



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie interne markt en consumentenbescherming

2013/0072(COD)

8.11.2013

ADVIES

van de Commissie interne markt en consumentenbescherming

aan de Commissie vervoer en toerisme

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

(COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Rapporteur voor advies: Hans-Peter Mayer

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

In het licht van het feit dat er herhaaldelijk zaken - in het bijzonder in verband met Verordening (EG) nr. 261/2004 - bij het Europees Hof van Justitie aanhangig zijn gemaakt vanwege juridische onduidelijkheden lijkt de herziening dringend nodig. Het doel is om een juist evenwicht te vinden tussen de belangen van de passagiers en die van de luchtvaartmaatschappijen. De herziening is echter ook bedoeld om de luchtvaartmaatschappijen te stimuleren na te gaan hoe zij hun diensten en algemeen beleid kunnen verbeteren.

Om met name voor de Europese consumenten en betrokken passagiers een vereenvoudiging te bereiken moeten niet alleen bepaalde wetsonderdelen worden verhelderd, maar moet ook het instrument als geheel eenvoudiger en begrijpelijker worden gemaakt.

Verordening (EG) nr. 261/2004:

Rechten en categorieën

Een van de belangrijkste punten in verband met Verordening (EG) nr. 261/2004 is de vraag bij welke vertragingen men aanspraak kan maken op rechten en hoe deze gedifferentieerd moeten worden. In zijn advies heeft de rapporteur zich hierbij laten leiden door de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie. Verder stelt hij terwille van de duidelijkheid een systeem voor met slechts twee categorieën: vluchten van minder of van meer dan 3 500 km. De eerste categorie - reizen van maximaal 3 500 km en vluchten binnen de EU - omvat uitdrukkelijk ook overzeese departementen van de EU. Hier moet een maximale compensatie van 250 EUR per vlucht mogelijk zijn voor een vertraging van 3 uur. De tweede categorie omvat vluchten van 3 500 km of meer. Voor deze vluchten zijn vorderingen tot 600 EUR bij een vertraging van 5 uur mogelijk.

Om rekening te houden met de economische situatie van de zogenaamde low-cost-luchtvaartmaatschappijen moet het mogelijk zijn de compensatie te beperken tot de prijs van het ticket. Hierbij moet echter wel de volledige prijs als uitgangspunt worden genomen, waaronder de heen- en de terugvlucht en alle bijkomende kosten, met name voor extra geboekte bagage. De genoemde bedragen van 250 EUR en 600 EUR moeten derhalve als limiet gelden. Zo moeten onevenredige compensaties worden vermeden.

De compensatie dient de gehele schade te dekken. De rapporteur stelt daarom een verduidelijking voor van de regels van artikel 12, lid 1, tweede zin, om aan te geven dat een recht op compensatie niet mag worden verrekend met verdere schadeclaims. De noodzaak van deze toelichting blijkt ook uit Zaak X ZR 111/12 die momenteel door het hof van Justitie wordt behandeld.

Een ander belangrijk punt is het "no show"-beleid van luchtvaartmaatschappijen. Instapweigering bij de terugreis of verdere reis op grond van het feit dat de passagier de heenreis of het stadium van de reis niet heeft genomen wordt verboden, omdat een Europese wetgeving legitimering van contractbreuk moet vermijden - zelfs bij vergoeding van schade.

De rapporteur wil in geval van een vertraging op de grond de wachttijd beperken tot twee uur. Indien het vliegtuig binnen korte tijd zal opstijgen, dat wil zeggen naar verwachting binnen een half uur, kan de wachttijd worden verlengd tot meer dan twee uur. In dergelijke gevallen moeten de piloten een besluit nemen naar gelang de omstandigheden. Daarnaast wil de rapporteur dat wordt voorzien in een recht op een andere vlucht bij een vertraging van maximaal drie uur. Tegelijk wordt in het advies bepaald dat de in artikelen 8 en 9 genoemde assistentie in een vroeg stadium moet worden verstrekt.

De commissie is voorts van mening dat in geval van vertragingen en annuleringen buiten de schuld van de maatschappij, luchtvaartmaatschappijen moeten worden verplicht om de kosten van maximaal vijf hotelovernachtingen, met een maximum van € 175 per nacht, te dragen. Het door de Commissie voorgestelde bedrag lijkt in bepaalde gevallen, met name als er in de buurt van de luchthaven overnacht moet worden in verband met een mogelijke verdere vlucht, te gering.

Het advies volgt ook artikel 12 van Richtlijn 2013/11 betreffende alternatieve beslechting van consumentengeschillen met de bepaling dat de termijn om klachten in te dienen twee jaar over moet bedragen, om te zorgen voor uniforme voorwaarden. Verder wordt van luchtvaartmaatschappijen verlangd dat zij uitdrukkelijk wijzen op de termijnen voor schadeclaims.

Lijst van buitengewone omstandigheden in Bijlage I:

Het advies verandert de volgorde waarin de omstandigheden die als bindend worden beschouwd zijn vermeld, en plaatst ze in volgorde van belangrijkheid. "Technische problemen" worden afgebakend, maar de lijst wordt uitgebreid op het gebied van veiligheidsrisico's. Verder wordt een onderscheid gemaakt in het geval van arbeidsconflicten tussen de uitvoerende luchtvaartmaatschappij enerzijds en andere luchtvaartmaatschappijen en essentiële dienstverleners anderzijds. Slechts in laatstgenoemd geval wordt geacht sprake te zijn van een bijzondere omstandigheid.

In beide lijsten, moeten buitengewone en niet-buitengewone omstandigheden moeten niet-uitputtend zijn met het ook op eventuele aanvulling in de toekomst en tevens om problemen te vermijden in situaties waarin bepaalde omstandigheden niet worden genoemd. Deze lijsten zijn reeds uitgebreid naar aanleiding van besluiten van Europese rechtbanken. Ze kunnen worden aangepast, maar niet verkort door middel van gedelegeerde handelingen.

Klachtenprocedures

Uit veel feedback van passagiers blijkt dat vorderingen en klachten van passagiers niet bevredigend worden behandeld. Vaak proberen luchtvaartmaatschappijen in eerste instantie vorderingen af te wijzen, soms onder vermelding van gronden die niet kloppen. Voor dergelijke gevallen moeten sancties worden ingevoerd.

Met het oog op de handhaving, moet een wettelijk recht op informatie over de redenen van de vertraging, annulering of wijziging van vliegschema worden gecreëerd. Anders wordt het doel om een betere handhaving van de rechten van passagiers te waarborgen niet bereikt.

Verordening (EG) nr. 2027/97:

Aangezien dit een EU-verordening is, moet de euro als munteenheid dienen. Terwille van de begrijpelijkheid schrapt het advies verwijzingen naar het Bijzonder trekkingsrecht (BTR) als eenheid. In plaats daarvan worden afgeronde bedragen, op basis van de actuele waarde van de SDR, aangegeven.

AMENDEMENTEN

De Commissie interne markt en consumentenbescherming verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Verordening (EG) nr. 261/2004 is ook van toepassing op passagiers die luchtvervoer hebben geboekt als onderdeel van een pakketreis. Er zij echter op gewezen dat passagiers de rechten uit hoofde van deze verordening niet mogen cumuleren met die uit hoofde van Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten. De passagiers moeten kunnen kiezen onder welke wetgeving zij hun vorderingen indienen, maar hebben niet het recht om voor hetzelfde probleem compensatie te krijgen op basis van beide wetteksten. De passagiers dienen zich niet te bekommeren over de wijze waarop luchtvaartmaatschappijen en touroperators deze vorderingen onderling verdelen.

Amendement

(6) Verordening (EG) nr. 261/2004 is ook van toepassing op passagiers die luchtvervoer hebben geboekt als onderdeel van een pakketreis. Er zij echter op gewezen dat passagiers de rechten uit hoofde van deze verordening niet mogen cumuleren met die uit hoofde van Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten, ***zelfs indien zij in principe het recht hebben om die rechten afzonderlijk of tegelijkertijd te doen gelden.*** De passagiers moeten kunnen kiezen onder welke wetgeving zij hun vorderingen indienen, maar hebben niet het recht om voor hetzelfde probleem compensatie te krijgen op basis van beide wetteksten. De passagiers dienen zich niet te bekommeren over de wijze waarop luchtvaartmaatschappijen en touroperators

deze vorderingen onderling verdelen.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Het moet duidelijk worden gemaakt dat de reiziger, als hij een deel van zijn reis niet wil maken, hij de luchtvaartmaatschappij vóór de geplande vertrektijd hiervan in kennis kan stellen en niet pas naderhand, louter om aanspraak te maken op terugbetaling van belastingen.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 9 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 ter) De luchtvaartmaatschappijen moeten verplicht zijn om bij een annulering door de passagier de reeds betaalde belastingen gratis terug te betalen.

Motivering

Sommige luchtvaartmaatschappijen vragen in dergelijke gevallen - vaak onevenredige – servicekosten. Dat is ontoelaatbaar. Een belasting die niet verschuldigd is, moet volledig worden terugbetaald. De passagier maakt al geen gebruik van de betaalde vlucht, dat zou voldoende moeten zijn op het vlak van “servicekosten”.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 9 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 quater) Indien de passagier, in overeenstemming met een overeenkomst, ervoor kiest op een later tijdstip te reizen, moeten de kosten van de reis van en naar de luchthaven voor de geannuleerde vlucht volledig worden vergoed. Hieronder vallen de kosten voor openbaar vervoer, taxikosten en parkeertarieven in de parkeergarage op de luchthaven.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 9 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 quinquies) Passagiers moeten een specifieke bescherming genieten in geval van annulering als gevolg van de insolventie van de luchtvaartmaatschappij of de opschorting van haar activiteiten vanwege de intrekking van haar exploitatievergunning; de luchtvaartmaatschappijen moeten verplicht worden een genoegzaam bewijs van veiligheid te verschaffen voor de terugbetaling en/of repatriëring van passagiers.

Motivering

Passagiers die te maken krijgen met een luchtvaartmaatschappij die haar activiteiten staakt, moet de nodige bescherming worden geboden om de prijs van hun ongebruikte ticket terug te krijgen of om te worden repatriëerd indien zij al in het buitenland zijn. De luchtvaartmaatschappijen zijn vrij om de middelen daartoe (fonds, verzekering ...) te bepalen.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Luchthavens en luchthavengebruikers, zoals luchtvaartmaatschappijen en **grondafhandelingsbedrijven**, moeten samenwerken om het effect van meervoudige vluchtverstoringen op de passagiers tot een minimum te beperken door te zorgen voor verzorging en herroutering. Zij moeten noodplannen opstellen voor dergelijke gebeurtenissen en samenwerken bij de opstelling van dergelijke plannen.

Amendement

(10) Luchthavens en luchthavengebruikers, zoals luchtvaartmaatschappijen, **grondafhandelingsbedrijven en de verstrekkers van navigatiediensten**, moeten samenwerken om het effect van meervoudige vluchtverstoringen op de passagiers tot een minimum te beperken door te zorgen voor verzorging en herroutering. Zij moeten noodplannen opstellen voor dergelijke gebeurtenissen en samenwerken **met Europese, nationale, regionale en lokale instanties** bij de opstelling van dergelijke plannen. **Bestaande noodplannen moeten, indien nodig, dienovereenkomstig worden aangepast.**

Amendement 7

**Voorstel voor een verordening
Overweging 11**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) Verordening (EG) nr. 261/2004 moet expliciet voorzien in het recht op compensatie voor passagiers die te lijden hebben onder langdurige vertraging, overeenkomstig het arrest van het Europees Hof van Justitie in gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07 (Sturgeon). **Tegelijk moet de tijdsduur die moet worden overschreden om recht te hebben op compensatie worden verhoogd om rekening te houden met de financiële impact op de sector en om te vermijden dat steeds meer vluchten worden geannuleerd.** Om homogene compensatievoorwaarden te garanderen voor burgers die binnen de EU reizen, moet de drempel dezelfde zijn voor alle reizen in de Unie. Voor reizen van en naar derde landen moet deze drempel echter

Amendement

(11) Verordening (EG) nr. 261/2004 moet expliciet voorzien in het recht op compensatie voor passagiers die te lijden hebben onder langdurige vertraging, overeenkomstig het arrest van het Europees Hof van Justitie in gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07 (Sturgeon). Om homogene compensatievoorwaarden te garanderen voor burgers die binnen de EU reizen, moet de drempel dezelfde zijn voor alle reizen in de Unie. Voor reizen van en naar derde landen moet deze drempel echter afhankelijk zijn van de afstand van de reis, teneinde rekening te kunnen houden met de operationele moeilijkheden waarmee luchtvaartmaatschappijen worden geconfronteerd als zij te kampen hebben met vertragingen op ver weg gelegen

afhankelijk zijn van de afstand van de reis, teneinde rekening te kunnen houden met de operationele moeilijkheden waarmee luchtvaartmaatschappijen worden geconfronteerd als zij te kampen hebben met vertragingen op ver weg gelegen luchthavens.

luchthavens.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) Om rekening te houden met de financiële gevolgen voor de luchtvaartsector, ook in de low-cost sector, moet het mogelijk zijn een compensatie te verlangen ten bedrage van de volledige prijs van het vliegticket, maar niet meer dan de in deze verordening genoemde bedragen. De prijs van het vliegticket moet betrekking hebben op de heen- en terugvlucht, met inbegrip van alle bijkomende kosten, bijvoorbeeld voor bagage. Dit recht bestaat per verdraagde vlucht in een overeenstemmend bedrag. Bij een verdraagde heenvlucht én een verdraagde terugvlucht bestaat bijgevolg het recht op een dubbele financiële vergoeding, namelijk tweemaal de volledige prijs van het vliegticket.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12) Om rechtszekerheid te garanderen moet in Verordening (EG) nr. 261/2004 expliciet worden bevestigd dat wijzigingen van vluchtschema's soortgelijke gevolgen

(12) Om rechtszekerheid te garanderen moet in Verordening (EG) nr. 261/2004 expliciet worden bevestigd dat wijzigingen van vluchtschema's soortgelijke gevolgen

hebben voor passagiers als langdurige vertragingen, en dus aanleiding moeten geven tot dezelfde rechten.

hebben voor passagiers als langdurige vertragingen **en annuleringen**, en dus aanleiding moeten geven tot dezelfde rechten.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(17) Voor bepaalde kleinschalige activiteiten bleek de toepassing van sommige passagiersrechten, met name het recht op accommodatie, niet in verhouding te staan tot de inkomsten van de luchtvaartmaatschappijen. Vluchten met kleine luchtvaartuigen over korte afstanden moeten dan ook worden vrijgesteld van de verplichting om accommodatie te betalen, maar de luchtvaartmaatschappij moet de passagiers nog steeds helpen dergelijke accommodatie te vinden.

