram till avgång behöva vänta i upp till två timmar på förfriskningar enligt artikel 9.1 a.*

## Ändringsförslag 59

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led b

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 4 – punkt 4

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***”4. Punkterna 1, 2 och 3 ska också gälla för returbiljetter där passageraren nekas att stiga ombord på en återresa till följd av att denne inte utfört utresan eller inte betalat en tilläggsavgift för detta ändamål.***

***”4. En passagerare får inte nekas att stiga ombord på en återresa (inbegripet resa som omfattar flera flygningar) till följd av att denne inte utfört utresan på en returbiljett eller inte betalat en***

tilläggsavgift för detta ändamål. **Punkterna 1 och 2 ska gälla när passagerare mot sin vilja nekas ombordstigning.**

**Luftrafikföretaget ska dessutom omedelbart kompensera berörda passagerare i enlighet med artikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9.**

**Första stycket i denna punkt ska inte gälla när biljetten omfattar mer än två flygningar och passagerarna nekas ombordstigning på grund av att man inte har utnyttjat alla enskilda flygningar för en resa eller inte i den överenskomna ordning som anges på biljetten.**

#### Motivering

*Den praxis som tillämpas av luftrafikföretagen står i strid med konsumentintresset och ska i framtiden förhindras genom en tydlig rättslig grund. När det gäller tillämpningen av artikel 9 hänvisas till föregående ändringsförslag.*

### Ändringsförslag 60

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led b (i den svenska versionen: led j)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 4 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. När en passagerare eller förmedlare som agerar för passagerarens räkning rapporterar felaktigt stavade namn för en eller flera passagerare som inkluderas i ett och samma transportavtal och detta kan leda till nekad ombordstigning, ska luftrafikföretaget korrigera **detta** åtminstone en gång under perioden fram till 48 timmar före avgång utan att debitera passageraren eller förmedlaren någon tilläggsavgift, utom när luftrafikföretaget hindras att göra detta enligt nationell eller internationell lagstiftning.”

#### *Ändringsförslag*

5. När en passagerare eller förmedlare som agerar för passagerarens räkning rapporterar felaktigt stavade namn för en eller flera passagerare som inkluderas i ett och samma transportavtal och detta kan leda till nekad ombordstigning, ska luftrafikföretaget korrigera  **dessa felaktigheter** åtminstone en gång under perioden fram till 48 timmar före avgång utan att debitera passageraren eller förmedlaren någon tilläggsavgift, utom när luftrafikföretaget hindras att göra detta enligt nationell eller internationell lagstiftning.”

## Motivering

*Eftersom felstavningar sker av många olika anledningar ska man i ändringsförslaget se till att mer än ett felaktigt stavat namn kan korrigeras.*

### Ändringsförslag 61

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led ba (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 4 – punkt 4a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

*(ba) Följande punkt ska läggas till:*

*”5a. Punkterna 1, 2 och 4 ska också gälla när passageraren missar flygningen på grund av att*

*a) luftfartyget lyfte före tidtabellsenlig avgångstid och passageraren kom i tid till flygplatsen i enlighet med artikel 3.2,*

*b) flygningens tidtabellsenliga avgångstid tidigare lades och passageraren informerades inte om detta minst 24 timmar i förväg; bevisbördan för att passageraren informerades i god tid om ändrad tidtabellsenlig avgångstid ska åvila lufttrafikföretaget.*

*Lufttrafikföretaget ska dessutom omedelbart kompensera den berörda passageraren i enlighet med artikel 7 och erbjuda denne assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9.”*

## Motivering

*Ändringsförslag 35 i dess ändrade form är i linje med föredragandens ståndpunkt i fråga om passagerares rättigheter vid nekad ombordstigning, särskilt med ändringsförslag 1 till skäl 5, ändringsförslag 11 till skäl 12, ändringsförslag 32 till artikel 4.3 och ändringsförslag 33 till artikel 4.4. I ändringsförslag 35 bör därför punkt 3 utgå och kompletteras med en hänvisning till artiklarna 7, 8 och 9, såsom anges i artikel 4.4.*

## Ändringsförslag 62

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1a (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 4a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Följande artikel 4a ska införas:*

*”Biljett med flera flygkuponger*

*1. Då det är fråga om en biljett med flera flygkuponger som ger rätt till flera på varandra följande flygningar ska lufttrafikföretaget eller biljettförsäljaren i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005 se till att passageraren har full kunskap om de särskilda användningsvillkor som gäller för biljettpaketet och uppmana passageraren att med hjälp av de kontaktuppgifter som lämnats kontakta lufttrafikföretaget om han eller hon inte kan utföra en av flygningarna.*

*2. Om en passagerare inte utfört den utgående flygningen, utresan eller matarflygningen får lufttrafikföretaget inte stryka bokningen för returflygningen, återresan eller följande flygning.*

*3. Om passageraren kontaktat lufttrafikföretaget före returflygningen, återresan eller följande flygning ska han eller hon kunna göra flygningen utan extra kostnader.*

*4. I de fall som inte avses i punkt 3 och om lufttrafikföretaget kan bekräfta att bestämmelserna i punkt 1 uppfyllts kan lufttrafikföretaget ta ut en extra avgift som motsvarar skillnaden mellan flygets biljettpris och priset på enbart flygningen den dag då bokningen gjordes.”*

## Ändringsförslag 63

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 4 – led a

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 1 – led a

#### *Kommissionens förslag*

”a) av det lufttrafikföretag som utför flygningen erbjudas ett val mellan återbetalning, fortsättning av resan genom ombokning eller resa på ett senare datum, i enlighet med artikel 8, och

#### *Ändringsförslag*

”a) av det lufttrafikföretag som utför flygningen erbjudas ett val mellan återbetalning, fortsättning av resan genom ombokning eller resa **senare samma dag eller** på ett senare datum, i enlighet med artikel 8, och

## Ändringsförslag 64

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 4 – led aa (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 2

#### *Nuvarande lydelse*

2. När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, skall **en upplysning lämnas om eventuell alternativ transport.**

#### *Ändringsförslag*

**(aa) Punkt 2 ska ersättas med följande:**

”2. När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, ska **lufttrafikföretaget eller researrangören informera dem fullt ut om deras rättigheter i enlighet med artikel 5.1 och om möjliga alternativa transportmedel.**”

#### *Motivering*

Ändringsförslaget syftar till att stärka passagerarnas rätt till information när en flygning ställs in.

## Ändringsförslag 65

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 4 – led b

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 3



### *Kommissionens förslag*

”3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter ***och att inställningen av flygningen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.*** Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller den tidigare flygning som utförts med samma luftfartyg.”

### *Ändringsförslag*

”3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter. Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller den tidigare flygning som utförts med samma luftfartyg. ***Om lufttrafikföretaget inte kan lämna skriftliga bevis på extraordinära omständigheter ska lufttrafikföretaget betala ut den kompensation som avses i artikel 7.***

***Det som anges i första stycket befriar inte lufttrafikföretagen från skyldigheten att erbjuda passagerare assistans i enlighet med artikel 5.1 b i denna förordning.***”

### **Ändringsförslag 66**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 4 – led c**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 5

### *Kommissionens förslag*

”5. ***På flygplatser med en årlig trafikvolym av minst tre miljoner passagerare under minst tre på varandra följande år ska flygplatsens ledningsenhet se till att verksamheten på flygplatsen och för flygplatsanvändarna, särskilt lufttrafikföretagen och marktjänstföretagen, samordnas med hjälp av en lämplig beredskapsplan för möjliga situationer där flera flyg ställs in och/eller försenas vilket leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen, inbegripet när flygbolag blir insolventa eller får sin licens återkallad.***

### *Ändringsförslag*

”5. ***I möjliga situationer där flera flyg ställs in och/eller försenas vilket leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen, inbegripet när flygbolag blir insolventa eller får sin licens återkallad, ska flygplatsernas ledningsenheter se till att flygplatsanvändarna samordnas på ett adekvat sätt med hjälp av en lämplig beredskapsplan, på alla flygplatser i unionen med en årlig trafikvolym av minst 1,5 miljoner passagerare under minst tre på varandra följande år.***

Beredskapsplanen ska **säkerställa att strandsatta passagerare får tillräcklig information och assistans**. Flygplatsens ledningsenhet ska meddela beredskapsplanen och alla ändringar av den till det nationella tillsynsorgan som utsetts i enlighet med artikel 16. På flygplatser vars trafikvolym inte når upp till den ovan nämnda tröskeln ska flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och för att assistera och informera strandsatta passagerare vid sådana situationer.”

Beredskapsplanen ska **upprättas av flygplatsens ledningsenhet i samarbete med flygplatsanvändarna, särskilt lufttrafikföretagen, marktjänstföretagen, leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsbutikerna och företag som erbjuder assistans till passagerare med funktionshinder eller nedsatt rörlighet; om så är lämpligt ska även relevanta nationella, regionala eller lokala myndigheter och organisationer delta i upprättandet av beredskapsplanerna**.

Flygplatsens ledningsenhet ska meddela beredskapsplanen och alla ändringar av den till det nationella tillsynsorgan som utsetts i enlighet med artikel 16. **Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsorganen har såväl kapacitet som resurser att handla effektivt i samband med beredskapsplaner och att anpassa dem om så behövs**.

På flygplatser vars trafikvolym inte når upp till den ovan nämnda tröskeln ska flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och för att assistera och informera strandsatta passagerare vid sådana situationer.”

#### *Motivering*

*I passagerarnas intresse anses gränsen på tre miljoner passagerare per år på flygplatser*

vara alltför hög och den bör sänkas till 1,5 miljoner. När det gäller upprättandet av beredskapsplaner måste det tydligt framgå att alla flygplatsanvändare och alla nationella, regionala eller lokala myndigheter måste delta. Det viktigaste målet som ska uppnås när beredskapsplaner upprättas är att säkerställa lämplig samordning mellan alla berörda parter.

## Ändringsförslag 67

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 4 – led ca (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 5a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(ca) Följande punkt ska läggas till som punkt 5a:*

*”5a. Lufttrafikföretag får inte minska sina skyldigheter enligt denna förordning, och den beredskapsplan som anges i punkt 5 ska upprättas för att fastställa samordnade åtgärder när så behövs i syfte att säkerställa att strandsatta passagerare, i synnerhet personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, får tillräcklig information och assistans framför allt med avseende på*

*– tillhandahållandet av information till strandsatta passagerare på väg till eller på flygplatsen för att påbörja sin resa,*

*– tillhandahållandet av inkvartering på plats när ett stort antal strandsatta passagerare överstiger tillgången till hotellrum,*

*– tillhandahållandet av information och assistans till passagerare som drabbas av de begränsningar som anges i artikel 9.4 och 9.5, och*

*– ombokning av strandsatta passagerare till alternativa transportörer och transportmedel, till begränsad kostnad eller kostnadsfritt för passageraren när trafikföretaget har upphört med sin verksamhet.”*

## Motivering

Ändringsförslaget hör nära samman med föregående ändringsförslag till artikel 5.5. Det syftar till att mer exakt ange vad beredskapsplanerna ska innehålla när det gäller information och assistans. Behoven hos personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet kräver särskild uppmärksamhet.

### Ändringsförslag 68

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 4 – led cb (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 5b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(cb) Följande punkt ska läggas till som punkt 5b:***

***”5b. Lufttrafikföretag ska utarbeta och införa detaljerade förfaranden för att effektivt och konsekvent kunna följa bestämmelserna i denna förordning, framför allt när det gäller förseningar, inställda flygningar, nekad ombordstigning, kraftiga störningar och insolvens. Dessa förfaranden ska innehålla tydliga uppgifter om en kontaktperson för lufttrafikföretaget vid varje flygplats som ska ansvara för att dels ge tillförlitlig information rörande service, assistans, ombokning och återbetalning, dels vidta omedelbara åtgärder. Lufttrafikföretaget ska fastställa förfaranden och villkor för tillhandahållandet av denna service på ett sådant sätt att företrädaren kan genomföra sina uppgifter utan dröjsmål. Lufttrafikföretaget ska meddela dessa förfaranden och alla eventuella ändringar av dem till det nationella tillsynsorgan som utsetts enligt artikel 16.”***

## Motivering

Ändringsförslaget ersätter föredragandens ändringsförslag 41.

## Ändringsförslag 69

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 4 – led cc (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 5c (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(cc) Följande punkt ska läggas till som punkt 5c:*

***”5c. Om en flygning ställs in på grund av att ett lufttrafikföretag blir insolvent, går i konkurs, ställer in eller upphör med sin verksamhet har de strandsatta passagerarna rätt till återbetalning, returflygning till den första avgångsorten eller ombokning samt rätt till service i enlighet med artiklarna 8 och 9 i denna förordning. Även flygpassagerare som ännu inte har påbörjat sin resa ska ha rätt till återbetalning. Lufttrafikföretagen ska visa att de vidtagit alla nödvändiga åtgärder, såsom att teckna en försäkring eller inrätta en garantifond, för att vid behov kunna garantera rätt till service, återbetalning och ombokning av strandsatta passagerare. Dessa rättigheter gäller alla passagerare oberoende av bostadsort, avgångsort eller den plats där biljetten såldes.”***

#### *Motivering*

*Då ett lufttrafikföretag går i konkurs, blir insolvent, ställer in eller upphör med sin verksamhet kan passagerarnas rättigheter förbises: flyg kan ställas in och passagerare bli tvungna att betala för ombokningar. Det är sålunda lufttrafikföretagens uppgift att skydda passagerarna mot dessa situationer, och detta skydd får inte betraktas ur en affärsmässig synvinkel, som något frivilligt och avgiftsbelagt, som passagerarna ska ta ställning till och betala kostnaderna för.*

## Ändringsförslag 70

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 1 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas eller när lufttrafikföretaget senarelägger den tidtabellsenliga avgångstiden, i förhållande till den ursprungliga tidtabellsenliga avgångstiden, ska lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna följande:

#### *Ändringsförslag*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

#### *Motivering*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

## Ändringsförslag 71

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 1 – led ii

#### *Kommissionens förslag*

ii) När förseningen uppgår till minst **fem** timmar och innefattar **en eller flera nätter**, den assistans som anges i artikel 9.1 b och c.

#### *Ändringsförslag*

ii) När förseningen uppgår till minst **tre** timmar och innefattar **timmar under natten**, den assistans som anges i artikel 9.1 b och c.

#### *Motivering*

*Ändringsförslaget överensstämmer med EU-domstolens dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07, Sturgeon mot Condor och Böck & Lepuschitz mot Air France, enligt vilken passagerare som drabbas av kraftiga förseningar, dvs. förseningar som är längre än tre timmar, tilldelas samma rättigheter som passagerare vilkas flyg ställts in. Tröskelpunkten på fem timmar har därför ersatts med en på tre timmar.*

## Ändringsförslag 72

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 1 – led iii

#### *Kommissionens förslag*

iii) När förseningen uppgår till minst **fem** timmar, den assistans som anges i artikel 8.1 a.

#### *Ändringsförslag*

iii) När förseningen uppgår till minst **tre** timmar, den assistans som anges i artikel 8.1.

#### *Motivering*

Ändringsförslaget överensstämmer med EU-domstolens dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07, *Sturgeon mot Condor och Böck & Lepuschitz mot Air France*, enligt vilken passagerare som drabbas av kraftiga förseningar, dvs. förseningar som är längre än tre timmar, tilldelas samma rättigheter som passagerare vilkas flyg ställts in. Tröskelpunkten på fem timmar har därför ersatts med en på tre timmar. Se också ändringsförslaget till artikel 6.1 ii.

## Ändringsförslag 73

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 1a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**”1a. När det lufttrafikföretag som utför flygningen flyttar fram den planerade avgångstiden med mer än tre timmar ska det erbjuda passagerarna återbetalning enligt artikel 8.1 a eller ombokning enligt artikel 8.1 b. Passageraren får på egen hand organisera sin ombokning och kräva återbetalning av motsvarande kostnader om lufttrafikföretaget som utför flygningen underlåter att erbjuda alternativet ombokning enligt artikel 8.1 b.”**

#### *Motivering*

Om den ändrade tidtabellen innebär en alltför stor skillnad ska passagerarna erbjudas en

*möjlighet att begära återbetalning eller ombokning. Enligt den nya bestämmelsen i artikel 8.6a ska passagerarna dessutom erbjudas möjligheten att själva göra ombokningen och begära återbetalning av kostnaderna i samband därmed om lufttrafikföretaget som utför flygningen underlåter att erbjuda en möjlighet till ombokning.*

## Ändringsförslag 74

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

a) minst **fem** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om alla resor **inom gemenskapen och resor till eller från tredjeländer** på högst **3 500** kilometer,

b) minst **nio** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om resor till eller från tredjeländer på mellan **3 500** och 6 000 kilometer,

c) minst **tolv timmar** efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om resor till eller från tredjeländer på **minst** 6 000 kilometer.

#### *Ändringsförslag*

a) minst **tre** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om alla resor på högst **2 500** kilometer,

b) minst **fem** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om resor **inom EU på mer än 2 500 km och resor** till eller från tredjeländer på mellan **2 500** och 6 000 kilometer,

c) minst **sju timmar** efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om resor till eller från tredjeländer på **över** 6 000 kilometer.

## Ändringsförslag 75

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

4. **Ett** lufttrafikföretag ska inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att förseningen **eller tidtabellsändringen** beror på extraordinära omständigheter **och att**

#### *Ändringsförslag*

4. **Det** lufttrafikföretag **som utför flygningen** ska inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att förseningen beror på extraordinära omständigheter.



*förseningen eller tidtabellsändringen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller den tidigare flygning som utförts med samma luftfartyg.*

Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller den tidigare flygning som utförts med samma luftfartyg. *Om lufttrafikföretaget inte kan lämna skriftliga bevis på extraordinära omständigheter ska lufttrafikföretaget betala ut den kompensation som avses i artikel 7. Det som anges ovan befriar inte lufttrafikföretagen från skyldigheten att erbjuda passagerare assistans i enlighet med artikel 5.1 b.*

#### *Motivering*

*Ändringsförslaget ersätter föredragandens ändringsförslag 50.*

### **Ändringsförslag 76**

#### **Förslag till förordning**

##### **Artikel 1 – led 5**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. När en fördröjning på marken överskrider en timme ska lufttrafikföretaget, med förbehåll för säkerhetskrav, kostnadsfritt erbjuda toalett och dricksvatten och säkerställa att passagerarutrymmet värms upp eller kyls ned på lämpligt sätt och att tillräcklig medicinsk vård finns tillgänglig vid behov. När en fördröjning på marken har pågått i högst *fem* timmar ska luftfartyget återvända till gaten eller till något annat lämpligt avstigningsställe, där passagerarna

#### *Ändringsförslag*

5. När en fördröjning på marken överskrider en timme ska lufttrafikföretaget, med förbehåll för säkerhetskrav, kostnadsfritt erbjuda toalett och dricksvatten och säkerställa att passagerarutrymmet värms upp eller kyls ned på lämpligt sätt och att tillräcklig medicinsk vård finns tillgänglig vid behov. När en fördröjning på marken har pågått i högst *två* timmar ska luftfartyget återvända till gaten eller till något annat lämpligt avstigningsställe där passagerarna kan stiga

kan stiga av **och erhålla den assistans som avses i punkt 1**, såvida det inte finns säkerhetsskäl till att luftfartyget inte kan lämna sin position på marken.

av, såvida det inte finns säkerhetsskäl till att luftfartyget inte kan lämna sin position på marken. **Efter en total försening på mer än tre timmar efter den ursprungliga avgångstiden ska passagerarna erhålla den assistans som avses i punkt 1, inklusive möjligheten att få återbetalning, returflygning eller ombokning i enlighet med artikel 8.1, samt få information om denna möjlighet.**

#### Motivering

*Detta ändringsförslag ersätter föredragandens ändringsförslag 51 och innehåller en extra hänvisning till rätten till återbetalning, returflygning eller ombokning.*

### Ändringsförslag 77

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 1 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

1. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse till följd av en försening av eller tidtabellsändring för en föregående flygning ska det **EG-lufttrafikföretag** som utför denna **anslutande** flygförbindelse erbjuda passageraren

#### *Ändringsförslag*

1. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse **som han eller hon har en reservation för, inklusive om passageraren har bokats på en alternativ flygning vid ombokning**, till följd av en försening av eller tidtabellsändring för en föregående flygning ska det **EU-lufttrafikföretag** som utför denna **föregående** flygförbindelse **och som är skyldigt till den aktuella förseningen eller tidtabellsändringen** erbjuda passageraren

### Ändringsförslag 78

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 1 – led iii

### *Kommissionens förslag*

iii) när den tidtabellsenliga avgångstiden för den alternativa flygning eller andra typ av transport som erbjuds enligt artikel 8 ligger minst fem timmar efter den tidtabellsenliga avgångstiden för den missade flygförbindelsen och om förseningen innefattar **en eller flera nätter**, den assistans som avses i artikel 9.1 b och c.

### *Ändringsförslag*

iii) när den tidtabellsenliga avgångstiden för den alternativa flygning eller andra typ av transport som erbjuds enligt artikel 8 ligger minst fem timmar efter den tidtabellsenliga avgångstiden för den missade flygförbindelsen och om förseningen innefattar **timmar under natten**, den assistans som avses i artikel 9.1 b och c.

### *Motivering*

*Ändringsförslaget ligger i linje med de tidigare ändringarna av tröskelpunkter i artikel 6. Dessutom krävs det förtydliganden eftersom den nuvarande formuleringen kan missförstås i den meningen att logi endast erbjuds som kompensation om förseningen innefattar en hel natt.*

## **Ändringsförslag 79**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 6**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 2

### *Kommissionens förslag*

2. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse till följd av att **en** föregående anslutande flygförbindelse försenats ska passageraren ha rätt till kompensation enligt artikel 6.2 från det **EG-lufttrafikföretag** som utfört den föregående flygningen. I detta fall ska förseningen beräknas i förhållande till den tidtabellsenliga tiden för ankomst till den slutliga bestämmelseorten.

### *Ändringsförslag*

2. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse till följd av **en tidtabellsändring eller** att föregående anslutande flygförbindelse försenats **vid omstigningsstället med minst 90 minuter i förhållande till ankomsttiden** ska passageraren ha rätt till kompensation enligt artikel 6.2 från det **EU-lufttrafikföretag** som utfört den föregående flygningen. I detta fall ska **den totala** förseningen beräknas i förhållande till den tidtabellsenliga tiden för ankomst till den slutliga bestämmelseorten.

### *Motivering*

*Ändringsförslaget ersätter föredragandens ändringsförslag 54. I texten specificeras att de*

90 minuternas försening beräknas i förhållande till lufttrafikföretagets ankomsttid.

## Ändringsförslag 80

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

4. Punkterna 1 och 2 ska också gälla för lufttrafikföretag från tredjeland som utför en anslutande flygförbindelse till eller från en flygplats i EU.”

#### *Ändringsförslag*

4. Punkterna 1 och 2 ska också gälla för lufttrafikföretag från tredjeland som utför en anslutande flygförbindelse **från en flygplats i EU till en annan flygplats i EU, eller från en flygplats i EU till en flygplats utanför EU.**”

#### *Motivering*

Ändringen är nödvändig för att garantera överensstämmelsen med artikel 3.1 om förordningens syfte och för att undvika problem i samband med extraterritorialitet när det gäller lufttrafikföretag från tredjeländer.

## Ändringsförslag 81

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 7 – led a (i den svenska versionen: led n)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 7 – punkt 1

#### *Nuvarande lydelse*

1. Vid hänvisning till denna artikel ska passagerare få kompensation som uppgår till

- a) 250 euro för alla **flygningar** på högst 1 500 kilometer,
- b) 400 euro för alla **flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar** på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,
- c) 600 euro för alla **flygningar som inte**

#### *Ändringsförslag*

**(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:**

”1. Vid hänvisning till denna artikel ska passagerare få kompensation som uppgår till

- a) 300 euro för alla **resor** på högst 2 500 kilometer,
- b) 400 euro för alla **resor** på mellan 2 500 och 6 000 kilometer,
- c) 600 euro för alla **resor på över 6 000**

### **omfattas av a och b.**

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

*Ändringsförslaget syftar till att ersätta en bestämmelse i den befintliga akten – artikel 7.1 – som inte togs upp i sin helhet i kommissionens förslag.*

### **kilometer.**

När avståndet beräknas ska utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.”

### *Motivering*

*I den nuvarande förordningen fastställs kompensation för ”flygningar”; detta begrepp bör kvarstå i översynen.*

## **Ändringsförslag 82**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 7 – led b**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 7 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. Kompensationen enligt punkt 1 *ska* betalas **kontant eller med** elektronisk banköverföring, bankgirering **eller check**.

#### *Ändringsförslag*

3. **Med passagerarens samtycke ska** kompensationen enligt punkt 1 betalas **genom** elektronisk banköverföring, **återbetalning till kreditkort eller** bankgirering **till det konto som angetts av den passagerare som har rätt till kompensation. Kommissionen ska öka denna kompensation efter samråd med den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 16.**

### *Motivering*

*Problem uppkommer med lufttrafikföretag som betalar ut ersättning via bankcheckar.*

## **Ändringsförslag 83**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 7 – led b**

*Kommissionens förslag*

5. Lufttrafikföretaget kan ingå ett frivilligt avtal med passagerare som ersätter de regler om kompensation som anges i punkt 1, om detta avtal bekräftas i ett dokument som undertecknas av passageraren och där denne informeras om sin rätt till kompensation enligt denna förordning.”

*Ändringsförslag*

5. Lufttrafikföretaget kan ingå ett frivilligt avtal med passagerare som ersätter de regler om kompensation som anges i punkt 1 **med andra, icke-pekuniära, förmåner av minst samma värde (till exempel flygresevouchers utan förfalldatum till ett värde som motsvarar 100 procent av kompensationsanspråken)**, om detta avtal bekräftas i ett dokument som undertecknas av passageraren och där denne **entydigt** informeras om sin rätt till kompensation enligt denna förordning. **Ett sådant avtal kan endast ingås efter det att de händelser som berättigar till kompensation har inträffat.**”

*Motivering*

*Detta ändringsförslag ersätter ändringsförslag 61 från föredraganden. Det skulle annars vara möjligt att låta passagerarna underteckna ett sådant avtal redan vid biljettbokningen.*

**Ändringsförslag 84**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led 7 – led b**  
Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 7 – punkt 5a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(5a) Bevisbördan avseende när och hur passageraren samtyckt till den form för betalning av kompensationen eller återbetalning av biljettpriset som avses i artikel 7.3 eller om och när passageraren samtyckt till det avtal som avses i punkt 5 ska åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen.**

## Motivering

Denna formulering anger tydligt vem som har bevisbördan.