Schrappen

Motivering

Het artikel in verband met deze overweging verwijst niet alleen naar kleine vliegtuigen, maar ook naar afstanden van minder dan 250 km. Als een passagier midden in de nacht strandt op een luchthaven en geen mogelijkheid heeft om meteen, of met een ander vervoermiddel verder te reizen, moet hij worden voorzien van een accommodatie. Het is niet de schuld van de consument wanneer het om een klein vliegtuig gaat.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18) Voor gehandicapten, personen met beperkte mobiliteit en andere personen met bijzondere behoeften, zoals ongeleide kinderen, zwangere vrouwen en personen die behoefte hebben aan specifieke

(18) Voor gehandicapten, personen met beperkte mobiliteit en andere personen met bijzondere behoeften, zoals ongeleide kinderen, zwangere vrouwen en personen die behoefte hebben aan specifieke

medische bijstand, kan het moeilijker zijn om accommodatie te vinden wanneer hun vlucht wordt verstoord. Daarom gelden de beperkingen op het recht op accommodatie in buitengewone omstandigheden of voor regionale activiteiten *niet* voor deze categorieën passagiers.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening

Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) Passagiers moeten niet alleen correcte informatie krijgen over hun rechten in geval van *verstoring* van de vlucht, maar ook over de *oorzaak van de verstoring*, zodra deze informatie beschikbaar is. Deze informatie *moet* eveneens *worden verstrekt* als de passagier zijn ticket heeft gekocht via een in de Unie gevestigde tussenpersoon.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening

Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) Passagiers moeten niet alleen correcte informatie krijgen over hun rechten in geval van verstoring van de vlucht, maar ook over de oorzaak van de verstoring, zodra deze informatie beschikbaar is. Deze informatie moet eveneens worden verstrekt als de passagier zijn ticket heeft gekocht via een in de Unie gevestigde tussenpersoon.

medische bijstand, kan het moeilijker zijn om accommodatie te vinden wanneer hun vlucht wordt verstoord. Daarom gelden de beperkingen op het recht op accommodatie in buitengewone omstandigheden *in geen geval* voor deze categorieën passagiers.

Amendement

(20) Passagiers moeten niet alleen correcte informatie krijgen over hun rechten in geval van *vertraging, annulering, onderbreking* van de vlucht *of wijziging van het vluchtschema*, maar ook over de *redenen hiervan*, zodra deze informatie beschikbaar is. *Zij moeten een wettelijk, met sancties af te dwingen recht hebben op* deze informatie. *Dit recht bestaat* eveneens als de passagier zijn ticket heeft gekocht via een in de Unie gevestigde tussenpersoon.

Amendement

(20) Passagiers moeten niet alleen correcte informatie krijgen over hun rechten in geval van verstoring van de vlucht, maar ook over de oorzaak van de verstoring, zodra deze informatie beschikbaar is. Deze informatie moet eveneens worden verstrekt als de passagier zijn ticket heeft gekocht via een in de Unie gevestigde tussenpersoon. *Bovendien moeten ze worden geïnformeerd over de*

gemakkelijkste en snelste vorderings- en klachtenprocedures om hun rechten te kunnen laten gelden.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) Om een betere handhaving van passagiersrechten te garanderen, moet de rol van de nationale handhavingsorganen preciezer worden omschreven en duidelijk worden onderscheiden van de behandeling van individuele klachten van passagiers.

Amendement

(21) Om een betere handhaving van passagiersrechten te garanderen, moet de rol van de nationale handhavingsorganen preciezer worden omschreven en duidelijk worden onderscheiden van de behandeling van individuele klachten van passagiers. ***Het moet ook duidelijk worden gemaakt dat in het belang van de Europese consument, de maximale behandelingstijd van negentig dagen mag niet worden overschreden. Er moet duidelijk worden bepaald wie verantwoordelijk is voor de behandeling van de individuele klachten om te voorkomen dat de nationale handhavingsorganen passagiers naar elkaar doorverwijzen in plaats van over te gaan tot een snelle afhandeling van de klacht.***

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Passagiers moeten passende informatie krijgen over de relevante procedures voor het indienen van vorderingen en klachten bij luchtvaartmaatschappijen en moeten binnen ***een redelijke termijn*** antwoord krijgen. Passagiers moeten ook de mogelijkheid hebben om

Amendement

(22) Passagiers moeten passende informatie krijgen over de relevante procedures voor het indienen van vorderingen en klachten bij luchtvaartmaatschappijen en moeten ***geïnformeerd worden over de desbetreffende termijnen, met name die van artikel 16 bis, lid 2. Zij moeten*** binnen

buitengerechtelijke klachten tegen luchtvaartmaatschappijen in te dienen. Aangezien het recht op een doeltreffende voorziening in rechte echter als fundamenteel recht is erkend in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, mogen dergelijke maatregelen de toegang van passagiers tot rechtbanken niet verhinderen of belemmeren.

twee maanden na indiening van de vordering of klacht antwoord krijgen. Passagiers moeten ook de mogelijkheid hebben om buitengerechtelijke klachten tegen luchtvaartmaatschappijen in te dienen. Aangezien het recht op een doeltreffende voorziening in rechte echter als fundamenteel recht is erkend in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, mogen dergelijke maatregelen de toegang van passagiers tot rechtbanken *echter* niet verhinderen of belemmeren. *Om de vorderingen soepel, snel en goedkoop te behandelen in zowel gerechtelijke als buitengerechtelijke procedures, dient in het bijzonder te worden verwezen naar online en alternatieve procedures voor geschillenbeslechting en de Europese procedure voor geringe vorderingen.*

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Passagiers moeten passende informatie krijgen over de relevante procedures voor het indienen van vorderingen en klachten bij luchtvaartmaatschappijen en moeten binnen een redelijke termijn antwoord krijgen. Passagiers moeten ook de mogelijkheid hebben om buitengerechtelijke klachten tegen luchtvaartmaatschappijen in te dienen. Aangezien het recht op een doeltreffende voorziening in rechte echter als fundamenteel recht is erkend in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, mogen dergelijke maatregelen de toegang van passagiers tot rechtbanken niet verhinderen of

Amendement

(22) Passagiers moeten passende informatie krijgen over de relevante procedures voor het indienen van vorderingen en klachten bij luchtvaartmaatschappijen en moeten binnen een redelijke termijn antwoord krijgen. Passagiers moeten ook de mogelijkheid hebben om buitengerechtelijke klachten tegen luchtvaartmaatschappijen in te dienen. *Daartoe moeten de passagiers het adres en de gegevens krijgen van de instanties die in elk land belast zijn met de vervolging van de procedures.* Aangezien het recht op een doeltreffende voorziening in rechte echter als fundamenteel recht is erkend in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie,

belemmeren.

mogen dergelijke maatregelen de toegang van passagiers tot rechtbanken niet verhinderen of belemmeren.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 22 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(22 bis) Luchtvaartmaatschappijen moeten aangesloten zijn bij regelingen voor geschillenbeslechting in de zin van Richtlijn 2013/11/EU betreffende alternatieve beslechting van consumentengeschillen.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 22 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(22 ter) Om uniforme voorwaarden te waarborgen moeten klachten en vorderingen in de zin van deze verordening binnen 2 jaar na het ontstaan van de vordering, gerekend vanaf de datum van de geboekte starttijd van de vlucht, worden ingediend.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(31) Gezien de korte termijnen voor het indienen van klachten wegens verloren, beschadigde of vertraagde bagage moeten luchtvaartmaatschappijen in de luchthaven een klachtenformulier ter beschikking

(31) Gezien de korte termijnen voor het indienen van klachten wegens verloren, beschadigde of vertraagde bagage moeten luchtvaartmaatschappijen in de luchthaven een klachtenformulier ***in alle officiële***

stellen. Dit kan ook in de vorm van het gemeenschappelijke "Property Irregularity Report (PIR)".

talen van de EU ter beschikking stellen. Dit kan ook in de vorm van het gemeenschappelijke "Property Irregularity Report (PIR)".

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 33

Door de Commissie voorgestelde tekst

(33) De in Verordening (EG) nr. 2027/97 vermelde monetaire beperkingen moeten worden aangepast aan de economische ontwikkelingen, *zoals in 2009 bepaald door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) overeenkomstig artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal.*

Amendement

(33) De in Verordening (EG) nr. 2027/97 vermelde monetaire beperkingen moeten *door middel van uitvoeringshandelingen* worden aangepast aan de economische ontwikkelingen.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 34 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(34 bis) Deze verordening moet ook van toepassing zijn voor de luchthaven van Gibraltar.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 1 – punt -1 (nieuw) Verordening (EG) nr. 261/2004 Artikel 1 – lid 3

Bestaande tekst

Amendement

3. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt

Schrappen

opgeschort totdat de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden. De regeringen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk stellen de Raad van die datum in kennis.

Motivering

In het voorstel van de Commissie wordt de bepaling waarin de toepassing op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort, niet verwijderd uit de verordening uit 2004. In 2006 hebben het Verenigd Koninkrijk, Spanje en de regering van Gibraltar een constructieve overeenkomst gesloten die waarborgt dat de luchthaven van Gibraltar is opgenomen in de interne markt van de luchtvaartsector. Gibraltar is een EU-luchthaven en overeenkomstig de verdragen dienen alle luchtvaartmaatregelen van de EU van toepassing te zijn op Gibraltar.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter b

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 2 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

*''organisator'': een persoon **in de zin van artikel 2, lid 2, van Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten;***

Amendement

*''organisator'': **de** persoon **die op regelmatige basis pakketten samenstelt en deze rechtstreeks of via een doorverkoper verkoopt of ten verkoop aanbiedt;***

Motivering

Voor de duidelijkheid en de gebruiksvriendelijkheid is het is beter om allerlei verwijzingen weg te laten en om de overeenkomstige definities in deze verordening duidelijk te omschrijven.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter b

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 2 – letter e bis (nieuw)

**(e bis) "registratie van een passagier":
het inchecken voor een vlucht door de
luchtvaartmaatschappij zelf of via een
incheckmaatschappij of door de validatie
van online inchecken door de passagier;**

Motivering

In de Engelse versie wordt in artikel 3, lid 2, gesproken van "boarding" terwijl het in de Duitse (en Nederlandse) versie om het inchecken gaat. Dat is verwarrend in verband met de aangegeven tijd van 45 minuten (gaat het om inchecken of aan boord gaan van het vliegtuig?).

Amendement 25

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 1 – letter c

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 2 – letter i

"persoon met beperkte mobiliteit": alle personen die zijn gedefinieerd in artikel 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen.'

"persoon met *een handicap*" of "persoon met beperkte mobiliteit": personen wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of motorische, permanente of tijdelijke) handicap, een verstandelijke handicap of stoornis, of enige andere oorzaak van handicap, of ten gevolge van leeftijd, en wier situatie vereist dat zij passende aandacht krijgen en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan hen worden aangepast;'

Motivering

Voor de duidelijkheid en de gebruiksvriendelijkheid is het beter om allerlei verwijzingen weg te laten en om de overeenkomstige definities in deze verordening duidelijk te omschrijven.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter d

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 2 – letter l

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) De volgende zin wordt toegevoegd aan de definitie van "annulering" onder l):

*'Een vlucht waarbij het luchtvaartuig is opgestegen maar, om welke reden dan ook, gedwongen was om te landen op een andere luchthaven dan die van bestemming of om terug te keren naar de luchthaven van vertrek, **wordt** als een geannuleerde vlucht beschouwd.'*

Amendement 27

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 1 – letter e

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 2 – letter m

Door de Commissie voorgestelde tekst

'(m) "buitengewone omstandigheden": omstandigheden die, door hun aard of oorsprong, niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Met het oog op de toepassing van deze verordening worden onder meer de in de bijlage uiteengezette omstandigheden als buitengewone omstandigheden beschouwd;

Amendement

(d) De volgende zin wordt toegevoegd aan de definitie van "annulering" onder l):

'Met betrekking tot de consequenties voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers wordt een vlucht waarbij het luchtvaartuig is opgestegen maar om welke reden dan ook gedwongen was om te landen op een andere luchthaven dan die van bestemming of om terug te keren naar de luchthaven van vertrek, als een geannuleerde vlucht beschouwd.'

Amendement

'(m) "buitengewone omstandigheden": omstandigheden die, door hun aard of oorsprong, niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Met het oog op de toepassing van deze verordening worden onder meer de in **de niet-uitputtende lijst in** de bijlage uiteengezette omstandigheden als buitengewone omstandigheden beschouwd; **De Commissie krijgt de bevoegdheid om door middel van een gedelegeerd besluit, overeenkomstig artikel 16 quinquies, omstandigheden aan de lijst toe te voegen die als buitengewone omstandigheden moeten worden**

beschouwd voor de toepassing van deze verordening;

Amendement 28

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 1 – punt 1 – letter e
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 2 – letter s

Door de Commissie voorgestelde tekst

"ticketprijs": de volledige prijs die moet worden betaald voor een ticket, inclusief het vervoerstarief en alle toepasselijke belastingen, heffingen, toeslagen en vergoedingen voor alle facultatieve en niet-facultatieve diensten waarop het ticket betrekking heeft;

Amendement

"ticketprijs": de volledige prijs die moet worden betaald voor een ticket, inclusief het vervoerstarief, alle toepasselijke belastingen, heffingen, toeslagen en vergoedingen voor alle facultatieve en niet-facultatieve diensten waarop het ticket betrekking heeft ***en die verband houden met het deel van de reis dat per luchtvervoer wordt afgelegd;***

Motivering

Ter verduidelijking dat de "ticketprijs" alleen betrekking heeft op luchtvervoersdiensten (en niet op diensten zoals hotelboekingen en autohuur).

Amendement 29

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 1 – punt 1 – letter e
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 2 – letter w

Door de Commissie voorgestelde tekst

"vertraging op het tarmac": bij vertrek, de tijdspanne dat het luchtvaartuig op de grond blijft tussen het ogenblik waarop de passagiers ***beginnen in te stappen*** en het ogenblik waarop het luchtvaartuig opstijgt of, bij aankomst, de tijdspanne tussen het ogenblik waarop het luchtvaartuig landt en het ogenblik waarop de passagiers

Amendement

"vertraging op het tarmac": bij vertrek, de tijdspanne dat het luchtvaartuig op de grond blijft tussen het ogenblik waarop de passagiers ***allemaal zijn ingestapt*** en het ogenblik waarop het luchtvaartuig opstijgt of, bij aankomst, de tijdspanne tussen het ogenblik waarop het luchtvaartuig landt en het ogenblik waarop de passagiers

beginnen uit te stappen;

beginnen uit te stappen;

Motivering

“Vertraging op het tarmac” mag de instaptijd niet omvatten. De vertraging begint pas vanaf “boarding completed”.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 2 – letter a

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 3 – lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie hebben en zich - behalve in geval van annulering als bedoeld in artikel 5 en in geval van een wijziging van het vluchtschema als bedoeld in artikel 6 - bij de incheckbalie **melden**,

– zoals bepaald en op het tijdstip dat van tevoren door de luchtvaartmaatschappij, de organisator of een erkend reisbureau schriftelijk (waaronder via elektronische weg) is aangegeven,

of, indien geen tijdstip is aangegeven,

– uiterlijk 45 minuten vóór de geplande vertrektijd; of

Amendement

(a) een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie hebben en zich - behalve in geval van annulering als bedoeld in artikel 5 en in geval van een wijziging van het vluchtschema als bedoeld in artikel 6 - bij de incheckbalie **hebben gemeld en als bewijs hiervan een ticket hebben gekregen**,

– zoals bepaald en op het tijdstip dat van tevoren door de luchtvaartmaatschappij, de organisator of een erkend reisbureau schriftelijk (waaronder via elektronische weg) is aangegeven,

of, indien geen tijdstip is aangegeven,

uiterlijk 45 minuten vóór de geplande vertrektijd; or

Motivering

Het is onduidelijk wat wordt bedoeld met 'Abfertigung' (inchecken). Dit amendement en de voorgestelde nieuwe definitie van 'inchecken' zijn bedoeld om duidelijk te maken dat dit niet verwijst naar de werkelijke boarding.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 2 – letter -a (nieuw)

Bestaande tekst

(b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.

Amendement

(b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is, ***of indien de vlucht een terugvlucht is die tegelijk geboekt is met een bijbehorende, vanaf een EU-luchthaven vertrekkende heenvlucht van een communautaire luchtvaartmaatschappij.***

Amendement 32

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 1 – punt 2 – letter c
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 3 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

'6. Deze verordening is eveneens van toepassing op passagiers die worden vervoerd in het kader van contracten voor pakketreizen, maar is niet van invloed op de rechten van de passagiers volgens Richtlijn 90/314/EEG van de Raad. De passagiers hebben het recht vorderingen in te dienen krachtens deze verordening en krachtens Richtlijn 90/314/EEG van de Raad, maar mogen voor dezelfde feiten geen rechten cumuleren uit hoofde van beide wetteksten als deze rechten dezelfde belangen beschermen of hetzelfde doel hebben. Deze verordening is niet van toepassing in gevallen waarin een pakketreis wordt geannuleerd om andere redenen dan annulering of vertraging van

Amendement

'6. Deze verordening is eveneens van toepassing op passagiers die worden vervoerd in het kader van contracten voor pakketreizen, maar is niet van invloed op de rechten van de passagiers volgens Richtlijn 90/314/EEG van de Raad. De passagiers hebben het recht vorderingen in te dienen krachtens deze verordening en krachtens Richtlijn 90/314/EEG van de Raad, ***afzonderlijk of samen***, maar mogen voor dezelfde feiten geen rechten cumuleren uit hoofde van beide wetteksten als deze rechten dezelfde belangen beschermen of hetzelfde doel hebben. Deze verordening is niet van toepassing in gevallen waarin een pakketreis wordt geannuleerd om andere redenen dan

de vlucht.'

annulering of vertraging van de vlucht.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 3 – letter a

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 3 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

'3. Indien passagiers tegen hun wil de toegang tot een **vlucht** wordt geweigerd, compenseert de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert hen **onmiddellijk** overeenkomstig artikel 7 en verleent zij hun bijstand overeenkomstig artikel 8. Als **de passagier kiest** voor herroutering bij de eerste gelegenheid, overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder b), en als het luchtvaartuig minstens twee uur na de oorspronkelijk geplande vertrektijd vertrekt, verleent de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier bijstand overeenkomstig artikel 9.'

Amendement

'3. Indien passagiers tegen hun wil de toegang tot een **heen- of terugvlucht** wordt geweigerd, compenseert de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert hen **zo snel mogelijk** overeenkomstig artikel 7 en verleent zij hun bijstand overeenkomstig artikel 8. Als **passagiers kiezen** voor herroutering bij de eerste gelegenheid, overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder b), verleent de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier bijstand overeenkomstig artikel 9.

Motivering

Het mag geen rol spelen of de passagier de heenvlucht heeft genomen of niet. Ook is het niet aanvaardbaar dat passagiers pas na twee uur vertraging een drankje aangeboden krijgen.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 3 – letter a

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 4 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Indien passagiers tegen hun wil de toegang tot een vlucht wordt geweigerd, compenseert de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert hen onmiddellijk overeenkomstig artikel 7 en verleent zij

Amendement

Indien passagiers tegen hun wil de toegang tot een vlucht wordt geweigerd, compenseert de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert hen onmiddellijk **en zonder verdere formaliteiten**

hun bijstand overeenkomstig artikel 8. Als de passagier kiest voor herroutering bij de eerste gelegenheid, overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder b), en als het luchtvaartuig minstens twee uur na de oorspronkelijk geplande vertrektijd vertrekt, verleent de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier bijstand overeenkomstig artikel 9.

overeenkomstig artikel 7 en verleent zij hun bijstand overeenkomstig artikel 8. Als de passagier kiest voor herroutering bij de eerste gelegenheid, overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder b), en als het luchtvaartuig minstens twee uur na de oorspronkelijk geplande vertrektijd vertrekt, verleent de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier bijstand overeenkomstig artikel 9.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 – letter b
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 4 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Leden 1, 2 en 3 zijn eveneens van toepassing op retourtickets als de passagier de toegang tot de terugvlucht wordt geweigerd omdat hij/zij de heenvlucht niet heeft genomen of daarvoor geen toeslag heeft betaald.

Amendement

4. Het is verboden de toegang tot de terugvlucht of verdere vlucht te weigeren op grond van het feit dat de passagier de heenvlucht of een gedeelte van het traject niet heeft genomen.

Motivering

Het is verboden de toegang tot de terugvlucht of verdere vlucht te weigeren op grond van het feit dat de passagier de heenvlucht of een gedeelte van het traject niet heeft genomen. Dit is de bedoeling van amendement 25 van de rapporteur.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 – letter b
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 4 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Leden 1, 2 en 3 zijn eveneens van toepassing op retourtickets als de passagier de toegang tot de terugvlucht wordt geweigerd omdat hij/zij de heenvlucht niet

Amendement

Leden 1, 2 en 3 zijn eveneens van toepassing op retourtickets als de passagier de toegang tot de terugvlucht wordt geweigerd omdat hij/zij de heenvlucht niet

heeft genomen of daarvoor geen toeslag heeft betaald.

heeft genomen of daarvoor geen toeslag heeft betaald.

(Amendement niet van toepassing op de Nederlandse versie)

Amendement 37

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 – letter b
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 4 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Als de passagier of een tussenpersoon die namens de passagier handelt een spellingsfout in de naam van een of meerdere passagiers op hetzelfde vervoerscontract meldt, hetgeen tot instapweigering kan leiden, corrigeert de luchtvaartmaatschappij dit minstens één keer tot 48 uur vóór vertrek zonder extra heffingen voor de passagier of de tussenpersoon, behalve als dit verboden is uit hoofde van de nationale of internationale wetgeving.

Amendement

5. Als de passagier of een tussenpersoon die namens de passagier handelt een spellingsfout in de naam **of een fout in de tituluur** van een of meerdere passagiers op hetzelfde vervoerscontract meldt, hetgeen tot instapweigering kan leiden, corrigeert de luchtvaartmaatschappij dit minstens één keer tot 48 uur vóór vertrek zonder extra heffingen voor de passagier of de tussenpersoon, behalve als dit verboden is uit hoofde van de nationale of internationale wetgeving.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 1 – punt 4 – letter a
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 5 – alinea 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

'(a) krijgen de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de in artikel 9 gespecificeerde verzorging in geval van herroutering, **wanneer de verwachte vertrektijd van de vlucht minstens twee uur later is dan de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht**; en'

Amendement

'(a) krijgen de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de in artikel 9 gespecificeerde verzorging in geval van herroutering; en'

Amendement 39

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4 – letter b
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 5 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden en dat de annulering ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen als ze een invloed hebben op de desbetreffende vlucht of de vorige vlucht die met hetzelfde luchtvaartuig werd uitgevoerd.