### Ändringsförslag 85

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 8 – punkt 1 – led a

#### *Kommissionens förslag*

– Återbetalning inom sju **dag**ar från passagerarens begäran, på det sätt som anges i artikel 7.3, av **flygpriset**, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

#### *Ändringsförslag*

– Återbetalning inom sju **arbetsdag**ar från passagerarens begäran, på det sätt som anges i artikel 7.3, av **biljettpriset**, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

## Motivering

Ändringsförslaget klargör att det rör sig om arbetsdagar och inte kalenderdagar. Vidare ska ersättningen kopplas till biljettpriset, så som det definieras i artikel 2 s, och inte till flygpriset.

### Ändringsförslag 86

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 8 – punkt 2a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**2a. Punkt 1 b ska också gälla i fall då luftfartyget lyft men senare tvingats landa på en annan flygplats än flygplatsen på bestämmelseorten. I enlighet med punkt 3 ska lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen till den flygplats som reservationen avsåg.**

## Ändringsförslag 87

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 8 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. När det lufttrafikföretag som utför flygningen erbjuder en passagerare en flygning till eller från en annan flygplats än den som platsreservationen avsåg, ska lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen till den flygplats som reservationen avsåg ***eller till en annan destination som ligger nära destinationsflygplatsen och som överenskommits med passageraren.***

## Ändringsförslag 88

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 8 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. När passagerare väljer det alternativ som avses i punkt 1 b ska de, beroende på platstillgång, ha rätt till ombokning via ett annat lufttrafikföretag eller ett annat transportsätt när lufttrafikföretaget inte kan befordra passagerarna på sina egna flygningar och ankomma till den slutliga bestämmelseorten senast ***12*** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. ***Trots det som sägs i artikel 22.1 i förordning (EG) nr 1008/200823 får det andra lufttrafik- eller transportföretaget inte debitera det avtalsslutande lufttrafikföretaget ett pris som överstiger***

#### *Ändringsförslag*

3. När det lufttrafikföretag som utför flygningen erbjuder en passagerare en flygning till eller från en annan flygplats än den som platsreservationen avsåg, ska lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen till den flygplats som reservationen avsåg.

#### *Ändringsförslag*

5. När passagerare väljer det alternativ som avses i punkt 1 b ska de, beroende på platstillgång ***och under förutsättning att det finns jämförbara alternativ***, ha rätt till ombokning ***så snart som möjligt*** via ett annat lufttrafikföretag eller ett annat transportsätt när lufttrafikföretaget inte kan befordra passagerarna på sina egna flygningar och ankomma till den slutliga bestämmelseorten senast ***åtta*** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. ***Luftrafikföretaget ska informera passageraren senast 30 minuter efter den tidtabellsenliga avgångstiden om***



*det genomsnittliga pris som betalats av dess egna passagerare för likvärdiga tjänster under de tre senaste månaderna.*

*huruvida det kan befordra passageraren på sina egna flygningar inom föreskriven tid. Passageraren ska ha rätt att vägra ombokning via ett annat transportsätt och ska i så fall behålla sin rätt till service enligt artikel 9 medan han eller hon väntar på att bli ombokad.*

---

<sup>23</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

#### Motivering

*Det bör inte finnas några prisgränser eller andra villkor som gör det nödvändigt att använda ett visst transportsätt på grund av brister i ett annat. Det är dessutom oklart hur kravet på "ett pris som överstiger det genomsnittliga pris som betalats av dess egna passagerare för likvärdiga tjänster under de tre senaste månaderna" ska kunna genomdrivas i praktiken. I ändringen anges dessutom att skyldigheten att organisera transporten av en viss passagerare åligger det lufttrafikföretag som utför flygningen och vars tjänster drabbats av störningar.*

### Ändringsförslag 89

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 8 – punkt 6

#### *Kommissionens förslag*

6. När passagerare erbjuds en ombokning enligt punkt 1 som helt eller delvis inbegriper ett annat transportsätt ska **denna förordning** tillämpas på den transport som utförs med det andra transportsättet **som om den hade utförts med ett flygplan.**"

#### *Ändringsförslag*

6. När passagerare erbjuds en ombokning enligt punkt 1 som helt eller delvis inbegriper ett annat transportsätt ska **artikel 6a** tillämpas på den transport som utförs med det andra transportsättet **i enlighet med gällande ombokningsavtal mellan det aktuella lufttrafikföretaget och det andra transportsättet. Lufttrafikföretaget ska ansvara för att denna förordning tillämpas på hela resan.**"

#### Motivering

*Det bör påpekas att det finns ombokningsavtal mellan olika transportsätt som anger villkoren för sådana ombokningar och som skulle vara tillämpliga i dessa särskilda fall.*

## Ändringsförslag 90

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1a (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 8 – punkt 6a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(8a) I artikel 8 ska följande punkt läggas till:**

**”6a. Passageraren får på egen hand organisera sin ombokning och kräva återbetalning av motsvarande kostnader om lufttrafikföretaget som utför flygningen underlåter att erbjuda alternativet ombokning enligt punkt 1 b.”**

*Motivering*

*Passageraren bör också ha en möjlighet att själv organisera ombokningen utan att förlora rätten till återbetalning av de kostnader som uppkommer.*

## Ändringsförslag 91

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 9 – led -a (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 9 – punkt 1 – led a

*Nuvarande lydelse*

*Ändringsförslag*

a) måltider och förfriskningar **i skälighetsproportion till väntetiden,**

**(-a) Punkt 1 a ska ersättas med följande:**

**”a) måltider och förfriskningar; lufttrafikföretaget ska automatiskt tillhandahålla dricksvatten till måltiderna och när passagerare ber om det,”**

*Ändringsförslaget syftar till att ändra en bestämmelse i den befintliga akten – artikel 9.1 a – som inte togs upp i kommissionens förslag.*

## Ändringsförslag 92

### Förslag till förordning

**Artikel 1 – led 9 – led a**  
Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 9 – punkt 1 – led c

*Kommissionens förslag*

”c) transport *mellan* flygplatsen och inkvarteringsorten (hotell, passagerarens bostadsort eller annan).”

*Ändringsförslag*

”c) transport *från* flygplatsen *till* inkvarteringsorten (hotell, passagerarens bostadsort eller annan) *och tillbaka till flygplatsen.*”

**Ändringsförslag 93**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led 9 – led aa (nytt)**  
Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 9 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(aa) Punkt 2 ska ersättas med följande:*

**”2. Passagerare ska dessutom erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka två fax eller e-postmeddelanden.”**

*Motivering*

*Telex föråldrat.*

**Ändringsförslag 94**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led 9 – led ab (nytt)**  
Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 9 – punkt 3

*Nuvarande lydelse*

3. Vid tillämpningen av denna artikel skall det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till behoven hos personer med nedsatt *funktionsförmåga*

*Ändringsförslag*

*(ab) Punkt 3 ska ersättas med följande:*

**”3. Vid tillämpningen av denna artikel ska det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till behoven hos personer med *funktionshinder eller***

och medföljande personer samt behoven hos barn som reser *ensamma*.”

nedsatt *rörlighet* och medföljande personer, behoven *hos mödrar eller fäder som reser ensamma med små barn samt* hos barn som reser *utan vårdnadshavare*.”

*Ändringsförslaget syftar till att ändra en bestämmelse i den befintliga akten – artikel 9.3 – som inte togs upp i kommissionens förslag.*

## Ändringsförslag 95

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 9 – led ac (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 9 – punkt 3a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(ac) Följande punkt ska införas:*

*”3a. Flygplatsens ledningsenhet ska kostnadsfritt för passagerarna tillhandahålla särskilda rum för de personer med allvarliga funktionshinder som har behov av att byta kläder samt toalettmöjligheter på alla flygplatser i unionen med en årlig trafikvolym av mer än en miljon passagerare.”*

## Ändringsförslag 96

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 9 – led b

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 9 – punkt 4

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

”4. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen kan visa att inställningen eller förseningen av flygningen eller tidtabellsändringen beror på extraordinära omständigheter och att inställningen eller förseningen av flygningen eller tidtabellsändringen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, får det begränsa den totala

”4. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen kan visa att inställningen eller förseningen av flygningen eller tidtabellsändringen beror på extraordinära omständigheter och att inställningen eller förseningen av flygningen eller tidtabellsändringen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits *på korrekt sätt*, får det

***kostnaden*** för den inkvartering som avses i punkt 1 b till ***100 euro per natt och passagerare och till högst 3 nätter***. Om lufttrafikföretaget väljer att tillämpa denna begränsning ska det ändå ge passagerarna information om tillgänglig inkvartering efter de ***tre*** nätterna, utöver de fortsatta informationsskyldigheterna enligt artikel 14.

begränsa den totala ***tiden*** för den inkvartering som avses i punkt 1 b till ***totalt högst fem nätter***. Om passageraren ***beslutar att själv ordna sin inkvartering får lufttrafikföretaget begränsa kostnaderna för inkvartering till 125 euro per natt och passagerare***. Om lufttrafikföretaget väljer att tillämpa denna begränsning ska det ändå ge passagerarna information om tillgänglig inkvartering efter de ***fem*** nätterna, utöver de fortsatta informationsskyldigheterna enligt artikel 14.

***Det lufttrafikföretag som utför flygningen är alltid skyldigt att erbjuda inkvartering, och det ska vara en prioritering för lufttrafikföretaget att fullgöra denna skyldighet. Denna begränsning ska inte gälla om lufttrafikföretaget inte har kunnat tillhandahålla inkvartering.***

#### Motivering

Ändringsförslaget ersätter föredragandens ändringsförslag 69. Lufttrafikföretagens skyldighet att tillhandahålla inkvartering ska behållas i oförändrad form, utom i sådana fall då passageraren väljer att själv ordna med inkvartering. Gränsen för kostnaderna bör här emellertid höjas från 100 euro till 125 euro. Begränsningen ska inte beröra lufttrafikföretagets skyldighet att vara den som i första hand tillhandahåller inkvartering och ska inte gälla om företaget underlåter att göra detta.

#### Ändringsförslag 97

##### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 9 – led b

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 9 – punkt 5

##### Kommissionens förslag

***5. Skyldigheten att erbjuda inkvartering enligt punkt 1 b ska inte gälla när den berörda flygningen uppgår till högst 250 kilometer och är planerad att utföras av ett luftfartyg med en högsta kapacitet på 80 platser, utom när flygningen är en***

##### Ändringsförslag

***utgår***

*anslutande flygförbindelse. Om lufttrafikföretaget väljer att tillämpa detta undantag ska det ändå ge passagerarna information om tillgänglig inkvartering.*

## Ändringsförslag 98

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 9 – led b

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 9 – punkt 6

#### *Kommissionens förslag*

6. Om en passagerare väljer återbetalning enligt artikel 8.1 a ***när denne befinner sig på avgångsflygplatsen för resan*** eller väljer ombokning till ett senare datum enligt artikel 8.1 c, ska passageraren inte få några ytterligare rättigheter avseende service enligt artikel 9.1 för den berörda flygningen.”

#### *Ändringsförslag*

6. Om en passagerare väljer återbetalning enligt artikel 8.1 a eller väljer ombokning till ett senare datum enligt artikel 8.1 c, ska passageraren inte få några ytterligare rättigheter avseende service enligt artikel 9.1 för den berörda flygningen. ***Om passageraren kan visa att han eller hon har haft kostnader för resan till eller från flygplatsen ska passagerarens kostnader för att ta sig till avreseorten för den resa som inte har genomförts ersättas till fullo.***”

#### *Motivering*

*Detta omfattar kostnader för resa till eller från flygplatsen med bus, tåg eller taxi samt parkeringsavgifter i flygplatsens parkeringshus om dessa kan beläggas.*

## Ändringsförslag 99

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led -10 (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 10 – punkt 2 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***(-10) I artikel 10.2 ska inledningsfrasen ersättas med följande:***

***”2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en***

**lägre klass i förhållande till biljettpriset ska lufttrafikföretaget inom sju arbetsdagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, ersätta”**

## Ändringsförslag 100

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 11

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 11 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

I artikel 11 ska följande punkt läggas till:

”3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte tillämpa de begränsningar som anges i artikel 9.4 och 9.5 om passageraren är en person med nedsatt rörlighet eller en person som medföljer en sådan person, ett barn som reser ensamt, en gravid *person* eller person som behöver särskild medicinsk vård, på villkor att *lufttrafikföretaget* eller dess agent eller arrangören av resepaketet har underrättats om personens särskilda behov minst 48 timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden. Denna underrättelse ska anses täcka hela resan samt återresan om båda resorna *har avtalats med samma lufttrafikföretag.*”

#### *Ändringsförslag*

I artikel 11 ska följande punkt läggas till:

”3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte tillämpa de begränsningar som anges i artikel 9.4 och 9.5 om passageraren är en person med *funktionshinder eller* nedsatt rörlighet eller en person som medföljer en sådan person, ett barn som reser ensamt, en gravid *kvinna* eller *en* person som behöver särskild medicinsk vård, på villkor att *det lufttrafikföretag som utför flygningen* eller dess agent eller arrangören av resepaketet har underrättats om personens särskilda behov minst 48 timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden. Denna underrättelse ska anses täcka hela resan samt återresan om båda resorna *finns på samma biljett.*

*Luftrafikföretagen bör också sträva efter att se till att ledar- och assistanshundar tas så väl hand om som möjligt. Information om assistans och de bestämmelser som finns ska ges genom de olika kommunikationsmedel som står till förfogande.”*

## Ändringsförslag 101

### Förslag till förordning

**Artikel 1 – led 11**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 11 – punkt 3a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**”3a. Flygbesättningar ska utbildas i att ge assistans till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, för att underlätta dessa personers ombordstigning och avstigning.”**

**Ändringsförslag 102**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 11**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 11 – punkt 3b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**”3b. Ett lufttrafikföretag får inte neka en passagerare med funktionshinder eller en passagerare med nedsatt rörlighet ombordstigning med den förevändningen att passageraren i fråga inte har någon medföljande, och får inte kräva att en medföljande är närvarande hela tiden.”**

**Ändringsförslag 103**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 1a (nytt)**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 12 – punkt 2

*Nuvarande lydelse*

*Ändringsförslag*

**”2. Utan att det påverkar berörda principer och bestämmelser i nationell lagstiftning, däribland rättspraxis, skall punkt 1 inte tillämpas på passagerare som**

***I artikel 12 ska punkt 2 ersättas med följande:***

**”2. Denna förordning gäller oberoende av om passageraren har rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas enligt denna förordning får inte**



*frivilligt har avstått från en platsreservation i enlighet med artikel 4.1.”*

*räknas av från sådan ytterligare kompensation.”*

*Ändringsförslaget syftar till att ändra en bestämmelse i den befintliga akten – artikel 12.2 – som inte togs upp i kommissionens förslag.*

#### *Motivering*

*I den ursprungliga förordningen fanns det olika tolkningsmöjligheter, vilket bör undvikas. Det finns ett pågående mål hos domstolen om detta (X ZR/111/12).*

### **Ändringsförslag 104**

#### **Förslag till förordning**

##### **Artikel 1 – led 12**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 13

#### *Kommissionens förslag*

När det lufttrafikföretag som utför flygningen betalar kompensation eller fullgör andra skyldigheter enligt denna förordning får ingen bestämmelse i denna förordning **eller i nationell lagstiftning** tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation, för de kostnader som uppstått genom denna förordning, från tredje parter som bidragit till den händelse som gett upphov till kompensationen eller de andra skyldigheterna.”

#### *Ändringsförslag*

När det lufttrafikföretag som utför flygningen betalar kompensation eller fullgör andra skyldigheter enligt denna förordning, **och utan att det påverkar tillämpningen av avtal med tredje parter om ansvarsfrihet som är i kraft vid tidpunkten för tvisten**, får ingen bestämmelse i denna förordning tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation för, **eller fullständig ersättning av**, de kostnader som uppstått genom denna förordning, från **någon person, inklusive** tredje parter, som bidragit till den händelse som gett upphov till kompensationen eller de andra skyldigheterna **i enlighet med gällande lagstiftning. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära kompensation för eller ersättning av sina kostnader från en flygplats eller annan tredje part med vilken det lufttrafikföretag som utför flygningen har ingått avtal.”**

## Motivering

*Befintliga avtal om ansvarsfrihet (till exempel mellan flygplatser och flygbolag) bör fortsatt inte påverkas av denna bestämmelse. Det måste vara tydligt att passagerare inte berörs.*

### Ändringsförslag 105

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Flygplatsens ledningsenhet och det lufttrafikföretag som utför flygningen ska se till att ett tydligt anslag med följande text finns uppsatt väl synligt för passagerarna vid incheckningsdiskarna (inklusive incheckningsautomaterna för självbetjäning) och utgången till flygplanet: ”Om du nekas att stiga ombord eller om din flygning är inställd eller försenad med minst två timmar, kan du vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av en text som anger dina rättigheter, särskilt rätten till assistans och eventuell kompensation.”

#### *Ändringsförslag*

1. Flygplatsens ledningsenhet och det lufttrafikföretag som utför flygningen ska se till att ett tydligt anslag med följande text finns uppsatt väl synligt för passagerarna vid incheckningsdiskarna (inklusive incheckningsautomaterna för självbetjäning) och utgången till flygplanet: ”Om du nekas att stiga ombord eller om din flygning är inställd eller försenad med minst två timmar **eller om den tidtabellsenliga avgångstiden för din flygning har tidigare lagts med minst två timmar i förhållande till den ursprungliga avgångstid som anges på din biljett**, kan du vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av en text som anger dina rättigheter, särskilt rätten till assistans och eventuell kompensation.”

## Motivering

*Härigenom beaktas även fall då avgångstiden för en flygning har tidigare lagts.*

### Ändringsförslag 106

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 1a (ny)

**”1a. Lufttrafikföretag ska på alla flygplatser där de är verksamma inrätta kontaktpunkter vid vilka de ska se till att det finns kontaktpersoner eller en tredje part som utsetts av det berörda lufttrafikföretaget, som kan ge passagerarna nödvändig information om deras rättigheter (inklusive reklamationsförfaranden), ge assistans och vidta omedelbara åtgärder vid inställda eller försenade flygningar, nekad ombordstigning och vid förlorat eller försenat bagage. Under lufttrafikföretagets arbetstid och fram till dess att den sista passageraren har stigit av det sista planet ska dessa kontaktpunkter vara tillgängliga för att assistera passagerare bland annat vid återbetalning, ombokning och byte av resväg och för att ta emot reklamationer.”**

*Motivering*

*Kontaktpersoner vid flygplatsen som lokalt representerar lufttrafikföretaget och som vid behov omedelbart kan vidta åtgärder för företagets del skulle bidra till att passagerarna verkligen kan utöva sina rättigheter. Det är bara lufttrafikföretagen som har all tillgänglig information vid störningar i flygtrafiken och om bagage försvinner eller lämnas ut för sent. Informationen till passagerarna om deras rättigheter och möjligheter att lämna in reklamationer och begära skadestånd måste förbättras.*

**Ändringsförslag 107**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 13**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 1b (ny)

**”1b. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska se till att elektroniska biljetter och elektroniska och utskrivna versioner av boardingkort är försedda**

*med lättläst och tydlig information om passagerares rättigheter och med kontaktuppgifter för hjälp och assistans.”*

## Ändringsförslag 108

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. När det lufttrafikföretag som utför flygningen **nekar ombordstigning eller ställer in en flygning ska det ge varje berörd passagerare** skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning, inklusive information om eventuella begränsningar enligt artikel 9.4 och 9.5. **Även passagerare som utsatts för en försening eller tidtabellsändring motsvarande minst två timmar ska erhålla sådan information.** Passagerarna ska också ges skriftlig information om hur de för reklamationsärenden behöriga organ som utsetts enligt artikel 16a kan kontaktas.

#### *Ändringsförslag*

2. **Vid nekad ombordstigning, inställda eller försenade flygningar eller tidtabellsändringar motsvarande minst två timmar ska** det lufttrafikföretag som utför flygningen **snarast möjligt fullt ut upplysa och ge den berörda passageraren** skriftlig information **eller information i elektronisk form** om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning, inklusive information om eventuella begränsningar enligt artikel 9.4 och 9.5 **samt informera passageraren om möjliga alternativa transportsätt.** Passagerarna ska också ges skriftlig information om **lufttrafikföretagets adress dit reklamationer kan sändas och om** hur de för reklamationsärenden behöriga organ som utsetts enligt artikel 16a kan kontaktas.

#### *Motivering*

*Detta ändringsförslag ersätter föredragandens ändringsförslag 37, specificerar hur informationen ska lämnas – muntligen och i skriftlig form – och utökar skyldigheten att informera passagerare till att omfatta även researrangörer.*

## Ändringsförslag 109

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 3

### *Kommissionens förslag*

3. Lämpliga **alternativa** medel ska användas vid tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel med avseende på blinda och synskadade personer.

### *Ändringsförslag*

3. Lämpliga medel **och lämpliga format** ska användas vid tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel med avseende på **personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, framför allt** blinda och synskadade personer.

### *Motivering*

*Ändringsförslaget överensstämmer med tidigare ändringsförslag om en fullständig definition av "person med funktionshinder eller person med nedsatt rörlighet" och breddar gruppen personer till samtliga personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.*

## **Ändringsförslag 110**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 13**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 4

### *Kommissionens förslag*

4. Flygplatsens ledningsenhet ska se till att allmän information om passagerares rättigheter finns klart och tydligt uppsatt på flygplatsens passagerarområden. Ledningsenheten **ska** också säkerställa att passagerare som befinner sig på flygplatsen informeras om att deras flygning ställts in och om sina rättigheter i de fall flygbolaget oväntat upphör med verksamheten, t.ex. **när** det blir insolvent eller får sin licens återkallad.

### *Ändringsförslag*

4. Flygplatsens ledningsenhet ska se till att allmän information om passagerares rättigheter finns klart och tydligt uppsatt på flygplatsens passagerarområden. **Med utgångspunkt från den information som mottagits ska** ledningsenheten också säkerställa att passagerare som befinner sig på flygplatsen informeras om **orsakerna till och sina rättigheter i samband med förseningar och trafikstörningar, till exempel** att deras flygning ställts in och om sina rättigheter i de fall flygbolaget oväntat upphör med verksamheten, t.ex. **om** det blir insolvent eller får sin licens återkallad.

### *Motivering*

*Flygplatsernas ledningsenheter har inte någon information om enskilda passagerare. De måste få den informationen från början från lufttrafikföretagen för att kunna uppfylla ovannämnda skyldighet.*

## Ändringsförslag 111

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. När en flygning ställs in eller avgången försenas ska det lufttrafikföretag som utför flygningen informera passagerarna om detta så snart som **möjligt** och i alla händelser senast 30 minuter efter den tidtabellsenliga avgångstiden **samt** om den uppskattade nya avgångstiden **så snart som uppgifter om detta finns tillgängliga**, förutsatt att lufttrafikföretaget har fått passagerarnas kontaktuppgifter enligt punkterna 6 och 7 i de fall biljetterna köpts via en förmedlare.

#### *Ändringsförslag*

5. När en flygning ställs in eller avgången försenas ska det lufttrafikföretag som utför flygningen informera passagerarna om detta **och om orsaken till störningen** så snart som  **dessa uppgifter finns tillgängliga** och i alla händelser senast 30 minuter efter den tidtabellsenliga avgångstiden om den uppskattade nya avgångstiden, förutsatt att lufttrafikföretaget har fått passagerarnas kontaktuppgifter enligt punkterna 6 och 7 i de fall biljetterna köpts via en förmedlare.

#### *Motivering*

*Enligt skäl 20 i kommissionens förslag bör passagerare inte bara informeras korrekt om sina rättigheter vid störningar i flygtrafiken utan bör också få korrekt information om orsaken till själva störningen, så snart som denna information blir tillgänglig. Ändringsförslaget syftar till att förbättra den information som ges till passagerarna i det aktuella ögonblicket vid förseningar eller inställda flygningar, så att de kan hävda sina rättigheter på ett effektivt sätt.*

## Ändringsförslag 112

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 5a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**”5a. Lufttrafikföretaget ska se till att det vid inchecknings- och ombordstigningsdisken finns dokument som innehåller de europeiska flygpassagerarnas rättigheter och som**

*personalen på begäran ska dela ut till flygpassagerarna. Kommissionen ska uppdatera dessa dokument varje gång som väsentliga ändringar görs av flygpassagerarnas rättigheter.”*

## Ändringsförslag 113

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 5b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*”5b. Alla lufttrafikföretag ska införa en effektiv telefonjour som är tillgänglig för samtliga passagerare som har bokat en flygning. Via denna tjänst bör passagerarna få information om och förslag på alternativa resvägar vid störningar, och kostnaden för tjänsten får under inga omständigheter överstiga kostnaden för ett lokalsamtal.”*

## Ändringsförslag 114

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 6

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

6. När en passagerare inte köper sin biljett direkt av det lufttrafikföretag som utför flygningen, utan via en förmedlare som är etablerad i unionen, ska denna förmedlare tillhandahålla lufttrafikföretaget passagerarens kontaktuppgifter, på villkor att passageraren gett **ett uttryckligt skriftligt tillstånd** till detta. Detta **tillstånd** får enbart ges i form av ett tillval. Lufttrafikföretaget får enbart använda dessa kontaktuppgifter för att fullgöra sin

6. När en passagerare inte köper sin biljett direkt av det lufttrafikföretag som utför flygningen, utan via en förmedlare som är etablerad i unionen, ska denna förmedlare tillhandahålla lufttrafikföretaget passagerarens kontaktuppgifter, på villkor att passageraren gett **sitt medgivande** till detta. Detta **medgivande** får enbart ges i form av ett tillval. Lufttrafikföretaget får enbart använda dessa kontaktuppgifter för att fullgöra sin informationsskyldighet

informationsskyldighet enligt denna artikel och inte för marknadsföringsändamål, och ska radera kontaktuppgifterna senast 72 timmar efter det att transportavtalet fullgjorts. Behandling och lagring av och åtkomst till dessa uppgifter ska ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

enligt denna artikel och inte för marknadsföringsändamål, och ska radera kontaktuppgifterna senast 72 timmar efter det att transportavtalet fullgjorts.