Amendement

Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden en dat de annulering ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen als ze een invloed hebben op de desbetreffende vlucht of de vorige vlucht die met hetzelfde luchtvaartuig werd uitgevoerd. ***Indien de luchtvaartmaatschappij dergelijk schriftelijk bewijs met betrekking tot een vordering van een passagier niet levert, blijft de compensatie van kracht.***

Amendement 40

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 1 – punt 4 – letter c
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 5 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

'5. Op luchthavens met een jaarlijks verkeer van minstens drie miljoen passagiers gedurende minstens drie opeenvolgende jaren ziet het luchthavenbeheersorgaan erop toe dat de activiteiten van de luchthaven en de luchthavengebruikers, met name de luchtvaartmaatschappijen en de verleners van grondafhandelingsdiensten, worden

Amendement

'5. Op luchthavens ***van de Unie*** met een jaarlijks verkeer van minstens drie miljoen passagiers gedurende minstens drie opeenvolgende jaren ziet het luchthavenbeheersorgaan erop toe dat de activiteiten van de luchthaven en de luchthavengebruikers, met name de luchtvaartmaatschappijen en de verleners van grondafhandelingsdiensten, worden

gecoördineerd via een noodplan voor situaties van meervoudige annuleringen en/of vertragingen van vluchten waardoor een aanzienlijk aantal passagiers stranden op de luchthaven, inclusief in gevallen van insolventie van luchtvaartmaatschappijen of intrekking van exploitatievergunningen. Het doel van het noodplan is ervoor te zorgen dat gestrande passagiers passende informatie en bijstand krijgen. Het luchthavenbeheersorgaan deelt het noodplan en alle wijzigingen ervan mee aan het krachtens artikel 16 aangewezen nationale handhavingsorgaan. Op luchthavens die onder de bovenvermelde drempel blijven, levert het luchthavensbeheersorgaan alle redelijke inspanningen om de luchthavengebruikers te coördineren en om gestrande passagiers in dergelijke situaties bij te staan en te informeren.'

gecoördineerd via een noodplan voor situaties van meervoudige annuleringen en/of vertragingen van vluchten waardoor een aanzienlijk aantal passagiers stranden op de luchthaven, inclusief in gevallen van insolventie van luchtvaartmaatschappijen of intrekking van exploitatievergunningen. Het doel van het noodplan is ervoor te zorgen dat gestrande passagiers passende informatie en bijstand krijgen. Het luchthavenbeheersorgaan deelt het noodplan en alle wijzigingen ervan mee aan het krachtens artikel 16 aangewezen nationale handhavingsorgaan. Op luchthavens die onder de bovenvermelde drempel blijven, levert het luchthavensbeheersorgaan alle redelijke inspanningen om de luchthavengebruikers te coördineren en om gestrande passagiers in dergelijke situaties bij te staan en te informeren.'

Amendement 41

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – alinea 4 – letter c bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 5 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) Het volgende lid 5 bis wordt ingevoegd:

'5 bis. In geval van annulering van een vlucht als gevolg van de insolventie van een luchtvaartmaatschappij of de opschorting van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij, hebben passagiers het recht op compensatie of een retourvlucht naar het vertrekpunt in overeenstemming met artikel 8, lid 1, letter a, evenals op het in artikel 9 gespecificeerde recht op verzorging. Luchtvaartmaatschappijen dienen in voldoende mate de terugbetaling van de

kosten en repatriëring te waarborgen."

Motivering

Bij annulering door insolventie of om enige andere reden moeten de passagiers beschermd zijn. Daartoe behoort ook de intrekking van een exploitatievergunning.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Langdurige vertraging

Vertraging

Amendement 43

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 1 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(i) ***als de vertraging minstens twee uur bedraagt:*** de in artikel 9, lid 1, onder a), en in artikel 9, lid 2, vermelde bijstand; en

(i) de in artikel 9, lid 1, onder a), en in artikel 9, lid 2, vermelde bijstand; en

Motivering

Het kan niet zo zijn dat een passagier eerst 2 uur moet wachten voordat h/zij een glas water krijgt.

Amendement 44

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 1 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ii) als de vertraging minstens **vijf** uur bedraagt **en één of meerdere nachten omvat**: de in artikel 9, lid 1, onder b) en c), vermelde bijstand; **en**

(ii) als de vertraging minstens **drie** uur bedraagt: de in artikel 8, lid 1, vermelde bijstand.

Motivering

De volgorde van punten (ii) en (iii) moet worden omgekeerd.

Amendement 45

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 1 - punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(iii) als de vertraging minstens **vijf** uur bedraagt: de in artikel 8, lid 1, onder a), vermelde bijstand.

(iii) als de vertraging minstens **drie** uur bedraagt **en één of meerdere nachten omvat**: de in **artikel 9, lid 1, onder b) en c)**, vermelde bijstand; **en**

Motivering

De volgorde van punten (ii) en (iii) moet worden omgekeerd.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) **vijf** uur of meer na de geplande aankomsttijd voor alle **intracommunautaire** reizen en voor reizen van/naar derde landen van hoogstens 3 500 km;

(a) **drie** uur of meer na de geplande aankomsttijd voor alle reizen **binnen de Unie, met inbegrip van overzeese departementen van de lidstaten**, en voor reizen van/naar derde landen van hoogstens 3 500 km;

Motivering

De maximale duur moet worden gebaseerd op bestaande jurisprudentie. In elk geval moet deze regel ook van toepassing zijn op de overzeese departementen van EU-lidstaten.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) **neven** uur of meer na de geplande aankomsttijd voor reizen van/naar derde landen **tussen 3 500 en 6 000 km**;

Amendement

(b) **vijf** uur of meer na de geplande aankomsttijd voor reizen van/naar derde landen van **3 500 km of meer**;

Amendement 48

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 2 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) **twaaalf uur of meer na de geplande aankomsttijd voor reizen van/naar derde landen van 6 000 km of meer.**

Amendement

Schrappen

Motivering

Er moet een maximum zijn van twee verschillende categorieën.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Lid 2 is eveneens van toepassing als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht

Amendement

3. Lid 2 is eveneens van toepassing als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht

uitvoert de geplande vertrek- en aankomsttijden heeft gewijzigd waardoor een vertraging ontstaat ten opzichte van de aankomsttijd van het oorspronkelijke vluchtschema, tenzij de passagier meer dan 15 dagen vóór de oorspronkelijk geplande vertrektijd in kennis was gesteld van de wijziging van het vluchtschema.

uitvoert de geplande vertrek- en aankomsttijden heeft gewijzigd waardoor een vertraging *of vervroegde vertrektijd* ontstaat ten opzichte van de aankomsttijd van het oorspronkelijke vluchtschema, tenzij de passagier meer dan 15 dagen vóór de oorspronkelijk geplande vertrektijd in kennis was gesteld van de wijziging van het vluchtschema.

Motivering

Vervroeging van het tijdstip van vertrek is ook relevant, want passagiers kunnen de vlucht missen als de nieuwe vertrektijd niet snel genoeg wordt meegedeeld.

Amendement 50

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 als zij kan aantonen dat de vertraging of wijziging van het vluchtschema veroorzaakt is door buitengewone omstandigheden en dat de vertraging of wijziging van het vluchtschema ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen als ze een invloed hebben op de desbetreffende vlucht of de vorige vlucht die met hetzelfde luchtvaartuig werd uitgevoerd.

Amendement

4. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 als zij *schriftelijk* kan aantonen dat de vertraging of wijziging van het vluchtschema veroorzaakt is door buitengewone omstandigheden en dat de vertraging of wijziging van het vluchtschema ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen als ze een invloed hebben op de desbetreffende vlucht of de vorige vlucht die met hetzelfde luchtvaartuig werd uitgevoerd. *Passagiers hebben een door sancties afdwingbaar recht op adequate informatie over deze buitengewone omstandigheden.*

Amendement 51

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Als een vertraging op het tarmac **meer dan één uur duurt**, stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften, gratis toiletfaciliteiten en drinkwater ter beschikking, zorgt zij voor passende verwarming of koeling van de passagierscabine en ziet zij erop toe dat passende medische bijstand beschikbaar is, indien nodig. Als een vertraging op het tarmac de maximumduur van **vijf** uur bereikt, keert het luchtvaartuig terug naar de gate of naar een ander geschikt uitstappunt waar de passagiers kunnen uitstappen en dezelfde bijstand kunnen genieten als vermeld in lid 1, tenzij het luchtvaartuig zijn plaats op het tarmac niet kan verlaten om veiligheids- of beveiligingsredenen.

Amendement

5. Als **zich** een vertraging op het tarmac **voordoet**, stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften, gratis toiletfaciliteiten en drinkwater ter beschikking, zorgt zij voor passende verwarming of koeling van de passagierscabine en ziet zij erop toe dat passende medische bijstand beschikbaar is, indien nodig. Als een vertraging op het tarmac de maximumduur van **twee** uur bereikt, keert het luchtvaartuig terug naar de gate of naar een ander geschikt uitstappunt waar de passagiers kunnen uitstappen en dezelfde bijstand kunnen genieten als vermeld in lid 1, tenzij het luchtvaartuig zijn plaats op het tarmac niet kan verlaten om veiligheids- of beveiligingsredenen, **of tenzij de start op handen is, dat wil zeggen waarschijnlijk binnen een half uur zal plaatsvinden**.

Motivering

Het is niet duidelijk waarom passagiers tot 5 uur aan boord van een vliegtuig zouden moeten blijven als ze ook in de transitzone van de luchthaven kunnen wachten.

Amendement 52

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 bis – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Als een passagier een aansluitende vlucht

Amendement

Als een passagier een aansluitende vlucht

mist ten gevolge van een vertraging of wijziging van het vluchtschema van een voorgaande vlucht, biedt de communautaire luchtvaartmaatschappij die de **aansluitende vlucht uitvoert** de passagier het volgende aan:

mist ten gevolge van een vertraging of wijziging van het vluchtschema van een voorgaande vlucht, biedt de communautaire luchtvaartmaatschappij die **voor de vertraging verantwoordelijk is** de passagier het volgende aan:

Amendement 53

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 bis – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Als een passagier een aansluitende vlucht mist ten gevolge van een vertraging of wijziging van het vluchtschema van een voorgaande vlucht, biedt de communautaire luchtvaartmaatschappij die de aansluitende vlucht uitvoert de passagier het volgende aan:

Amendement

1. Als een passagier een aansluitende vlucht mist ten gevolge van een vertraging, **annulering** of wijziging van het vluchtschema van een voorgaande vlucht, biedt de communautaire luchtvaartmaatschappij die de aansluitende vlucht uitvoert de passagier het volgende aan:

Amendement 54

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 bis – lid 1 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

(i) de in artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, vermelde bijstand **als de passagiers minstens twee uur langer moet wachten op aansluiting; and**

Amendement

(i) de in artikel 9, lid 1, onder a), en **in** artikel 9, lid 2, vermelde bijstand; **en**

Motivering

Het kan niet zo zijn dat een passagier eerst 2 uur moet wachten voordat h/zij een glas water krijgt.

Amendement 55

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 – lid 1 - punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

(iii) als de geplande vertrektijd van de alternatieve vlucht of het andere vervoer dat krachtens artikel 8 wordt aangeboden minstens 5 uur later is dan de geplande vertrektijd van de gemiste vlucht en de vertraging één of meer nachten omvat: de in artikel 9, lid 1, onder b) en c), gespecificeerde bijstand.

Amendement

(iii) als de geplande vertrektijd van de alternatieve vlucht of het andere vervoer dat krachtens artikel 8 wordt aangeboden minstens **drie** uur later is dan de geplande vertrektijd van de gemiste vlucht en de vertraging één of meer nachten omvat: de in artikel 9, lid 1, onder b) en c), gespecificeerde bijstand.

Amendement 56

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Als een passagier een aansluitende vlucht op een EU-luchthaven mist ten gevolge van een vertraging van een voorgaande vlucht, heeft hij recht op compensatie van de communautaire luchtvaartmaatschappij die de voorgaande vlucht uitvoerde, overeenkomstig artikel 6, lid 2. De vertraging wordt berekend op basis van de geplande aankomsttijd op de eindbestemming.

Amendement

2. Als een passagier een aansluitende vlucht op een EU-luchthaven mist ten gevolge van een vertraging, **annulering of wijziging van het vluchtschema** van een voorgaande vlucht, heeft hij recht op compensatie van de communautaire luchtvaartmaatschappij die de voorgaande vlucht uitvoerde, overeenkomstig artikel 6, lid 2. De vertraging wordt berekend op basis van de geplande aankomsttijd op de eindbestemming.

Amendement 57

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 7 – letter -a (nieuw)

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 7 – lid 1 – inleidende formule

(-a) In lid 1 wordt de inleidende zin vervangen door:

'Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers per vertraagde vlucht een compensatie die overeenkomt met de totale prijs van het vliegticket, die echter de volgende bedragen niet kan overschrijden:'

Motivering

De bedragen zijn onevenredig voor "low-cost"-maatschappijen. Een restitutie van 250 EUR voor een ticket dat slechts 49 EUR heeft gekost is niet economisch. Daarom moeten vorderingen worden beperkt tot de prijs van een ticket, en anders tot de genoemde maximale bedragen. Het is echter uitdrukkelijk mogelijk om dit bedrag bij een vertraagde heen- én terugvlucht 2 x als terugbetaling te verkrijgen.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 7 – letter a

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 7 – lid 1 – letter a

(a) In lid 1 wordt **het woord "vluchten"** vervangen door **"reizen"**.

(a) Lid 1, **onder a**, wordt vervangen door **de volgende tekst:**

'(a) EUR 250 voor alle reizen binnen de EU, met inbegrip van de overzeese departementen, en reizen naar of uit derde landen van 3 500 km of minder,'

Amendement 59

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 7 – letter a bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 7 – alinea 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) Lid 1, onder b), wordt vervangen door:

'(b) EUR 600 voor alle reizen naar of uit derde landen van meer dan 3 500 km;'

Amendement 60

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 7 – letter a ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 7 – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a ter) In lid 1, wordt punt c) geschrapt.

Amendement 61

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 – letter b

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 7 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. Als de passagier ervoor gekozen heeft zijn reis voort te zetten overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder b), heeft hij tijdens zijn reis naar de **eindbestemming** slechts één keer recht op compensatie, zelfs als zich tijdens de herroutering een nieuwe annulering of gemiste aansluiting voordoet.

'2. Als de passagier ervoor gekozen heeft zijn reis voort te zetten overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder b), heeft hij tijdens zijn reis naar de **definitieve bestemming** slechts één keer recht op compensatie, zelfs als zich tijdens de herroutering een nieuwe annulering of gemiste aansluiting voordoet.

Motivering

Met eindbestemming wordt misschien een tussenliggende bestemming bedoeld. "Definitieve" bestemming is duidelijker.

Amendement 62

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De luchtvaartmaatschappij kan een vrijwillige overeenkomst sluiten met de passagier ter vervanging van de in lid 1 uiteengezette compensatiebepalingen, voor zover deze overeenkomst wordt bevestigd door een document dat door de passagier is ondertekend en waarin hij wordt herinnerd aan het recht op compensatie uit hoofde van deze verordening.

Amendement

5. De luchtvaartmaatschappij kan een vrijwillige overeenkomst sluiten met de passagier ter vervanging van de in lid 1 uiteengezette compensatiebepalingen, voor zover deze overeenkomst wordt bevestigd door een document dat door de passagier is ondertekend en waarin hij wordt herinnerd aan het recht op compensatie uit hoofde van deze verordening. ***Een dergelijke overeenkomst kan pas worden gesloten, nadat de gebeurtenissen die het recht geven op een compensatie, hebben plaatsgevonden.***

Motivering

Anders zou het mogelijk kunnen zijn om van passagiers te verlangen dat zij een dergelijk document van tevoren, bij het boeken van hun vlucht, ondertekenen.

Amendement 63

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 8

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 8 – lid 1 – letter a – streepje 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) terugbetaling van de ticketprijs binnen zeven dagen na het verzoek van de passagier, op de in artikel 7, lid 3, bepaalde wijze, voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn afgelegd en voor het gedeelte of de gedeelten die reeds zijn afgelegd indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier geen zin meer heeft, alsmede, in voorkomend geval,

Amendement

(a) terugbetaling van de ticketprijs binnen zeven dagen na het verzoek van de passagier, op de in artikel 7, lid 3, bepaalde wijze, voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn afgelegd en voor het gedeelte of de gedeelten die reeds zijn afgelegd indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier geen zin meer heeft, alsmede, in voorkomend geval, ***als de passagier dat wenst,***

Amendement 64

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 8

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 8 – lid 1 – letter a – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

bij de eerste gelegenheid een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt;

Amendement

bij de eerste gelegenheid een **door de verantwoordelijke luchtvaartmaatschappij georganiseerde** retourvlucht naar het eerste vertrekpunt;

Motivering

De verantwoordelijke luchtvaartmaatschappij moet een dergelijke vlucht organiseren, en niet de passagier.

Amendement 65

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 8

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Als passagiers de in lid 1, onder b), vermelde optie kiezen, hebben zij het recht op herroutering met een andere luchtvaartmaatschappij of een andere vervoerswijze als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier niet met haar eigen diensten binnen **12** uur na de geplande aankomsttijd ter bestemming kan brengen. Onverminderd artikel 22, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 mogen de andere luchtvaartmaatschappijen of vervoersexploitanten aan de luchtvaartmaatschappij waarmee het vervoerscontract werd gesloten geen prijs vragen die hoger is dan de gemiddelde prijs die hun eigen passagiers in de voorbije drie maanden voor gelijkwaardige diensten hebben betaald.

Amendement

5. Als passagiers de in lid 1, onder b), vermelde optie kiezen, hebben zij het recht op herroutering met een andere luchtvaartmaatschappij of een andere vervoerswijze als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier niet met haar eigen diensten binnen **drie** uur na de geplande aankomsttijd ter bestemming kan brengen. Onverminderd artikel 22, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 mogen de andere luchtvaartmaatschappijen of vervoersexploitanten aan de luchtvaartmaatschappij waarmee het vervoerscontract werd gesloten geen prijs vragen die hoger is dan de gemiddelde prijs die hun eigen passagiers in de voorbije drie maanden voor gelijkwaardige diensten hebben betaald.

Amendement 66

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – lid 1 – punt 9 – letter a bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 9 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) Lid 2 wordt vervangen door:

2. Bovendien kunnen de passagiers twee gratis telefoongesprekken voeren of fax- of e-mailberichten verzenden.

Motivering

Hiermee moet het originele, niet in de herziening opgenomen artikel 9, lid 2, worden herzien, waarin nog van telexberichten gesproken werd. Die zijn tegenwoordig verouderd en niet meer relevant.

Amendement 67

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 9 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

'4. Als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert kan aantonen dat de annulering, vertraging of wijziging van het vluchtschema werd veroorzaakt door buitengewone omstandigheden en dat de annulering, vertraging of wijziging van het vluchtschema ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen, mag zij de totale kosten van de accommodatie die overeenkomstig lid 1, onder b), ter beschikking moet worden gesteld, beperken tot **100 euro** per nacht en per passagier en tot maximum **drie** nachten. Als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ervoor kiest deze beperking toe te passen, moet zij de

'4. Als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan aantonen dat de annulering, vertraging of wijziging van het vluchtschema werd veroorzaakt door buitengewone omstandigheden en dat de annulering, vertraging of wijziging van het vluchtschema ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen, mag zij de totale kosten van de accommodatie die overeenkomstig lid 1, onder b), ter beschikking moet worden gesteld, beperken tot **175 EUR** per nacht en per passagier en tot maximum **vijf** nachten. Als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ervoor kiest deze beperking toe te passen, moet zij de

passagiers niettemin informatie verstrekken over accommodatie die na deze **drie** nachten beschikbaar is; deze verplichting komt bovenop de in artikel 14 vermelde informatieverplichting.

passagiers niettemin informatie verstrekken over accommodatie die na deze **vijf** nachten beschikbaar is; deze verplichting komt bovenop de in artikel 14 vermelde informatieverplichting.

Amendement 68

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 9 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5. De verplichting om accommodatie ter beschikking te stellen overeenkomstig lid 1, onder b), geldt niet als de vlucht hoogstens 250 km lang is en wordt uitgevoerd met een luchtvaartuig met een maximumcapaciteit van hoogstens 80 stoelen, behalve als het een aansluitende vlucht betreft. Als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert deze uitzondering wenst toe te passen, moet zij de passagiers niettemin informatie verstrekken over beschikbare accommodatie.

Schrappen

Motivering

Het is niet duidelijk waarom de afstand en de grootte van het vliegtuig hier van belang zijn. De passagier kan de grootte van het vliegtuig niet beïnvloeden. Ook een korte vlucht kan 's nachts aankomen. Dat betekent dan nog niet dat de passagier op een bank hoeft te overnachten.

Amendement 69

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 9 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. Als een passagier voor terugbetaling

6. Als een passagier voor terugbetaling

kiest overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder a), als hij zich op de luchthaven bevindt waar zijn reis begint, of als hij kiest voor herroutering op een latere datum overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder c), heeft hij voor de desbetreffende vlucht geen recht op verzorging uit hoofde van artikel 9, lid 1.

kiest overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder a), of als hij kiest voor herroutering op een latere datum overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder c), heeft hij voor de desbetreffende vlucht geen recht op verzorging uit hoofde van artikel 9, lid 1. ***Wanneer de passagier als gevolg van dit besluit aantoonbare kosten maakt voor het reizen van en naar de luchthaven, ontvangt h/zij een volledige vergoeding voor een dergelijke reis naar de luchthaven in verband met de niet-benutte vlucht.***

Motivering

Hieronder vallen heen- en terugreis per bus, trein en taxi en parkeertarieven in de parkeergarage van de luchthaven, omdat deze kosten kunnen worden aangetoond.

Amendement 70

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 9 – lid 7 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7. Een luchtvaartmaatschappij kan de verzorging alleen onderbreken of annuleren als het duidelijk is dat de verstrekking en uitvoering van de verzorging tot verder uitstel van het vertrek leiden.

Amendement 71

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 11 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

'3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, past de in artikel 9, leden 4 en 5,

'3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, past de in artikel 9, leden 4 en 5,

vermelde beperkingen niet toe als de passagier een persoon met een handicap of beperkte mobiliteit, een begeleider van een persoon met beperkte mobiliteit, een onbegeleid kind, een zwangere vrouw of een persoon met specifieke medische behoeften is, **voor zover de luchtvaartmaatschappij of haar vertegenwoordiger of de organisator minstens 48 uur vóór de geplande vertrektijd van de vlucht in kennis is gesteld van de bijzondere behoeften. Deze kennisgeving geldt voor de volledige reis en de terugreis, als voor beide reizen een contract met dezelfde luchtvaartmaatschappij is gesloten.**

vermelde beperkingen niet toe als de passagier een persoon met beperkte mobiliteit, een begeleider van een persoon met beperkte mobiliteit, een onbegeleid kind, een zwangere vrouw of een persoon met specifieke medische behoeften is.

Motivering

Kennisgeving mag geen rol spelen daar deze personen altijd bijzondere ondersteuning moeten krijgen.

Amendement 72

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 1 – punt 11 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 12, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

Deze verordening is van toepassing onverminderd de rechten van een passagier op verdere compensatie. De uit hoofde van deze verordening toegekende compensatie kan op eventuele verdere compensatie niet in mindering worden gebracht.

Motivering

De oorspronkelijke bepalingen konden op verschillende wijzen geïnterpreteerd worden, en deze toestand moet worden verholpen. Een zaak met betrekking tot dit onderwerp loopt momenteel bij het Hof van Justitie (ref. X ZR/111/12).

Amendement 73

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 12

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of voldoet aan de overige verplichtingen die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening of van de nationale wetgeving worden uitgelegd als een beperking van het recht van de luchtvaartmaatschappij om van een derde partij die heeft bijgedragen tot de gebeurtenis die aanleiding heeft gegeven tot de compensatie of andere verplichtingen, compensatie te **vragen** voor de kosten die uit hoofde van deze verordening moeten worden gemaakt.'

Amendement

In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of voldoet aan de overige verplichtingen die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening of van de nationale wetgeving **of algemene contractbepalingen** worden uitgelegd als een beperking van het recht van de luchtvaartmaatschappij om van een derde partij die heeft bijgedragen tot de gebeurtenis die aanleiding heeft gegeven tot de compensatie of andere verplichtingen, compensatie te **ontvangen** voor de kosten die uit hoofde van deze verordening moeten worden gemaakt.

Amendement 74

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 13

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 14 – lid -1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Het volgende lid -1 wordt ingevoegd voor het eerste lid:

‘-1. De luchtvaartmaatschappijen zien erop toe dat op elke luchthaven waar zij actief zijn contactpersonen of door de betrokken luchtvaartmaatschappij gemachtigde derden klaar staan die de passagiers de nodige informatie verstrekken over hun rechten, met inbegrip van klachtenprocedures, die de passagiers bijstand verlenen en bij een

verstoring van een vlucht, verloren gegane of vertraagde bagage meteen maatregelen treffen.'

Amendement 75

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 13
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 14 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Als een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, overgaat tot instapweigering of annulering van een vlucht bezorgt zij iedere daardoor getroffen passagier een schriftelijke mededeling waarin de regels voor compensatie en bijstand overeenkomstig deze verordening zijn uiteengezet, inclusief informatie over eventuele beperkingen overeenkomstig artikel 9, leden 4 en 5. Zij verstrekt ook elke passagier wiens vlucht minstens twee uur vertraging heeft of waarvan het vluchtschema minstens twee uur wordt gewijzigd, een soortgelijke mededeling. De contactgegevens van de bevoegde klachtenbehandelingsorganen die krachtens artikel 16 bis zijn aangewezen, worden eveneens schriftelijk aan de passagiers verstrekt.

Amendement

2. Als een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, overgaat tot instapweigering of annulering van een vlucht bezorgt zij iedere daardoor getroffen passagier **onmiddellijk** een schriftelijke mededeling waarin de regels voor compensatie en bijstand overeenkomstig deze verordening zijn uiteengezet, inclusief informatie over eventuele beperkingen overeenkomstig artikel 9, leden 4 en 5, **alsmede een uitdrukkelijke verwijzing naar de in artikel 16 bis, lid 2, vastgelegde termijn voor de uitoefening van hun rechten**. Zij verstrekt ook elke passagier wiens vlucht minstens twee uur vertraging heeft of waarvan het vluchtschema minstens twee uur wordt gewijzigd, een soortgelijke mededeling. De contactgegevens van de bevoegde klachtenbehandelingsorganen die krachtens artikel 16 bis zijn aangewezen **en van de nationale handhavingsorganen**, worden eveneens schriftelijk aan de passagiers verstrekt.