***Passagerarens medgivande till att överlämna sina kontaktuppgifter till lufttrafikföretaget och till*** behandling och lagring av och åtkomst till dessa uppgifter ska ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

### *Motivering*

*Passagerarnas medgivande bör fås i enlighet med gällande dataskyddslagstiftning där den exakta formen av medgivande ("skriftligt") inte anges. Begreppet "tillstånd" ersätts med "medgivande" i enlighet med de begrepp som används i europeisk dataskyddslagstiftning.*

## **Ändringsförslag 115**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 13**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 7

#### *Kommissionens förslag*

7. En förmedlare ska undantas från **skyldigheten** enligt punkt 6, om denne kan visa att det finns ett alternativt system som garanterar att passageraren informeras utan att de berörda kontaktuppgifterna överförs."

#### *Ändringsförslag*

7. En förmedlare ska undantas från **sina skyldigheter** enligt punkt 6, om denne kan visa att det finns ett alternativt system som garanterar att passageraren informeras utan att de berörda kontaktuppgifterna överförs **eller då passageraren har valt att inte lämna ut sina kontaktuppgifter.**"

### *Motivering*

*Förmedlare bör inte stå till svars för att lämna information när passagerare har valt att inte lämna ut sina kontaktuppgifter.*



## Ändringsförslag 116

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 7a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***”7a. Tjänsteleverantören ska säkerställa enkel tillgång till korrekt och objektiv information om sina resors miljöpåverkan (även klimatpåverkan) och energieffektivitet. Denna information ska offentliggöras och anges tydligt på såväl lufttrafikföretagens och researrangörernas webbplatser som på biljetterna. Kommissionen ska stödja det pågående arbetet i denna riktning.”***

## Ändringsförslag 117

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 7b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***”7b. Utan att det påverkar skyldigheterna enligt punkt 2 ska alla elektroniska meddelanden till passageraren om inställda flygningar, kraftiga förseningar eller tidtabellsändringar klart och tydligt upplysa om att passageraren kan ha rätt till kompensation och/eller assistans enligt denna förordning.”***

### *Motivering*

*Oavsett skyldigheten att ge skriftlig information om reglerna för kompensation enligt punkt 2 (som enligt undersökningar i vilket fall som helst inte efterlevs i så stor utsträckning), bör den eventuella rätten till kompensation och assistans nämnas i själva meddelandet om den inställda flygningen/förseningen.*

## Ändringsförslag 118

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 14

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Varje medlemsstat ska utse ett nationellt tillsynsorgan som ansvarar för att se till att bestämmelserna i denna förordning efterlevs med avseende på flygningar från flygplatser belägna inom dess territorium och flygningar från ett tredjeland till sådana flygplatser. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen om vilket organ som har utsetts i enlighet med denna punkt.

#### *Ändringsförslag*

1. Varje medlemsstat ska utse ett nationellt tillsynsorgan som ansvarar för att se till att bestämmelserna i denna förordning efterlevs med avseende på **överträdelser av förordningen vid flygplatser inom dess territorium**, flygningar från flygplatser belägna inom dess territorium och flygningar från ett tredjeland till sådana flygplatser. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen om vilket organ som har utsetts i enlighet med denna punkt.

#### *Motivering*

*Förordningen gäller i lika hög grad överträdelser vid flygplatser inom EU-medlemsstaternas territorium.*

## Ändringsförslag 119

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 14

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Det nationella tillsynsorganet ska noggrant övervaka efterlevnaden av kraven i denna förordning och vidta de åtgärder som krävs för att se till att passagerarnas rättigheter respekteras. För detta ändamål ska lufttrafikföretagen och flygplatsernas ledningsenheter tillhandahålla det nationella tillsynsorganet relevanta dokument **på** organets begäran. För att det nationella tillsynsorganet ska kunna utföra sina uppgifter ska det också ta hänsyn till

#### *Ändringsförslag*

2. Det nationella tillsynsorganet ska noggrant övervaka efterlevnaden av kraven i denna förordning och vidta de åtgärder som krävs för att se till att passagerarnas rättigheter respekteras. För detta ändamål ska lufttrafikföretagen och flygplatsernas ledningsenheter tillhandahålla det nationella tillsynsorganet relevanta dokument **inom en månad efter** organets begäran, **utan att detta påverkar lufttrafikföretagens skyldigheter enligt**

den information som erhållits från det organ som utsetts enligt artikel 16a. Det **kan också besluta om** åtgärder på grundval av enskilda reklamationer som vidarebefordrats av det organ som utsetts enligt artikel 16a.

**artikel 14a.** För att det nationella tillsynsorganet ska kunna utföra sina uppgifter ska det också ta hänsyn till den information som erhållits från det organ som utsetts enligt artikel 16a. Det **ska vidta** åtgärder på grundval av enskilda reklamationer som vidarebefordrats av det organ som utsetts enligt artikel 16a. **Medlemsstaterna ska se till att deras respektive nationella tillsynsorgan ges tillräckliga befogenheter att effektivt bestraffa överträdelser.**

#### *Motivering*

*Ändringsförslaget specificerar tidsfristen för lufttrafikföretag och flygplatsernas ledningsenheter att tillmötesgå begäranden om dokument och stryker textavsnittet om de nationella tillsynsorganens åtgärder, vilka det vore bättre att samla i en efterföljande ny punkt.*

### **Ändringsförslag 120**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 14**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16 – punkt 2a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**2a. Lufttrafikföretag ska i förebyggande syfte ge det nationella tillsynsorganet omfattande information om förekommande tekniska problem, särskilt om orsakerna till dessa. Det nationella tillsynsorganet ska dela med sig av denna information till de organ som ansvarar för tvistlösning utanför domstol och som avses i artikel 16a.”**

#### *Motivering*

*Lufttrafikföretag bör vara skyldiga att informera nationella tillsynsorgan om orsakerna till och omständigheterna kring tekniska problem.*

## Ändringsförslag 121

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 14

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. De påföljder som medlemsstaterna fastställer till följd av överträdelse av bestämmelserna i denna förordning ska vara effektiva, proportionella **och** avskräckande.

#### *Ändringsförslag*

3. De påföljder som medlemsstaterna fastställer till följd av överträdelse av bestämmelserna i denna förordning ska vara effektiva, proportionella, avskräckande **och tillräckliga för att ge lufttrafikföretag ett ekonomiskt incitament att konsekvent följa denna förordning.**

#### *Motivering*

*Av den studie som kommissionen lät genomföra 2012 framgår att påföljderna är för låga för att ge ett ekonomiskt incitament för lufttrafikföretag att följa förordningen, med tanke på att det sannolikt endast är ett begränsat antal av de passagerare som drabbas av en överträdelse av förordningen som framför klagomål till det nationella tillsynsorganet.*

## Ändringsförslag 122

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 14

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16 – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

4. **Om de** organ som utses enligt **artiklarna 16 och 16a skiljer sig åt ska rapporteringsmekanismer inrättas för att säkerställa informationsutbyte mellan de olika organen** i syfte att hjälpa de nationella tillsynsorganen att utföra sina övervaknings- och tillsynsuppgifter och det organ som utsetts enligt artikel 16a att samla in de uppgifter som behövs för att **granska** enskilda reklamationer.

#### *Ändringsförslag*

4. **I enlighet med direktiv 2013/11/EU ska samarbetsystem inrättas mellan de nationella tillsynsorganen och det organ som utses enligt artikel 16a. Dessa samarbetsystem ska omfatta ömsesidigt informationsutbyte i syfte att hjälpa de nationella tillsynsorganen att utföra sina övervaknings- och tillsynsuppgifter och det organ som utsetts enligt artikel 16a att samla in de uppgifter och skaffa den tekniska expertis som behövs för att handlägga** enskilda reklamationer.

## Motivering

Ändringsförslaget ersätter föredragandens ändringsförslag 81. Kravet på ett unionsomfattande system för informationsutbyte har placerats under artikel 16b.

### Ändringsförslag 123

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 14

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. De nationella tillsynsorganen ska för varje år, senast i slutet av april det påföljande kalenderåret, offentliggöra statistik om sin verksamhet, inklusive om tillämpade påföljder.

#### *Ändringsförslag*

5. De nationella tillsynsorganen ska för varje år, senast i slutet av april det påföljande kalenderåret, offentliggöra statistik om sin verksamhet, inklusive om tillämpade påföljder. ***De nationella tillsynsorganen ska samtidigt och på grundval av information som lufttrafikföretagen och flygplatsernas ledningsenheter är skyldiga att förvalta och överlämna, offentliggöra statistik över antalet och typen av reklamationer, antalet inställda flygningar, nekade ombordstigningar och förseningar och deras omfattning samt uppgifter om förlorat, försenat och skadat bagage.***

### Ändringsförslag 124

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 14

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16 – punkt 6

#### *Kommissionens förslag*

***”6. För frågor som omfattas av denna förordning ska lufttrafikföretagen lämna sina kontaktuppgifter till de nationella tillsynsorganen i de medlemsstater där de bedriver verksamhet.”***

#### *Ändringsförslag*

***”6. I väntan på medlemsstaternas införlivande av bestämmelserna i direktiv 2013/11/EU kan enskilda passagerare vid alla flygplatser inom en medlemsstats territorium lämna in en***

*reklamation hos valfritt nationellt tillsynsorgan om påstådda överträdelser av denna förordning som inträffat vid flygplatser inom en medlemsstats territorium, eller om flygningar till en flygplats inom en medlemsstats territorium eller om flygningar från ett tredjeland till en sådan flygplats.”*

#### *Motivering*

*Ändringsförslaget införs för att se till att de nationella tillsynsorganen fortfarande är behöriga för att hantera reklamationer fram tills direktivet om alternativa tvistlösningar är infört 2015. Fram tills det nya tvistlösningsorganet har inrättats bör passagerare ha kvar möjligheten att lämna in enskilda reklamationer till valfritt nationellt tillsynsorgan.*

### **Ändringsförslag 125**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 1a (nytt)**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16 -a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*14a. Följande artikel ska läggas till:*

*”Artikel 16 -a*

*Dokument om fullgjorda skyldigheter*

*1. EG-lufttrafikföretag ska utarbeta och senast den 1 januari 2016 förelägga det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat som har utfärdat deras licens, i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008, och kommissionen ett dokument som rimligt detaljerat visar att företagets driftsförfaranden är tillräckliga för att säkerställa att bestämmelserna i alla relevanta artiklar i denna förordning genomgående efterlevs.*

*1a. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa minimiinnehållet i dessa dokument om fullgjorda skyldigheter. Minimiiinnehållet ska minst omfatta beredskapsplaner för de*

*viktigaste störningarna, uppgifter om vilka som är ansvariga för att tillhandahålla assistans och informera om andra rättigheter, de praktiska formerna och förfarandena för hanteringen av reklamationer och tillhandahållandet av assistans och kompensation samt förfarandena och formerna för kommunikation med passagerarna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 16c.2.*

*2. Alla andra lufttrafikföretag som tillhandahåller flygningar från en flygplats i unionen ska överlämna ett dokument om fullgjorda skyldigheter till de nationella tillsynsorganen i samtliga medlemsstater där de är verksamma samt till kommissionen.*

*3. Lufttrafikföretagen ska se över sina dokument om fullgjorda skyldigheter och från och med den 1 januari 2019 överlämna uppdaterade versioner vart tredje år till alla berörda nationella tillsynsorgan och till kommissionen.*

*4. Det nationella tillsynsorganet ska beakta de dokument om fullgjorda skyldigheter som lufttrafikföretagen överlämnat och om möjligt kontrollera att dessa dokument överensstämmer med informationen i reklamationerna.”*

#### *Motivering*

*Ett dokument om fullgjorda skyldigheter skulle vara ett kostnadseffektivt sätt att hantera det största problemet med denna förordning, nämligen efterlevnaden. Innehållet i dokumentet skulle kunna fastställas av den kommitté för passagerares rättigheter som avses i den föreslagna artikeln 16c. Det skulle kunna innehålla sådana saker som beredskapsplaner för de viktigaste störningarna, vilken personal som ska ansvara för assistans åt passagerare, förfaranden för nekad ombordstigning, inställda flygningar, information till passagerare osv.*

## Ändringsförslag 126

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. ***Vid tidpunkten för bokningen ska lufttrafikföretag*** informera passagerarna om ***förfarandena*** för hantering av skadeståndskrav och reklamationer i samband med de rättigheter som fastställs i denna förordning och om vart passagerare kan vända sig för att framföra skadeståndskrav och reklamationer, inbegripet på elektronisk väg. Lufttrafikföretag ska också informera passagerare om det eller de organ som ansvarar för hanteringen av passagerares reklamationer.

#### *Ändringsförslag*

1. ***Lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare i enlighet med definitionen i artikel 2 d i förordning (EG) nr 2111/2005 ska*** informera passagerarna om ***lufttrafikföretagens förfaranden*** för hantering av skadeståndskrav och reklamationer ***samt de relevanta tidsfristerna enligt punkt 2 i denna artikel*** i samband med de rättigheter som fastställs i denna förordning och om vart passagerare kan vända sig för att framföra skadeståndskrav och reklamationer, inbegripet på elektronisk väg. Lufttrafikföretag, ***och i förekommande fall researrangören***, ska också informera passagerare om det eller de organ som ansvarar för hanteringen av passagerares reklamationer ***och som utsetts av medlemsstaterna enligt denna artikel och artikel 16. Relevant information ska lämnas vid bokningstillfället; informationen ska vara tillgänglig för alla, tydligt angiven på passagerarens biljett och på lufttrafikföretagets webbplatser, delas ut vid lufttrafikföretagets disk på flygplatserna och anges i det e-postmeddelande som informerar passageraren om att dennes flygning har ställts in eller försenats. En reklamlationsblankett ska lämnas till passagerarna på begäran.***

#### *Motivering*

*Informationen till passagerarna om rutiner för begäran om skadestånd och reklamationer måste bli bättre. Researrangören ska i förekommande fall ge allmän information till passagerarna om rutinerna, inklusive lämna kontaktadresser till behöriga organ.*



## Ändringsförslag 127

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 1a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***”1a. Lufttrafikföretaget ska kunna bevisa att nödvändig information har lämnats till passagerarna.”***

## Ändringsförslag 128

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2. En passagerare som vill göra en reklamation hos ett lufttrafikföretag i fråga om sina rättigheter enligt denna förordning ska göra det inom tre månader från den dag då flygningen utfördes eller skulle ha utförts. Lufttrafikföretaget ska inom ***sju dagar*** efter det att reklamationen har mottagits bekräfta mottagandet för passageraren. Lufttrafikföretaget ska inom två månader efter det att reklamationen har mottagits ge passageraren ett fullständigt svar.

2. En passagerare som vill göra en reklamation hos ett lufttrafikföretag i fråga om sina rättigheter enligt denna förordning ska göra det inom tre månader från den dag då flygningen utfördes eller skulle ha utförts. ***Passagerarens rätt att lämna in en reklamation inom tre månader och efter dessa tre månader ska inte påverka dennes rätt att göra sina anspråk gällande enligt denna förordning inom ramen för ett rättsligt förfarande eller ett tvistlösningsförfarande utanför domstol.*** Lufttrafikföretaget ska inom ***sju arbetsdagar*** efter det att reklamationen har mottagits bekräfta mottagandet för passageraren. Lufttrafikföretaget ska inom två månader efter det att reklamationen har mottagits ge passageraren ett fullständigt svar. ***Om lufttrafikföretaget inte lämnar detta fullständiga svar inom tvåmånadersperioden ska det anses ha godkänt passagerarens krav.***

***Om lufttrafikföretaget åberopar extraordinära omständigheter, ska det i***

*sitt svar meddela passageraren vilka specifika omständigheter som orsakat den inställda eller försenade flygningen. Dessutom ska lufttrafikföretaget förklara att det hade vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika att flygningen ställs in eller försenas.*

*I sitt fullständiga svar ska lufttrafikföretaget även meddela den berörda passageraren kontaktuppgifterna för det utsedda organ som avses i punkt 3, däribland organets postadress, telefonnummer, e-postadress och webbplatsadress.*

#### Motivering

Detta ändringsförslag ersätter ändringsförslag 85 från föredraganden.

### Ändringsförslag 129

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 3

#### Kommissionens förslag

3. Varje medlemsstat ska, *i enlighet med relevant EU-lagstiftning och nationell lagstiftning*, utse ett eller flera nationella organ med ansvar för tvistlösning utanför domstol mellan lufttrafikföretag och passagerare med avseende på de rättigheter som omfattas av denna förordning.

#### Ändringsförslag

3. *Medlemsstaterna ska se till att flygpassagerare kan lämna över tvister med lufttrafikföretag beträffande de rättigheter och skyldigheter som fastställs i denna förordning till oberoende, verkningfulla och effektiva organ för tvistlösning utanför domstol.* Varje medlemsstat ska *därför* utse ett eller flera nationella organ med ansvar för tvistlösning utanför domstol mellan lufttrafikföretag och passagerare med avseende på de rättigheter *och skyldigheter* som omfattas av denna förordning. *Dessa organ bör vara andra än det tillsynsorgan som avses i artikel 16.1. Medlemsstaterna ska se till att dessa organ har befogenhet att lösa bakomliggande tvister mellan passagerare och lufttrafikföretag genom*

*beslut som är rättsligt bindande och får rättslig verkan för båda parter. I fråga om tvister som omfattas av direktiv 2013/11/EU ska endast det direktivet tillämpas. Alla lufttrafikföretag som är involverade i flygningar från en flygplats på en medlemsstats eller ett tredjelands territorium till sådana flygplatser ska följa bestämmelserna i systemet för alternativ tvistlösning enligt direktiv 2013/11/EU, som erbjuder en enkel, snabb och billig lösning utanför domstol av tvister mellan passagerare och lufttrafikföretag.*

## Ändringsförslag 130

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

4. *Varje passagerare* får reklamera en påstådd överträdelse av bestämmelserna i denna förordning till ett nationellt organ som utsetts enligt punkt 3 på vilken flygplats som helst belägen inom en medlemsstats territorium eller, för flygningar från *tredjeland*, till en flygplats *belägen på det territoriet*. Sådana reklamationer får lämnas in *tidigast två månader efter det att en* reklamation *gjordes hos* det berörda lufttrafikföretaget, *såvida inte lufttrafikföretaget redan har lämnat ett slutligt svar på en sådan reklamation.*

#### *Ändringsförslag*

4. *Efter att ha tagit emot lufttrafikföretagets fullständiga svar* får *den berörda passageraren* reklamera en påstådd överträdelse av bestämmelserna i denna förordning till ett nationellt organ *för tvistlösning utanför domstol* som utsetts enligt punkt 3 på vilken flygplats som helst belägen inom en medlemsstats territorium eller för flygningar från en flygplats *på en medlemsstats eller ett tredjelands territorium till sådana flygplatser*. Sådana reklamationer får lämnas in *inom en på förhand fastställd tidsfrist som inte får understiga ett år från den dag då passageraren lämnade in sin reklamation eller begäran om skadestånd till* det berörda lufttrafikföretaget.

## Ändringsförslag 131

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 4a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***4a. Om lufttrafikföretaget har begått en överträdelse ska det organ som handlägger reklamationer informera det nationella tillsynsorganet, som i enlighet med artikel 16a.2 ska vidta åtgärder för att säkerställa efterlevnad.***

## Ändringsförslag 132

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 5

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***5. Det utsedda organet ska inom sju dagar efter det att reklamationen har mottagits bekräfta detta och*** sända en kopia till det relevanta nationella tillsynsorganet. Det slutliga svaret till den som reklamerar får inte dröja mer än ***tre månader*** från ***mottagandet av reklamationen***. En kopia av det slutliga svaret ska också lämnas till det nationella tillsynsorganet.

***5. När ett utsett organ har tagit emot en reklamation ska det underrätta parterna i tvisten så snart det har tagit emot alla handlingar med relevant information rörande reklamationen. Det ska*** sända en kopia ***av reklamationshandlingarna*** till det relevanta nationella tillsynsorganet. Det slutliga svaret till den som reklamerar får inte dröja mer än ***90 kalenderdagar*** från ***den dag det utsedda organet mottog det fullständiga reklamationens ärendet***. En kopia av det slutliga svaret ska också lämnas till det nationella tillsynsorganet.

### *Motivering*

*Ändringsförslaget innebär en ändring av artikeln i linje med nya direktiv 2013/11/EU om alternativa tvistlösningar.*

## **Ändringsförslag 133**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 15**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 5a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**”5a. För att kunna kontaktas i frågor som omfattas av denna förordning ska lufttrafikföretagen lämna sina kontaktuppgifter till de nationella tillsynsorgan som utsetts enligt denna artikel, i de medlemsstater där de bedriver verksamhet.”**

## **Ändringsförslag 134**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 15**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 5b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**”5b. När det i denna förordning hänvisas till säkerhetsskäl ska bevisbördan åvila det berörda lufttrafikföretaget.”**

## **Ändringsförslag 135**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 15**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16aa (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**”Artikel 16aa**

**Medlemsstaterna ska tillhandahålla välutrustade och oberoende medlingsorgan som inte tar ut avgifter, som ska hjälpa till med att finna lösningar**

*på konflikter mellan passagerare och lufttrafikföretag och tjänsteleverantörer inom andra transportsätt.”*

## Ändringsförslag 136

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16b – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Genom den kommitté som avses i artikel 16c ska kommissionen underlätta dialogen mellan medlemsstaterna när det gäller nationell tolkning och tillämpning av denna förordning.

#### *Ändringsförslag*

1. Genom den kommitté som avses i artikel 16c ska kommissionen underlätta dialogen *och främja samarbetet* mellan medlemsstaterna när det gäller nationell tolkning och tillämpning av denna förordning.

## Ändringsförslag 137

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16b – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Medlemsstaterna ska varje år, senast i slutet av april det påföljande kalenderåret, lämna en rapport om sin verksamhet till kommissionen. Kommissionen får med hjälp av genomförandeakter besluta om vad som ska tas upp i dessa rapporter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16c.

#### *Ändringsförslag*

2. Medlemsstaterna ska varje år, senast i slutet av april det påföljande kalenderåret, lämna en rapport om sin verksamhet till kommissionen, *däribland den statistik som avses i artikel 16.5*. Kommissionen får med hjälp av genomförandeakter besluta om vad som ska tas upp i dessa rapporter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16c.

## Ändringsförslag 138

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16b – punkt 5a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***5a. Kommissionen och medlemsstaterna ska inrätta ett unionsomfattande system, bestående av samtliga organ som utsetts enligt artiklarna 16 och 16a, för att garantera informationsutbyte mellan medlemsstaterna om överträdelser, påföljder och bästa praxis för efterlevnad. Kommissionen ska göra denna information tillgänglig för samtliga medlemsstater i elektronisk form.***

*Motivering*

*Detta ändringsförslag hör samman med ändringsförslag 81 från föredraganden. Kravet på ett unionsomfattande system för informationsutbyte har flyttats från artikel 16.4 till denna artikel 16b som handlar om ett system för samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen.*

## Ändringsförslag 139

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16b – punkt 5b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***5b. De nationella tillsynsorganen ska på begäran överlämna information och relevanta dokument om enskilda fall av överträdelser till kommissionen.***

*Motivering*

*För att skapa ett sammanhängande informationsflöde bör kommissionen kunna erhålla information från de nationella tillsynsorganen via en specifik bestämmelse i denna förordning.*

## Ändringsförslag 140

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16b – punkt 5c (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*5c. Kommissionen ska med början senast den 1 maj 2015 på sin webbplats offentliggöra och regelbundet uppdatera en förteckning över samtliga lufttrafikföretag som är verksamma i unionen och som systematiskt underlåter att följa bestämmelserna i denna förordning. Alla lufttrafikföretag, oavsett storlek och nationalitet, för vilka kommissionen har mottagit bevis för att de har begått överträdelser enligt artikel 16b (5b) som har drabbat passagerare vid fler än tio olika flygningar under ett kalenderår, och som hänför sig till fler än en artikel i denna förordning, ska anses systematiskt ha underlåtit att följa bestämmelserna i denna förordning.*

## Ändringsförslag 141

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15a (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16ca (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(15a) Följande artikel ska införas:*

*”Artikel 16ca*

*Delegerade akter*

*Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16cb för att lägga till omständigheter till den*



*uttömmande förteckningen över omständigheter som ska betraktas som extraordinära på grundval av de nationella tillsynsorganens arbete och domar från Europeiska unionens domstol.”*

## Ändringsförslag 142

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15b (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16cb (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(15b) Följande artikel ska införas:*

*”Artikel 16cb*

*Utövande av delegering*

*1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.*

*2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 16ba ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den ...\*. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.*

*3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 16ca får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det*

*offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.*

*4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.*

*5. En delegerad akt som antas enligt artikel 16ba ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.*

---

*\* EUT: För in datum för denna förordnings ikraftträdande.*

## Ändringsförslag 143

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 16

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 17

#### *Kommissionens förslag*

Kommissionen ska senast den 1 januari 2017 rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultaten av denna förordning, särskilt beträffande effekterna av kompensationen för kraftigt försenade flygningar och begränsningen av inkvartering under extraordinära omständigheter med lång varaktighet. Kommissionen ska också rapportera om det stärkta skyddet av passagerare på

#### *Ändringsförslag*

Kommissionen ska senast den 1 januari 2017 rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultaten av denna förordning, särskilt beträffande effekterna av kompensationen för kraftigt försenade flygningar och begränsningen av inkvartering under extraordinära omständigheter med lång varaktighet, ***problem med tolkningen av vad som avses***

flygningar från tredjeländer som utförs av lufttrafikföretag utanför *gemenskapen* inom ramen för internationella luftfartsavtal. Rapporten ska kompletteras med lagförslag om det är nödvändigt.

*med extraordinära omständigheter, statistik offentliggjord av de nationella tillsynsorganen om deras verksamhet, inklusive om påföljder och resultat i fråga om misstänkta överträdelser i lufttrafikföretagens praxis, och framsteg som gjorts för att inrätta nationella organ med ansvar för tvistlösningar utanför domstol och deras verksamhet.*

Kommissionen ska också rapportera om det stärkta skyddet av passagerare på flygningar från tredjeländer som utförs av lufttrafikföretag utanför *unionen* inom ramen för internationella luftfartsavtal. *Vidare ska kommissionen rapportera om hur effektiva de åtgärder och påföljder varit som de organ som avses i artikel 16 vidtagit samt om det eventuella behovet av en harmoniserad strategi.* Rapporten ska kompletteras med lagförslag om det är nödvändigt.

#### Motivering

*Föredraganden anser att kommissionens rapport bör innehålla mer detaljerad information så att genomslaget, genomförandet och genomdrivandet av förordningen kan bedömas.*

### Ändringsförslag 144

#### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 1 (i den svenska versionen: led 18)

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 3 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

”2. *EG-lufttrafikföretaget* ska tillhandahålla *en reklamationsblankett vid flygplatsen som gör det möjligt för passagerare att omedelbart* reklamera skadat eller försenat bagage. *En sådan reklamationsblankett*, som kan utgöras av en rapport om drabbad egendom – PIR-rapport (Property Irregularity Report), ska av lufttrafikföretaget vid flygplatsen godtas som reklamation i enlighet med artikel 31.2

#### *Ändringsförslag*

”2. *Vid samtliga flygplatser inom unionen ska EG-lufttrafikföretag och de marktjänstföretag som de företräds av inrätta en tjänst som ska tillhandahålla passagerarna reklamationsblanketter så att dessa omedelbart vid ankomsten ska kunna* reklamera skadat eller försenat bagage. *Likaså ska EG-lufttrafikföretag dela ut en sådan reklamationsblankett på passagerarens begäran vid sina*

i Montrealkonventionen. Denna möjlighet ska inte påverka passagerares rättigheter att reklamera på andra sätt inom de tidsfrister som *anges* i Montrealkonventionen.”

*incheckningsdiskar eller sina servicediskar på flygplatsen, eller på båda dessa platser, samt även tillhandahålla reklamationsblanketten på sina webbplatser. Reklamationsblanketten, som kan utgöras av en rapport om drabbad egendom – PIR-rapport (Property Irregularity Report), ska av lufttrafikföretaget vid flygplatsen godtas som reklamation i enlighet med artikel 31.2 i Montrealkonventionen. Denna möjlighet ska inte påverka passagerares rättigheter att reklamera på andra sätt inom de tidsfrister som *föreskrivs* i Montrealkonventionen.*

*2a. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa utformningen av den harmoniserade reklamationsblanketten. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande/granskande förfarande som avses i artikel 6f.2.”*

#### Motivering

Ändringsförslaget ersätter föredragandens ändringsförslag 92. Liksom alla andra genomförandeakter kommer reklamationsblanketten att offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning på samtliga officiella EU-språk.

### Ändringsförslag 145

#### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 2a (nytt)

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 5 – punkt 3a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*2a. I artikel 5 ska följande punkt läggas till:*

*”3a. Vid förlorat, försenat eller skadat bagage ska lufttrafikföretagen först ersätta de passagerare med vilka de har ingått avtal, innan de kan kräva eventuell ersättning från flygplatser eller tjänsteleverantörer för skador som de inte*

*nödvändigtvis själva har orsakat.”*

## Ändringsförslag 146

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 4

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6a – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Vid transport av incheckade rullstolar, rörelsehjälpmedel eller andra hjälpmedel ska lufttrafikföretaget och dess agenter, vid bokningen och senast när hjälpmedlen överlämnas till lufttrafikföretaget, erbjuda varje person med nedsatt rörlighet enligt definitionen i artikel 2 a i förordning (EG) nr 1107/2006<sup>25</sup> **möjlighet** att göra en kostnadsfri särskild intresseförklaring enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen.

---

<sup>25</sup> 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).

#### *Ändringsförslag*

1. Vid transport av incheckade rullstolar, rörelsehjälpmedel eller andra hjälpmedel ska lufttrafikföretaget och dess agenter, vid bokningen och senast när hjälpmedlen överlämnas till lufttrafikföretaget, **upplysa passagerarna om deras rättigheter och erbjuda varje person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet enligt definitionen i artikel 2 a i förordning (EG) nr 1107/2006<sup>25</sup> möjligheten** att göra en kostnadsfri särskild intresseförklaring enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen. **Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa utformningen av den mall som ska användas för en sådan intresseförklaring. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 6f.2.**

---

<sup>25</sup> 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).

#### *Motivering*

Ändringsförslaget ersätter föredragandens ändringsförslag 93. En mall skulle bidra till att underlätta hanteringen av förklaringar. Den skulle ge både passagerare och lufttrafikföretag vägledning vad gäller relevant information samt nödvändig dokumentation om rörelsehjälpmedel skulle förstöras, försvinna eller skadas.

## Ändringsförslag 147

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 4

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6a – punkt 3a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*3a. Lufttrafikföretagen ska erbjuda passagerarna möjlighet att utan extra kostnad använda sina rullstolar, och sina sittvagnar för barn, ända fram till utgången och se till att de återlämnas till passagerarna vid flygplansdörren. Om detta av säkerhetsskäl inte är möjligt ska lufttrafikföretagen utan extra kostnad se till att rullstolsanvändare kan förflytta sig på flygplatsen på annat sätt tills de kan hämta ut sina rullstolar. Om säkerhetsskäl i fråga är en följd av den situation som råder på flygplatsen ska flygplatsens ledningsenhet erbjuda det alternativa sätt att förflytta sig som avses i denna punkt.*

#### *Motivering*

*På många av EU:s flygplatser får man inte ta med sig rullstolar för personer med nedsatt rörlighet eller sittvagnar för barn till utgången, och man får sedan i vissa fall tillbaka rullstolen eller sittvagnen först vid bagagebandet. Detta innebär ett stort hinder för dessa personers rörlighet, och man bör därför garantera att de kan ta med sig rullstolen eller sittvagnen ända fram till utgången. Om detta av säkerhetsskäl inte skulle vara möjligt ska de kostnadsfritt erbjudas alternativa sätt att förflytta sig.*

## Ändringsförslag 148

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – punkt 1 – led 4

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6b – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2. För att övervaka skyddet av passagerare

2. För att övervaka skyddet av passagerare

med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionshinder **avseende** skador på deras rörelsehjälpmedel ska det nationella tillsynsorganet också granska och ta hänsyn till de uppgifter om reklamationer avseende rörelsehjälpmedel som lämnats in till de organ som utsetts enligt artikel 16a i förordning (EG) nr 261/2004.

med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionshinder **i händelse av** skador på deras rörelsehjälpmedel **eller andra hjälpmedel** ska det nationella tillsynsorganet också granska och ta hänsyn till de uppgifter om reklamationer avseende rörelsehjälpmedel som lämnats in till de organ som utsetts enligt artikel 16a i förordning (EG) nr 261/2004.

#### *Motivering*

*På samma sätt som i övriga avsnitt i denna förordning ska andra hjälpmedel anses likvärdiga med rörelsehjälpmedel.*

### **Ändringsförslag 149**

#### **Förslag till förordning**

##### **Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6c – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Den **delegering av** befogenhet som avses i artikel 6.1 ska ges till kommissionen **på obestämd tid** från **det datum då denna förordning träder i kraft**.

#### *Ändringsförslag*

2. Den befogenhet **att anta delegerade akter** som avses i artikel 6.1 ska ges till kommissionen **för en period av fem år från och med den ...\***. **Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.**

---

**\* EUT: För in datum för denna förordnings ikraftträdande.**

#### *Motivering*

*Texten har anpassats till den standardperiod för delegering av befogenhet som ges till*

## **Ändringsförslag 150**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6d – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Lufttrafikföretagen *får själva fastställa villkoren för transport av bagage och* ska i *samband med bokningen* och vid incheckningsdisken (inbegripet incheckningsautomaterna för självbetjäning) **tydligt ange** hur mycket handbagage och incheckat bagage som är tillåtet på varje flygning som ingår i en passagerares platsreservation, inbegripet eventuella begränsningar av antalet bagage. **Om** transporten av bagage **är förknippad med extra avgifter** ska lufttrafikföretaget **ge tydlig information om dessa i samband med bokningen** och, på begäran, på flygplatsen.

#### *Ändringsförslag*

1. Lufttrafikföretagen ska i **ett tidigt skede av bokningsförfarandet tydligt ange i alla distributionskanaler som används, inbegripet datoriserade bokningssystem,** och vid incheckningsdisken (inbegripet incheckningsautomaterna för självbetjäning) hur mycket handbagage och incheckat bagage som är tillåtet på varje flygning som ingår i en passagerares platsreservation, inbegripet eventuella begränsningar av antalet bagage **och av de varor som inhandlats på flygplatsen. Uppgifter om extra avgifter för** transporten av bagage ska lufttrafikföretaget **förmedla i ett tidigt skede av bokningsförfarandet** och, på begäran, på flygplatsen **på ett tydligt, transparent och otvetydigt sätt. Det måste tydligt framgå vad som ingår i den huvudsakliga resetjänsten respektive vad som omfattas av extra avgifter och ska kunna köpas separat.**

#### *Motivering*

*Ändringsförslaget ersätter ändringsförslag 95 från föredraganden i syfte att öka kravet på pristransparens och handelsfrihet.*

## **Ändringsförslag 151**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6d – punkt 1a (ny)



*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*1a. Passagerare ska få lov att utan avgift ta med sig viktiga personliga artiklar eller tillhörigheter in i kabinen, exempelvis ytterkläder och handväskor, inbegripet minst en påse i standardformat med varor som inhandlats på flygplatsen, utöver det fastställda högsta antalet tillåtna handbagage.*

## **Ändringsförslag 152**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6d – punkt 1b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*1b. Utan att det påverkar förordning (EG) nr 1107/2006, ska det maximalt tillåtna handbagaget uttryckas i största tillåtna dimensioner eller högsta tillåtna vikt, eller båda dessa mått, för hela det tillåtna handbagaget per passagerare, dock utan begränsning av antalet bagage.*

### *Motivering*

*Luftrafikföretag bör kunna fastställa det maximalt tillåtna handbagaget uttryckt i största tillåtna dimensioner eller högsta tillåtna vikt, men det bör inte finnas någon möjlighet att begränsa antalet bagage.*

## **Ändringsförslag 153**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6d – punkt 2

*Kommissionens förslag*

**2. Om extraordinära omständigheter, t.ex. säkerhetsskäl eller ändring av luftfartygstypen sedan bokningen gjordes, förhindrar transport av hela eller delar av det tillåtna handbagaget i luftfartygets kabin för lufttrafikföretaget i stället, utan extra kostnad för passageraren, transportera detta bagage i lastrummet.**

*Ändringsförslag*

**2. Lufttrafikföretaget får ombesörja transport av ovanstående artiklar i luftfartygets lastutrymme vid exceptionella omständigheter som har betydelse för säkerheten, och om luftfartygets specifika egenskaper förhindrar transport i kabinen. Inga extra avgifter ska tillkomma i sådana fall.**

*Motivering*

*Detta ändringsförslag har formulerats så att hänsyn tas till exceptionella omständigheter som är kopplade till luftfartyget eller säkerheten, och som kan förhindra transport i kabinen av sådana artiklar som avses i artikel 6d – led 1a och 1b.*

**Ändringsförslag 154**

**Förslag till förordning**

**Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6d – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2a. Om ett handbagage tas ur flygplanskabinen och lastas i lastutrymmet innan passageraren går ombord eller innan flygplanet startar måste bagaget ges tillbaka som handbagage till passageraren när denne stiger av planet.**

**Ändringsförslag 155**

**Förslag till förordning**

**Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6e – punkt 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**1. EG-lufttrafikföretag ska tillåta**

**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 om de kan förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte. ***Ett lufttrafikföretag får bestämma att ett musikinstrument ska ingå i en passagerares tillåtna handbagage och inte får medföras utöver detta.***

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 om de kan förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte. ***Om det tillåts att ett musikinstrument medförs i flygplanskabinen ska det ingå i en passagerares tillåtna handbagage. Ett lufttrafikföretag får bestämma att extra avgifter ska tillämpas för handbagage som medförs utöver det tillåtna handbagaget.***

## Ändringsförslag 156

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 4

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6e – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

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. Om betalning erläggs för ett andra säte bör lufttrafikföretaget göra rimliga ansträngningar för att placera passagerare och instrument tillsammans. ***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. Ett lufttrafikföretag ska***

#### *Ändringsförslag*

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. ***En sådan extra färdbiljett ska inte omfattas av betalning av tillämplig flygplatskatt vid utresan.*** Om betalning erläggs för ett andra säte bör lufttrafikföretaget göra rimliga ansträngningar för att placera passagerare och instrument tillsammans.

**tydligt ange villkor och gällande avgifter  
för transport av musikinstrument.**

*Motivering*

*För att förbättra strukturen på artikeln har den strukna texten delats upp och integrerats i artikel 6e punkt 2a (ny) och 2b (ny).*

**Ändringsförslag 157**

**Förslag till förordning**

**Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6e – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***”2a. Musikinstrument ska, om utrymme är tillgängligt 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. Lufttrafikföretag ska tillhandahålla särskilda etiketter som ska fästas väl synliga på musikinstrument för att se till att de behandlas med den aktsamhet som krävs. Endast instrument som är ordentligt förpackade i ett hårt fodral och/eller fodral med hård utsida som är särskilt utformat för sådana föremål ska få medföras i luftfartygets lastutrymme.”***

**Ändringsförslag 158**

**Förslag till förordning**

**Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6e – punkt 2b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**”2b. Ett lufttrafikföretag ska vid bokningen och i sina villkor tydligt ange under vilka förutsättningar musikinstrument kommer att transporteras, inbegripet gällande avgifter och de anordningar för transport av musikinstrument som är tillgängliga i det berörda luftfartyget och dimensionerna för dessa anordningar. Om ett andra säte behövs ska passagerare ges möjlighet att boka detta andra säte online.”**

## **Ändringsförslag 159**

**Förslag till förordning**

**Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6f (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

### **Artikel 6f**

**1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för passagerares rättigheter. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.**

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

## **Ändringsförslag 160**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – inledningen

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

”Bilaga: ***Icke uttömmande*** förteckning

”Bilaga: ***Uttömmande*** förteckning över

över omständigheter som betraktas som  
extraordinära i denna förordning

omständigheter som betraktas som  
extraordinära i denna förordning

#### *Motivering*

*För att garantera rättssäkerhet i fråga om definitionen av extraordinära omständigheter, bör förteckningen vara uttömmande.*

### **Ändringsförslag 161**

#### **Förslag till förordning**

##### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 1 – led ii

#### *Kommissionens förslag*

ii. Tekniska problem *som inte är normala för driften av luftfartyget, t.ex. upptäckt av fel under flygningen som gör att färden inte kan fortsätta på ett normalt sätt eller* ett dolt tillverkningsfel som *upptäcks* av tillverkaren eller en behörig myndighet och som inverkar negativt på flygsäkerheten.

#### *Ändringsförslag*

ii. Tekniska problem, *vilka påverkar luftfartyget och är en direkt följd av* ett dolt tillverkningsfel som *formellt erkänts* av tillverkaren eller en behörig myndighet och som *upptäckts vid underhållskontrollen före flygningen eller efter det att luftfartyget godkänts för användning, och vilka* inverkar negativt på flygsäkerheten.

#### *Motivering*

*Taktiskt ändringsförslag för att invända mot ändringsförslag 101?*

### **Ändringsförslag 162**

#### **Förslag till förordning**

##### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 1 – led iia (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

*ii.a. Skada orsakad av en fågelkollision.*

#### *Motivering*

*Trots alla förebyggande åtgärder som lufttrafikföretag vidtar, kan de inte kontrollera fåglars*

*beteende i luften.*

### **Ändringsförslag 163**

#### **Förslag till förordning**

##### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 1 – led iii

#### *Kommissionens förslag*

iii. **Säkerhetsrisker**, sabotage eller terrorism som omöjliggör säker flygning.

#### *Ändringsförslag*

iii. **Krig, politiska oroligheter**, sabotage eller terrorism som omöjliggör säker flygning.

### **Ändringsförslag 164**

#### **Förslag till förordning**

##### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 1 – led iv

#### *Kommissionens förslag*

iv. **Livshotande** hälsorisker eller medicinska nödsituationer som kräver att den berörda flygningen avbryts eller ändras.

#### *Ändringsförslag*

iv. Hälsorisker eller medicinska nödsituationer som kräver att den berörda flygningen avbryts eller ändras.

### **Ändringsförslag 165**

#### **Förslag till förordning**

##### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 1 – led v

#### *Kommissionens förslag*

v. Begränsningar av flygledningstjänst eller stängning av **luftrum** eller **en flygplats**.

#### *Ändringsförslag*

v. **Oförutsedda** begränsningar av flygledningstjänst eller **oförutsedd** stängning av **luftrummet, inklusive myndigheters stängning av start- och**

## **Ändringsförslag 166**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 1 – led vi

#### *Kommissionens förslag*

vi. Meteorologiska förhållanden som kan äventyra flygsäkerheten.

#### *Ändringsförslag*

vi. Meteorologiska förhållanden som kan äventyra flygsäkerheten *eller som har skadat luftfartyget under flygning eller på marken efter godkännandet för användning och som omöjliggör säker flygning.*

## **Ändringsförslag 167**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 1 – led vii

#### *Kommissionens förslag*

vii. Arbetsmarknadskonflikt hos det lufttrafikföretag som utför flygningen eller hos viktiga tjänsteleverantörer som t.ex. flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänst.

#### *Ändringsförslag*

vii. *Oförutsedd* arbetsmarknadskonflikt hos det lufttrafikföretag som utför flygningen eller hos viktiga tjänsteleverantörer som t.ex. flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänst.

## **Ändringsförslag 168**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 2



**2. Följande omständigheter ska inte betraktas som extraordinära:**

**utgår**

**i. i. Tekniska problem som är normala för driften av luftfartyget, t.ex. problem som upptäcks i samband med rutinmässigt underhåll eller tillsyn före flygning, eller som uppstår på grund av underlåtenhet att korrekt utföra sådant underhåll eller sådan tillsyn före flygning.**

**ii. Flygbesättning eller kabinpersonal ej tillgänglig (om inte på grund av arbetsmarknadskonflikt).”**

## MOTIVERING

### Inledning

Flygindustrin har på senare år genomgått kraftiga förändringar på grund av det ökade antalet passagerare och flygningar på en avreglerad europeisk marknad. Denna positiva utveckling har emellertid åtföljts av illojala rutiner och en försämring av tjänsternas kvalitet, något som har fått negativa konsekvenser för de resande. Sedan förordningen trädde i kraft 2004 kan man dessutom konstatera att det uppstått problem i samband med olika tolkningar på grund av gråzoner och luckor i den befintliga förordningen, ett icke enhetligt genomförande i medlemsstaterna och de svårigheter som passagerarna upplever med att genomdriva sina rättigheter när lufttrafikföretagen bryter mot gällande lagstiftning. Europaparlamentet har redan yttrat sig om flera av dessa punkter i de resolutioner som antogs under 2012<sup>1</sup>.

Följande inslag i kommissionens förslag kan lyftas fram som ett steg framåt när det gäller att genomdriva flygpassagerarnas rättigheter: de nationella tillsynsmyndigheternas roll har definierats närmare och utsträckt till att omfatta krav på grund av förlorat eller skadat bagage, ett klagomålsförfarande har införts med tydliga tidsgränser och med angivande av en noggrant preciserad roll för ett nytt organ som ska inrättas för att hantera klagomål, nya bestämmelser har införts för fall av nekad ombordstigning, missade anslutande flygförbindelser och kraftiga förseningar, en partiell förteckning över extraordinära omständigheter har skapats för att förtydliga när lufttrafikföretagen undantas från kravet att betala ersättning, lufttrafikföretagens skyldighet att informera passagerarna korrekt och i god tid har förstärkts och nya bestämmelser har införts som gäller transport av rörlighetsutrustning och musikinstrument.

### Viktiga punkter

Den ofullständiga och inkonsekventa tillämpningen av den nuvarande förordningen, såväl från lufttrafikföretagens som de nationella myndigheternas sida skapar förvirring för både passagerare och industri. Dessutom saknar passagerarna information om sina rättigheter och är missnöjda med omständigheterna och kostnaderna i samband med genomdrivandet av dessa rättigheter.

Rättsosäkerheten har lett till en rad domar från EU-domstolen som har skapat en omfattande rättspraxis för passagerarnas rättigheter under årens lopp. Det är emellertid svårt att övervaka detta. Siffrorna visar att endast en liten del av de passagerare som teoretiskt sett skulle ha rätt till förmåner och kompensation faktiskt begär eller erhåller någon ersättning.

Den springande punkten är att de lufttrafikföretag det gäller inte automatiskt erkänner de berörda passagerarnas rättigheter. Passagerarna måste därför individuellt kräva sina rättigheter hos de stora internationella företagen. Kunderna känner sig osäkrare i en sådan situation, inte minst på grund av processens komplexitet. Många passagerare drar sig för att vända sig till domstol på grund av de höga kostnader och allt besvär det skulle medföra, en känsla som utnyttjas av vissa lufttrafikföretag för att slippa tillhandahålla konsumentskydd.

---

<sup>1</sup> Antagna texter, P7\_TA-PROV(2012)0371, P7\_TA-PROV(2012)0099.

Föredraganden föreslår därför att passagerarnas rättigheter stärks.

#### Rätt till kompensation vid kraftiga förseningar.

Den reviderade förordningen bör vara tydlig när det gäller rätten till hjälp och kompensation för passagerare som drabbas av kraftiga förseningar. Tröskelvärden, över vilka förseningar ger rätt till hjälp eller kompensation bör fastställas i linje med den dom från EU-domstolen (målen C-407/07 och C-432/07 – Sturgeon) som ger passagerarna samma rättigheter som passagerare vilkas flygningar ställts in när det gäller förseningar som varar mer än tre timmar. Föredraganden välkomnar att kommissionen har beaktat Sturgeon-domen i sitt förslag.

Föredraganden håller med kommissionen om att tröskelvärdena bör vara desamma för alla resor inom EU. För resor till och från tredjeland bör de emellertid vara beroende av resans längd för att ta hänsyn till de operativa svårigheter som drabbar lufttrafikföretagen när de ska hantera förseningar på avlägset belägna flygplatser.

I ljuset av EU-domstolens dom kan föredraganden emellertid inte dela kommissionens åsikt att alla tidsgränser bör förlängas för att minska de finansiella effekterna för lufttrafikföretagen och minimera risken för att de leder till fler inställda flyg (skäl 11). De föreslagna tröskelvärdena verkar dessutom alldeles för höga, framför allt för interna EU-flygningar där flygtiden i regel inte överstiger tre timmar. Föredraganden har därför föreslagit att artikel 6 ändras genom att tröskelvärdena på fem, nio och tolv timmar ersätts med tre respektive fem timmar.

För att underlätta den fortsatta tillämpningen av det nuvarande systemet och skapa ökad klarhet för passagerare och lufttrafikföretag föreslår föredraganden dessutom att man samordnar brytpunkter och kompensationsbelopp enligt artiklarna 6, 6a och 7 genom att införa följande beloppsgränser: uro för flygningar inom unionen (oberoende av flygsträcka), uro för alla övriga flygningar upp till avståndet 3 500 km och 600 euro för alla andra flygningar på mer än 3 500 km.

Frivilliga avtal mellan lufttrafikföretagen och passagerarna bör endast vara giltiga om de avser metoder, men inte själva kompensationen (artikel 7.5).

#### Rättigheter i samband med anslutande flyg

De fall där en passagerare missar ett anslutande flyg på grund av tidtabellsändring eller förseningar är speciellt bekymmersamma. Därför har en ny artikel 6a införts av kommissionen enligt vilken de berörda passagerarna bör erbjudas hjälp, stöd och ombokning av det lufttrafikföretag som svarade för föregående flyg och som är ansvarigt för den försening som leder till att passagerare missar sitt anslutande flyg.

Passagerare som missar ett anslutande flyg bör också kunna kräva ersättning på liknande grunder som de passagerare vars flygningar försenas eller ställs in. Föredraganden anser emellertid att de finansiella bördorna bör minskas för det stora antalet lufttrafikföretag som driver regionala flygningar på kortare distanser inom EU. Föredraganden har därför lagt till en lägsta tidsgräns på 90 minuters försening av föregående flyg vid omstigningsstället, vilket ska

ge passagerarna rätt till kompensation (skäl 13a (nytt), artikel 6a.2) under förutsättning att förseningen vid resans slutliga bestämmelseort överstiger tre respektive fem timmar. Detta dubbla villkor läggs till av proportionalitetsskäl och är motiverat om föregående lufttrafikföretag enbart orsakar en kortare försening som i slutändan resulterar i ett missat anslutande flyg och i betydligt kraftigare förseningar vid den slutliga bestämmelseorten.

### Nekad ombordstigning

Nekad ombordstigning kan inträffa vid överbokning, men kan även ha andra driftsmässiga skäl, vilket också bekräftats av domstolen. Ett särskilt fall av nekad ombordstigning är den så kallade no-show-principen som lufttrafikföretagen tillämpar. I praktiken nekar lufttrafikföretagen passagerare ombordstigning vid returresan om de inte har genomfört utresan på sin biljett. Denna princip strider mot kundernas intressen och bör tydligt förbjudas. Föredraganden föreslår därför att kommissionens förslag ska förstärkas (skäl 7, artikel 4.4).

I förordningen bör också klargöras att ”nekad ombordstigning” även gäller när den tidtabellsenliga avgångstiden har tidigare lagts, vilket resulterar i att en passagerare missar flygningen, om inte passageraren informerats minst 24 timmar i förväg (skäl 5, artikel 2 j, artikel 4.5a (ny)). Vid en betydande ändring av tidtabellen bör passageraren ha rätt till återbetalning eller ombokning (artikel 6.1 iii).

Om en avresa har senarelagts bör det medföra liknande rättigheter som de som medges när flygningen är försenad (skäl 12).