Amendement 76

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 13
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 14 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. In geval van annulering of vertraging bij vertrek verstrekt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagiers zo snel mogelijk, en uiterlijk 30 minuten na de geplande vertrektijd, informatie over de situatie en over de verwachte vertrektijd, zodra deze informatie beschikbaar is, **voor zover de luchtvaartmaatschappij de contactgegevens van de passagier heeft ontvangen overeenkomstig leden 6 en 7, in geval het ticket via een tussenpersoon is gekocht.**

Amendement

5. In geval van annulering of vertraging bij vertrek verstrekt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagiers zo snel mogelijk, en uiterlijk 30 minuten voor de geplande vertrektijd, informatie over de situatie en over de verwachte vertrektijd, zodra deze informatie beschikbaar is.

Motivering

Wanneer de passagiers pas 30 minuten na de geplande vertrektijd informatie krijgen, zitten ze al een uur (boarding tijd) bij de gate zonder te weten wat er aan de hand is. Zij moeten die informatie eerder krijgen. Passagiers moeten ter plaatse worden geïnformeerd, en niet via de contactgegevens. Niet elke passagier geeft deze gegevens: dat is ook niet verplicht. Bovendien hebben sommige passagiers hun mobiele telefoon al uitgeschakeld, eventueel omdat er met de boarding is begonnen.

Amendement 77

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 13

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 14 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. Als de passagier zijn ticket niet rechtstreeks koopt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert maar bij een in de Unie gevestigde tussenpersoon, verstrekt deze tussenpersoon de contactgegevens van de passagier aan de luchtvaartmaatschappij, voor zover de passagier daartoe uitdrukkelijk en schriftelijk toestemming heeft gegeven. Deze toestemming mag alleen worden gegeven op "opt in"-basis. De luchtvaartmaatschappij mag deze contactgegevens uitsluitend gebruiken om

Amendement

6. Als de passagier zijn ticket niet rechtstreeks koopt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert maar bij een in de Unie gevestigde tussenpersoon, verstrekt deze tussenpersoon de contactgegevens van de passagier aan de luchtvaartmaatschappij, voor zover de passagier daartoe uitdrukkelijk en schriftelijk toestemming heeft gegeven. Deze toestemming mag alleen worden gegeven op "opt in"-basis. De luchtvaartmaatschappij mag deze contactgegevens uitsluitend gebruiken om

de bij *dit artikel* vastgestelde informatieplichting na te komen en niet voor marketingdoeleinden; zij schrapt de contactgegevens binnen **72 uur** na uitvoering van het vervoerscontract. De verwerking, raadpleging en opslag van deze gegevens vinden plaats overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens.

Amendement 78

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 16 bis – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Op het ogenblik van de reservatie verstrekken luchtvaartmaatschappijen de passagiers informatie over hun procedure voor de behandeling van vorderingen en klachten in verband met de in deze verordening uiteengezette rechten en over de relevante contactadressen waar de passagiers vorderingen en klachten kunnen indienen, inclusief via elektronische weg. De luchtvaartmaatschappijen verstrekken de passagiers ook informatie over het orgaan of de organen dat (die) bevoegd is (zijn) voor de behandeling van klachten van passagiers.

Amendement 79

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15

de bij *deze verordening* vastgestelde informatieplichting na te komen en niet voor marketingdoeleinden; zij schrapt de contactgegevens binnen **7 dagen** na uitvoering van het vervoerscontract. De verwerking, raadpleging en opslag van deze gegevens vinden plaats overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens.

Amendement

1. Op het ogenblik van de reservatie verstrekken luchtvaartmaatschappijen de passagiers informatie over hun procedure voor de behandeling van vorderingen en klachten in verband met de in deze verordening uiteengezette rechten en over de relevante contactadressen waar de passagiers vorderingen en klachten kunnen indienen, inclusief via elektronische weg. De luchtvaartmaatschappijen verstrekken de passagiers ook informatie over het orgaan of de organen dat (die) bevoegd is (zijn) voor de behandeling van klachten van passagiers **en de in artikel 16 bis, lid 2, vastgelegde termijn voor de uitoefening van hun rechten.**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Als een passagier bij de luchtvaartmaatschappij een klacht wenst in te dienen **met betrekking tot zijn rechten uit hoofde van deze verordening**, moet hij **deze** uiterlijk **drie** maanden **na** de datum **waarop** de vlucht **plaatsvond of was gepland bij** de luchtvaartmaatschappij **indienen**. Binnen 7 dagen na ontvangst van de klacht **bevestigt** de luchtvaartmaatschappij de ontvangst van de klacht aan de passagier. Binnen twee maanden na ontvangst van de klacht **geeft** de luchtvaartmaatschappij de passagier een volledig antwoord.

Amendement 80

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 6 bis – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Als een passagier bij de luchtvaartmaatschappij **een vordering of klacht in verband met zijn in deze verordening vastgelegde rechten** wenst in te dienen, moet hij **dit** uiterlijk **zes** maanden **vanaf** de datum **van het geplande vertrek van** de vlucht **tijdens** de **reservering, schriftelijk of in elektronische vorm doen**. **Als een van de in artikelen 4, 5 en 6 bedoelde gevallen zich voordoet informeert de** luchtvaartmaatschappij **de passagiers onmiddellijk over het adres waaraan de klacht moet worden gericht, en over de termijn van zes maanden waarbinnen de klacht schriftelijk moet worden ingediend**. Binnen 7 dagen na ontvangst van de **vordering of de klacht moet** de luchtvaartmaatschappij de ontvangst van de **vordering of de klacht** aan de passagier **bevestigen**. Binnen twee maanden na ontvangst van de klacht **moet** de luchtvaartmaatschappij de passagier een volledig antwoord **geven**.

Amendement

2 bis. De civielrechtelijke vordering verjaart als deze niet binnen twee jaar na haar ontstaan via een gerechtelijke procedure is ingediend. De lidstaten zien erop toe dat het partijen die ervoor kiezen om een geschil op te lossen door middel van een procedure bij de nationale handhavingsinstanties of instanties voor

alternatieve geschillenbeslechting in de zin van Richtlijn 2013/11/EU van 21 mei 2013, waarvan de uitkomst niet bindend is, vervolgens niet wordt belet dat geschil aanhangig te maken bij de rechter doordat verjaringstermijnen in de loop van een dergelijke procedure zijn verstreken. Dit laat de verjaringsbepalingen in internationale overeenkomsten waarbij de lidstaten partij zijn onverlet.

Motivering

Er moeten uniforme regels gelden om dezelfde voorwaarden te waarborgen en de zaken voor de consument te vereenvoudigen. De inhoud van de paragraaf is identiek aan die van de onlangs aangenomen richtlijn inzake alternatieve geschillenbeslechting.

Amendement 81

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 15

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 16 bis – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Overeenkomstig de relevante EU-wetgeving en nationale wetgeving wijst elke lidstaat een nationaal orgaan of organen aan dat (die) verantwoordelijk is (zijn) voor de buitengerechtelijke beslechting van geschillen tussen luchtvaartmaatschappijen en passagiers met betrekking tot de rechten uit hoofde van deze verordening.

Amendement

3. Overeenkomstig de relevante EU-wetgeving en nationale wetgeving wijst elke lidstaat een nationaal orgaan of organen aan dat (die) verantwoordelijk is (zijn) voor de buitengerechtelijke beslechting van geschillen tussen luchtvaartmaatschappijen en passagiers (**vordering**) met betrekking tot de rechten uit hoofde van deze verordening.

Amendement 82

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 15

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 16 bis – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Binnen zeven dagen na ontvangst van de klacht **bevestigt** het aangewezen orgaan de ontvangst van de klacht en **stuurt** het een kopie naar het betrokken nationale handhavingsorgaan. De klager moet uiterlijk binnen **drie maanden** na ontvangst van de klacht een definitief antwoord krijgen. Het nationaal handhavingsorgaan ontvangt eveneens een kopie van het definitieve antwoord.

Amendement

Het aangewezen orgaan is verplicht de ontvangst van de klacht binnen zeven dagen na ontvangst **ervan te bevestigen** en een kopie naar het betrokken nationale handhavingsorgaan **te sturen**. De klager moet uiterlijk binnen **90 dagen** na ontvangst van de klacht een definitief antwoord krijgen. Het nationaal handhavingsorgaan ontvangt eveneens een kopie van het definitieve antwoord.

Motivering

Dit zou in overeenstemming zijn met Richtlijn 2013/11 inzake alternatieve geschillenbeslechting. Deze voorziet weliswaar in een verlenging van de termijn van 90 dagen, maar uitsluitend in zeer ingewikkelde uitzonderingen. Daarbij wordt verwezen naar technisch zeer moeilijke gevallen waarin complexe berekeningen moeten worden gemaakt – bijvoorbeeld geschillen in verband met levensverzekeringen – of de goedkeuring van deskundigen moet worden verkregen. Dit zal in het onderhavige geval niet voorkomen.

Amendement 83

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 16 bis – lid 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 bis. Onafhankelijk van de bovengenoemde nationale handhavingsinstanties houdt de reiziger het recht om een civiele zaak aan te spannen bij een rechtbank.

Amendement 84

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 16 ter – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie gevallen waarin bepalingen van deze verordening, met name met betrekking tot buitengewone omstandigheden, verschillend worden geïnterpreteerd en gehandhaafd, en verduidelijkt zij de bepalingen van de verordening teneinde een gemeenschappelijke benadering te bevorderen. Daartoe kan de Commissie een aanbeveling vaststellen, na raadpleging van het in artikel 16 quater vermelde comité.

Amendement

4. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie gevallen waarin bepalingen van deze verordening, met name met betrekking tot buitengewone omstandigheden, verschillend worden geïnterpreteerd en gehandhaafd, en verduidelijkt zij **via een gedelegeerde handeling om bijlage I naar behoren aan te vullen**, de bepalingen van de verordening teneinde een gemeenschappelijke benadering te bevorderen. Daartoe kan de Commissie een aanbeveling vaststellen, na raadpleging van het in artikel 16 quater vermelde comité.

Motivering

De aangewezen procedure is hier die van een gedelegeerde handeling. Deze lijst is in ieder geval niet uitputtend. De consequenties voor de consumenten / passagiers zijn aanzienlijk.

Amendement 85

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 1 – punt 15 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 261/2004
Artikel 16 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

'Artikel 16 quinquies

Uitoefening van de delegatie van bevoegdheden

- 1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.***
- 2. De in artikel 2, onder m) bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening.***
- 3. Het Europees Parlement of de Raad***

kan de in artikel 2, onder m), bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een overeenkomstig artikel 2, onder m), vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen bezwaar heeft gemaakt binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.'

Amendement 86

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – lid 1 – punt 1

Verordening (EG) nr. 2027/97

Artikel 3 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

'2. De communautaire luchtvaartmaatschappij stelt op de luchthaven een klachtenformulier ter beschikking waarmee de passagier onmiddellijk een klacht kan indienen wegens beschadigde of vertraagde bagage.

Amendement

'2. De communautaire luchtvaartmaatschappij stelt op de luchthaven een klachtenformulier ter beschikking *in alle officiële talen van de EU*, waarmee de passagier onmiddellijk een klacht kan indienen wegens

Een dergelijk klachtenformulier, dat de vorm kan aannemen van een Property Irregularity Report (PIR), wordt door de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven aanvaard als een klacht uit hoofde van artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Deze mogelijkheid heeft geen invloed op het recht van de passagier om via andere middelen een klacht in te dienen binnen de in het Verdrag van Montreal gestelde termijnen.'

beschadigde of vertraagde bagage. Een dergelijk klachtenformulier, dat de vorm kan aannemen van een Property Irregularity Report (PIR), wordt door de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven aanvaard als een klacht uit hoofde van artikel 31, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Deze mogelijkheid heeft geen invloed op het recht van de passagier om via andere middelen een klacht in te dienen binnen de in het Verdrag van Montreal gestelde termijnen.'

Amendement 87

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – lid 1 – punt 2

Verordening (EG) nr. 2027/97

Artikel 5 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

'2. Onverminderd lid 1 **moet** het voorschot in geval van overlijden ten minste **het equivalent in euro van 18 096 SDR** per passagier **bedragen**. De Commissie krijgt de bevoegdheid om, door middel van een gedelegeerd besluit overeenkomstig artikel 6 quater, dit bedrag aan te passen in het licht van een beslissing van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie overeenkomstig artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Elke wijziging in het bovenvermelde bedrag zal ook tot een wijziging van het overeenkomstige bedrag in de bijlage leiden.'

Amendement

'2. Onverminderd lid 1 **bedraagt** een voorschot ten minste **20 000 EUR** per passagier bij overlijden. De Commissie krijgt de bevoegdheid om, door middel van een gedelegeerd besluit overeenkomstig artikel 6 quater, dit bedrag aan te passen in het licht van een beslissing van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie overeenkomstig artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Elke wijziging in het bovenvermelde bedrag zal ook tot een wijziging van het overeenkomstige bedrag in de bijlage leiden.'