Föredraganden anser att passagerare som nekas ombordstigning mot sin vilja inte ska drabbas av några begränsningar när det gäller hjälp och att artikel 9 ska gälla utan dröjsmål. Av dessa skäl vänder sig föredraganden mot kommissionens förslag att tillämpa artikel 9 först efter en väntetid på två timmar om passageraren väljer ombokning efter att ha nekats ombordstigning (artikel 4.3, artikel 4.4).

### Skydd vid flera störningar i flygtrafiken

#### Insolvens

Fallen med flygbolagen Spanair och Malev visar hur viktigt det är att passagerarnas rättigheter skyddas när det gäller flygbolag som upphör med verksamheten på grund av sin ekonomiska situation. Dessa inställda flygningar omfattas i allmänhet av förordning (EG) nr 261/2004 och den drabbade passageraren erbjuds återbetalning eller alternativ transport. Praxis har emellertid visat att vid insolvens föreligger viss osäkerhet när det gäller betalningar, vilket också indirekt berör paketreserearrangörer. En förbättring av EU:s lagstiftning behövs därför.

I motsats till kommissionen, som inte har tagit upp huvudfrågan om skydd av passagerarna, anser föredraganden att översynen av förordningen bör innefatta relevanta bestämmelser. I syfte att effektivt trygga passagerarnas rätt till återbetalning för en returresa ska lufttrafikföretag vara skyldiga att lämna tillräckliga bevis för att återbetalning eller hemsändning av passagerare kan tryggas (skäl 9a (nytt), artikel 5.5c (ny)). Kraven gör det

möjligt för ett lufttrafikföretag att vidta olika åtgärder (som kan innefatta en fond eller en försäkring) för att skydda passagerarna i dessa fall.

### Beredskapsplaner

Ett viktig ny beståndsdel som infördes av kommissionen gäller skyldigheten för flygplatsers ledningsenhet och flygplatsanvändare att upprätta beredskapsplaner för att minimera effekten av störningar i flygtrafiken och på ett samordnat sätt organisera omhändertagande eller ombokning av passagerare. Om lufttrafikföretaget plötsligt upphör med verksamheten är dessa planer särskilt viktiga för att hjälpa strandade passagerare. Föredraganden anser att gränsen på tre miljoner passagerare per år för flygplatser är för hög och bör sänkas till 1,5 miljoner. Det anses viktigt att nationella, regionala och lokala myndigheter deltar i utvecklingen av dessa beredskapsplaner (skäl 10, artikel 5.5). Behovet av en samordnad åtgärd mellan alla berörda parter, mer detaljerade uppgifter om vad beredskapsplaner bör innehålla när det gäller information och stöd till passagerare och en särskild skyldighet för lufttrafikföretagen att inrätta förfaranden vid störningar i flygtrafiken lyfts fram genom relevanta ändringsförslag (skäl 10a (nytt), artikel 5.5, artikel 5.5a (ny)).

### Extraordinära omständigheter:

Lufttrafikföretag kan undantas från kompensationsutbetalningar om de kan visa att problemen beror på extraordinära omständigheter. Det råder dock stor osäkerhet om tolkningen av detta begrepp. Relevanta domar från EU-domstolen bör kunna bidra till att formulera EU-bestämmelserna på ett mer tillförlitligt sätt. Den förteckning som är bifogad till denna förordning är tänkt att vara till hjälp. Härvid bör särskild uppmärksamhet ägnas åt begreppet tekniska problem. Flygbolag rättfärdigar ofta försenade eller inställda flygningar med ”tekniska problem”, vilket gör att passageraren inte får någon möjlighet att förstå omständigheterna.

Den reviderade förordningen bör ge tydligare riktlinjer om under vilka slags extraordinära omständigheter som flygbolag inte är skyldiga att betala kompensation. Föredraganden har utarbetat omfattande ändringsförslag till den icke-uttömmande förteckning som är bifogad till kommissionens förslag. Det mest långtgående ändringsförslaget gäller inbegripandet eller uteslutandet av tekniska problem under extraordinära omständigheter. Föredraganden instämmer i domstolens avgörande i Wallentin-Hermann-målet att tekniska fel i princip inte utgör extraordinära omständigheter. Tekniska problem bör endast i undantagsfall betraktas som extraordinära omständigheter om de orsakas av omständigheter som inte kan hanteras av lufttrafikföretaget, som påverkar flygsäkerheten och som gör att flygningen inte kan fortsätta på normalt sätt.

Vidare bör man genom en ändring klargöra att även om en flygstörning kan ha orsakats av extraordinära omständigheter, måste det bevisas att lufttrafikföretaget på rätt sätt hade vidtagit alla åtgärder för att undvika att ställa in flygningen. Endast om båda villkoren är uppfyllda bör lufttrafikföretaget befrias från skyldigheten att betala kompensation (artikel 5.3).

### Rätten till inkvartering:

Rätten till inkvartering vid inställda flygningar, missade anslutande flygförbindelser eller långa förseningar är i regel inte omtvistad om de berörda villkoren är uppfyllda. Föredraganden instämmer med kommissionen att den för närvarande obegränsade skyldigheten för lufttrafikföretaget att tillhandahålla inkvartering bör begränsas vid extraordinära omständigheter av långvarig karaktär. Till skillnad mot kommissionen föreslår dock föredraganden att endast kostnaderna för inkvartering ska begränsas, inte själva varaktigheten. Han anser att passagerare som drabbas mest under extraordinära omständigheter av långvarig karaktär inte bör behandlas mindre förmånligt än passagerare som drabbas i mindre utsträckning. I undantagsfall kan kostnaderna och varaktigheten av serviceskyldigheten begränsas av lufttrafikföretaget för passagerare som själva ordnar sin inkvartering (skäl 16, artikel 9.4). Med dessa kombinerade förslag tar föredraganden hänsyn till både passagerarnas och de berörda företagens intressen.

Bestämmelsen om begränsad serviceskyldighet under extraordinära omständigheter bör dock inte befria lufttrafikföretaget från dess skyldighet att tillhandahålla inkvartering (artikel 9.4).

### Rätt till information.

Information till passagerare och öppenhet är viktiga faktorer vid översynen av den nuvarande förordningen. Det gäller rätten att i händelse av flygstörningar få tillräcklig information om sina rättigheter i allmänhet, men också om orsaken till störningen, andra tänkbara transportsätt (artikel 14.4) och tillgång till reklameringsförfaranden och reklameringsblanketter m.m. Eftersom lufttrafikföretaget är den mest tillförlitliga källan och ansvarar för denna information (skäl 20, artikel 5.2), anser föredraganden att informationen och assistansen till passagerarna skulle kunna förbättras betydligt genom att lufttrafikföretagen i tillräcklig grad finns på plats på flygplatserna (artikel 14.1a (ny)).

### Prisöppenhet:

Det behövs också förbättringar när det gäller biljettpriser. Biljettpriserna är ofta inte tillräckligt öppna, vilket förvirrar passagerarna och försvårar prisjämförelser. Lagstiftaren måste se till att förordningen utformas på ett sådant sätt att missbruk i stort sett kan uteslutas. Definitionen av biljettpris bör vara så tydlig och så uttömmande som möjligt. Föredraganden vill därför till kommissionens definition lägga till ett antal grundläggande tjänster som alltid bör ingå i biljettpriset, exempelvis utfärdandet av ett boardingkort, ett minimum av tillåtet bagage och betalningsrelaterade kostnader som kreditkortsavgifter (artikel 2 s).

### Reklameringsförfarande:

Flera ändringsförslag har införts i den nya artikel 16a om skadeståndskrav och reklameringsförfaranden för att anpassa texten till det nya direktivet 2013/11/EU om alternativ tvistlösning<sup>1</sup> enligt vilken medlemsstaterna är skyldiga att inrätta nationella organ för handläggning av tvistlösning utanför domstol. Dessa kommer i framtiden att vara de organ som handlägger reklamationer från passagerare. Lufttrafikföretagens vägran att delta i system och förfaranden för alternativ tvistlösning utgör ett särskilt problem, och i förordningen bör man därför ålägga lufttrafikföretagen att ansluta sig till ett system för alternativ tvistlösning.

---

<sup>1</sup> EUT L 165, 18.6.2013, s. 63.

Luftrafikföretagets reklamationsförfarande påverkar inte passagerarnas rätt att få tillgång till domstolsprövning och till tvistlösning utanför domstol (artikel 16a.2).

#### Förseningar på marken.

I fråga om förseningar på marken föreslår föredraganden att förseningar på marken ska definieras i förhållande till den tidpunkt då ombordstigningen avslutats, inte i förhållande till den tidpunkt då passagerarna börjar stiga ombord så som kommissionen föreslår, eftersom ombordstigningen är beroende av luftfartygets storlek. Förseningar på marken bör beräknas i absoluta termer och inte i förhållande till respektive luftfartyg (artikel 2 w). Kommissionens förslag att förseningen på marken ska ha varat i minst fem timmar innan passagerare tillåts stiga av förefaller vara alltför lång tid. Föredraganden föreslår att tiden för försening på marken minskas till två timmar.

#### Tillåtet bagage:

Ett iögonfallande exempel på bristen på tillräcklig information gäller luftrafikföretagens praxis vad gäller passagerarnas tillåtna bagage. En del luftrafikföretag tillåter att passagerarna tar med sig ett enda handbagage ombord och tar ut en avgift för alla ytterligare kollin, exempelvis shoppingkassar från flygplatsen. För att undvika förvirring bland passagerarna och ge dem möjlighet att jämföra priser, bör tydlig information om tillåtet bagage vara tillgänglig före bokningen om ytterligare avgifter tillämpas (skäl 28, artikel 6d.1).

Vidare anser föredraganden att passagerare bör få lov att utan extra kostnad ta med sig viktiga personliga föremål eller tillhörigheter i passagerarutrymmet, inklusive shoppingkassar från flygplatsen, utöver det föreskrivna maximalt tillåtna handbagaget (artikel 6d.1a (ny)). En mindre restriktiv policy från luftrafikföretagens sida skulle också motverka butikernas minskade försäljning.

Flera ändringsförslag har lagts fram i syfte att förbättra hanteringen av musikinstrument. I princip bör luftrafikföretagen tillåta att en passagerare tar med sig ett musikinstrument i luftfartygets passagerarutrymme. Ett musikinstrument bör utgöra en del av det tillåtna handbagaget. Luftrafikföretaget bör respektera en tydlig angivelse av tillämpliga avgifter och villkor för bagage ombord på luftfartyget.

#### Förlorat och skadat eller försenat bagage:

För att underlätta inlämnandet av reklamationer angående förlorat, skadat eller försenat bagage, bör en tjänst för bagagerekamationer, som redan finns på många flygplatser, i princip inrättas på alla flygplatser. En sådan tjänst ger passagerarna möjlighet att lämna in en reklamation vid ankomsten och bidrar till snabbare förfaranden. Dessutom bör en harmoniserad reklamationsblankett för hela unionen vara tillgänglig som en bilaga till förordningen. Fördelen med en sådan bilaga är att blanketten blir översatt till alla officiella EU-språk (Skäl 31, artikel 3.2).

8.11.2013

## YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR DEN INRE MARKNADEN OCH KONSUMENTSKYDD

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage  
(COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Föredragande: Hans-Peter Mayer

### KORTFATTAD MOTIVERING

Det har inkommit och fortsätter att inkomma flera klagomål till domstolen rörande juridiska oklarheter i samband med förordning (EG) nr 261/2004, vilket tyder på att det finns ett brådskande behov av att omarbeta denna förordning. När detta görs är det viktigt att finna en balans mellan passagerarnas och lufttrafikföretagens intressen. Samtidigt bör omarbetningen även leda till att lufttrafikföretagen strävar efter att förbättra sin service och sina koncept.

För att uppnå en förenkling för framför allt de europeiska konsumenterna som passagerare bör inte bara vissa delar av lagstiftningen förtydligas utan texten måste också förenklas, förbättras och göras mer lättförståelig och lättläst.

#### **Förordning (EG) nr 261/2004:**

##### Krav och nivåer

En av nyckelfrågorna kring förordning (EG) nr 261/2004 rör vilka förseningar som ska leda till krav och i vilka nivåer dessa ska delas upp. Föredraganden har i sitt yttrande följt domstolens rättspraxis i denna fråga. Av tydlighetsskäl föreslås även en uppdelning i endast två nivåer, en nivå under 3 500 kilometer och en nivå över 3 500 kilometer. I den första avståndsklassen upp till 3 500 kilometer ingår flyg inom EU och uttryckligen även flyg till EU:s utomeuropeiska territorier. Här bör det högsta möjliga skadeståndsbeloppet vara 250 euro per flyg för en försening på tre timmar. Den andra nivån omfattar flygningar på över 3 500 kilometer. För dessa är den högsta gränsen 600 euro för en försening på minst fem timmar.



För att även ta hänsyn till lågprisbolagens ekonomiska situation bör ersättningen även kunna begränsas till kostnaden för biljetten. Här måste man dock ta hänsyn till hela flygpriset, inklusive tur- och returresa med alla bikostnader, i synnerhet avgifter för incheckat bagage. De här angivna beloppen på 250 respektive 600 euro ska därför ses som övre gränser. På så sätt undviks oproportionerliga ersättningar.

Skadeståndskravet ska schablonmässigt täcka skadorna. Föredraganden för yttrandet har därför gjort ett förtydligande av artikel 12.1 andra stycket enligt vilken kompensation inte kan räknas av från ytterligare skadeståndskrav. Detta förtydligande följer av det anhängiga domstolsmålet X ZR111/12.

En annan viktig punkt rör no-show-principen. Nekad ombordstigning på en anslutnings- eller återresa till följd av att passageraren inte har utfört utresan eller en del av resan bör förbjudas, eftersom den europeiska lagstiftningen bör undvika att ge legitimitet åt kontraktsbrott, även om kompensation betalas ut.

Föredraganden för yttrandet vill även se att väntetiden vid förseningar när passagerarna sitter i flygplanet begränsas till två timmar. Om det är omedelbar avgång, det vill säga kan förväntas ske inom en halvtimme, kan väntetiden förlängas utöver två timmar. I dessa fall måste piloterna fatta beslut utifrån situationen. Dessutom önskar föredraganden att en försening på tre timmar ska vara tillräckligt för att kunna ställa krav på alternativ transport. Samtidigt anges i yttrandet att assistans enligt artiklarna 8 och 9 ska erbjudas tidigt. Utskottet anser att vid försenade eller inställda flyg av orsaker som inte lufttrafikföretagen råder över, ska de betala upp till 175 euro per natt för högst fem hotellnätter. Det belopp kommissionen har föreslagit är för lågt för vissa resmål, i synnerhet när man beaktar att passageraren kan behöva övernatta i närheten av flygplatsen för att kunna nå ett anslutande flyg.

Yttrandet följer även artikel 12 i direktiv 2013/11 om alternativ tvistlösning vid konsumenttvister genom att fastställa en gräns på två år för inlämning av alla klagomål, och på så sätt skapa enhetliga villkor. Vidare måste lufttrafikföretagen åläggas att tydligt informera om denna talfrist.

#### Förteckning över extraordinära omständigheter i bilaga I

I yttrandet ändras ordningsföljden för de omständigheter som ska anses bindande, så att de nu står i betydelseordning. I dessa ingår tekniska problem, men förteckningen har utvidgats till att även omfatta säkerhetsrisker.

Dessutom gör man en skillnad mellan arbetsmarknadskonflikter hos å ena sidan det lufttrafikföretag som utför flygningen och å andra sidan viktiga tjänsteleverantörer.

Endast i det senare fallet föreligger extraordinära omständigheter.

Ingen av förteckningarna över vad som ska, respektive inte ska, betraktas som extraordinära omständigheter är uttömmande, så att man kan lägga till bevis i framtiden och inte skapa problem när vissa situationer inte omnämns. Dessa förteckningar har redan utvidgats till följd av beslut i europeiska domstolar. De kan anpassas, men inte förkortas, genom delegerade akter.

#### Möjlighet till reklamation

Det stora antalet klagomål från passagerare visar att hanteringen av passagerarnas krav och reklamationer är bristfällig. Lufttrafikföretagen försöker inledningsvis ofta avvisa klagomål, delvis med hjälp av osanna motiveringar. Det bör införas påföljder för detta bruk.

För att kunna hävda sina rättigheter behöver man dessutom en lagstadgad rätt till fullständig information rörande orsakerna till att flygningen försenas eller ställs in eller att tidtabellen ändras. Om inte detta sker kommer målet att förbättra efterlevnaden av passagerarnas rättigheter inte att uppnås.

### **Förordning (EG) nr 2027/97:**

Eftersom det rör sig om en EU-förordning bör euro användas som måtenhet. För att underlätta förståelsen föreslås därför att begreppet särskild dragningsrätt (SDR) stryks som måtenhet. Istället används avrundade belopp som motsvarar nuvärdet på de tidigare SDR-beloppen.

## **ÄNDRINGSFÖRSLAG**

Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

### **Ändringsförslag 1**

#### **Förslag till förordning**

#### **Skäl 6**

##### *Kommissionens förslag*

(6) Förordning (EG) nr 261/2004 är även tillämplig på passagerare som har bokat en flygtransport som en del av en paketresa. Det bör dock klargöras att passagerare inte får ackumulera liknande rättigheter, särskilt inte rättigheter enligt både denna förordning och rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang. Passagerare bör kunna välja enligt vilken lag de ska lämna ett skadeståndskrav, men bör inte kunna ackumulera kompensation för ett och samma problem enligt båda rättsakterna. Passagerare bör inte behöva bekymra sig om hur lufttrafikföretag och researrangörer fördelar sådana skadeståndskrav mellan sig.

##### *Ändringsförslag*

(6) Förordning (EG) nr 261/2004 är även tillämplig på passagerare som har bokat en flygtransport som en del av en paketresa. Det bör dock klargöras att passagerare inte får ackumulera liknande rättigheter, särskilt inte rättigheter enligt både denna förordning och rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang ***även om det i princip skulle vara möjligt att samtidigt framföra separata krav.*** Passagerare bör kunna välja enligt vilken lag de ska lämna ett skadeståndskrav, men bör inte kunna ackumulera kompensation för ett och samma problem enligt båda rättsakterna. Passagerare bör inte behöva bekymra sig om hur lufttrafikföretag och researrangörer fördelar sådana skadeståndskrav mellan sig.

## Ändringsförslag 2

### Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(9a) Det bör förtydligas att en passagerare som vill avstå från en del av sin resa kan meddela lufttrafikföretaget detta redan innan planerad avgångstid och inte först i efterhand för att enbart kunna få tillbaka skatterna.*

## Ändringsförslag 3

### Förslag till förordning Skäl 9b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(9b) Om en flygpassagerare avbeställer biljetten ska lufttrafikföretagen vara förpliktade att kostnadsfritt återbetala redan inbetalade skatter.*

### *Motivering*

*En del lufttrafikföretag tar i dessa fall ut orimliga serviceavgifter. Detta är inte tillåtet. En skatt som inte ska betalas in måste återbetalas till fullo. Att flygpassageraren inte utnyttjar den redan betalda flygningen utgör en tillräckligt stor ”serviceavgift”.*

## Ändringsförslag 4

### Förslag till förordning Skäl 9c (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(9c) Om en passagerare accepterar att resa vid en senare tidpunkt ska kostnaderna för resa till och från flygplatsen för det inställda flyget ersättas fullständigt. Detta inbegriper kollektivtrafikkostnader, taxikostnader*

*och parkeringsavgifter för parkering på flygplatsen.*

## Ändringsförslag 5

### Förslag till förordning Skäl 9d (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(9d) Flygpassagerare ska åtnjuta ett specifikt skydd när flygningar ställs in på grund av att lufttrafikföretag blir insolventa eller upphör med sin verksamhet på grund av att deras licens återkallas. Lufttrafikföretag ska vara skyldiga att visa att de har tillräcklig säkerhet för återbetalning av erlagda belopp till passagerarna eller hemtransport av passagerarna.*

### *Motivering*

*Det måste finnas ett skydd för passagerare som drabbas av att ett lufttrafikföretag upphör med sin verksamhet, så att de kan återfå kostnaden för outnyttjade biljetter eller få hemtransport om de är strandsatta utomlands. Lufttrafikföretagen ska ha rätt att själva välja hur detta skydd ska upprättas (genom fonder, försäkringar eller annat).*

## Ändringsförslag 6

### Förslag till förordning Skäl 10

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(10) Flygplatser och flygplatsanvändare som lufttrafik- och marktjänstföretag bör samarbeta för att minimera konsekvenserna av flera störningar i flygtrafiken för passagerarna, genom att säkerställa att passagerarna får service och att ombokningar sker. För detta ändamål bör de tillsammans utarbeta beredskapsplaner för sådana fall.

(10) Flygplatser och flygplatsanvändare som lufttrafik- och marktjänstföretag **samt flygtrafiktjänster** bör samarbeta för att minimera konsekvenserna av flera störningar i flygtrafiken för passagerarna, genom att säkerställa att passagerarna får service och att ombokningar sker. För detta ändamål bör de tillsammans utarbeta beredskapsplaner för sådana fall **i samarbete med europeiska, nationella,**

*regionala eller lokala myndigheter.  
Befintliga beredskapsplaner bör om  
nödvändigt anpassas i enlighet med detta.*

## Ändringsförslag 7

### Förslag till förordning

#### Skäl 11

##### *Kommissionens förslag*

(11) Förordning (EG) nr 261/2004 bör uttryckligen innefatta en rätt till kompensation för passagerare som drabbats av kraftiga förseningar, i linje med Europeiska unionens domstols dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 (Sturgeon). ***Samtidigt bör de tröskelvärden vars uppnående ger rätt till kompensation höjas, med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna för sektorn och behovet av att undvika ett ökat antal inställda flyg.*** För att få likvärdiga kompensationsvillkor för privatpersoner som reser inom EU bör tröskelvärdet vara detsamma för samtliga resor inom unionen men vara beroende av avståndet vid resor till eller från tredjeländer, så att man beaktar de operativa svårigheterna för lufttrafikföretag vid förseningar på avlägsna flygplatser.

## Ändringsförslag 8

### Förslag till förordning

#### Skäl 11a (nytt)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

(11) Förordning (EG) nr 261/2004 bör uttryckligen innefatta en rätt till kompensation för passagerare som drabbats av kraftiga förseningar, i linje med Europeiska unionens domstols dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 (Sturgeon). För att få likvärdiga kompensationsvillkor för privatpersoner som reser inom EU bör tröskelvärdet vara detsamma för samtliga resor inom unionen men vara beroende av avståndet vid resor till eller från tredjeländer, så att man beaktar de operativa svårigheterna för lufttrafikföretag vid förseningar på avlägsna flygplatser.

***(11a) För att kunna beakta de ekonomiska effekterna även inom lågprissektorn av luftfarten bör kompensationskrav motsvarande det totala priset på flygbiljetten kunna ställas, dock högst de belopp som anges i denna***

*förordning. Detta biljettpreis ska inkludera tur- och returreisan inklusive alla omkostnader, såsom för bagage. Denna rätt gäller i motsvarande grad för varje försenad flygning. Vid förseningar både vid ut- och återresan har passageraren således rätt till två kompensationsbetalningar som vardera motsvarar det totala biljettpriset.*

## Ändringsförslag 9

### Förslag till förordning

#### Skäl 12

##### *Kommissionens förslag*

(12) Med tanke på rättssäkerheten bör det i förordning (EG) nr 261/2004 uttryckligen anges att ändringar i flygtidtabeller har samma effekter på passagerare som kraftiga förseningar och följaktligen bör ge upphov till samma rättigheter.

##### *Ändringsförslag*

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

## Ändringsförslag 10

### Förslag till förordning

#### Skäl 17

##### *Kommissionens förslag*

*(17) Det har visat sig att genomförandet av vissa passagerarrättigheter, i synnerhet rätten till inkvartering, inte står i proportion till lufttrafikföretagens inkomster för viss småskalig verksamhet. Lufttrafikföretag som utför flygningar med små luftfartyg på korta distanser bör följaktligen undantas från skyldigheten att betala för inkvartering, även om företaget bör hjälpa passagerarna att finna inkvartering.*

##### *Ändringsförslag*

*utgår*

## Motivering

*I den tillhörande artikeln nämns inte bara mindre luftfartyg utan även sträckor under 250 kilometer. Om en passagerare blir strandsatt på en flygplats mitt i natten och inte har någon möjlighet att omedelbart eller på annat sätt resa vidare måste han eller hon erbjudas inkvartering. Det är inte passageraren som har bestämt att resan ska göras med ett litet flygplan.*

### Ändringsförslag 11

#### Förslag till förordning Skäl 18

##### *Kommissionens förslag*

(18) För personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och andra personer med särskilda behov, t.ex. barn som reser ensamma, gravida och personer som behöver särskild medicinsk vård, kan det vara svårare att finna inkvartering vid störningar i flygtrafiken. Begränsningarna av rätten till inkvartering vid extraordinära omständigheter **eller för regionala flygningar** bör därför **inte** gälla dessa passagerarkategorier.

##### *Ändringsförslag*

(18) För personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och andra personer med särskilda behov, t.ex. barn som reser ensamma, gravida och personer som behöver särskild medicinsk vård, kan det vara svårare att finna inkvartering vid störningar i flygtrafiken. Begränsningarna av rätten till inkvartering vid extraordinära omständigheter bör därför **under inga omständigheter** gälla dessa passagerarkategorier.

### Ändringsförslag 12

#### Förslag till förordning Skäl 20

##### *Kommissionens förslag*

(20) Passagerare bör inte bara informeras korrekt om sina rättigheter vid **störningar i flygtrafiken** utan bör också få adekvat information om orsaken **till själva störningen**, så snart som denna information blir tillgänglig. Denna **information bör** också **ges** när passageraren har förvärvat biljetten genom en förmedlare som är etablerad i unionen.

##### *Ändringsförslag*

(20) Passagerare bör inte bara informeras korrekt om sina rättigheter vid **flygförseningar, inställda flyg, trafikstörningar eller tidtabellsändringar** utan bör också få adekvat information om orsaken, så snart som denna information blir tillgänglig. Denna **rätt ska de även kunna göra gällande i domstol, och rätten gäller** också när passageraren har förvärvat biljetten genom en förmedlare som är etablerad i unionen.

## Ändringsförslag 13

### Förslag till förordning Skäl 20

#### *Kommissionens förslag*

(20) Passagerare bör inte bara informeras korrekt om sina rättigheter vid störningar i flygtrafiken utan bör också få adekvat information om orsaken till själva störningen, så snart som denna information blir tillgänglig. Denna information bör också ges när passageraren har förvärvat biljetten genom en förmedlare som är etablerad i unionen.

#### *Ändringsförslag*

(20) Passagerare bör inte bara informeras korrekt om sina rättigheter vid störningar i flygtrafiken utan bör också få adekvat information om orsaken till själva störningen, så snart som denna information blir tillgänglig. Denna information bör också ges när passageraren har förvärvat biljetten genom en förmedlare som är etablerad i unionen. ***Vidare måste de få information om de enklaste och snabbaste sätten att göra en reklamation eller framföra ett krav, för att på så sätt utöva sina rättigheter.***

## Ändringsförslag 14

### Förslag till förordning Skäl 21

#### *Kommissionens förslag*

(21) För att bättre skydda passagerares rättigheter bör de nationella tillsynsorganens roll definieras närmare och klart särskiljas från hanteringen av enskilda reklamationer från passagerare.

#### *Ändringsförslag*

(21) För att bättre skydda passagerares rättigheter bör de nationella tillsynsorganens roll definieras närmare och klart särskiljas från hanteringen av enskilda reklamationer från passagerare. ***Dessutom bör det förtydligas att den maximala handläggningstiden, i de europeiska konsumenternas intresse, inte får överstiga 90 dagar. Ansvaret för att hantera enskilda reklamationer bör fastställas tydligt för att undvika en situation där nationella tillsynsorgan hänvisar passagerare till varandra i stället för att snabbt hantera reklamationer.***



## Ändringsförslag 15

### Förslag till förordning Skäl 22

#### *Kommissionens förslag*

(22) Passagerare bör få tillräcklig information om de relevanta förfarandena för att lämna skadeståndskrav och reklamationer till lufttrafikföretag och bör få *ett* svar inom *en rimlig tid*. Passagerare bör också ha möjlighet att lämna reklamationer avseende lufttrafikföretag via förfaranden 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.

#### *Ändringsförslag*

(22) Passagerare bör få tillräcklig information om de relevanta förfarandena för att lämna skadeståndskrav och reklamationer till lufttrafikföretag och bör få *information om gällande frister för detta, i synnerhet de frister som åsyftas i artikel 16a.2. De bör få* svar inom *två månader efter att kravet eller reklamationen har kommit in*. Passagerare bör också ha möjlighet att lämna reklamationer avseende lufttrafikföretag via förfaranden 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 sådana förfaranden inte hindra passagerares tillgång till domstolsförfaranden. *För snabb, enkel och kostnadseffektiv tvistlösning i och utanför domstol bör framför allt internetbaserade förfaranden och alternativ tvistlösning samt det europeiska småmålsförfarandet tillämpas.*

## Ändringsförslag 16

### Förslag till förordning Skäl 22

#### *Kommissionens förslag*

(22) Passagerare bör få tillräcklig information om de relevanta förfarandena för att lämna skadeståndskrav och reklamationer till lufttrafikföretag och bör få ett svar inom en rimlig tid. Passagerare bör också ha möjlighet att lämna reklamationer avseende lufttrafikföretag

#### *Ändringsförslag*

(22) Passagerare bör få tillräcklig information om de relevanta förfarandena för att lämna skadeståndskrav och reklamationer till lufttrafikföretag och bör få ett svar inom en rimlig tid. Passagerare bör också ha möjlighet att lämna reklamationer avseende lufttrafikföretag

via förfaranden 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.

via förfaranden för tvistlösning utanför domstol. ***I detta syfte måste passagerare ges adresser och kontaktuppgifter till alla organ som ansvarar för fullgörandet av respektive formaliteter i respektive land.*** 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.

### Ändringsförslag 17

#### Förslag till förordning Skäl 22a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(22a) Luftrafikföretag bör tillhöra tvistlösningssystemen i enlighet med direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistlösning.***

### Ändringsförslag 18

#### Förslag till förordning Skäl 22b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(22b) För att säkerställa enhetliga villkor måste reklamationer och krav enligt denna förordning inges inom två år från den dag då kravet uppstod, det vill säga den dag då flygningen skulle inledas.***

### Ändringsförslag 19

#### Förslag till förordning Skäl 31

### *Kommissionens förslag*

(31) Med tanke på de korta tidsfristerna för att lämna in reklamationer angående förlorat, skadat eller försenat bagage bör lufttrafikföretag ge passagerare möjlighet att lämna reklamationer genom att tillhandahålla ett formulär för detta på flygplatsen. Detta kan också ske genom den sedvanliga rapporten om drabbad egendom – PIR-rapporten (Property Irregularity Report).

### *Ändringsförslag*

(31) Med tanke på de korta tidsfristerna för att lämna in reklamationer angående förlorat, skadat eller försenat bagage bör lufttrafikföretag ge passagerare möjlighet att lämna reklamationer genom att tillhandahålla ett formulär ***på alla officiella EU-språk*** för detta på flygplatsen. Detta kan också ske genom den sedvanliga rapporten om drabbad egendom – PIR-rapporten (Property Irregularity Report).

## **Ändringsförslag 20**

### **Förslag till förordning Skäl 33**

#### *Kommissionens förslag*

(33) De beloppsgränser som anges i förordning (EG) nr 2027/97 måste ändras ***med*** hänsyn till den ekonomiska utvecklingen, ***mot bakgrund av den översyn som Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) gjorde 2009 enligt artikel 24.2 i Montrealkonventionen.***

#### *Ändringsförslag*

(33) De beloppsgränser som anges i förordning (EG) nr 2027/97 måste ändras ***genom genomförandeakter för att ta*** hänsyn till den ekonomiska utvecklingen.

## **Ändringsförslag 21**

### **Förslag till förordning Skäl 34a (nytt)**

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***(34a) Denna förordning ska även gälla för Gibraltar flygplats.***

## **Ändringsförslag 22**

### **Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led -1 (nytt)**  
Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 1 – punkt 3

*Nuvarande lydelse*

*Ändringsförslag*

**3. Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills bestämmelserna i den gemensamma förklaringen från Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar av den 2 december 1987 har trätt i kraft. Spaniens och Förenade kungarikets regeringar kommer att informera rådet om när detta sker.**      **utgår**

*Motivering*

*I kommissionens förslag har man inte tagit bort den punkt i förordningen från 2004 som innebär att tillämpningen av förordningen för flygplatsen i Gibraltar skjuts upp. 2006 nådde Förenade kungariket, Spanien och Gibaltars regering en konstruktiv överenskommelse som innebär att Gibraltar flygplats inkluderas i den gemensamma luftfartsmarknaden. Gibraltar är en EU-flygplats och i enlighet med fördragen måste alla EU:s luftfartsbestämmelser även omfatta Gibraltar.*

## **Ändringsförslag 23**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led 1 – led b**  
Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 2 – led d

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*”arrangör av resepaket: en person **i den mening som avses i artikel 2.2 i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang,**”*

*”arrangör av resepaket: en person **som inte enbart i enstaka fall anordnar resepaket och som direkt eller genom en återförsäljare säljer eller bjuder ut dem till försäljning.**”*

*Motivering*

*För att öka förståelsen och kundvänligheten är det bättre att avstå från alla hänvisningar och i stället tydligt ange alla definitioner i denna förordning.*

## Ändringsförslag 24

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led b

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led ea (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***ea) incheckning av en passagerare:  
incheckning för en flygning genom  
antingen lufttrafikföretaget självt, genom  
ett marktjänstbolag eller via internet,***

#### *Motivering*

*Artikel 3.2 i den engelska versionen anger nu "ombordstigning" medan den tyska och svenska versionen anger "incheckning" ("Abfertigung" – "presentation for boarding"). Det är oklart om den angivna tiden på 45 minuter avser incheckning eller ombordstigning på flygplanet.*

## Ändringsförslag 25

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led c

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led i

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***"person med nedsatt rörlighet: en person som motsvarar definitionen i artikel 2 a i förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet,"***

***"person med funktionshinder eller person med nedsatt rörlighet: en person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter 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 hans eller hennes särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla passagerare,"***

#### *Motivering*

*För att öka förståelsen och kundvänligheten är det bättre att avstå från alla hänvisningar och*

*i stället tydligt ange alla definitioner i denna förordning.*

## Ändringsförslag 26

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led d

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led 1

#### *Kommissionens förslag*

(d) Följande mening ska läggas till definitionen av ”inställd flygning” i led 1:

***”En flygning där luftfartyget lyft men, oavsett skäl, sedan tvingats landa på en annan flygplats än flygplatsen på bestämmelseorten eller tvingats återvända till avgångsflygplatsen ska betraktas som en inställd flygning.”***

#### *Ändringsförslag*

(d) Följande mening ska läggas till definitionen av ”inställd flygning” i led 1:

***”Vid fastställandet av konsekvenser för lufttrafikföretag och passagerare ska en flygning där luftfartyget lyft men, oavsett skäl, sedan tvingats landa på en annan flygplats än flygplatsen på bestämmelseorten eller tvingats återvända till avgångsflygplatsen ska betraktas som en inställd flygning.”***

## Ändringsförslag 27

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led e

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led m

#### *Kommissionens förslag*

”m) extraordinära omständigheter: omständigheter som till sin karaktär eller sitt ursprung inte innefattas i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess kontroll. I denna förordning inbegriper extraordinära omständigheter de omständigheter som beskrivs i ***bilagan***,

#### *Ändringsförslag*

”m) extraordinära omständigheter: omständigheter som till sin karaktär eller sitt ursprung inte innefattas i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess kontroll. I denna förordning inbegriper extraordinära omständigheter de omständigheter som beskrivs i ***den icke-uttömmande förteckningen i bilaga 1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta en delegerad akt enligt artikel 16d för att i förteckningen i bilaga 1 lägga till omständigheter som ska betraktas som extraordinära för tolkningen av denna***

## *förordning.*

### **Ändringsförslag 28**

#### **Förslag till förordning**

##### **Artikel 1 – led 1 – led e**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led s

#### *Kommissionens förslag*

s) biljettpris: det fulla pris som betalas för en biljett och som innefattar flygresan **och** alla tillämpliga skatter, avgifter och tilläggsavgifter som betalas för samtliga frivilliga och icke-frivilliga tjänster som ingår i biljetten,

#### *Ändringsförslag*

s) biljettpris: det fulla pris som betalas för en biljett och som innefattar flygresan, alla tillämpliga skatter, avgifter och tilläggsavgifter som betalas för samtliga frivilliga och icke-frivilliga tjänster som ingår i biljetten **och som rör flygdelen av resan,**

#### *Motivering*

*Ett förtydligande av att "biljettpris" endast avser flygtransportrelaterade tjänster (och inte tjänster såsom hotellbokningar eller biluthyrning).*

### **Ändringsförslag 29**

#### **Förslag till förordning**

##### **Artikel 1 – led 1 – led e**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 2 – led w

#### *Kommissionens förslag*

w) fördröjning på marken: vid avgången, den period då luftfartyget är kvar på marken mellan den tidpunkt då passagerarna **börjar stiga** ombord och den tidpunkt då luftfartyget startar eller, vid ankomsten, perioden mellan luftfartygets landning och den tidpunkt då passagerarna börjar stiga av,

#### *Ändringsförslag*

w) fördröjning på marken: vid avgången, den period då luftfartyget är kvar på marken mellan den tidpunkt då passagerarna **har stigit** ombord och den tidpunkt då luftfartyget startar eller, vid ankomsten, perioden mellan luftfartygets landning och den tidpunkt då passagerarna börjar stiga av,

## Motivering

*Den period då passagerarna stiger ombord får inte räknas som en "fördröjning på marken". För detta måste "boarding completed" gälla.*

### Ändringsförslag 30

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 2 – led f

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 3 – punkt 2 – led a

#### *Kommissionens förslag*

a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5 eller ändring av tidtabellen enligt artikel 6, har inställt sig för ombordstigning

– på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, arrangören av resepaketet eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt)

eller, om ingen tid har angetts,

– senast 45 minuter före tidtabellsenlig avgångstid, eller

#### *Ändringsförslag*

a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5 eller ändring av tidtabellen enligt artikel 6, har inställt sig för ombordstigning, **och som ett bevis för detta har fått en biljett utfärdad,**

– på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, arrangören av resepaketet eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt)

eller, om ingen tid har angetts,

– senast 45 minuter före tidtabellsenlig avgångstid, eller

## Motivering

*Det är oklart vad som menas med "Abfertigung" (incheckning). Detta ändringsförslag och förslaget till en ny definition av "incheckning av en passagerare" syftar till att förtydliga att det inte rör den faktiska ombordstigningen.*

### Ändringsförslag 31

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 2 – led -a (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 3 – punkt 1 – led b



### Nuvarande lydelse

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte **de fått** förmåner eller kompensation **samt fått** assistans i det tredje landet, **under förutsättning att** det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

### Ändringsförslag

b) **för** passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida **de** inte **gavs** förmåner eller kompensation **och fick** assistans i det tredje landet, **om** det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag **eller flygningen var en återresa som hade bokats tillsammans med en utresa som utgick från en flygplats i EU och utfördes av ett EG-lufttrafikföretag.**

## Ändringsförslag 32

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 2 – led h

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 3 – punkt 6

#### Kommissionens förslag

”6. Denna förordning ska också tillämpas på passagerare som befordras enligt ett paketreseavtal, men ska inte påverka passagerares rättigheter enligt rådets direktiv 90/314/EEG. En passagerare ska ha rätt att lägga fram skadeståndskrav enligt denna förordning och enligt rådets direktiv 90/314/EEG, men får i fråga om samma omständigheter inte ackumulera rättigheter enligt båda rättsakterna, om rättigheterna syftar till att skydda samma intresse eller har samma mål. Denna förordning ska inte tillämpas i sådana fall då en paketresa ställs in eller försenas av andra orsaker än inställd eller försenad flygning.”

#### Ändringsförslag

”6. Denna förordning ska också tillämpas på passagerare som befordras enligt ett paketreseavtal, men ska inte påverka passagerares rättigheter enligt rådets direktiv 90/314/EEG. En passagerare ska ha rätt att lägga fram skadeståndskrav enligt denna förordning och, **samtidigt eller separat,** enligt rådets direktiv 90/314/EEG, men får i fråga om samma omständigheter inte ackumulera rättigheter enligt båda rättsakterna, om rättigheterna syftar till att skydda samma intresse eller har samma mål. Denna förordning ska inte tillämpas i sådana fall då en paketresa ställs in eller försenas av andra orsaker än inställd eller försenad flygning.”

## Ändringsförslag 33

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led i

*Kommissionens förslag*

”3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja ska lufttrafikföretaget **omedelbart** kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda assistans i enlighet med artikel 8. Om passageraren väljer ombokning vid snarast möjliga tidpunkt enligt artikel 8.1 b **och när avgångstiden är minst två timmar efter den ursprungliga avgångstiden**, ska lufttrafikföretaget erbjuda passageraren service i enlighet med artikel 9.”

*Ändringsförslag*

”3. Om passagerare nekas ombordstigning **för ut- eller återresan** mot sin vilja ska lufttrafikföretaget kompensera dem **snarast möjligt** i enlighet med artikel 7 och erbjuda assistans i enlighet med artikel 8. Om passageraren väljer ombokning vid snarast möjliga tidpunkt enligt artikel 8.1 b ska lufttrafikföretaget erbjuda passageraren service i enlighet med artikel 9.”

*Motivering*

*Det får inte spela någon roll huruvida man har genomfört utresan eller inte. Dessutom får det inte dröja två timmar innan en passagerare erbjuds något att dricka.*

**Ändringsförslag 34**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 3 – led i**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 4 – punkt 3

*Kommissionens förslag*

”3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja ska lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda assistans i enlighet med artikel 8. Om passageraren väljer ombokning vid snarast möjliga tidpunkt enligt artikel 8.1 b och när avgångstiden är minst två timmar efter den ursprungliga avgångstiden, ska lufttrafikföretaget erbjuda passageraren service i enlighet med artikel 9.”

*Ändringsförslag*

”3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja ska lufttrafikföretaget omedelbart **och utan ytterligare administration** kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda assistans i enlighet med artikel 8. Om passageraren väljer ombokning vid snarast möjliga tidpunkt enligt artikel 8.1 b och när avgångstiden är minst två timmar efter den ursprungliga avgångstiden, ska lufttrafikföretaget erbjuda passageraren service i enlighet med artikel 9.”

## Ändringsförslag 35

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led j

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 4 – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

”4. **Punkterna 1, 2 och 3 ska också gälla för returbiljetter där passageraren nekas att stiga ombord** på en återresa till följd av att **denne** inte utfört utresan eller **inte betalat en tilläggsavgift för detta ändamål.**

#### *Ändringsförslag*

”4. **Nekad ombordstigning** på en **anslutnings- eller** återresa till följd av att **passageraren** inte utfört utresan eller en **del av resan bör förbjudas.**

#### *Motivering*

*Man får inte neka ombordstigning på en anslutnings- eller återresa till följd av att passageraren inte utfört utresan eller en del av resan. Detta var avsikten med föredragandens ändringsförslag 25.*

## Ändringsförslag 36

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led j

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 4 – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

”4. Punkterna 1, 2 och 3 ska också gälla för returbiljetter där passageraren nekas att stiga ombord på en återresa till följd av att denne inte utfört utresan eller inte betalat en tilläggsavgift för detta ändamål.

#### *Ändringsförslag*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

*(Detta ändringsförslag berör endast den grekiska versionen. Syftet var att rätta till ett misstag i den grekiska versionen av kommissionens förslag, där man endast hänvisar till punkt 1 och 2 istället för punkt 1, 2 och 3 som i de övriga språkversionerna.)*

## Ändringsförslag 37

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 3 – led j

*Kommissionens förslag*

5. När en passagerare eller förmedlare som agerar för passagerarens räkning rapporterar felaktigt stavade namn för en eller flera passagerare som inkluderas i ett och samma transportavtal och detta kan leda till nekad ombordstigning, ska lufttrafikföretaget korrigera detta åtminstone en gång under perioden fram till 48 timmar före avgång utan att debitera passageraren eller förmedlaren någon tilläggsavgift, utom när lufttrafikföretaget hindras att göra detta enligt nationell eller internationell lagstiftning.”

*Ändringsförslag*

5. När en passagerare eller förmedlare som agerar för passagerarens räkning rapporterar felaktigt stavade namn **eller titlar** för en eller flera passagerare som inkluderas i ett och samma transportavtal och detta kan leda till nekad ombordstigning, ska lufttrafikföretaget korrigera detta åtminstone en gång under perioden fram till 48 timmar före avgång utan att debitera passageraren eller förmedlaren någon tilläggsavgift, utom när lufttrafikföretaget hindras att göra detta enligt nationell eller internationell lagstiftning.”

**Ändringsförslag 38**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 4 – led k**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 1 – led b

*Kommissionens förslag*

”b) *vid ombokning och när den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid ligger minst 2 timmar efter den inställda flygningens planerade avgångstid*, av lufttrafikföretaget erbjudas den service som anges i artikel 9, och”

*Ändringsförslag*

”b) av lufttrafikföretaget erbjudas den service som anges i artikel 9 **vid ombokning**, och”

**Ändringsförslag 39**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 4 – led l**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 3

### *Kommissionens förslag*

”3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter och att inställningen av flygningen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller den tidigare flygning som utförts med samma luftfartyg.”

### *Ändringsförslag*

”3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter och att inställningen av flygningen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller den tidigare flygning som utförts med samma luftfartyg. ***Om inte lufttrafikföretag lägger fram sådana bevis skriftligen ska passagerarens rätt till kompensation fortsätta att gälla.***”

## **Ändringsförslag 40**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 4 – led m**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 5

### *Kommissionens förslag*

”5. På ***flygplatser*** med en årlig trafikvolym av minst tre miljoner passagerare under minst tre på varandra följande år ska flygplatsens ledningsenhet se till att verksamheten på flygplatsen och för flygplatsanvändarna, särskilt lufttrafikföretagen och marktjänstföretagen, samordnas med hjälp av en lämplig beredskapsplan för möjliga situationer där flera flyg ställs in och/eller försenas vilket leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen, inbegripet när flygbolag blir insolventa eller får sin licens återkallad. Beredskapsplanen ska säkerställa att strandsatta passagerare får tillräcklig information och assistans. Flygplatsens ledningsenhet ska meddela

### *Ändringsförslag*

”5. På ***flygplatser i unionen*** med en årlig trafikvolym av minst tre miljoner passagerare under minst tre på varandra följande år ska flygplatsens ledningsenhet se till att verksamheten på flygplatsen och för flygplatsanvändarna, särskilt lufttrafikföretagen och marktjänstföretagen, samordnas med hjälp av en lämplig beredskapsplan för möjliga situationer där flera flyg ställs in och/eller försenas vilket leder till att ett betydande antal passagerare blir strandsatta på flygplatsen, inbegripet när flygbolag blir insolventa eller får sin licens återkallad. Beredskapsplanen ska säkerställa att strandsatta passagerare får tillräcklig information och assistans. Flygplatsens ledningsenhet ska meddela

beredskapsplanen och alla ändringar av den till det nationella tillsynsorgan som utsetts i enlighet med artikel 16. På flygplatser vars trafikvolym inte når upp till den ovan nämnda tröskeln ska flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och för att assistera och informera strandsatta passagerare vid sådana situationer.”

beredskapsplanen och alla ändringar av den till det nationella tillsynsorgan som utsetts i enlighet med artikel 16. På flygplatser vars trafikvolym inte når upp till den ovan nämnda tröskeln ska flygplatsens ledningsenhet göra alla rimliga insatser för att samordna flygplatsanvändarnas verksamhet och för att assistera och informera strandsatta passagerare vid sådana situationer.”

## Ändringsförslag 41

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 4 – led ma (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 5 – punkt 5a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(ma) Följande punkt ska läggas till som punkt 5a:*

**”5a. Om en flygning ställs in på grund av att ett lufttrafikföretag blir insolvent eller ställer in verksamheten ska passagerarna ha rätt till återbetalning eller returflygning till den första avgångsorten i enlighet med artikel 8.1 a och rätt till service enligt artikel 9.**

**Lufttrafikföretagen ska nöjaktigt kunna styrka att de har säkerhet för kostnaderna för återbetalning och returflygning till den första avgångsorten.”**

*Motivering*

*Vid inställd flygning på grund av insolvens eller någon annan extraordinär omständighet måste det finnas ett skydd för passagerarna. Detta innefattar även återkallad licens.*

## Ändringsförslag 42

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004  
Artikel 6 – rubriken

*Kommissionens förslag*

**Kraftig** försening

*Ändringsförslag*

Försening

### Ändringsförslag 43

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 1 – led i

*Kommissionens förslag*

i) När **förseningen uppgår till minst två timmar**, den assistans som **anges** i artikel 9.1 a och 9.2.

*Ändringsförslag*

i) den assistans som **avses** i artikel 9.1 a och 9.2,

#### *Motivering*

*Det är inte rimligt att en passagerare behöver vänta två timmar innan han eller hon får ett glas vatten.*

### Ändringsförslag 44

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 1 – led ii

*Kommissionens förslag*

ii) När förseningen uppgår till minst **fem** timmar **och innefattar en eller flera nätter**, den assistans som anges i artikel **9.1 b och c**.

*Ändringsförslag*

ii) När förseningen uppgår till minst **tre** timmar, den assistans som anges i artikel **8.1**.

#### *Motivering*

*Led ii och iii bör stå i omvänd ordning.*

## Ändringsförslag 45

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 1 – led iii

#### *Kommissionens förslag*

iii) När förseningen uppgår till minst **fem** timmar, den assistans som anges i artikel **8.1 a**.

#### *Ändringsförslag*

iii) När förseningen uppgår till minst **tre** timmar **och innefattar en eller flera nätter**, den assistans som anges i artikel **9.1 b och c**.

#### *Motivering*

*Led ii och iii bör stå i omvänd ordning.*

## Ändringsförslag 46

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 2 – led a

#### *Kommissionens förslag*

a) minst **fem** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om alla resor inom gemenskapen och resor till eller från tredjeländer på högst 3 500 kilometer,

#### *Ändringsförslag*

a) minst **tre** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om alla resor inom gemenskapen, **inklusive medlemsstaternas utomeuropeiska territorier**, och resor till eller från tredjeländer på högst 3 500 kilometer,

#### *Motivering*

*Den maximala tiden bör rätta sig efter befintlig rättspraxis. Denna bestämmelse bör dock även gälla för de utomeuropeiska territorier som tillhör EU.*

## Ändringsförslag 47

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 2 – led b



*Kommissionens förslag*

b) minst **nio** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om resor till eller från tredjeländer på **mellan** 3 500 **och 6 000** kilometer,

*Ändringsförslag*

b) minst **fem** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om resor till eller från tredjeländer på **över** 3 500 kilometer,

**Ändringsförslag 48**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 5**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 2 – led c

*Kommissionens förslag*

**c) minst tolv timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, i fråga om resor till eller från tredjeländer på minst 6 000 kilometer.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

*Motivering*

*Det bör finnas högst två olika nivåer.*

**Ändringsförslag 49**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 5**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 3

*Kommissionens förslag*

3. Punkt 2 ska också tillämpas när det lufttrafikföretag som utför flygningen har ändrat den tidtabellsenliga avgångs- och ankomsttiden vilket leder till en försening av ankomsttiden i förhållande till den ursprungliga tidtabellen, såvida passageraren inte informeras om denna tidtabellsändring tidigare än femton dagar före den ursprungliga tidtabellsenliga avgångstiden.

*Ändringsförslag*

3. Punkt 2 ska också tillämpas när det lufttrafikföretag som utför flygningen har ändrat den tidtabellsenliga avgångs- och ankomsttiden vilket leder till en försening **eller tidigareläggning** av ankomsttiden i förhållande till den ursprungliga tidtabellen, såvida passageraren inte informeras om denna tidtabellsändring tidigare än femton dagar före den ursprungliga tidtabellsenliga avgångstiden.

## Motivering

Detta är även viktigt när ett flyg tidigareläggs eftersom passageraren riskerar att missa flyget om han eller hon inte informeras i tid.

### Ändringsförslag 50

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

4. Ett lufttrafikföretag ska inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att förseningen eller tidtabellsändringen beror på extraordinära omständigheter och att förseningen eller tidtabellsändringen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller den tidigare flygning som utförts med samma luftfartyg.

#### *Ändringsförslag*

4. Ett lufttrafikföretag ska inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det **skriftligen** kan visa att förseningen eller tidtabellsändringen beror på extraordinära omständigheter och att förseningen eller tidtabellsändringen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Sådana extraordinära omständigheter får bara åberopas i den utsträckning som de påverkar den berörda flygningen eller den tidigare flygning som utförts med samma luftfartyg. **Passageraren har rätt till tillräcklig information om dessa extraordinära omständigheter, och det ska finnas möjlighet till påföljd om denna information inte lämnas ut.**

### Ändringsförslag 51

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 5

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. När en fördröjning på marken **överskrider en timme** ska lufttrafikföretaget, med förbehåll för säkerhetskrav, kostnadsfritt erbjuda toalett och dricksvatten och säkerställa att

#### *Ändringsförslag*

5. När en fördröjning på marken **uppstår** ska lufttrafikföretaget, med förbehåll för säkerhetskrav, kostnadsfritt erbjuda toalett och dricksvatten och säkerställa att passagerarutrymmet värms upp eller kyls

passagerarutrymmet värms upp eller kyls ned på lämpligt sätt och att tillräcklig medicinsk vård finns tillgänglig vid behov. När en fördröjning på marken har pågått i högst **fem** timmar ska luftfartyget återvända till gaten eller till något annat lämpligt avstigningsställe, där passagerarna kan stiga av och erhålla den assistans som avses i punkt 1, såvida det inte finns säkerhetsskäl till att luftfartyget inte kan lämna sin position på marken.

ned på lämpligt sätt och att tillräcklig medicinsk vård finns tillgänglig vid behov. När en fördröjning på marken har pågått i högst **två** timmar ska luftfartyget återvända till gaten eller till något annat lämpligt avstigningsställe, där passagerarna kan stiga av och erhålla den assistans som avses i punkt 1, såvida det inte finns säkerhetsskäl till att luftfartyget inte kan lämna sin position på marken, **om det inte är omedelbar avgång, det vill säga kan förväntas ske inom en halvtimme.**”

### *Motivering*

*Det går inte att motivera att passagerare skulle behöva vänta i upp till fem timmar i ett flygplan när de istället kan vänta i flygplatsens transitområde.*

## **Ändringsförslag 52**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 6**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse till följd av en försening av eller tidtabellsändring för en föregående flygning ska det EG-lufttrafikföretag som **utför denna anslutande flygförbindelse** erbjuda passageraren

#### *Ändringsförslag*

1. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse till följd av en försening av eller tidtabellsändring för en föregående flygning ska det EG-lufttrafikföretag som **är ansvarigt för förseningen** erbjuda passageraren

## **Ändringsförslag 53**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 6**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse till följd av en **försening av**

#### *Ändringsförslag*

1. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse till följd av **att en**

*eller tidtabellsändring för en* föregående flygning ska det EG-lufttrafikföretag som utför denna anslutande flygförbindelse erbjuda passageraren

föregående flygning *försenas, ställs in eller får ändrad avgångstid* ska det EG-lufttrafikföretag som utför denna anslutande flygförbindelse erbjuda passageraren

## Ändringsförslag 54

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 1 – led i

#### *Kommissionens förslag*

i) den assistans som avses i artikel 9.1 a och 9.2, *om passagerarens väntetid för en anslutande flygning förlängs med minst två timmar,*

#### *Ändringsförslag*

i) den assistans som avses i artikel 9.1 a och 9.2,

#### *Motivering*

*Det är inte rimligt att en passagerare behöver vänta två timmar innan han eller hon får ett glas vatten.*

## Ändringsförslag 55

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 1 – led iii

#### *Kommissionens förslag*

iii) när den tidtabellsenliga avgångstiden för den alternativa flygning eller andra typ av transport som erbjuds enligt artikel 8 ligger minst *fem* timmar efter den tidtabellsenliga avgångstiden för den missade flygförbindelsen och om förseningen innefattar en eller flera nätter, den assistans som avses i artikel 9.1 b och c.

#### *Ändringsförslag*

iii) när den tidtabellsenliga avgångstiden för den alternativa flygning eller andra typ av transport som erbjuds enligt artikel 8 ligger minst *tre* timmar efter den tidtabellsenliga avgångstiden för den missade flygförbindelsen och om förseningen innefattar en eller flera nätter, den assistans som avses i artikel 9.1 b och c.

## Ändringsförslag 56

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 6

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse till följd av att en föregående anslutande flygförbindelse försenats ska passageraren ha rätt till kompensation enligt artikel 6.2 från det EG-lufttrafikföretag som utfört den föregående flygningen. I detta fall ska förseningen beräknas i förhållande till den tidtabellsenliga tiden för ankomst till den slutliga bestämmelseorten.

#### *Ändringsförslag*

2. När en passagerare missar en anslutande flygförbindelse till följd av att en föregående anslutande flygförbindelse försenats, ***ställts in eller fått ändrad avgångstid*** ska passageraren ha rätt till kompensation enligt artikel 6.2 från det EG-lufttrafikföretag som utfört den föregående flygningen. I detta fall ska förseningen beräknas i förhållande till den tidtabellsenliga tiden för ankomst till den slutliga bestämmelseorten.

## Ändringsförslag 57

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 7 – led -a (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 7 – punkt 1 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***(-a) I punkt 1 ska inledningsfrasen ersättas med följande:***

***”Vid hänvisning till denna artikel ska passagerare få kompensation för varje försenad flygning motsvarande det totala betalade priset för flygbiljetten, dock högst”***

#### *Motivering*

*För lågprisflygbolag är beloppen orimliga. Att ersätta en biljett som endast har kostat 49 euro med 250 euro är inte ekonomiskt försvarbart. Därför bör kostnaderna begränsas till kostnaderna för biljetten, dock högst de angivna beloppen. Det ska dock uttryckligen vara möjligt att kompenseras med detta belopp gånger två om både ut- och återresan är försenade.*

## Ändringsförslag 58

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 7 – led n

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 7 – punkt 1 – led a

*Kommissionens förslag*

(n) *I punkt 1 ska ordet ”flygningar” ersättas med ”resor”.*

*Ändringsförslag*

(n) Punkt 1 a ska ersättas med *följande*:

*”a) 250 euro för alla resor inom EU, inklusive de utomeuropeiska territorierna, samt för resor till tredjeländer på upp till 3 500 kilometer.”*

## Ändringsförslag 59

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 7 – led aa (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 7 – punkt 1 – led b

*Kommissionens förslag*

(aa) Punkt 1 b ska ersättas med *följande*:

*”b) 600 euro vid alla resor till/från tredjeländer som överstiger 3 500 kilometer.”*

*”b) 600 euro vid alla resor till/från tredjeländer som överstiger 3 500 kilometer.”*

## Ändringsförslag 60

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 7 – led ab (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 7 – punkt 1 – led c

*Kommissionens förslag*

(ab) *I punkt 1 ska led c utgå.*

*Ändringsförslag*

*(ab) I punkt 1 ska led c utgå.*

## Ändringsförslag 61

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 7 – led o

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 7 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

”2. När en passagerare har valt en fortsättning av resan enligt artikel 8.1 b kan rätten till kompensation uppstå bara en gång under resan till den slutliga bestämmelseorten, även om ett flyg skulle ställas in på nytt eller en anslutande flygförbindelse skulle missas under den ombokade resan.

#### *Ändringsförslag*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

#### *Motivering*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

## Ändringsförslag 62

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 7 – led o

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 7 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. Lufttrafikföretaget kan ingå ett frivilligt avtal med passagerare som ersätter de regler om kompensation som anges i punkt 1, om detta avtal bekräftas i ett dokument som undertecknas av passageraren och där denne informeras om sin rätt till kompensation enligt denna förordning.”

#### *Ändringsförslag*

5. Lufttrafikföretaget kan ingå ett frivilligt avtal med passagerare som ersätter de regler om kompensation som anges i punkt 1, om detta avtal bekräftas i ett dokument som undertecknas av passageraren och där denne informeras om sin rätt till kompensation enligt denna förordning. ***Ett sådant avtal kan endast ingås efter att de händelser som berättigar till kompensation har inträffat.***”

#### *Motivering*

*Annars skulle det vara möjligt att låta passagerarna underteckna ett sådant avtal redan vid biljettbokningen.*

## Ändringsförslag 63

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 8 – punkt 1 – led a – strecksats 1

#### *Kommissionens förslag*

a) – Återbetalning inom sju dagar från passagerarens begäran, på det sätt som anges i artikel 7.3, av flygpriset, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, *i relevanta fall*,

#### *Ändringsförslag*

a) Återbetalning inom sju dagar från passagerarens begäran, på det sätt som anges i artikel 7.3, av flygpriset, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, **om passageraren så önskar**,

## Ändringsförslag 64

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 8 – punkt 1 – led a – strecksats 2

#### *Kommissionens förslag*

– en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt.

#### *Ändringsförslag*

– en returflygning, **som ska arrangeras av det ansvariga lufttrafikföretaget**, till den första avgångsorten snarast möjligt.

#### *Motivering*

*Ansvarigt lufttrafikföretag måste organisera en sådan flygning: detta ingår inte i passagerarens ansvarsuppgifter.*

## Ändringsförslag 65

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 8

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 8 – punkt 5



### *Kommissionens förslag*

5. När passagerare väljer det alternativ som avses i punkt 1 b ska de, beroende på platstillgång, ha rätt till ombokning via ett annat lufttrafikföretag eller ett annat transportsätt när lufttrafikföretaget inte kan befordra passagerarna på sina egna flygningar och ankomma till den slutliga bestämmelseorten senast **12** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. Trots det som sägs i artikel 22.1 i förordning (EG) nr 1008/2008 får det andra lufttrafik- eller transportföretaget inte debitera det avtalsslutande lufttrafikföretaget ett pris som överstiger det genomsnittliga pris som betalats av dess egna passagerare för likvärdiga tjänster under de tre senaste månaderna.

### *Ändringsförslag*

5. När passagerare väljer det alternativ som avses i punkt 1 b ska de, beroende på platstillgång, ha rätt till ombokning via ett annat lufttrafikföretag eller ett annat transportsätt när lufttrafikföretaget inte kan befordra passagerarna på sina egna flygningar och ankomma till den slutliga bestämmelseorten senast **tre** timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. Trots det som sägs i artikel 22.1 i förordning (EG) nr 1008/2008 får det andra lufttrafik- eller transportföretaget inte debitera det avtalsslutande lufttrafikföretaget ett pris som överstiger det genomsnittliga pris som betalats av dess egna passagerare för likvärdiga tjänster under de tre senaste månaderna.

### **Ändringsförslag 66**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 9 – led aa (nytt)**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 9 – punkt 2

### *Kommissionens förslag*

### *Ändringsförslag*

***(aa) Punkt 2 ska ersättas med följande:***

***2. Passagerare ska dessutom erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka fax eller e-postmeddelanden.***

### *Motivering*

*Syftet med detta ändringsförslag är att ändra den i kommissionens förslag oförändrade artikel 9 2, i vilken telex fortfarande finns omnämnt. Telex är dock idag föråldrat och därmed inte längre relevant.*

### **Ändringsförslag 67**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 9 – led q**

*Kommissionens förslag*

”4. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen kan visa att inställningen eller förseningen av flygningen eller tidtabellsändringen beror på extraordinära omständigheter och att inställningen eller förseningen av flygningen eller tidtabellsändringen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, får det begränsa den totala kostnaden för den inkvartering som avses i punkt 1 b till **100** euro per natt och passagerare och till högst **3** nätter. Om lufttrafikföretaget väljer att tillämpa denna begränsning ska det ändå ge passagerarna information om tillgänglig inkvartering efter de **tre** nätterna, utöver de fortsatta informationsskyldigheterna enligt artikel 14.

*Ändringsförslag*

”4. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen kan visa att inställningen eller förseningen av flygningen eller tidtabellsändringen beror på extraordinära omständigheter och att inställningen eller förseningen av flygningen eller tidtabellsändringen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, får det begränsa den totala kostnaden för den inkvartering som avses i punkt 1 b till **175** euro per natt och passagerare och till högst **fem** nätter. Om lufttrafikföretaget väljer att tillämpa denna begränsning ska det ändå ge passagerarna information om tillgänglig inkvartering efter de **fem** nätterna, utöver de fortsatta informationsskyldigheterna enligt artikel 14.

**Ändringsförslag 68**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 9 – led q**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 9 – punkt 5

*Kommissionens förslag*

**5. Skyldigheten att erbjuda inkvartering enligt punkt 1 b ska inte gälla när den berörda flygningen uppgår till högst 250 kilometer och är planerad att utföras av ett luftfartyg med en högsta kapacitet på 80 platser, utom när flygningen är en anslutande flygförbindelse. Om lufttrafikföretaget väljer att tillämpa detta undantag ska det ändå ge passagerarna information om tillgänglig inkvartering.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

*Motivering*

*Det finns ingen anledning att låta avståndet eller flygplanets storlek ha betydelse här.*

*Passagerarna har inget inflytande över storleken på luftfartyget. Även korta flygningar kan sluta nattetid. Passageraren ska dock inte behöva sova på en bänk på grund av detta.*

## **Ändringsförslag 69**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 9 – led q**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 9 – punkt 6

#### *Kommissionens förslag*

6. Om en passagerare väljer återbetalning enligt artikel 8.1 a ***när denne befinner sig på avgångsflygplatsen för resan eller*** väljer ombokning till ett senare datum enligt artikel 8.1 c, ska passageraren inte få några ytterligare rättigheter avseende service enligt artikel 9.1 för den berörda flygningen.”

#### *Ändringsförslag*

6. Om en passagerare väljer återbetalning enligt artikel 8.1 a eller väljer ombokning till ett senare datum enligt artikel 8.1 c, ska passageraren inte få några ytterligare rättigheter avseende service enligt artikel 9.1 för den berörda flygningen. ***Om passageraren kan visa att han eller hon har haft kostnader för resan till eller från flygplatsen ska passagerarens kostnader för att ta sig till avreseorten för den resa som inte har genomförts ersättas till fullo.***”

#### *Motivering*

*Detta omfattar kostnader för resa till eller från flygplatsen med bus, tåg eller taxi samt parkeringsavgifter i flygplatsens parkeringshus om dessa kan beläggas.*

## **Ändringsförslag 70**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 9 – led q**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 9 – punkt 7 (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***7. Ett lufttrafikföretag får endast avbryta eller upphöra med assistans eller service om fortsatt assistans eller service skulle medföra att flygningen uppenbart skulle försenas ytterligare.***

## Ändringsförslag 71

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 11

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 11 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

”3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte tillämpa de begränsningar som anges i artikel 9.4 och 9.5 om passageraren är en person med nedsatt rörlighet eller en person som medföljer en sådan person, ett barn som reser ensamt, en gravid person eller person som behöver särskild medicinsk vård, **på villkor att lufttrafikföretaget eller dess agent eller arrangören av resepaketet har underrättats om personens särskilda behov minst 48 timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden. Denna underrättelse ska anses täcka hela resan samt återresan om båda resorna har avtalats med samma lufttrafikföretag.**”

#### *Ändringsförslag*

”3. Det lufttrafikföretag som utför flygningen ska inte tillämpa de begränsningar som anges i artikel 9.4 och 9.5 om passageraren är en person med nedsatt rörlighet eller en person som medföljer en sådan person, ett barn som reser ensamt, en gravid person eller person som behöver särskild medicinsk vård.”

#### *Motivering*

*Underrättelsen får inte spela någon roll eftersom dessa personer alltid ska omfattas av ett särskilt skydd.*

## Ändringsförslag 72

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – punkt 1 – led 11a (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 12 – stycke 2

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**11a) I artikel 12 ska andra stycket ändras på följande sätt:**

**”Denna förordning gäller oberoende av om passageraren har rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas enligt denna förordning får inte räknas av från sådan ytterligare**

***kompensation.”***

*Motivering*

*I den ursprungliga förordningen fanns det olika tolkningsmöjligheter, vilket bör undvikas. Det finns ett pågående mål hos domstolen om detta (X ZR/111/12).*

**Ändringsförslag 73**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 12**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 13

*Kommissionens förslag*

När det lufttrafikföretag som utför flygningen betalar kompensation eller fullgör andra skyldigheter enligt denna förordning får ingen bestämmelse i denna förordning eller i nationell lagstiftning tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att **begära kompensation**, för de kostnader som uppstått genom denna förordning, från tredje parter som bidragit till den händelse som gett upphov till kompensationen eller de andra skyldigheterna.”

*Ändringsförslag*

När det lufttrafikföretag som utför flygningen betalar kompensation eller fullgör andra skyldigheter enligt denna förordning får ingen bestämmelse i denna förordning, nationell lagstiftning **eller allmänna villkor** tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att **få ersättning** för de kostnader som uppstått genom denna förordning, från tredje parter som bidragit till den händelse som gett upphov till kompensationen eller de andra skyldigheterna.”

**Ändringsförslag 74**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 13**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt -1 (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Innan punkt 1 ska följande införas:***

***”-1. Lufttrafikföretagen ska se till att det vid varje flygplats de är verksamma på finns kontaktpersoner eller tredje part som utsetts av det berörda lufttrafikföretaget som kan ge passagerarna nödvändig information om***

*deras rättigheter, inklusive klagomålsförfaranden, ge service och vidta omedelbara åtgärder vid avbrott i trafiken och vid förlorat eller försenat bagage.”*

## Ändringsförslag 75

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. När det lufttrafikföretag som utför flygningen nekar ombordstigning eller ställer in en flygning ska det ge varje berörd passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning, inklusive information om eventuella begränsningar enligt artikel 9.4 och 9.5. Även passagerare som utsatts för en försening eller tidtabellsändring motsvarande minst två timmar ska erhålla sådan information. Passagerarna ska också ges skriftlig information om hur de för reklamationsärenden behöriga organ som utsetts enligt artikel 16a kan kontaktas.

#### *Ändringsförslag*

2. När det lufttrafikföretag som utför flygningen nekar ombordstigning eller ställer in en flygning ska det **omedelbart** ge varje berörd passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning, inklusive information om eventuella begränsningar enligt artikel 9.4 och 9.5 **samt en uttrycklig hänvisning till den tidsfrist för reklamationer som anges i artikel 16a.2**. Även passagerare som utsatts för en försening eller tidtabellsändring motsvarande minst två timmar ska erhålla sådan information. Passagerarna ska också ges skriftlig information om hur de för reklamationsärenden behöriga organ **och nationella tillsynsorgan** som utsetts enligt artikel 16a kan kontaktas.

## Ändringsförslag 76

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 13

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. När en flygning ställs in eller avgången försenas ska det lufttrafikföretag som utför

#### *Ändringsförslag*

5. När en flygning ställs in eller avgången försenas ska det lufttrafikföretag som utför

flygningen informera passagerarna om detta så snart som möjligt och i alla händelser senast **30 minuter efter** den tidtabellsenliga avgångstiden samt om den uppskattade nya avgångstiden så snart som uppgifter om detta finns tillgängliga, **förutsatt att lufttrafikföretaget har fått passagerarnas kontaktuppgifter enligt punkterna 6 och 7 i de fall biljetterna köpts via en förmedlare.**

flygningen informera passagerarna om detta så snart som möjligt och i alla händelser senast **vid** den tidtabellsenliga avgångstiden samt om den uppskattade nya avgångstiden så snart som uppgifter om detta finns tillgängliga.

#### *Motivering*

*Om passagerare får information först 30 minuter efter den tidtabellsenliga avgångstiden har de redan suttit i en timme (sedan ombordstigningstiden) vid utgången utan att få information. Informationen måste ges tidigare. Passagerarna måste få information på plats snarare än via kontaktuppgifter. Det är inget krav att passagerarna ska läsa igenom denna information, och alla kommer inte att göra det. Dessutom kommer en del passagerare att ha stängt av sina mobiltelefoner eftersom ombordstigningen egentligen redan skulle ha inletts.*

#### **Ändringsförslag 77**

##### **Förslag till förordning**

##### **Artikel 1 – led 13**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 14 – punkt 6

##### *Kommissionens förslag*

6. När en passagerare inte köper sin biljett direkt av det lufttrafikföretag som utför flygningen, utan via en förmedlare som är etablerad i unionen, ska denna förmedlare tillhandahålla lufttrafikföretaget passagerarens kontaktuppgifter, på villkor att passageraren gett ett uttryckligt skriftligt tillstånd till detta. Detta tillstånd får enbart ges i form av ett tillval. Lufttrafikföretaget får enbart använda dessa kontaktuppgifter för att fullgöra sin informationsskyldighet enligt denna **artikel** och inte för marknadsföringsändamål, och ska radera kontaktuppgifterna senast **72 timmar** efter det att transportavtalet fullgjorts. Behandling och lagring av och åtkomst till dessa uppgifter ska ske i enlighet med Europaparlamentets och

##### *Ändringsförslag*

6. När en passagerare inte köper sin biljett direkt av det lufttrafikföretag som utför flygningen, utan via en förmedlare som är etablerad i unionen, ska denna förmedlare tillhandahålla lufttrafikföretaget passagerarens kontaktuppgifter, på villkor att passageraren gett ett uttryckligt skriftligt tillstånd till detta. Detta tillstånd får enbart ges i form av ett tillval. Lufttrafikföretaget får enbart använda dessa kontaktuppgifter för att fullgöra sin informationsskyldighet enligt denna **förordning** och inte för marknadsföringsändamål, och ska radera kontaktuppgifterna senast **7 dagar** efter det att transportavtalet fullgjorts. Behandling och lagring av och åtkomst till dessa uppgifter ska ske i enlighet med

rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter.

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter.

## Ändringsförslag 78

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Vid tidpunkten för bokningen ska lufttrafikföretag informera passagerarna om förfarandena för hantering av skadeståndskrav och reklamationer i samband med de rättigheter som fastställs i denna förordning och om vart passagerare kan vända sig för att framföra skadeståndskrav och reklamationer, inbegripet på elektronisk väg. Lufttrafikföretag ska också informera passagerare om det eller de organ som ansvarar för hanteringen av passagerares reklamationer.

#### *Ändringsförslag*

1. Vid tidpunkten för bokningen ska lufttrafikföretag informera passagerarna om förfarandena för hantering av skadeståndskrav och reklamationer i samband med de rättigheter som fastställs i denna förordning och om vart passagerare kan vända sig för att framföra skadeståndskrav och reklamationer, inbegripet på elektronisk väg. Lufttrafikföretag ska också informera passagerare om det eller de organ som ansvarar för hanteringen av passagerares reklamationer ***samt om den tidsfrist för reklamationer som anges i artikel 16a 2.***

## Ändringsförslag 79

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. En passagerare som vill göra en reklamation hos ett lufttrafikföretag i fråga om sina rättigheter enligt denna förordning ska göra det inom ***tre*** månader från den dag då flygningen ***utfördes eller*** skulle ha ***utförts***. Lufttrafikföretaget ska inom sju

#### *Ändringsförslag*

2. En passagerare som vill ***framföra ett skadeståndskrav eller*** göra en reklamation hos ett lufttrafikföretag i fråga om sina rättigheter enligt denna förordning ska göra det ***skriftligen eller elektroniskt*** inom ***sex*** månader från den dag då flygningen ***enligt***



dagarna efter det att **reklamationen** har mottagits bekräfta mottagandet för passageraren. Lufttrafikföretaget ska inom två månader efter det att reklamationen har mottagits ge passageraren ett fullständigt svar.

**bokningen** skulle ha **inletts**.  
**Lufttrafikföretagen ska, vid en av de situationer som anges i artikel 4, 5 och 6 utan dröjsmål informera flygpassagerarna skriftligen om den adress dit klagomål ska riktas samt om klagomålsfristen på sex månader.**  
Lufttrafikföretaget ska inom sju dagar efter det att **skadeståndskravet eller reklamationen** har mottagits bekräfta mottagandet för passageraren.  
Lufttrafikföretaget är ålagt att inom två månader efter det att reklamationen har mottagits skicka passageraren ett fullständigt svar.

## **Ändringsförslag 80**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 15**

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6a – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2a. Det civilrättsliga skadeståndskravet preskriberas om inte kravet framförs i domstol inom två år efter att grunden för kravet uppstår. Medlemsstaterna ska säkerställa att parter som i syfte att söka lösa en tvist tillämpar alternativa tvistlösningsförfaranden från nationella tillsynsorgan eller alternativa tvistlösningsorgan i enlighet med direktiv 2013/11/EU av den 21 maj 2013 och vilkas resultat inte är bindande, inte senare förhindras att inleda ett domstolsförfarande i förhållande till tvisten genom att talefristerna eller preskriptionstiderna löper ut under det alternativa tvistlösningsförfarandet. Detta ska inte påverka bestämmelserna om talefrister och preskriptionstider i internationella överenskommelser som medlemsstaterna är part i.**

## Motivering

För att skapa enhetliga villkor och för att förenkla för konsumenterna bör enhetliga regler gälla här. Innehållet i stycket är identiskt med det nyligen antagna direktivet om alternativ tvistlösning.

### Ändringsförslag 81

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. Varje medlemsstat ska, i enlighet med relevant EU-lagstiftning och nationell lagstiftning, utse ett eller flera nationella organ med ansvar för tvistlösning utanför domstol mellan lufttrafikföretag och passagerare med avseende på de rättigheter som omfattas av denna förordning.

#### *Ändringsförslag*

3. Varje medlemsstat ska, i enlighet med relevant EU-lagstiftning och nationell lagstiftning, utse ett eller flera nationella organ med ansvar för tvistlösning utanför domstol mellan lufttrafikföretag och passagerare (*skadeståndskrav*) med avseende på de rättigheter som omfattas av denna förordning.

### Ändringsförslag 82

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. Det utsedda organet ska inom sju dagar efter det att reklamationen har mottagits **bekräfta detta** och sända en kopia till det relevanta nationella tillsynsorganet. Det slutliga svaret till den som reklamerar får inte dröja mer än **tre månader** från mottagandet av reklamationen. En kopia av det slutliga svaret ska också lämnas till det nationella tillsynsorganet.

#### *Ändringsförslag*

5. Det utsedda organet ska **bekräfta mottagandet** inom sju dagar efter det att reklamationen har mottagits och sända en kopia till det relevanta nationella tillsynsorganet. Det slutliga svaret till den som reklamerar får inte dröja mer än **90 dagar** från mottagandet av reklamationen. En kopia av det slutliga svaret ska också lämnas till det nationella tillsynsorganet.

## Motivering

Detta skulle då motsvara vad som anges i direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistlösning. Enligt det direktivet är det visserligen möjligt att förlänga 90-dagarsfristen, dock endast i vissa undantagsfall av synnerligen komplex art. Däri anges ytterst svåra fall som omfattar komplexa beräkningar, till exempel vid konflikter rörande livförsäkringar eller när expertutlåtanden måste inhämtas. Detta kommer inte att bli aktuellt för ett nationellt tillsynsorgan.

### Ändringsförslag 83

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16a – punkt 6a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**6a. Oberoende av nämnda nationella genomförandeorgan har passageraren fortfarande rätt att lämna in en klagan i en civil domstol.**

### Ändringsförslag 84

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 15

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16b – punkt 4

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

4. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ ska kommissionen granska skillnader i tillämpning och kontroll av efterlevnaden av denna förordning, i synnerhet när det gäller tolkningen av extraordinära omständigheter, och förtydliga bestämmelserna i förordningen i syfte att främja enhetlig tillämpning. I detta syfte får kommissionen anta en rekommendation efter samråd med den kommitté som avses i artikel 16c.

4. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ ska kommissionen granska skillnader i tillämpning och kontroll av efterlevnaden av denna förordning, i synnerhet när det gäller tolkningen av extraordinära omständigheter, och förtydliga bestämmelserna i förordningen **genom en delegerad rättsakt för att komplettera bilaga I**, i syfte att främja enhetlig tillämpning. I detta syfte får kommissionen anta en rekommendation efter samråd med den kommitté som avses i artikel 16c.

## Motivering

*Detta måste ske genom en delegerad rättsakt. Denna förteckning är ändå inte uttömmande. Det får stora konsekvenser för konsumenten/passageraren.*

### Ändringsförslag 85

#### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 15a (nytt)

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 16d (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### ***”Artikel 16d***

##### ***Utövande av delegerade befogenheter***

***1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.***

***2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 2 m ... ska ges till kommissionen tills vidare från och med det datum då denna förordning träder i kraft.***

***3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 2 m får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.***

***4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.***

***5. En delegerad akt som antas enligt artikel 2 m ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs***

*Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”*

## Ändringsförslag 86

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 1

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 3 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

”2. EG-lufttrafikföretaget ska tillhandahålla en reklamationsblankett vid flygplatsen som gör det möjligt för passagerare att omedelbart reklamera skadat eller försenat bagage. En sådan reklamationsblankett, som kan utgöras av en rapport om drabbad egendom – PIR-rapport (Property Irregularity Report), ska av lufttrafikföretaget vid flygplatsen godtas som reklamation i enlighet med artikel 31.2 i Montrealkonventionen. Denna möjlighet ska inte påverka passagerares rättigheter att reklamera på andra sätt inom de tidsfrister som anges i Montrealkonventionen.”

## Ändringsförslag 87

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 2

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 5 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

”2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt 1 ska en sådan förskottsutbetalning inte understiga ett belopp på **18 096 SDR uttryckt i euro** per

#### *Ändringsförslag*

”2. EG-lufttrafikföretaget ska tillhandahålla en reklamationsblankett **på alla officiella EU-språk** vid flygplatsen som gör det möjligt för passagerare att omedelbart reklamera skadat eller försenat bagage. En sådan reklamationsblankett, som kan utgöras av en rapport om drabbad egendom – PIR-rapport (Property Irregularity Report), ska av lufttrafikföretaget vid flygplatsen godtas som reklamation i enlighet med artikel 31.2 i Montrealkonventionen. Denna möjlighet ska inte påverka passagerares rättigheter att reklamera på andra sätt inom de tidsfrister som anges i Montrealkonventionen.”

#### *Ändringsförslag*

”2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt 1 ska en sådan förskottsutbetalning inte understiga ett belopp på **20 000 euro** per passagerare vid

passagerare vid dödsfall. Kommissionen ska ges befogenhet att anpassa detta belopp genom en delegerad akt i enlighet med artikel 6c, mot bakgrund av ett beslut av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen. Ändringar av ovannämnda belopp ska också ändra motsvarande belopp i bilagan.”

## Ändringsförslag 88

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 4

Förordning (EG) nr 261/2004

Artikel 6d – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Lufttrafikföretagen ***får själva fastställa villkoren för transport av bagage och*** ska i ***samband med bokningen*** och vid incheckningsdisken (inbegripet incheckningsautomaterna för självbetjäning) tydligt ange hur mycket handbagage och incheckat bagage som är tillåtet på varje flygning som ingår i en passagerares platsreservation, inbegripet eventuella begränsningar av antalet bagage. Om transporten av bagage är förknippad med extra avgifter ska lufttrafikföretaget ge tydlig information om dessa i ***samband med bokningen*** och, ***på begäran***, på flygplatsen.

dödsfall. Kommissionen ska ges befogenhet att anpassa detta belopp genom en delegerad akt i enlighet med artikel 6c, mot bakgrund av ett beslut av Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 24.2 i Montrealkonventionen. Ändringar av ovannämnda belopp ska också ändra motsvarande belopp i bilagan.”

#### *Ändringsförslag*

1. Lufttrafikföretagen ska i ***början av varje bokningsförfarande*** och vid incheckningsdisken (inbegripet incheckningsautomaterna för självbetjäning) tydligt ange hur mycket handbagage och incheckat bagage som är tillåtet på varje flygning som ingår i en passagerares platsreservation, inbegripet eventuella begränsningar av antalet bagage. Om transporten av bagage är förknippad med extra avgifter ska lufttrafikföretaget ge tydlig information om dessa i ***början av bokningsförfarandet*** och på flygplatsen.

***Extra avgifter måste anges klart och tydligt och måste oberoende av bokningssätt kunna betalas i samband med bokningen av resan. Dessa gäller även för sådana leverantörer som erbjuder flygresor i lufttrafikföretagens namn. Extra avgifter utgör en del av det totala priset för flygbiljetten.***

***Denna punkt påverkar inte tillämpningen av artiklarna 8.2 t och 22 i Europaparlamentets och rådets direktiv***

**2011/83/EU av den 25 oktober 2011 om konsumenträttigheter.**

*Motivering*

*Kravet på pristransparens redan i början av bokningsförfarandet upprepas här, i enlighet med vad som redan har införts genom förordning (EG) nr 1008/2008.*

**Ändringsförslag 89**

**Förslag till förordning**

**Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6d – punkt 1a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***1a. Storleken för ett handbagage ska uppgå till minst 55 cm x 40 cm x 20 cm och får väga minst 6 kilo.***

*Motivering*

*Dessa begränsningar är de minsta storlekarna hos de flygbolag som för närvarande är verksamma. Syftet med dessa minimistorlekar är att undvika att extra avgifter för minimala handbagage införs i framtiden.*

**Ändringsförslag 90**

**Förslag till förordning**

**Artikel 2 – led 4**

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6d – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***2a. Om ett handbagage tas ur flygplanet och lastas i lastutrymmet innan passageraren går ombord eller innan flygplanet startar måste bagaget ges tillbaka som handbagage till passageraren när denne lämnar planet.***

## Ändringsförslag 91

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 4

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6d – punkt 3a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***I artikel 6d ska följande punkt 1a läggas till:***

***”3a. Utöver det föreskrivna maximalt tillåtna handbagaget ska passagerare ha rätt att, utan extra kostnad, ta med sig viktiga personliga artiklar eller tillhörigheter på upp till totalt 5 kg i kabinen, inbegripet varor som inhandlats på flygplatsen. Lufttrafikföretaget kan transportera ovanstående varor i luftfartygets lastutrymme vid exceptionella omständigheter som har betydelse för säkerheten, om luftfartygets specifika egenskaper förhindrar transport i kabinen. Inga extra avgifter ska tas ut i dessa fall.”***

*Motivering*

*Vid fastställande om maximalt tillåtna handbagage bör det finnas en minimigräns för volym och vikt så att man skapar viss klarhet för flygpassagerare (se föredragarens ändringsförslag 73); för personliga artiklar eller tillhörigheter bör det dock finnas en maxgräns för vikten.*

## Ändringsförslag 92

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 4

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6e – punkt 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

1. EG-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

1. EG-lufttrafikföretag **kan** 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 om de kan förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte. Ett lufttrafikföretag får bestämma att ett musikinstrument ska ingå i en passagerares tillåtna handbagage och inte får medföras utöver detta.

gäller för det berörda luftfartyget. Musikinstrument får medföras i flygplanskabinen om de kan förvaras säkert i ett lämpligt bagageutrymme i kabinen eller under ett lämpligt passagerarsäte. Ett lufttrafikföretag får bestämma att ett musikinstrument ska ingå i en passagerares tillåtna handbagage och inte får medföras utöver detta.

## Ändringsförslag 93

### Förslag till förordning

#### Artikel 2 – led 4

Förordning (EG) nr 2027/97

Artikel 6e – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

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. Om betalning erläggs för ett andra säte bör lufttrafikföretaget göra rimliga ansträngningar för att placera passagerare och instrument tillsammans. 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. Ett lufttrafikföretag ska tydligt ange villkor och gällande avgifter för transport av musikinstrument.”

#### *Ändringsförslag*

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, ***som ska vara undantagen från tillämpliga flygplatsskatter***, om sådana musikinstrument medförs som handbagage på ett andra säte. Om betalning erläggs för ett andra säte bör lufttrafikföretaget göra rimliga ansträngningar för att placera passagerare och instrument tillsammans. 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. ***Ett lufttrafikföretag ska märka sådana instrument med särskilda etiketter för att säkerställa att dessa behandlas med erforderlig aktsamhet.*** Ett lufttrafikföretag ska tydligt ange villkor och gällande avgifter för transport av musikinstrument.”

## Motivering

*Om en extra sittplats måste köpas till för ett instrument måste denna undantas från tillämpliga skatter, eller åtminstone från flygplatskatterna.*

### Ändringsförslag 94

#### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 1

##### *Kommissionens förslag*

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

##### *Ändringsförslag*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. ***Den gäller även för alla flyg och resor vars planerade avgångstid enligt bokningen är efter 00.00 denna dag.***

### Ändringsförslag 95

#### Förslag till förordning Bilaga 1

Förordning (EG) nr 261/2004  
Bilaga 1 – punkt 1

##### *Kommissionens förslag*

1. Följande omständigheter ska betraktas som extraordinära:

##### *Ändringsförslag*

1. Följande omständigheter ska ***alltid bindande*** betraktas som extraordinära:

### Ändringsförslag 96

#### Förslag till förordning Bilaga 1

Förordning (EG) nr 261/2004  
Bilaga – punkt 1 – ordningsföljd under punkt 1

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

***iii.***

***i.***

***iv.***

- ii.**
- v.**
- vi.**
- vii.**

### *Motivering*

*Ordningen måste återspegla orsakernas betydelse.*

## **Ändringsförslag 97**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 1 – led ii

#### *Kommissionens förslag*

ii. Tekniska problem som inte är normala för driften av luftfartyget, t.ex. upptäckt av fel under flygningen som gör att färden inte kan fortsätta på ett normalt sätt **eller** ett dolt tillverkningsfel som upptäcks av tillverkaren eller en behörig myndighet och som inverkar negativt på flygsäkerheten.

#### *Ändringsförslag*

ii. Tekniska problem som inte är normala för driften av luftfartyget, t.ex. upptäckt av fel under flygningen som gör att färden inte kan fortsätta på ett normalt sätt **och** ett dolt tillverkningsfel som upptäcks av tillverkaren eller en behörig myndighet och som inverkar negativt på flygsäkerheten.

## **Ändringsförslag 98**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 1 – led iia (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***iia. Krig, politiska oroligheter och upplopp som omöjliggör säker flygning.***

## **Ändringsförslag 99**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004  
Bilaga – punkt 1 – led iii

*Kommissionens förslag*

iii. Säkerhetsrisker, sabotage eller terrorism som omöjliggör säker flygning.

*Ändringsförslag*

iii. **Krig, konflikter, politiska oroligheter**, säkerhetsrisker, sabotage eller terrorism som omöjliggör säker flygning.

**Ändringsförslag 100**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004  
Bilaga – punkt 1 – led iv

*Kommissionens förslag*

iv. **Livshotande** hälsorisker eller medicinska nödsituationer som kräver att den berörda flygningen avbryts eller ändras.

*Ändringsförslag*

iv. Hälsorisker eller medicinska nödsituationer som kräver att den berörda flygningen avbryts eller ändras.

*Motivering*

*Det är oklart vem som ska avgöra när en hälsorisk är livshotande.*

**Ändringsförslag 101**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004  
Bilaga – punkt 1 – led via (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**via. Fågelkollision.**

**Ändringsförslag 102**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004  
Bilaga – punkt 1 – led vii

*Kommissionens förslag*

vii. Arbetsmarknadskonflikt hos **det lufttrafikföretag som utför flygningen eller hos** viktiga tjänsteleverantörer som t.ex. flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänst.

*Ändringsförslag*

vii. Arbetsmarknadskonflikt hos viktiga tjänsteleverantörer som t.ex. flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänst.

**Ändringsförslag 103**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga 1 – punkt 1 – led viia (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**viia. Officiellt radaravbrott i luftrummet samt av flygplatsledningen beslutad stängning av flygplatsen.**

**Ändringsförslag 104**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 2 – led i

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

i. Tekniska problem som är **normala för driften av luftfartyget, t.ex. problem som upptäcks i samband med rutinmässigt underhåll eller tillsyn före flygning, eller som uppstår på grund av underlåtenhet att korrekt utföra sådant underhåll eller sådan tillsyn före flygning.**

i. Tekniska problem som **inte är att betrakta som extraordinära i enlighet med punkt 1.ii.**

*Motivering*

*Tekniska problem hör till lufttrafikföretagens ansvarsområde och aldrig till flygpassageras. Om det inte handlar om tekniska problem som ligger utanför den normala driften av luftfartyget och utgör ett dolt tillverkningsfel, bör detta inte kunna ge rätt till undantag.*

## Ändringsförslag 105

### Förslag till förordning

#### Bilaga 1

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 2 – led ii

#### *Kommissionens förslag*

ii. Flygbesättning eller kabinpersonal ej tillgänglig (*om inte på grund av arbetsmarknadskonflikt*).

#### *Ändringsförslag*

ii. Flygbesättning eller kabinpersonal ej tillgänglig.”

#### *Motivering*

*Detta tillhör lufttrafikföretagets ansvarsområde, som vid till exempel sjukdom måste organisera ersättningspersonal i god tid eller ha tillgång till stand by-personal.*

## Ändringsförslag 106

### Förslag till förordning

#### Bilaga 1

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 2 – led iia (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

*ii. Dåliga väderförhållanden om inte flygplatsledningen officiellt har beslutat om stängning av lufrummet eller flygplatsen.*

#### *Motivering*

*Det händer ofta att lufttrafikföretagen med hänvisning till vädret själva bestämmer att de inte kommer att flyga. Dock är det inte alltid så att detta beslut fattas på grund av verkligt dåliga väderförhållanden som skulle påverka flygningen.*

## Ändringsförslag 107

### Förslag till förordning

#### Bilaga 1

Förordning (EG) nr 261/2004  
Bilaga – punkt 2 – led iib (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***iib. Plötsliga vinterförhållanden, eftersom luftfartygen ska hållas i ett tillstånd som gör att de är färdiga att flyga.***

## **Ändringsförslag 108**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004  
Bilaga – punkt 2 – led iic (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***iic. Alla förseningar på grund av problem med en tidigare flygning.***

*Motivering*

*I sådana fall har lufttrafikföretagen tillräckligt med tid fram till nästa flygning för att hitta ett ersättningsflygplan och en ny besättning. Det finns ingen tydlig tidsmässig eller platsmässig koppling till den efterföljande flygningen. Detta innefattar även sabotage mot en tidigare flygning, sjukdom eller medicinska olycksfall, tidigare stängningar av luftrummet osv.*

## **Ändringsförslag 109**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004  
Bilaga – punkt 2 – led iid (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***iid. Borttagning av bagage med okänd ägare ur lastrummet.***

*Motivering*

*En sådan situation bygger på ett tidigare säkerhetsfel som inte får leda till problem för*

passagerarna. Lufttrafikföretaget har dock rätt att kräva kompensation av ansvariga tjänsteleverantörer.

## **Ändringsförslag 110**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 2 – led iie (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***iie. Is i motorer, brist på avisningsmedel.***

#### *Motivering*

*Avisningen ska förutses. Det är flygplatsens ansvar att se till att det finns tillräckligt med avisningsmedel på vintern, även vid ihållande dåliga väderförhållanden. Här kan lufttrafikföretaget kräva kompensation.*

## **Ändringsförslag 111**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 1**

Förordning (EG) nr 261/2004

Bilaga – punkt 2 – led iif (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***iif. Av tredje part orsakad skada på flygplanet på marken strax innan tidtabellsenlig avgångstid.***

#### *Motivering*

*Här kan lufttrafikföretaget kräva kompensation av den tredje parten. Flygpassagerarna, som inte har kunnat påverka detta, ska behålla sina rättigheter.*

## **Ändringsförslag 112**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 1**



*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***iig. Arbetsmarknadskonflikter hos det  
lufttrafikföretag som utför flygningen.***

*Motivering*

*Arbetsmarknadskonflikter hos det lufttrafikföretag som utför flygningen kan kontrolleras och undvikas. De kan därför inte räknas som en extraordinär omständighet i enlighet med denna förordning, till skillnad från arbetsmarknadskonflikter hos andra företag.*

**Ändringsförslag 113**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 2**

Förordning (EG) nr 2027/97

Bilaga – rubrik 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Det finns inga ekonomiska gränser för skadeståndsansvaret vid passagerares kroppsskada eller dödsfall till följd av olycka ombord på luftfartyget eller under ombord- eller avstigning. För skador upp till **113 100 SDR (likartat belopp i lokal valuta)** får lufttrafikföretaget inte neka eller begränsa sitt skadeståndsansvar. Utöver det beloppet är lufttrafikföretaget inte skadeståndsansvarigt om det kan bevisa att det inte vållat skadan, eller att skadan enbart vållats av en tredje part.

Det finns inga ekonomiska gränser för skadeståndsansvaret vid passagerares kroppsskada eller dödsfall till följd av olycka ombord på luftfartyget eller under ombord- eller avstigning. För skador upp till **130 000 euro** får lufttrafikföretaget inte neka eller begränsa sitt skadeståndsansvar. Utöver det beloppet är lufttrafikföretaget inte skadeståndsansvarigt om det kan bevisa att det inte vållat skadan, eller att skadan enbart vållats av en tredje part.

*Motivering*

*Detta är en EU-förordning. Här behöver inte SDR användas som valuta. För konsumenten är avrundade belopp i euro enklast. Storleken på beloppet kan justeras genom delegerade akter.*

**Ändringsförslag 114**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 2**

*Kommissionens förslag*

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 **18 096 SDR (likartat belopp i lokal valuta)**.

*Ändringsförslag*

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 **21 000 euro**.

*Motivering*

*Detta är en EU-förordning. Här behöver inte SDR användas som valuta. För konsumenten är avrundade belopp i euro enklast. Storleken på beloppet kan justeras genom delegerade akter.*

**Ändringsförslag 115**

**Förslag till förordning**

**Bilaga 2**

Förordning (EG) nr 2027/97  
Bilaga – rubrik 4

*Kommissionens förslag*

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 **4 694 SDR (likartat belopp i lokal valuta)**.

*Ändringsförslag*

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 **5 200 euro**.

*Motivering*

*Detta är en EU-förordning. Här behöver inte SDR användas som valuta. För konsumenten är avrundade belopp i euro enklast. Storleken på beloppet kan justeras genom delegerade akter.*

## Ändringsförslag 116

### Förslag till förordning

#### Bilaga 2

Förordning (EG) nr 2027/97

Bilaga – rubrik 5

#### *Kommissionens förslag*

Vid förlust av, skada på eller försening av bagage är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt för skador upp till **1 113 SDR (likartat belopp i lokal valuta)**; gränsen för ersättning ska gälla per passagerare och inte per incheckat bagage, såvida inte lufttrafikföretaget och passageraren har kommit överens om en högre gräns genom en särskild intresseförklaring. Beträffande skadat eller förlorat bagage har lufttrafikföretaget inget skadeståndsansvar om skadan eller förlusten beror på bagagets egenskaper eller på att det är defekt. Vid förseningar av bagage är lufttrafikföretaget inte skadeståndsansvarigt, om det vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadorna till följd av förseningen eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Vad gäller handbagage, inklusive personliga artiklar, är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt endast om det vållat skadan.

#### *Ändringsförslag*

**Bagage ska anses vara förlorat efter 15 dagar.** Vid förlust av, skada på eller försening av bagage är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt för skador upp till **1 300 euro**; gränsen för ersättning ska gälla per passagerare och inte per incheckat bagage, såvida inte lufttrafikföretaget och passageraren har kommit överens om en högre gräns genom en särskild intresseförklaring. Beträffande skadat eller förlorat bagage har lufttrafikföretaget inget skadeståndsansvar om skadan eller förlusten beror på bagagets egenskaper eller på att det är defekt. Vid förseningar av bagage är lufttrafikföretaget inte skadeståndsansvarigt, om det vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadorna till följd av förseningen eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Vad gäller handbagage, inklusive personliga artiklar, är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt endast om det vållat skadan.

#### *Motivering*

*Detta är en EU-förordning. Här behöver inte SDR användas som valuta. För konsumenten är avrundade belopp i euro enklast. Storleken på beloppet kan justeras genom delegerade akter.*

## Ändringsförslag 117

### Förslag till förordning

#### Bilaga 2

Förordning (EG) nr 2027/97

Bilaga – rubrik 6

### *Kommissionens förslag*

En passagerare kan få rätt till en högre ekonomisk gräns för skadeståndsansvar genom att göra en särskild förklaring 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 gränsen för skadeståndsansvar på **1 131 SDR**. Passagerarna ska på begäran kunna ta del av tariffen. Passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet ska systematiskt och kostnadsfritt erbjudas möjlighet att göra en särskild intresseförklaring avseende transporten av deras rörelsehjälpmedel.

### *Ändringsförslag*

En passagerare kan få rätt till en högre ekonomisk gräns för skadeståndsansvar genom att göra en särskild förklaring 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 gränsen för skadeståndsansvar på **1 150 euro**. Passagerarna ska på begäran kunna ta del av tariffen. Passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet ska systematiskt och kostnadsfritt erbjudas möjlighet att göra en särskild intresseförklaring avseende transporten av deras rörelsehjälpmedel.

### *Motivering*

*Detta är en EU-förordning. Här behöver inte SDR användas som valuta. För konsumenten är avrundade belopp i euro enklast. Storleken på beloppet kan justeras genom delegerade akter.*

## **Ändringsförslag 118**

### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga 2**

Förordning (EG) nr 2027/97

Bilaga – rubrik 7

### *Kommissionens förslag*

Om bagaget är skadat, försenat, förlorat eller förstört ska passageraren snarast möjligt göra en skriftlig reklamation hos lufttrafikföretaget. Vid **skada ska** passageraren reklamera inom **sju dagar och vid försening inom 21 dagar, i båda fallen** från den dag då bagaget ställts till passagerarens förfogande. För att dessa tidsfrister enkelt ska kunna uppfyllas ska lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna möjlighet att fylla i en reklamationsblankett på flygplatsen. En sådan reklamationsblankett, som också kan

### *Ändringsförslag*

Om bagaget är skadat, försenat, förlorat eller förstört ska passageraren snarast möjligt göra en skriftlig reklamation hos lufttrafikföretaget. Vid **skadat eller försenat bagage** ska passageraren reklamera inom **28 dagar** från den dag då bagaget ställts till passagerarens förfogande. För att dessa tidsfrister enkelt ska kunna uppfyllas ska lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna möjlighet att fylla i en reklamationsblankett på flygplatsen. En sådan reklamationsblankett, som också kan utgöras av en rapport om drabbad egendom

utgöras av en rapport om drabbad egendom  
– PIR-rapport (Property Irregularity  
Report), ska av lufttrafikföretaget vid  
flygplatsen godtas som reklamation.

– PIR-rapport (Property Irregularity  
Report), ska ***finnas tillgänglig på  
unionens alla officiella språk och*** av  
lufttrafikföretaget vid flygplatsen godtas  
som reklamation.

## ÄRENDETS GÅNG

<b>Titel</b>	Ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och ändring av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor	
<b>Referensnummer</b>	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)	
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	TRAN 16.4.2013	
<b>Yttrande från</b> Tillkännagivande i kammaren	IMCO 16.4.2013	
<b>Föredragande av yttrande</b> Utnämning	Hans-Peter Mayer 29.5.2013	
<b>Behandling i utskott</b>	26.9.2013	4.11.2013
<b>Antagande</b>	5.11.2013	
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: 35 -: 0 0: 0	
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Thomas Händel, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edvard Kožušník, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler, Kerstin Westphal	
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Raffaele Baldassarre, Regina Bastos, Jürgen Creutzmann, María Irigoyen Pérez, Constance Le Grip, Emma McClarkin, Claudio Morganti, Sylvana Rapti	
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)</b>	Eva Ortiz Vilella, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid	



## ÄRENDETS GÅNG

<b>Titel</b>	Ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och ändring av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor		
<b>Referensnummer</b>	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)		
<b>Framläggande för parlamentet</b>	13.3.2013		
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	TRAN 16.4.2013		
<b>Rådgivande utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	ENVI 16.4.2013	IMCO 16.4.2013	JURI 16.4.2013
<b>Inget yttrande avges</b> Beslut	ENVI 26.3.2013	JURI 15.4.2013	
<b>Föredragande</b> Utnämning	Georges Bach 28.3.2013		
<b>Behandling i utskott</b>	16.9.2013	4.11.2013	
<b>Antagande</b>	17.12.2013		
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: –: 0:	37 3 1	
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zile		
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Phil Bennion, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils		
<b>Ingivande</b>	13.1.2014		