Amendement 88

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 4

Verordening (EG) nr. 261/2004

Artikel 6 quinquies – lid 1

1. Luchtvaartmaatschappijen **genieten volledige commerciële vrijheid om de voorwaarden voor het vervoer van bagage vast te stellen, maar zij** moeten duidelijk aangegeven, zowel bij **de** boeking als aan de incheckbalies (en aan zelfbedienings-incheckautomaten) hoeveel bagage passagiers maximaal mogen meenemen in de cabine en het ruim van het luchtvaartuig op elk van de vluchten waarvoor de passagier een reservering heeft, inclusief eventuele beperkingen op het aantal stukken bagage binnen een maximaal toegestane hoeveelheid bagage. Als extra heffingen in rekening worden gebracht voor het vervoer van bagage, moeten de luchtvaartmaatschappijen de bijzonderheden van die heffingen duidelijk aangeven bij **de boeking en, op verzoek**, in de luchthaven.

1. Luchtvaartmaatschappijen moeten duidelijk aangegeven, zowel bij **het begin van elke** boeking als aan de incheckbalies (en aan zelfbedienings-incheckautomaten) hoeveel bagage passagiers maximaal mogen meenemen in de cabine en het ruim van het luchtvaartuig op elk van de vluchten waarvoor de passagier een reservering heeft, inclusief eventuele beperkingen op het aantal stukken bagage binnen een maximaal toegestane hoeveelheid bagage. Als extra heffingen in rekening worden gebracht voor het vervoer van bagage, moeten de luchtvaartmaatschappijen de bijzonderheden van die heffingen duidelijk aangeven bij **het begin van elk boekingsproces en** in de luchthaven.

Extra kosten moeten op duidelijke en transparante wijze worden aangegeven, en het moet mogelijk zijn deze te betalen tijdens de feitelijke reservering van de reis, ongeacht de wijze van reservering. Deze verplichting geldt ook voor aanbieders die vluchten namens luchtvaartmaatschappijen aanbieden. Extra kosten maken deel uit van de totale prijs van het vliegticket.

Deze bepaling doet geen afbreuk aan de rechten als bedoeld in artikel 8, lid 2, en artikel 22 van Richtlijn 2011/83/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2011 betreffende consumentenrechten.

Motivering

De verplichting tot prijstransparantie bij het begin van het boekingsproces, in overeenstemming met Verordening 1008/2008, wordt nogmaals benadrukt.

Amendement 89

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 4

Verordening (EG) nr. 2027/97

Artikel 6 quinquies – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De toegestane afmetingen van handbagage bedragen tenminste 55 cm x 40 cm x 20 cm en het gewicht tenminste 6 kg.

Motivering

De genoemde maten/het genoemde gewicht zijn de kleinste maten en het kleinste gewicht die luchtvaartmaatschappijen momenteel hanteren. Met deze minimale waarden moet worden vermeden dat in de toekomst aanvullende vergoedingen voor handbagage boven een minimale grootte worden geïntroduceerd.

Amendement 90

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 4

Verordening (EG) nr. 2027/97

Artikel 6 quinquies – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Indien handbagage vóór het instappen in het vliegtuig of voor de start van het vliegtuig uit het vliegtuig naar de laadruimte wordt verplaatst, moet deze als handbagage aan de passagiers worden overhandigd als zij het vliegtuig verlaten.

Amendement 91

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 4

Verordening (EG) nr. 2027/97

Artikel 6 quinquies – lid 3 bis (nieuw)

In artikel 6 quinquies wordt het volgende lid 1 bis ingevoegd:

'1 bis Naast de voorgeschreven maximaal toegestane handbagage mogen passagiers essentiële persoonlijke voorwerpen of bezittingen, met inbegrip van op de luchthaven gedane aankopen, tot maximaal 5 kg zonder extra kosten meenemen. De luchtvaartmaatschappij mag bovengenoemde bagagestukken in het ruim van het luchtvaartuig vervoeren, indien vervoer in de cabine wegens uitzonderlijke omstandigheden in verband met de veiligheid en de specifieke kenmerken van het vliegtuig niet mogelijk is. In deze gevallen wordt er geen toeslag in rekening gebracht.'

Motivering

Voor de maximaal toegestane handbagage moeten minimaal het volume en het gewicht worden vastgesteld om passagiers minimale duidelijkheid te verschaffen (zie AM 73 van de rapporteur); voor persoonlijke voorwerpen of bezittingen moet er echter een maximum gewicht worden bepaald.

Amendement 92

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 4

Verordening (EG) nr. 2027/97

Artikel 6 sexies – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Een communautaire luchtvaartmaatschappij ***staat toe*** dat een passagier een muziekinstrument meeneemt in de passagierscabine van een luchtvaartuig, met inachtneming van de toepasselijke veiligheidsregels en de technische specificaties en beperkingen van het desbetreffende luchtvaartuig. Muziekinstrumenten mogen in de passagierscabine van een luchtvaartuig

1. Een communautaire luchtvaartmaatschappij ***kan toestaan*** dat een passagier een muziekinstrument meeneemt in de passagierscabine van een luchtvaartuig, met inachtneming van de toepasselijke veiligheidsregels en de technische specificaties en beperkingen van het desbetreffende luchtvaartuig. Muziekinstrumenten mogen in de passagierscabine van een luchtvaartuig

worden meegenomen mits ze veilig kunnen worden opgeborgen in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel. Een luchtvaartmaatschappij mag bepalen dat een muziekinstrument deel uitmaakt van de toegestane hoeveelheid handbagage van een passagier, en niet bovenop die toegestane hoeveelheid mag worden meegenomen.

worden meegenomen mits ze veilig kunnen worden opgeborgen in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel. Een luchtvaartmaatschappij mag bepalen dat een muziekinstrument deel uitmaakt van de toegestane hoeveelheid handbagage van een passagier, en niet bovenop die toegestane hoeveelheid mag worden meegenomen.

Amendement 93

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 4

Verordening (EG) nr. 2027/97

Artikel 6 sexies – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Als een muziekinstrument te groot is om veilig in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel te worden opgeborgen, mag de luchtvaartmaatschappij vragen een tweede ticket te betalen als het muziekinstrument als handbagage op een tweede stoel wordt vervoerd. Als een tweede ticket wordt gekocht, levert de luchtvaartmaatschappij redelijke inspanningen om ervoor te zorgen dat het muziekinstrument zich naast de passagier bevindt. Voor zover beschikbaar worden muziekinstrumenten, op verzoek, in een verwarmd deel van het vrachtruim van het luchtvaartuig vervoerd, voor zover de toepasselijke veiligheidsregels, de beschikbare ruimte en de technische specificaties van het luchtvaartuig dit mogelijk maken. Een luchtvaartmaatschappij vermeldt in haar voorwaarden duidelijk de basis voor het vervoer van muziekinstrumenten en de toepasselijke heffingen.'

Amendement

2. Als een muziekinstrument te groot is om veilig in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel te worden opgeborgen, mag de luchtvaartmaatschappij vragen een tweede ticket, ***dat is vrijgesteld van alle luchthavenbelasting***, te betalen als het muziekinstrument als handbagage op een tweede stoel wordt vervoerd. Als een tweede ticket wordt gekocht, levert de luchtvaartmaatschappij redelijke inspanningen om ervoor te zorgen dat het muziekinstrument zich naast de passagier bevindt. Voor zover beschikbaar worden muziekinstrumenten, op verzoek, in een verwarmd deel van het vrachtruim van het luchtvaartuig vervoerd, voor zover de toepasselijke veiligheidsregels, de beschikbare ruimte en de technische specificaties van het luchtvaartuig dit mogelijk maken. ***De luchtvaartmaatschappij voorziet dergelijke instrumenten van specifieke etiketten, om te waarborgen dat ze met gepaste zorgvuldigheid worden behandeld.*** Een luchtvaartmaatschappij vermeldt in haar voorwaarden duidelijk de

basis voor het vervoer van muziekinstrumenten en de toepasselijke heffingen.'

Motivering

Als een extra zitplaats moet worden gekocht voor een instrument, moet het ticket in ieder geval worden vrijgesteld van luchthavenbelastingen.

Amendement 94

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie. ***Zij is van toepassing op alle vluchten en reizen waarvan de vertrektijd vanaf 00.00 uur op die datum is gepland.***

Amendement 95

Voorstel voor een verordening Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004
Bijlage 1 – paragraaf 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De volgende omstandigheden worden als buitengewoon beschouwd:

Amendement

1. De volgende omstandigheden worden ***altijd en op bindende wijze*** als buitengewoon beschouwd:

Amendement 96

Voorstel voor een verordening Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004
Bijlage 1 – paragraaf 1 – volgorde punten

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iii.

i.

iv.

ii.

v.

vi.

vii.

Motivering

De punten moeten worden genoemd in volgorde van belangrijkheid van de oorzaken.

Amendement 97

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – paragraaf 1 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

ii. technische problemen die niet inherent zijn aan de normale vluchtuitvoering met het luchtvaartuig, zoals de vaststelling van een defect tijdens de vluchtuitvoering waardoor de vlucht niet op normale wijze kan worden voortgezet; *of* een verborgen constructiefout die door de fabrikant of een bevoegde autoriteit is ontdekt en die de veiligheid van de vlucht in het gedrang brengt;

ii. technische problemen die niet inherent zijn aan de normale vluchtuitvoering met het luchtvaartuig, zoals de vaststelling van een defect tijdens de vluchtuitvoering waardoor de vlucht niet op normale wijze kan worden voortgezet; *en* een verborgen constructiefout die door de fabrikant of een bevoegde autoriteit is ontdekt en die de veiligheid van de vlucht in het gedrang brengt;

Amendement 98

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – punt 1 – punt ii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

oorlog, politieke onlusten en ongeregelheden waardoor het onmogelijk is de vlucht veilig uit te voeren;

Amendement 99

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – punt 1 – punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iii. beveiligingsrisico's, sabotage of terroristische daden waardoor het onmogelijk is de vlucht veilig uit te voeren;

iii. ***oorlog, conflicten, onstabiele politieke toestand***, beveiligingsrisico's, sabotage of terroristische daden waardoor het onmogelijk is de vlucht veilig uit te voeren;

Amendement 100

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – paragraaf 1 – punt iv

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iv. ***levensbedreigende*** gezondheidsrisico's of medische noodgevallen die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden;

iv. gezondheidsrisico's of medische noodgevallen die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden;

Motivering

Het is onduidelijk wie moet beoordelen wanneer een gezondheidsrisico levensbedreigend is.

Amendement 101

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004
Bijlage I – paragraaf 1 – punt vi bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

vogelinslag;

Amendement 102

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004
Bijlage I – paragraaf 1 – punt vii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

vii. arbeidsgeschillen bij ***de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of bij*** de verleners van essentiële diensten, zoals luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

vii. arbeidsgeschillen bij de verleners van essentiële diensten, zoals luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten;

Amendement 103

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004
Bijlage I – paragraaf 1 – punt vii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

het officieel uitvallen van de radar in het luchtruim alsmede de sluiting van de luchthaven door de luchthavendirectie;

Amendement 104

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004
Bijlage I – paragraaf 2 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

technische problemen die *inherent zijn aan de normale vluchtuitvoering met het luchtvaartuig, zoals een probleem dat wordt vastgesteld tijdens routineonderhoud of tijdens de aan de vlucht voorafgaande inspectie van het luchtvaartuig of dat het gevolg is van het niet of niet correct uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden of de aan de vlucht voorafgaande inspectie; en*

technische problemen die *niet als buitengewoon mogen worden beschouwd in overeenstemming met lid 1, onder ii);*

Motivering

Technische problemen vallen altijd onder de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij, nooit tot die van de passagiers. Als het niet gaat om technische problemen die buiten de normale vliegtuigexploitatie vallen, die een verborgen fabricagefout zijn, mag afwijzing van de schuld niet mogelijk zijn.

Amendement 105

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – paragraaf 2 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

de onbeschikbaarheid van cockpit- of cabinebemanningsleden (*tenzij dit het gevolg is van arbeidsgeschillen*).

de onbeschikbaarheid van cockpit- of cabinebemanningsleden;

Motivering

Dit behoort tot de risico's van de luchtvaartmaatschappij; zij moet tijdig vervanging - bijvoorbeeld bij ziekte – organiseren of kunnen terugvallen op een stand-by crew.

Amendement 106

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004
Bijlage I – paragraaf 2 – punt ii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***slechte weersomstandigheden wanneer
het luchtruim of de luchthaven niet
officieel gesloten is door de
luchthavendirectie;***

Motivering

Vaak beslissen luchtvaartmaatschappijen zelf dat ze niet zullen vliegen waarbij ze het weer als excuus aanvoeren. Dit is niet altijd echt te wijten aan slechte weersomstandigheden die van invloed zijn op vliegmogelijkheden.

Amendement 107

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – paragraaf 2 – punt ii ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***het plotseling invallen van de winter,
aangezien vliegtuigen altijd vliegklaar
moeten zijn.***

Amendement 108

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – paragraaf 2 – punt ii quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***ogeacht welke vertragingen op grond van
gebeurtenissen bij een voorafgaande
vlucht;***

Motivering

In dergelijke gevallen hebben de luchtvaartmaatschappijen voldoende tijd tot de volgende vlucht om een vervangingsvlucht en bemanning te organiseren. Hier valt geen nauwe samenhang qua tijd of plaats met de volgende vlucht te zien. Hiertoe behoren ook sabotage aan een voorafgaande vlucht, medische incidenten, voorafgaande sluitingen van het luchtruim enz.

Amendement 109

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – paragraaf 2 – punt ii quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

het verwijderen van onbeheerde bagage uit het vrachtruim;

Motivering

Dit is te wijten aan een fout in de beveiliging die niet ten laste van de passagiers mag komen. Het staat de luchtvaartmaatschappij echter vrij om verhaal te halen bij de verantwoordelijke diensten.

Amendement 110

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – paragraaf 2 – punt ii sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

met een ijslaag bedekte motor, tekort aan ontijzingsmiddel;

Motivering

Ontijzing moet mogelijk zijn wanneer die nodig is. Het behoort tot het risico van de luchthaven om in de winter voldoende hoeveelheden ontijzingsmiddelen ter beschikking te stellen, zelfs bij lang aanhoudende slechte weersomstandigheden. In dit soort gevallen kan de luchtvaartmaatschappij compensatie claimen.

Amendement 111

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – paragraaf 2 – punt ii septies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***beschadiging van het luchtvaartuig door
derden op de grond kort voor de geplande
vertrektijd;***

Motivering

Hier kan de luchtvaartmaatschappij verhaal halen bij de derden. Het kan echter niet dat de passagiers, die hier geen enkele invloed op hebben, geen rechten kunnen doen gelden.

Amendement 112

Voorstel voor een verordening

Bijlage 1

Verordening (EG) nr. 261/2004

Bijlage I – paragraaf 2 – punt ii octies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***arbeidsgeschillen bij de
luchtvaartmaatschappij die de vlucht
uitvoert***

Motivering

Arbeidsgeschillen bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert kunnen worden beheerst en afgewend. Ze kunnen daarom niet buitengewoon zijn in de zin van de verordening. Dit ligt anders bij arbeidsconflicten bij andere bedrijven.

Amendement 113

Voorstel voor een verordening

Bijlage 2 – paragraaf 2

Verordening (EG) nr. 2027/97

Bijlage II – titel 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Er staan geen financiële beperkingen op de aansprakelijkheid voor verwondingen of overlijden van passagiers ten gevolge van een ongeval aan boord van het luchtvaartuig of tijdens het in- of uitstappen. Voor schade tot **113 000 SDR (bedrag bij benadering in plaatselijk munt)** mag de luchtvaartmaatschappij haar aansprakelijkheid niet afwijzen of beperken. Boven dat bedrag is de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk als zij kan aantonen dat ze niet nalatig is geweest of anderszins in gebreke is gebleven, of dat de schade uitsluitend te wijten was aan de nalatigheid of andere fout van een derde partij.

Amendement

Er staan geen financiële beperkingen op de aansprakelijkheid voor verwondingen of overlijden van passagiers ten gevolge van een ongeval aan boord van het luchtvaartuig of tijdens het in- of uitstappen. Voor schade tot **130 000 EUR** mag de luchtvaartmaatschappij haar aansprakelijkheid niet afwijzen of beperken. Boven dat bedrag is de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk als zij kan aantonen dat ze niet nalatig is geweest of anderszins in gebreke is gebleven, of dat de schade uitsluitend te wijten was aan de nalatigheid of andere fout van een derde partij.

Motivering

Dit is een EU-verordening. Er is geen dwingende reden om SDR als munteenheid te gebruiken. Voor de consument zijn afgeronde bedragen in euro het meest logisch. Het bedrag kan worden aangepast door middel van gedelegeerde handelingen.

Amendement 114

Voorstel voor een verordening

Bijlage 2 – paragraaf 3

Verordening (EG) nr. 2027/97

Bijlage II – titel 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Als een passagier gewond raakt of overlijdt, moet de luchtvaartmaatschappij binnen 15 dagen na de identificatie van de persoon die recht heeft op compensatie een voorschot uitbetalen om aan de onmiddellijke economische behoeften tegemoet te komen. In geval van overlijden bedraagt het voorschot minstens **18 096 SDR (bedrag bij benadering in plaatselijk munt)**.

Amendement

Als een passagier gewond raakt of overlijdt, moet de luchtvaartmaatschappij binnen 15 dagen na de identificatie van de persoon die recht heeft op compensatie een voorschot uitbetalen om aan de onmiddellijke economische behoeften tegemoet te komen. Bij overlijden bedraagt het voorschot minstens **21 000 EUR**.

Motivering

Dit is een EU-verordening. Er is geen dwingende reden om SDR als munteenheid te gebruiken. Voor de consument zijn afgeronde bedragen in euro het meest logisch. Het bedrag kan worden aangepast door middel van gedelegeerde handelingen.

Amendement 115

Voorstel voor een verordening

Bijlage 2 – paragraaf 4

Verordening (EG) nr. 2027/97

Bijlage II – titel 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

In geval van vertraging is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk voor schade die ontstaat, tenzij zij alle redelijke maatregelen heeft genomen om de vertraging te voorkomen of dat het onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen. De aansprakelijkheid voor vertraging is beperkt tot **4 694 SDR (bedrag bij benadering in plaatselijke munt)**.

Amendement

In geval van vertraging is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk voor schade die ontstaat, tenzij zij alle redelijke maatregelen heeft genomen om de vertraging te voorkomen of dat het onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen. De aansprakelijkheid voor vertraging is beperkt tot **5 200 EUR**.

Motivering

Dit is een EU-verordening. Er is geen dwingende reden om SDR als munteenheid te gebruiken. Voor de consument zijn afgeronde bedragen in euro het meest logisch. Het bedrag kan worden aangepast door middel van gedelegeerde handelingen.

Amendement 116

Voorstel voor een verordening

Bijlage 2 – paragraaf 5

Verordening (EG) nr. 2027/97

Bijlage II – titel 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

In geval van verlies, beschadiging of vertraging van bagage is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk tot een maximum van **1 113 SDR (bedrag bij benadering in plaatselijke munt)** per passagier, waarbij deze beperking geldt per

Amendement

Bagage wordt geacht verloren te zijn na een termijn van 15 dagen. In geval van verlies, beschadiging of vertraging van bagage is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk tot een maximum van **1 300 EUR** per passagier, waarbij deze beperking

passagier en niet per stuk ingecheckte bagage, tenzij de passagier en de luchtvaartmaatschappij een hogere limiet zijn overeengekomen in een bijzondere belangenverklaring. In geval van beschadiging of verlies van bagage is de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk als de beschadiging of het verlies is veroorzaakt door de inherente kwaliteit of een defect van de bagage. In geval van vertraging van bagage is de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk als zij alle redelijke maatregelen heeft genomen om de schade ten gevolge van de vertraging van de bagage te voorkomen of als het onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen. In geval van handbagage, waaronder persoonlijke artikelen, is de luchtvaartmaatschappij uitsluitend aansprakelijk indien de schade door haar schuld is ontstaan.

geldt per passagier en niet per stuk ingecheckte bagage, tenzij de passagier en de luchtvaartmaatschappij een hogere limiet zijn overeengekomen in een bijzondere belangenverklaring. In geval van beschadiging of verlies van bagage is de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk als de beschadiging of het verlies is veroorzaakt door de inherente kwaliteit of een defect van de bagage. In geval van vertraging van bagage is de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk als zij alle redelijke maatregelen heeft genomen om de schade ten gevolge van de vertraging van de bagage te voorkomen of als het onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen. In geval van handbagage, waaronder persoonlijke artikelen, is de luchtvaartmaatschappij uitsluitend aansprakelijk indien de schade door haar schuld is ontstaan.

Motivering

Dit is een EU-verordening. Er is geen dwingende reden om SDR als munteenheid te gebruiken. Voor de consument zijn afgeronde bedragen in euro het meest logisch. Het bedrag kan worden aangepast door middel van gedelegeerde handelingen.

Amendement 117

Voorstel voor een verordening

Bijlage 2 – paragraaf 6

Verordening (EG) nr. 2027/97

Bijlage II – titel 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Als een passagier de aansprakelijkheidslimiet wil verhogen, kan hij uiterlijk bij de check-in een bijzondere belangenverklaring afleggen. De luchtvaartmaatschappij mag hiervoor een aanvullende vergoeding in rekening brengen. Deze aanvullende vergoeding wordt gebaseerd op een tarief dat in verhouding staat tot de extra kosten die het vervoeren en verzekeren van de

Amendement

Als een passagier de aansprakelijkheidslimiet wil verhogen, kan hij uiterlijk bij de check-in een bijzondere belangenverklaring afleggen. De luchtvaartmaatschappij mag hiervoor een aanvullende vergoeding in rekening brengen. Deze aanvullende vergoeding wordt gebaseerd op een tarief dat in verhouding staat tot de extra kosten die het vervoeren en verzekeren van de

desbetreffende bagage met zich meebrengen bovenop de aansprakelijkheidslimiet van **1 131 SDR**. Het tarief wordt op verzoek aan de passagiers meegedeeld. Aan gehandicapte passagiers en passagiers met beperkte mobiliteit moet systematisch en gratis de mogelijkheid worden aangeboden om een bijzondere belangenverklaring af te leggen voor het vervoer van hun mobiliteitshulpmiddelen.

desbetreffende bagage met zich meebrengen bovenop de aansprakelijkheidslimiet van **1 150 EUR**. Het tarief wordt op verzoek aan de passagiers meegedeeld. Aan gehandicapte passagiers en passagiers met beperkte mobiliteit moet systematisch en gratis de mogelijkheid worden aangeboden om een bijzondere belangenverklaring af te leggen voor het vervoer van hun mobiliteitshulpmiddelen.

Motivering

Dit is een EU-verordening. Er is geen dwingende reden om SDR als munteenheid te gebruiken. Voor de consument zijn afgeronde bedragen in euro het meest logisch. Het bedrag kan worden aangepast door middel van gedelegeerde handelingen.

Amendement 118

Voorstel voor een verordening

Bijlage 2 – paragraaf 7

Verordening (EG) nr. 2027/97

Bijlage II – titel 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

In geval van beschadigde, vertraagde, verloren of vernielde bagage moet de passagier in elk geval zo snel mogelijk schriftelijk een klacht indienen bij de luchtvaartmaatschappij. In geval van beschadigde bagage geldt een termijn van **7 dagen en in geval van vertraagde bagage 21 dagen; in beide gevallen begint** de termijn te lopen vanaf de datum waarop de bagage ter beschikking van de passagier werd gesteld. De luchtvaartmaatschappij moet de passagiers de mogelijkheid bieden om in de luchthaven een klachtenformulier in te vullen, zodat de termijnen gemakkelijk kunnen worden nageleefd. Een dergelijk klachtenformulier, dat ook de vorm kan aannemen van een Property Irregularity Report (PIR), moet door de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven worden aanvaard als een klacht.

Amendement

In geval van beschadigde, vertraagde, verloren of vernielde bagage moet de passagier in elk geval zo snel mogelijk schriftelijk een klacht indienen bij de luchtvaartmaatschappij. In geval van beschadigde **of vertraagde** bagage geldt een termijn van **28 dagen**; de termijn **begint** te lopen vanaf de datum waarop de bagage ter beschikking van de passagier werd gesteld. De luchtvaartmaatschappij moet de passagiers de mogelijkheid bieden om in de luchthaven een klachtenformulier in te vullen, zodat de termijnen gemakkelijk kunnen worden nageleefd. Een dergelijk klachtenformulier, dat ook de vorm kan aannemen van een Property Irregularity Report (PIR), moet door de luchtvaartmaatschappij **in alle officiële talen van de EU** op de luchthaven ter beschikking worden gesteld en worden

aanvaard als een klacht.

PROCEDURE

Titel	Wijziging van Verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage	
Document- en procedurenummers	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)	
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 16.4.2013	
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	IMCO 16.4.2013	
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Hans-Peter Mayer 29.5.2013	
Behandeling in de commissie	26.9.2013	4.11.2013
Datum goedkeuring	5.11.2013	
Uitslag eindstemming	+: 35	–: 0
	0:	0
Bij de eindstemming aanwezige leden	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	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Raffaele Baldassarre, Regina Bastos, Jürgen Creutzmann, María Irigoyen Pérez, Constance Le Grip, Emma McClarkin, Claudio Morganti, Sylvana Rapti	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Eva Ortiz Vilella, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid	