



Bryssel, 4. kesäkuuta 2025
(OR. en)

9430/25
ADD 1

Toimielinten välinen asia:
2013/0072 (COD)

AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690

ILMOITUS

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Neuvosto

Kom:n asiak. nro: COM(2023) 130 final

Asia: Ehdotus asetukseksi matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta
– Poliittinen yhteisymmärrys

Valtuuskunnille toimitetaan liitteessä puheenjohtajavaltion laatima kompromissiteksti.

2013/0072 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

**matkustajille heidän lennolle pääsymisen sekä lentojen peruuttamisen tai
pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä
säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän
matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta
annetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan
2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu
kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11 päivänä helmikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 261/2004³ ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9 päivänä lokakuuta 1997 annettu neuvoston asetusta (EY) N:o 2027/97⁴ ovat edistäneet huomattavasti lentomatkustajien oikeuksien suojelua tapauksissa, joissa matkasuunnitelma häiriintyy lennolle pääsyn epäämisen, pitkäaikaisten viivästymisten, peruutusten tai matkatavaroiden käsittelyvirheiden vuoksi.
- (2) Asetuksiin perustuvia oikeuksia sovellettaessa on kuitenkin paljastunut joukko puutteita, jotka ovat estäneet niiden täysimääräisen hyödyntämisen matkustajien suojelemiseksi. Lentomatkustajien oikeuksien tehokkaamman, tuloksellisemman ja johdonmukaisemman soveltamisen varmistaminen kaikkialla unionissa edellyttää erinäisiä muutoksia nykyiseen oikeudelliseen kehykseen. Tätä korostetaan komission lokakuussa 2010 julkaisemassa asiakirjassa ”Katsaus Euroopan unionin kansalaisuuteen vuonna 2010: unionin kansalaisoikeuksien esteiden poistaminen”⁵, jossa esiteltiin toimia, joilla varmistetaan etenkin lentomatkustajien yhteiset oikeudet sekä näiden oikeuksien riittävän hyvä täytäntöönpano.
- (2 a) Komission vuonna 2020 teettämä ja julkaisema tutkimus, jäljempänä ’tutkimus’, osoitti, että matkustajien tärkein prioriteetti on, että heille tarjotaan apua matkustushäiriöiden tapauksessa ja että heille tarjotaan uudelleenreititystä, jotta he voivat saapua määränpäähensä mahdollisimman pian. Tutkimus osoitti, että korvauksen maksaminen on tärkeysjärjestyksessä kolmantena. Toisaalta tutkimus osoitti myös, että lentoliikenteen harjoittajille asetuksen 261/2004 täytäntöönpanosta aiheutuvat absoluuttiset ja suhteelliset kustannukset ovat kasvaneet merkittävästi vuodesta 2011, mikä saattaa johtaa liikennöitävien reittien määrän rajoittamiseen tai matkustajille tarjottavien yhteyksien vähenemiseen pitkällä aikavälillä. Asetuksen 261/2004 tarkistuksessa olisi sen vuoksi keskityttävä erityisesti matkustajien oikeuksiin, jotka koskevat apua ja uudelleenreititystä, ottaen samalla huomioon lentoliikenteen harjoittajien taloudelliset kannustimet ja vaikutukset yhteyksiin.

³ EUVL L 46, 17.2.2004, s. 1.

⁴ EYVL L 285, 17.10.1997, s. 1; muutettu EYVL:ssä L 140, 30.5.2002, s. 2.

⁵ COM(2010) 603 final.

- (2 b) Matkustajiin, jotka matkustavat julkisia palveluja koskevien velvoitteiden piiriin kuuluvalla lennolla joko täyteen tai alennettuun hintaan, olisi sovellettava tämän asetuksen nojalla samoja oikeuksia.
- (3) Lentoliikenteen harjoittajien ja lentomatkustajien oikeusvarmuuden parantamiseksi tarvitaan tarkempi ”poikkeuksellisten olosuhteiden” määritelmä, jossa otetaan huomioon yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-549/07 (Wallentin-Hermann) antama tuomio, jolla tulkitaan asetuksen 261/2004 alkuperäistä versiota. Lisäksi määritelmää olisi selkiytettävä edelleen laatimalla ei-tyhjentävä luettelo olosuhteista, jotka selkeästi ovat tai eivät ole poikkeuksellisia. Komission olisi tarkistettava poikkeuksellisten olosuhteiden luetteloa kolmen vuoden välein ja ehdotettava tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle luettelon päivittämistä.
- (3 a) Asetuksen 261/2004 alkuperäisessä versiossa, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut asiassa C-549/07 (Wallentin-Hermann), odottamatonta teknistä ongelmaa ei pidetty poikkeuksellisena olosuhteena, paitsi silloin, kun se rajoittuu ilma-aluksen valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen ilmoittamaan piilevään valmistusvirheeseen taikka sabotaasista tai terroriteosta johtuvaan ilma-aluksen vaurioon. Saatujen kokemusten perusteella ja koska on ehdottoman tärkeää varmistaa, että matkustajille tämän asetuksen nojalla myönnetyt oikeudet eivät vaaranna turvallisuutta, tietyissä tapauksissa tiettyjen varusteiden teknisiä ongelmia olisi kuitenkin pidettävä poikkeuksellisina olosuhteina.
- (3 b) Asetuksen 261/2004 alkuperäisessä versiossa, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut yhdistetyissä asioissa C-156/22, C-157/22 ja C-158/22 (TAP Portugal), ei pidetty poikkeuksellisina olosuhteina lennon suorittamisessa välttämättömän miehistön jäsenen odottamatonta poissaoloa sairauden tai jopa kuoleman vuoksi vähän ennen kyseisen lennon lähtöä. Vaikka lentoliikenteen harjoittajilla on velvollisuus toteuttaa kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimenpiteet, joilla varmistetaan lentäjän, perämiehen tai vaadittavan vähimmäismatkustamomiehistön korvaaminen, sen varmistaminen, että tätä velvollisuutta noudatetaan käytännössä lentoliikenteen harjoittajien kotiasemien ulkopuolella, vaatii paljon aikaa ja suuria taloudellisia kustannuksia. Sen vuoksi on aiheellista säätää, että tällaisen olennaisen miehistön jäsenen odottamatonta sairautta tai kuolemaa, esimerkiksi silloin, kun se tapahtuu lennon lähtöä edeltävänä päivänä lentoliikenteen harjoittajan kotiasemien ulkopuolella, olisi pidettävä poikkeuksellisena olosuhteena.

- (3 c) Asetuksen 261/2004 alkuperäisessä versiossa, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut asioissa C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann ym.), C-613/20 (Eurowings) ja C-287/20 (Ryanair), lentoyhtiöiden henkilöstön lakkoja ei pidetty poikkeuksellisina olosuhteina. Lakon toteutuessa tietyt vaatimukset eivät kuitenkaan kuulu lentoliikenteen harjoittajan vastuulle eivätkä ole sen hallittavissa, kuten eläkeiän tai taloudellisten korvausten muutokset, joihin ainoastaan viranomaiset voivat vastata. Sen vuoksi on aiheellista säätää, että tiettyjä lentoyhtiöiden henkilöstön lakkoja olisi pidettävä poikkeuksellisina olosuhteina.
- (4) Asetuksen 261/2004 alkuperäisessä versiossa, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut asiassa C-173/07 (Emirates), asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettua ”lennon” käsitettä ei määritelty, mutta sen katsottiin muodostuvan lähtökohtaisesti ilmakuljetuksesta, jolloin se on tämän kuljetuksen ”yksikkö”, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin. Epävarmuuden välttämiseksi ja saatujen kokemusten perusteella olisi nyt annettava selkeä määritelmä käsitteelle ”lento” sekä siihen liittyville käsitteille ”liityntälento” ja ”matka”.
- (4 a) Asetuksen 261/2004 alkuperäisessä versiossa, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut asiassa C-537/17 (Wegener), asetusta sovellettiin mihin tahansa lennon osaan, joka oli yhden matkan osa, riippumatta siitä, missä lento suoritettiin, mukaan lukien lennot, jotka suoritetaan kokonaisuudessaan unionin ulkopuolella. Tätä asetusta sovelletaan, kun joko ensimmäinen lähtöpaikka on sellaisen jäsenvaltion alueella, johon sovelletaan perussopimuksia, tai kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on unionin lentoliikenteen harjoittaja, kun matkan lopullinen määräpaikka on sellaisen jäsenvaltion alueella, johon sovelletaan perussopimuksia.
- (4 b) Tutkimus on osoittanut, että unionin lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asetusta 261/2004 paremmin. Sen vuoksi tasapuolisten toimintaedellytysten palauttaminen unionin lentoliikenteen harjoittajien ja muiden kuin unionin lentoliikenteen harjoittajien välille ja unionin lentoliikenteen harjoittajien taloudellisen kestävyysparantaminen tukevat unionin lippulaivahanketta ja viime kädessä parantavat yleistä matkustajien suojelua.

- (4 b a) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa otetaan huomioon syrjäisimpien alueiden erityispiirteet erityisesti niiden syrjäisen sijainnin osalta. Asetuksesta 261/2004 saatujen kokemusten valossa on tarpeen asettaa asianmukaisia säädöksiä, joilla varmistetaan alueellinen jatkuvuus Ranskan syrjäisimpien alueiden kanssa ja osallisuus kaikkialla unionissa viime kädessä matkustajien eduksi. Syrjäisimpien alueiden ja muiden EU:n alueiden välisten matkojen erityispiirteistä johtuen tällaisten matkojen matkustajia olisi kohdeltava tällaisten matkojen tosiasiallisen pituuden perusteella.
- (4 c) Grönlanti on alttiina erityisen ankarille sääolosuhteille, ja siellä on hyvin alhainen väestötiheys ja syrjäisiä asuttuja alueita. Jotta Grönlannissa voidaan varmistaa yhteydet ja säilyttää lentojen saatavuus, Grönlannin sisäisiin lentoihin ei olisi sovellettava korvausvelvoitteita, myöskään silloin, kun kyseiset lennot ovat liityntälentoja, jotka saapuvat perussopimusten soveltamisalaan kuuluvan jäsenvaltion alueelle tai lähtevät sieltä.
- (4 d) Asetuksen 261/2004 ei olisi vaikutettava Gibraltarin alueen, jolla Gibraltarin lentoasema sijaitsee, asemaan eikä sitä koskevaan suvereniteettiin eikä Espanjan kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan tältä osin, ja nykyiset olosuhteet huomioon ottaen ja oikeusvarmuuden takaamiseksi olisi täsmennettävä, että asetuksen 261/2004 sääntöjä olisi sovellettava Gibraltarin lentoasemaan vasta, kun Espanjan kuningaskunta pystyy sen ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen riidan ratkaisemisen jälkeen käyttämään tosiasiallista määräysvaltaa mainittuun lentoasemaan ja varmistamaan, että tässä asetuksessa vahvistettuja sääntöjä sovelletaan kyseiseen lentoasemaan, ja kun siitä on julkaistu ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.
- (4 e) Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja kirjoittaa tai hyväksyy liput sen jälkeen, kun matkustajan kanssa on tehty lentokuljetussopimus. Ne olisi voitava tunnistaa yksilöllisellä lipun numerolla, ja niissä olisi oltava lentokuljetussopimusta koskeva yksilöllinen varauskoodi. Niiden olisi katettava yksi lento tai matkan liityntälento, eikä niissä oteta huomioon teknisistä tai toiminnallisista syistä tehtyjä välilaskuja. Niissä olisi annettava useita tietoja asianomaisesta lennosta tai liityntälennosta, kuten lennon päivämäärä, lähtö- ja saapumisaika, aikataulun mukaiset lähtö- ja saapumisajat, matkustajan etu- ja sukunimi, lennon numero ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan nimi.

- (5) Unionin tuomioistuin katsoi asiassa C-22/11 (Finnair) antamassaan tuomiossa, että lennolle pääsyn epäämisen käsitettä on tulkittava siten, että se koskee paitsi ylivaraustilanteista johtuvia lennolle pääsyn epäämisiä myös muista, esimerkiksi toiminnallisista syistä johtuvia lennolle pääsyn epäämisiä. Matkustajille, jotka ovat ilmoittautuneet lennolle ja joilta evätään pääsy lennolle tai joille on ilmoitettu etukäteen, että heiltä evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan, olisi maksettava korvaus ilman aiheetonta viivytystä.
- (5 a) Samaan aikaan matkustajien lennolle pääsyn epäämiselle on hyväksyttäviä syitä, kuten terveys- tai turvallisuusnäkökohdat tai puutteelliset matkustusasiakirjat. Lentoliikenteen harjoittajien on myös perusteltua evätä lennolle pääsy matkustajilta, jotka käyttäytyvät epäasianmukaisesti ja uhkaavat lennon turvallisuutta, kuten rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevassa muutetussa yleissopimuksessa todetaan. Todistustaakan olisi oltava lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla.
- (7) Matkustajien oikeuksien suojan parantamiseksi matkustajilta ei olisi evättävä pääsyä paluulennolle sillä perusteella, että he eivät käyttäneet saman lentokuljetussopimuksen mukaista menolentoa.
- (8) Tällä hetkellä matkustajia rangaistaan toisinaan nimitietoihin päätyneistä kirjoitusvirheistä määräämällä hallinnollisia sakkomaksuja. Varaustietovirheiden kohtuullisten korjausten, tai hallinnollisen muutoksen, olisi oltava ilmaisia, kunhan niistä ei aiheudu muutoksia lennon aikatauluun, reittiin tai matkustajiin.
- (9) Lennon peruuntumisen yhteydessä päätöksen siitä, haetaanko korvauksia, jatketaanko matkaa uudelleenreitityksen avulla vai matkustetaanko myöhempänä ajankohtana, olisi kuuluttava matkustajalle eikä lentoliikenteen harjoittajalle.
- (9 a) Lyhyillä matkoilla menolennon yli kolmen tunnin viivästyminen voi tehdä matkasta tarkoituksettoman. Tällaisissa tapauksissa olisi määriteltävä alhaisemmat kynnyksarvot viivästymisille, joiden ylittyessä viivästyneestä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan olisi tarjottava asianomaisille matkustajille hinnan palautusta, uudelleenreititystä ja korvausta.

- (10) Sellaisten lentoasemien pitäjien, joiden vuotuinen liikennemäärä on vähintään viisi miljoonaa matkustajaa, ja lentoasemien olennaisten palveluntarjoajien, erityisesti lentoliikenteen harjoittajien ja maahuolintapalvelujen tarjoajien, olisi tehtävä yhteistyötä useista lentohäiriöistä matkustajille koituvien vaikutusten minimoimiseksi. Tätä varten lentoaseman pitäjien olisi laadittava tällaisia tilanteita silmällä pitäen valmiussuunnitelmia ja työskenneltävä yhdessä niiden kehittämiseksi. Kaikilla muilla lentoasemilla lentoaseman pitäjän olisi toteutettava kaikki kohtuulliset toimet lentoaseman käyttäjien koordinoimiseksi ja tehtävä järjestelyjä lentoaseman käyttäjien kanssa tietojen antamiseksi lentoasemalla odottamaan joutuville matkustajille tilanteissa, joissa huomattava määrä matkustajia joutuu viivästymisten vuoksi odottamaan lentoasemalla.
- (10 a) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 olisi sisällettävä yksiselitteinen pitkäaikaisista viivästymisistä kärsivien matkustajien korvausoikeus yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 (Sturgeon) antaman tuomion mukaisesti. Kyseisessä tuomiossa mainitun yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaisesti olisi sovellettava samoja hinnan palauttamista, uudelleenreititystä ja korvausta koskevia sääntöjä.
- (11) Asiassa Sturgeon annetussa tuomiossa viitataan kolmen tunnin pituiseen odotusaikarajaan, joka oikeuttaa viivästymistapauksissa maksettavaan korvaukseen. Asetuksen (EY) N:o 261/2004 soveltamisesta saatujen kokemusten valossa monia viivästymisiä ei kuitenkaan voida ratkaista kyseisessä tuomiossa viitatus kolmen tunnin aikarajan kuluessa, ja lyhyt odotusaikaraja voi lisätä lentojen peruutusten määrää, jos lentoliikenteen harjoittajat vähentävät viivästyneiden lentojen kerrannaisvaikutuksia myöhempisiin lentoihin peruuttamalla yhden tai useamman lennon, jotta ilma-alus voidaan sijoittaa uudelleen seuraavaa lentoa varten. Useimmissa tapauksissa matkustaja pitäisi viivästymistä kuitenkin parempana kuin peruutusta, koska matkustaja on tällöin varmempi siitä, että hän pääsee mahdollisimman pian määräpaikkaansa. Monilla reiteillä lentotiheys on rajallinen, eikä matkustajaa voida lennon peruuntuessa välittömästi uudelleenreitittää. Odotusaikarajan pidentämisestä on sen vuoksi etua matkustajalle.
- (11 a) Yhteyksien säilyttämiseksi edellä mainittua korvausoikeuteen johtavaa odotusaikarajaa olisi pidennettävä, jotta voitaisiin ottaa huomioon alaan kohdistuvat taloudelliset ja kilpailukykyä koskevat vaikutukset. Tällä tavoin voidaan välttää tarjoamasta kannustimia peruutusten yleistymiseen tai liikennöitävien reittien määrän rajoittamiseen tai matkustajille tarjottavien yhteyksien vähentämiseen pitkällä aikavälillä. Jotta EU:n sisällä matkustaviin matkustajiin sovellettaisiin yhdenmukaisia korvaussääntöjä, odotusaikarajan olisi oltava sama kaikilla unionin sisäisillä matkoilla.

- (11 b) Asetuksen 261/2004 alkuperäisessä versiossa säädetyn vakiokorvauksen tarkoituksena on korvata ajanmenetys, joka on kaikille matkustajille yhteinen, kun taas asetuksen 261/2004 alkuperäisessä versiossa vahvistetut määrät voivat monissa tapauksissa ylittää matkustajille aiheutuneen vahingon arvon, kuten taloudellisissa tutkimuksissa on todettu. Sen vuoksi on aiheellista määritellä häiriöitä varten erilaiset korvauksiin oikeuttavat kynnsarvot keskeytyneen lennon pituuden ja saapumisen viivästymisen mukaan.
- (11 c) Ilmastoneutraalin ja ympäristöystävällisen liikkuvuuden edistämiseksi toteutettavien unionin pyrkimysten mukaisesti on myös aiheellista varmistaa, että eri liikennemuotojen matkustajien oikeuksia koskevat sääntelykehykset saatetaan mahdollisimman lähelle toisiaan ja että liikennemuotojen väliset korvaukset tasataan.
- (12) Oikeusvarmuuden turvaamiseksi asetuksella (EY) N:o 261/2004 olisi vahvistettava yksiselitteisesti, että lentoaikataulujen muuttamisella on matkustajiin samanlainen vaikutus kuin peruutuksilla tai viivästymisillä, joten niiden pitäisi johtaa myös samoihin oikeuksiin.
- (13) Matkustajia, jotka myöhästyvät matkansa liityntälento-osuudelta edelliseen lentoonsa liittyvän häiriön vuoksi, olisi avustettava asianmukaisesti heidän odottaessaan uudelleenreititystä. Tällaisissa tapauksissa matkustajilla olisi yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaisesti oltava vaihtoehtoisen lentonsa tai kuljetuksensa lopulliseen määräpaikkaan päästessään oikeus korvaukseen samoin perustein kuin matkustajilla, jotka kohtaavat häiriöitä suorilla lennoilla.
- (13 a) Varauksen yhteydessä ja ennen lippujen ostamista lentoliikenteen harjoittajien tai tapauksen mukaan välittäjien olisi ilmoitettava matkustajille selkeästi siitä, kuuluuko heidän matkasuunnitelmansa yhden lentokuljetussopimuksen piiriin, ja heille asetuksen nojalla kuuluvista oikeuksista, erityisesti liityntälennoilta myöhästymisen osalta.
- (14) Matkustajien suojelun tehostamiseksi olisi tehtävä selväksi, että viivästyneiden lentojen matkustajilla on oikeus apuun ja korvauksiin riippumatta siitä, odottavatko he lentoaseman terminaalissa vai istuvatko jo ilma-aluksessa. Jälkimmäisessä tapauksessa matkustajilla ei kuitenkaan ole käytettävissään terminaalin palveluja, joten heidän oikeuksiaan olisi vahvistettava perustarpeiden ja koneesta poistumista koskevan oikeuden osalta. Koneesta poistumista koskevaa oikeutta voidaan rajoittaa vain turvallisuuteen, maahanmuuttoon, lennonjohtoon tai turvatoimiin liittyvistä syistä. Jos lentoliikenteen harjoittaja on poistamassa matkustajat koneesta, mutta lennonjohtoviranomaiset ilmoittavat sille, että lento on juuri lähdössä, sen olisi voitava kieltäytyä matkustajien poistamisesta.

- (15) Jos matkustaja on valinnut mahdollisimman pikaisen uudelleenreitityksen, lentoliikenteen harjoittaja asettaa uudelleenreitityksen ehdoksi usein paikkojen saatavuuden omilla lennoillaan ja epää näin ollen matkustajalta mahdollisuuden nopeampaan uudelleenreititykseen jonkin toisen yhtiön lennolla. Sen vuoksi lentoliikenteen harjoittajan olisi ehdotettava myös muita uudelleenreitityksen vaihtoehtoja, muun muassa toiselle lentoasemalle, eri reitin kautta, jonkin toisen yhtiön lennolla tai muiden liikennemuotojen välityksellä, jos tämä nopeuttaisi uudelleenreititystä. Vaihtoehtoisen uudelleenreitityksen olisi oltava riippuvainen paikkojen saatavuudesta. Jos lentoliikenteen harjoittaja ei ole tarjonnut uudelleenreititystä, ja yhteenlaskettu odotusaika pitenee vähintään kolmella tunnilla, matkustajalla olisi oltava oikeus järjestää oma uudelleenreitityksensä päästäkseen lopulliseen määräpaikkaansa ilman tarpeetonta viivästystä. Tällaisen uudelleenreitityksen olisi tietyin ehdoin tapahduttava lentoliikenteen harjoittajan kustannuksella ja vastaavin kuljetusehdoin.
- (15 a) Matkustajien uudelleenreitityksen yhteydessä lentoliikenteen harjoittajien olisi pyrittävä varmistamaan, että matkustajat voivat matkustaa matkatavaroidensa kanssa, mukaan lukien kirjatut ja kirjaamattomat matkatavarat. Matkustajan olisi sallittava lentoliikenteen harjoittajan menetellä toisin, jos matkatavaroiden kuljetusta koskevat rajoitukset aiheuttaisivat lisäviivästyksiä uudelleenreititystä odottaville matkustajille, sanotun kuitenkin rajoittamatta lentoliikenteen harjoittajan korvausvastausta matkustajien matkatavaroista, joista säädetään asetuksessa N:o 2027/97 ja Montrealin yleissopimuksessa.
- (15 b) Kuljetusehtojen vastaavuus voi riippua useista tekijöistä ja olosuhteista. Jos mahdollista, matkustajia ei olisi siirrettävä varausta alempaan liikennepalvelujen luokkaan, ellei tästä aiheudu lisäviivästyksiä. Tarjotusta uudelleenreitityksestä ei olisi aiheuduttava matkustajalle lisäkustannuksia, vaikka matkustajat reititettäisiin toisen lentoliikenteen harjoittajan lennolle tai toiseen liikennemuotoon taikka alun perin ostettua liikennepalvelua korkeampaan matkustus- tai hintaluokkaan. Ylimääräisiä vaihtoja olisi pyrittävä kohtuullisin keinoin välttämään. Kun uudelleenreititykseen käytetään toista lentoliikenteen harjoittajaa tai vaihtoehtoista liikennemuotoa, kokonaismatkustusajan olisi oltava niin lähellä alkuperäisen lennon aikataulun mukaista matkustusaikaa kuin on kohtuudella mahdollista, samassa tai tarvittaessa korkeammassa matkustusluokassa. Jos vastaavalla aikataululla on saatavilla useita lentoja, uudelleenreititykseen oikeutettujen matkustajien olisi hyväksyttävä lentoliikenteen harjoittajan tarjoama vaihtoehto, myös lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan yhteistyökumppanien lennoilla. Jos alkuperäiselle lennolle oli varattu apua vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille, tällaista apua olisi oltava saatavilla myös vaihtoehtoisella reitillä asetuksen (EY) N:o 1107/2006 mukaisesti.

- (16) Matkustajille olisi tarjottava apua aikataulun mukaisesta lähtöajasta alkaen heidän lentonsa lähtöön tai vaihtoehtoiseen kuljetukseen saakka. Lentoliikenteen harjoittajilla on tällä hetkellä rajoittamaton vastuu matkustajiensa majoittamisesta pitkäkestoisten poikkeuksellisten olosuhteiden yhteydessä. Tämä epävarmuus yhdessä keston ennakoimattomuuden kanssa saattaa vaarantaa liikenteenharjoittajan taloudellisen vakauden ja vaikuttaa kielteisesti matkustajiin yhteyksien osalta. Lentoliikenteen harjoittajalla olisi sen vuoksi oltava mahdollisuus rajoittaa majoituksen tarjonta kolmeen yöhön. Valmiussuunnittelun ja nopean uudelleenreitityksen pitäisi lisäksi vähentää riskiä, että matkustajat joutuvat odottamaan kovin kauan.
- (17) [...]
- (18) Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja saattaa joutua kiinnittämään erityistä huomiota sellaisten matkustajien tarpeisiin, joilla on erityistarpeita, kuten vammaiset henkilöt, liikuntarajoitteiset henkilöt, lapset, sylilapset, raskaana olevat naiset ja erityistä lääkinnällistä apua tarvitsevat henkilöt, kuten vakavaa diabetesta tai epilepsiaa sairastavat henkilöt. Erityisesti majoituksen järjestäminen voi olla heille vaikeampaa häiriön tapahtuessa. Sen vuoksi rajoituksia, jotka koskevat majoitusoikeutta poikkeuksellisissa olosuhteissa, ei olisi sovellettava näihin matkustajaryhmiin edellyttäen, että he ovat ilmoittaneet asiasta lentoliikenteen harjoittajalle hyvissä ajoin.
- (18 a) Asetusta (EY) N:o 261/2004 sovelletaan myös niihin matkustajiin, jotka ovat varanneet lentomatkan osana pakettimatkaa. Tarkistuksella pyritään edelleen parantamaan direktiivin (EU) 2015/2302⁶ ja asetuksen välistä johdonmukaisuutta. Tarkoituksena on, että matkustajat eivät voi hyödyntää molempien säädösten päällekkäisiä oikeuksia.
- (19) Viivästymisten ja peruutettujen lentojen nykyinen määrä EU:ssa ei johdu pelkästään lentoliikenteen harjoittajista. Lentoliikenneketjun kaikkien toimijoiden kannustaminen löytämään tehokkaita ja oikea-aikaisia ratkaisuja viivästymisten ja peruutusten matkustajille aiheuttamien haittojen minimoimiseksi edellyttää sitä, että lentoliikenteen harjoittajilla olisi oikeus hakea korvausta kolmannelta osapuolelta, joka on vaikuttanut tapahtumaan, josta korvausvelvoite tai muut velvoitteet ovat aiheutuneet.

⁶ EUVL L 326, 11.12.2015.

- (19 a) Asiassa C-502/18 (České aerolinie) unionin tuomioistuin katsoi, että kun on kyse asetuksen soveltamisalaan kuuluvista liityntälennosta, jokainen lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, joka vastaa vähintään jostakin kyseiseen lentoon sisältyvän liityntälennon suorittamisesta, on velvollinen maksamaan matkustajalle tämän asetuksen mukaisen korvauksen riippumatta siitä, oliko kyseisen lentoliikenteen harjoittajan suorittamaan lentoon kohdistunut häiriö vai ei. Vaikka asetuksessa muistutetaan, että lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat voivat sen mukaisia velvoitteita täyttäessään hakea korvausta miltä tahansa kolmannelta osapuolelta, tutkimus on osoittanut asetuksessa mainitun takautumisoikeuden vähäisen vaikuttavuuden. Tämän seurauksena unionin lentoliikenteen harjoittajilla on kannettavanaan suhteeton taloudellinen rasite verrattuna unionin ulkopuolisiin lentoliikenteen harjoittajiin. Jotta unionin lentoliikenteen harjoittajien kilpailukyky voitaisiin Draghin raportin suositusten mukaisesti palauttaa ja säilyttää yhteydet pitkällä aikavälillä, asetuksen 261/2004 tarkistuksessa olisi sen vuoksi rajoitettava lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu lentoihin, joita se liikennöi lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana.
- (20) Asetuksessa (EY) N:o 2111/2005 asetetaan velvoite ilmoittaa matkustajalle, mikä lentoliikenteen harjoittaja suorittaa lennon, ja direktiivissä 93/13/EY velvoitetaan antamaan tietoja ehdoista ja edellytyksistä. Matkustajille olisi tiedotettava asianmukaisesti lentohäiriön synnyttämistä oikeuksista, mutta heille olisi kerrottava asianmukaisesti myös häiriön syistä heti, kun tiedot ovat saatavilla. Nämä tiedot olisi annettava myös siinä tapauksessa, että matkustaja on hankkinut lipun unionissa toimivan välittäjän kautta. Tällaiset tiedot olisi saatava ainakin lentoliikenteen harjoittajalta tai välittäjältä saavutettavassa muodossa ja tarvittaessa mobiilisovelluksista tai muista digitaalisista välineistä lähettävien niin kutsuttujen push-ilmoitusten avulla.
- (20 a) Jotta matkustajien oikeudet toteutuisivat paremmin, kansallisten täytäntöönpanoelinten olisi seurattava asetuksen täytäntöönpanoa ja päätettävä asianmukaisista seuraamuksista, joilla kannustetaan tämän asetuksen noudattamiseen.
- (21) Jotta matkustajien oikeudet toteutuisivat paremmin, jäsenvaltioiden olisi annettava kuluttajille mahdollisuus käyttää tuomioistuimen ulkopuolisia riitojenratkaisumekanismeja, jos kyseiset kuluttajat ovat menestyksettä tehneet valituksen tai esittäneet hakemuksen lentoliikenteen harjoittajalle tai välittäjälle. Kyseiset mekanismit eivät saisi vaikuttaa jäsenvaltioiden oikeuteen päättää, olisiko lentoliikenteen harjoittajien tai välittäjien osallistumisen oltava pakollista.

- (21 a) Kun matkustajat valitsevat häiriön jälkeen korvauksen saamisen, heille olisi maksettava korvaus automaattisesti kohtuullisen ajan kuluessa ilman erillisen hakemuksen täyttämistä.
- (22) Matkustajille olisi tiedotettava asianmukaisesti menettelyistä, joita on noudatettava esitettäessä lentoliikenteen harjoittajille korvaushakemuksia ja valituksia, ja heidän olisi saatava vastaus kohtuullisen ajan kuluessa. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön lentoasemaa koskevan valmiussuunnitelmansa, vastaamisen määräaikoja voidaan pidentää. Matkustajilla olisi myös oltava mahdollisuus esittää valitusten tai hakemusten jälkeen yksittäisiä riita-asioita ratkaistavaksi tuomioistuinten ulkopuolisen menettelyn kautta. Koska oikeus tehokkaasiin oikeussuojakeinoihin tuomioistuimessa on kuitenkin Euroopan unionin perusoikeuskirjan 47 artiklassa tunnustettu perusoikeus, näiden menettelyjen ei pitäisi estää tai vaikeuttaa matkustajien pääsyä oikeuteen.
- (22 a) Jotta matkustajat ja kuluttajat voisivat käyttää hakemuksia, valituksia ja yksittäisiä riita-asioita koskevia oikeuksiaan, heidän olisi voitava toimittaa hakemus suoraan ja henkilökohtaisesti tämän asetuksen mukaisille lentoliikenteen harjoittajille, välittäjille tai asiaankuuluville elimille selkeällä, helposti saatavilla olevalla tavalla.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Ottaen huomioon vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus ja jotta varmistetaan, että liikkumisen apuvälineiden vahingoittuminen, tuhoutuminen tai katoaminen taikka hyväksytyjen avustavien koirien loukkaantuminen tai kuolema korvataan täysimääräisesti, lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava asetuksessa 1107/2006 määritellyille vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille ilmaiseksi mahdollisuus tehdä etuutta koskeva erityinen ilmoitus, jonka perusteella he voivat Montrealin yleissopimuksen nojalla hakea täyttä korvausta.

- (27 a) Vammaisella tai liikuntarajoitteisella henkilöllä olisi oltava oikeus saada lentoliikenteen harjoittajilta viipymättä välineet, joilla kirjatut liikkumisen apuvälineet korvataan tilapäisesti, jos ne katoavat, tuhoutuvat tai vahingoittuvat. Koska hyväksytyt avustavia koiria ei voida helposti korvata, olisi tarjottava muita tilapäisiä ratkaisuja niiden menetyksen, kuoleman tai loukkaantumisen korvaamiseksi.
- (28) Matkustajat eivät ole aina selvillä koneeseen sallittavien matkatavaroiden koosta, painosta ja lukumäärästä. Jotta matkustajat olisivat täysin tietoisia siitä, mitä kirjaamattoman ja kirjatun matkatavaran kuljetusoikeuksia heidän lippuunsa sisältyy, lentoliikenteen harjoittajien olisi ilmoitettava nämä oikeudet selkeästi sekä varauksen yhteydessä että lentoasemalla. Jotta matkustajien riittävä henkilökohtainen mukavuus voidaan varmistaa matkan aikana ja kuten unionin tuomioistuimen asiassa C-487/12 (Vueling) todetaan, matkustajien olisi voitava ottaa matkustamoon maksutta henkilökohtaisia esineitä, jotka ovat heidän kuljetukseensa liittyvä pakollinen tekijä, edellyttäen, että esineet ovat sovellettavien turvallisuusvaatimusten sekä painoa ja kokoa koskevien kohtuullisten edellytysten mukaisia. Matkustajien kuljetukseen liittyvänä pakollisena tekijänä pidetyillä henkilökohtaisilla esineillä tarkoitetaan esineitä, jotka ovat välttämättömiä koko matkan ajan ja joita voivat olla passit ja muut matkustusasiakirjat, välttämättömät lääkkeet, henkilökohtaiset laitteet ja lukumateriaali sekä lennon keston kannalta tarkoituksenmukaiset ruoat ja juomat.
- (28 a) Matkustajille olisi ilmoitettava varausta tehtäessä selkeässä ja saatavissa olevassa muodossa niiden matkatavaroiden enimmäismitat ja -paino, jotka he voivat tuoda mukanaan matkustamoon. Rajoittamatta hinnoitteluvapauden periaatteen soveltamista lentoliikenteen harjoittajien olisi määriteltävä käsimatkatavaroiden mittoja koskevat kohtuulliset käytännöt, jotta matkustajat voivat ottaa käsimatkatavaran matkustamoon edellyttäen, että se on sovellettavien turvallisuusvaatimusten mukainen. Lentoliikenteen harjoittajien käytäntöjen moninaisuuden vuoksi on aiheellista, että asetuksen (EY) N:o 1008/2008 uudelleentarkastelun yhteydessä arvioidaan käsimatkatavaroita koskevien yhdenmukaisten vähimmäissääntöjen käyttöönoton toteutettavuutta.

- (29) Soittimilla voi olla mittava rahallinen, taiteellinen ja historiallinen arvo. Lisäksi soittimet ovat muusikoiden työkaluja, joilla he harjoittelevat ja joiden kanssa he esiintyvät säännöllisesti, eikä niitä voi helposti korvata. Sen vuoksi matkustajilla olisi oltava oikeus tuoda matkustamoon soittimia omalla vastuullaan edellyttäen, että soittimet ovat kapasiteettia ja turvallisuutta koskevien sääntöjen sekä lentoliikenteen harjoittajan noudattamien matkatavaroiden enimmäismäärää koskevien periaatteiden mukaisia. Kun kapasiteetti- ja turvallisuusvaatimukset täyttyvät, lentoliikenteen harjoittajan olisi pyrittävä antamaan matkustajille mahdollisuus kuljettaa soittimia ylimääräisillä istuimilla edellyttäen, että varausmaksut on suoritettu. Jos tämä ei ole mahdollista, soittimet olisi mahdollisuuksien mukaan kuljetettava asianmukaisissa olosuhteissa ilma-aluksen rahtitilassa. Asetus (EY) N:o 2027/97 olisi muutettava vastaavasti.
- (30) [...]
- (31) Koska asetuksen (EY) N:o 2027/97 mukaisia oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien valitusten määräajat ovat lyhyitä, lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava matkustajille mahdollisuus valituksen tekemiseen asettamalla valituslomakkeen saataville mobiilisovelluksissaan ja verkkosivuillaan saavutettavassa muodossa, jossa otetaan huomioon sekä vammaiset matkustajat että henkilöt, jotka eivät käytä digitaalisia välineitä. Kyseisen lomakkeen avulla matkustajan olisi voitava tehdä välittömästi valitus vahingoittuneesta, viivästyneestä tai kadonneesta matkatavarasta.
- (32) Asetuksen (EY) N:o 2027/97 3 artiklan 2 kohta on vanhentunut, sillä vakuutuskysymyksistä säädetään nyt asetuksella (EY) N:o 785/2004. Näin ollen se olisi kumottava.
- (33) Lentoliikenteen harjoittajien on tarpeen säännöllisesti muuttaa asetuksen (EY) N:o 2027/97 liitteessä tarkoitettuja, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) suorittamaan Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohtaan perustuvaan tarkistukseen pohjautuvia rahamäärää koskevia rajoituksia taloudellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

- (33 a) Draghin raportissa korostetaan liikenteen ratkaisevaa merkitystä unionin kilpailukyvyllä sekä epäsymmetrisestä sääntelystä johtuvaa riskiä liiketoiminnan ohjautumisesta unionissa sijaitsevista liikennekeskuksista unionin naapurustossa sijaitseviin keskuksiin. Asetusta (EY) N:o 261/2004 sovelletaan matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalle, vain jos kyseisestä lennosta vastaa unionin lentoliikenteen harjoittaja. Kolmen vuoden kuluessa siitä, kun tätä asetusta on alettu soveltaa, komission olisi arvioitava tarvetta tarkistaa tämän asetuksen soveltamisalaa, jotta matkustajien suojelun tasoa sekä unionin ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia toimintaedellytyksiä voidaan parantaa entisestään.
- (33 b) Mekanismeja matkustajien turvaamiseksi lentoliikenteen harjoittajan maksukyvyttömyystilanteessa olisi arvioitava asetuksen (EY) N:o 1008/2008 tarkistamisen yhteydessä.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, eli suojella lentomatkustajien oikeuksia oikeudenmukaisella ja tasapainoisella tavalla ottaen huomioon unionin ilmailualan kilpailukyky ja tarve säilyttää yhteydet matkustajille pitkällä aikavälillä, vaan se voidaan toiminnan laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus 261/2004 seuraavasti:

0. muutetaan 1 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”Tällä asetuksella vahvistetaan siinä säädetyin edellytyksin lentomatkustajien vähimmäisoikeudet, kun:

- a) heiltä evätään pääsy lennolle;
- b) heidän lentonsa peruuntuu, viivästyy tai sen aikataulua muutetaan;
- c) he myöhästyvät liityntälennolta;
- d) heidän matkustusluokkaansa muutetaan.”

a a) kumotaan 2 ja 3 kohta.

1. muutetaan 2 artikla seuraavasti:

-a) korvataan b alakohdan määritelmä seuraavasti:

”lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko matkustajan kanssa tehdyn lentokuljetussopimuksen mukaisesti tai sellaisen toisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön puolesta, joka on tehnyt matkustajan kanssa sopimuksen. Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, joka käyttää toisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta joko kyseisen toisen lentoliikenteen harjoittajan miehistön kanssa tai ilman sen miehistöä lentojensa suorittamiseksi, katsotaan tässä asetuksessa tarkoitetuksi lennosta vastaavaksi lentoliikenteen harjoittajaksi.”

a) korvataan c alakohdan määritelmä seuraavasti:

”unionin lentoliikenteen harjoittajalla”⁷ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva liikennelupa, jonka jäsenvaltio on myöntänyt lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun asetuksen (EY) N:o 1008/2008⁸ säännösten mukaisesti.”

⁷ Koko tekstin mukauttaminen on osa lingvistijuristien viimeistelyä.

⁸ EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3.

- b) korvataan d alakohdan määritelmä seuraavasti:
””matkanjärjestäjällä”⁹ direktiivin (EU) 2015/2302⁹ 3 artiklan 8 alakohdassa tarkoitettua henkilöä;”
- b a) korvataan e alakohdan määritelmä seuraavasti:
””valmismatkalla’ direktiivin (EU) 2015/2302 3 artiklan 2 alakohdassa määriteltä matkapalvelujen yhdistelmää;”
- b b) korvataan f alakohdan määritelmä seuraavasti:
””lipulla’ pätevää todistetta lentokuljetussopimuksesta sen muodosta riippumatta;”
- b c) kumotaan g alakohdan määritelmä;
- b d) korvataan h alakohdan määritelmä seuraavasti:
””lopullisella määräpaikalla’ lennon tai matkan viimeisen liityntälennon määräpaikkaa;”
- c) korvataan i alakohdan määritelmä seuraavasti:
””vammaisella henkilöllä’ ja ’liikuntarajoitteisella henkilöllä’⁷ henkilöä, jolla on pysyvä tai väliaikainen fyysinen, psyykkinen, älyllinen tai aisteihin liittyvä vamma, joka saattaa yhdessä muiden esteiden kanssa estää häntä käyttämästä liikennevälineitä täysin ja tehokkaasti samalla tavoin kuin muut matkustajat, tai jonka liikkumiskyky liikennevälineitä käytettäessä on rajoittunut iän vuoksi;”
- c a) korvataan j alakohdan määritelmä seuraavasti:
””lennolle pääsyn epäämisellä’ kieltäytymistä kuljettamasta matkustajia lennolla, vaikka he ovat ilmoittautuneet lennolle 4 artiklan 0 kohdan ehtojen mukaisesti tai kun heille on ilmoitettu etukäteen, että heiltä evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan, paitsi jos lennolle pääsyn epäämiselle on hyväksyttävät syyt, kuten terveys- tai turvallisuuskäsitteet tai puutteelliset matkustusasiakirjat;”
- c b) korvataan k alakohdan määritelmä seuraavasti:

⁹ EUVL L 326, 11.12.2015, s. 1.

”vapaaehtoisella’ matkustajaa, joka on ilmoittautunut lennolle 4 artiklan 0 kohdan ehtojen mukaisesti ja on valmis lentoliikenteen harjoittajan pyynnöstä jäämään nousematta lennolleen etuuksia vastaan;”

d) korvataan 1 alakohdan määritelmä seuraavasti:

”peruuttamisella’ sitä, että aikataulun mukainen lento, josta oli tehty lentokuljetussopimus, ei toteudu. Lentoa, jossa ilma-alus lähti lentoon mutta joutui syystä tai toisesta laskeutumaan jollekin muulle lentoasemalle kuin lippuun merkitylle saapumislentoasemalle tai palaamaan lähtölentoasemalle eikä voinut jatkaa matkaa lippuun merkitylle saapumislentoasemalle, on pidettävä peruuttamisena, paitsi jos lentoasema, jolle lento on tosiasiallisesti saapunut, ja lippuun merkitty saapumislentoasema palvelevat samaa kaupunkia tai aluetta ja lentoliikenteen harjoittaja kuljetti matkustajan lippuun merkitylle saapumislentoasemalle. Peruutuksena pidetään myös tapausta, jossa matkustajalle on kirjoitettu lippu lennolle ja matkustajan lippuun merkittyä lähtöaikaa on aikaistettu yli tunnilla, paitsi jos lähtöselvitysaika ja lennolle pääsyn aika eivät muutu tai ellei matkustaja ole ottanut lentoa, jonka aikataulu on muutettu.”

e) lisätään seuraavat määritelmät:

”a a) ’kolmannella maalla’ kaikkia maita tai jäsenvaltion alueen osia, joihin ei sovelleta perussopimuksia;

a b) ’lähdön viivästymisellä’ matkustajan lippuun merkityn lähtöajan ja lennon todellisen lähtöajan välistä eroa;

a c) ’saapumisen viivästymisellä’ matkustajan lippuun merkityn saapumisajan ja lennon todellisen saapumisajan välistä eroa;

a d) ’matkustusluokalla’ ilma-aluksen matkustamon osaa, jolle ovat ominaisia erilaiset istuimet, erilainen istuinten järjestely tai mikä tahansa matkustajille tarjottavan vakiopalvelun ero matkustamon muihin osiin verrattuna;

g a) ’lentokuljetussopimuksella’ lentoliikenteen harjoittajan tai sen valtuutetun edustajan matkustajan kanssa tekemää kuljetussopimusta, joka koskee yhden tai useamman lennon suorittamista;

m) ’poikkeuksellisilla olosuhteilla’ olosuhteita, jotka luonteensa tai alkuperänsä vuoksi eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Tämän asetuksen soveltamiseksi liitteessä esitetään ei-tyhjentävä luettelo poikkeuksellisista olosuhteista ja olosuhteista, joita ei pidetä poikkeuksellisina;

- n) 'lennolla' ilmakuljetusta, joka suoritetaan yhdellä ilma-aluksella lippuun merkittyjen kahden lentoaseman välillä ennalta määritetyn reitin, aikataulun ja yksilöllisen tunnistenumeron mukaisesti; huomioon ei oteta ainoastaan teknisistä tai toiminnallisista syistä tehtyjä välilaskuja;
- o) 'liityntälennolla' lentoa, jonka avulla matkustajan on yhden lentokuljetussopimuksen puitteissa tarkoitus saapua kauttakulkupaikkaan jatkaakseen matkaansa toisella lennolla, tai asiayhteydestä riippuen kyseisestä kauttakulkupaikasta lähtevää kyseistä toista lentoa;
- o a) 'stopover-pysähdyksellä' lentokuljetussopimuksen mukaista matkan tarkoituksellista keskeyttämistä pidemmäksi ajaksi kuin on tarpeen suoraa kauttakulkua varten, tai lentoa vaihdettaessa yleensä seuraavan liityntälennon lähtöaikaan saakka; stopover sisältää poikkeuksellisesti yöpymisen;
- p) 'matkalla' lentoa tai liityntälentoja, joilla matkustaja kuljetetaan ensimmäisestä lähtöpaikasta lopulliseen määräpaikkaan yhden lentokuljetussopimuksen mukaisesti. Meno- ja paluumatkoja on pidettävä erillisinä matkoina;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) 'lähtöajalla' ajankohtaa, jona ilma-alus lähtee lähtöpaikalta työnnettynä tai oman moottorinsa voimalla (liikkeellelähtöaika, off-block);
- v) 'saapumisajalla' ajankohtaa, jona ilma-alus saapuu saapumispaikalle ja pysäköintijarrut kytketään päälle (pysähtymisaika, in-block);
- w) 'kenttäalueella odottamisella' yli 30 minuutin pituista aikaa, jonka ilma-alus on maassa alkaen ilma-aluksen ovien sulkemisesta lentoonlähtöön asti lähdön yhteydessä tai alkaen ilma-aluksen laskeutumisesta sen ovien avaamiseen asti saapumisen yhteydessä;
- x) 'yöllä' jaksoa, johon sisältyy keskiyön ja kello kuuden välinen aika;
- y) [...]
- y a) 'lapsella' henkilöä, joka on alle 14-vuotias lennon tai lentokuljetussopimuksen ensimmäisen liityntälennon lähtöpäivänä;
- y b) 'sylimapsella' henkilöä, joka on alle 2-vuotias lennon tai lentokuljetussopimuksen ensimmäisen liityntälennon lähtöpäivänä;

- z b) 'pysyvällä välineellä' välinettä, jonka avulla matkustaja voi tallentaa tietoja siten, että tiedot ovat saatavissa myöhempää käyttöä varten tietojen käyttötarkoituksen kannalta asianmukaisen ajan, ja joka mahdollistaa tallennettujen tietojen toisinnan muuttumattomina;
- z c) 'saavutettavalla muodolla' muotoa, joka asettaa kaikki asiaankuuluvat tiedot saataville vammaisten henkilöiden tai liikuntarajoitteisten henkilöiden saatavilla olevassa muodossa, muun muassa niin, että tietojen saatavuus on tällaisen henkilön osalta yhtä helppoa ja vaivatonta kuin henkilön, jolla ei ole mitään rajoitetta tai vammaa, ja joka täyttää sovellettavan lainsäädännön, kuten direktiivin (EU) 2019/882 liitteen I, mukaisesti määritellyt esteettömyysvaatimukset;
- z d) 'häiriöllä' j alakohdassa määriteltyä lennolle pääsyn epäämistä, l alakohdassa määriteltyä peruuttamista, w alakohdassa määriteltyä kenttäalueella odottamista, a b alakohdassa määriteltyä lähdön viivästymistä tai a c alakohdassa määriteltyä saapumisen viivästymistä;
- z e) 'ensimmäisellä lähtöpaikalla' lennon tai matkan ensimmäisen liityntälennon lähtöpaikkaa;
- z f) 'lyhyellä matkalla' yhden lentoliikennesopimuksen mukaista menomatkaa ja saapuvaa matkaa, kun kunkin matkan ensimmäisten lentojen matkustajan lippuihin merkittyjen lähtöaikojen välinen aikaero on alle 24 tuntia."

2. muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Edellä 1 kohtaa sovelletaan sillä edellytyksellä, että

a) matkustajalla on lippu kyseiselle lennolle
tai

b) lentoliikenteen harjoittaja tai välittäjä on siirtänyt matkustajan lennolta, jolle hänellä on lippu, toiselle lennolle, riippumatta siirron syystä."

a a) korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Tätä asetusta ei sovelleta matkustajiin, jotka matkustavat ilmaiseksi tai alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle. Sitä kuitenkin sovelletaan matkustajiin, joilla on lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän kanta-asiakasohjelman tai muun kaupallisen ohjelman mukaisesti kirjoitettu lippu."

b) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jollei 8 artiklan 3 kohdan d alakohdasta muuta johdu, tätä asetusta sovelletaan ainoastaan moottoroidulla kiinteäsiipisellä ilma-aluksella kuljetettaviin matkustajiin.”

b a) korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Jollei toisin säädetä, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa tämän asetuksen mukaisten velvoitteiden täyttämisestä.”

c) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Tätä asetusta sovelletaan myös valmismatkasopimusten mukaisesti kuljetettaviin matkustajiin, ellei valmismatkasopimusta pureta tai elleivät muut syyt kuin lentohäiriö vaikuta sen toteuttamiseen, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän asetuksen 12 artiklan soveltamista.”

d) lisätään kohta seuraavasti:

”7. Tämän asetuksen 7 artiklaa, joka koskee korvausta, ei sovelleta, jos häiriö tapahtuu liityntälennolla, joka sekä lähtee Grönlannissa sijaitsevalta lentoasemalta että saapuu sinne.”

e) lisätään kohta seuraavasti:

”8. Tämä asetus ei vaikuta Espanjan kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan, joka koskee Gibraltarin aluetta sekä kannasta ja sille rakennettua lentoasemaa.

Sitä sovelletaan Gibraltarin lentoasemaan, kun Espanjan kuningaskunta pystyy sen ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen riidan ratkaisemisen seurauksena käyttämään tosiasiallista määräysvaltaa mainittuun lentoasemaan ja varmistamaan, että tässä asetuksessa vahvistettuja sääntöjä sovelletaan kyseiseen lentoasemaan. Espanjan kuningaskunnan on ilmoitettava komissiolle, kun nämä edellytykset täyttyvät, ja komissio julkaisee kyseisen ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Tätä asetusta sovelletaan kyseiseen lentoasemaan julkaisupäivää [seuraavan kuukauden ensimmäisestä päivästä].”

3. muutetaan 4 artikla seuraavasti:

-a) lisätään 0 kohta seuraavasti:

”0. Tätä artiklaa sovelletaan matkustajiin, jotka ilmoittautuvat verkossa tehdyn lähtöselvityksen tai lentoasemalla tehdyn lähtöselvityksen jälkeen lennolle portilla niitä ehtoja noudattaen ja siinä määräajassa, jotka lentoliikenteen harjoittaja tai välittäjä on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut tai, jos lennolle ilmoittautumisen määräaikaa ei ole ilmoitettu, viimeistään 45 minuuttia ennen matkustajan lipussa ilmoitettua lähtöaikaa. Tätä artiklaa sovelletaan myös matkustajiin, jotka eivät ilmoittaudu lennolle, kun heille on ilmoitettu etukäteen, että heiltä evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan.”

-a a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi lennolle pääsyn epäämisen olevan todennäköistä, sen on viipymättä ilmoitettava tästä asianomaisille matkustajille. Samalla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on täsmennettävä asianomaisille matkustajille heidän erityiset oikeutensa, joita kyseiseen tapaukseen sovelletaan tämän asetuksen mukaisesti, erityisesti 8 artiklan mukaisen uudelleenreitityksen ja hinnan palauttamisen sekä 9 artiklan mukaisen avun osalta.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on etsittävä vapaaehtoisia, jotka ovat valmiita olemaan nousematta lennolleen etuuksia vastaan ehdoilla, joista vapaaehtoinen ja lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sopivat keskenään. Tämä vapaaehtoisien kanssa tehtävä sopimus etuuksista korvaa 7 artiklan 1 kohdassa säädetyn matkustajan oikeuden korvaukseen ainoastaan, jos vapaaehtoinen nimenomaisesti hyväksyy sen allekirjoitetulla asiakirjalla tai jollakin digitaalisella tavalla pysyvällä välineellä. Jos tällainen hyväksyntä puuttuu, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään seitsemän kalenteripäivän kuluessa lennolle pääsyn epäämisestä maksettava vapaaehtoiselle korvaus 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti.”

-a b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jos vapaaehtoisia ei ilmoittaudu riittävästi, jotta jäljellä olevat matkustajat, joilla on lippu, voitaisiin päästää lennolle, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi evätä matkustajilta pääsyn lennolle vastoin näiden tahtoa, lukuun ottamatta 11 artiklassa mainittuja matkustajia.”

a) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on viipymättä ilmoitettava asianomaisille matkustajille tiedot 15 a ja 16 a c artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on ilman aiheutonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille selkeällä tavalla mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys. Poiketen siitä, mitä 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään, kun asianomaisilla matkustajilla on oikeus korvaukseen, se on myönnettävä ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään seitsemän kalenteripäivän kuluessa lennolle pääsyn epäämisestä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on tarjottava asianomaisille matkustajille apua 9 artiklan mukaisesti. Poiketen siitä, mitä 9 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa säädetään, virvokkeita on tarjottava viipymättä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää matkustajilta pääsyn lennolle vastoin heidän tahtoaan, on maksettava asianomaisille matkustajille korvaus 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään seitsemän kalenteripäivän kuluessa lennolle pääsyn epäämisestä.”

b) lisätään kohdat seuraavasti:

”4. Edellä olevaa 2 ja 3 kohtaa sovelletaan myös paluulentoihin, jos matkustajalta evätään pääsy lennolle sillä perusteella, ettei matkustaja käyttänyt saman lentokuljetussopimuksen edellistä lentoa.

5. Jos matkustaja tai välittäjä vaatii yhden tai useamman matkustajan suku- tai etunimessä tai - nimissä olevan kirjoitusvirheen korjaamista tai nimiin tehdään hallinnollinen muutos, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on korjattava virhe tai tehtävä muutos ainakin kerran vähintään 48 tuntia ennen lähtöä ilman matkustajalle tai välittäjälle aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia.”

4. muutetaan 5 artikla seuraavasti:

-a) lisätään 0 kohta seuraavasti:

”0. Jos lento peruutetaan, peruutetusta lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on välittömästi ilmoitettava siitä asianomaisille matkustajille. Samalla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on täsmennettävä asianomaisille matkustajille heidän erityiset oikeutensa, joita kyseiseen tapaukseen sovelletaan tämän asetuksen mukaisesti, erityisesti 8 artiklan mukaisen uudelleenreitityksen ja hinnan palauttamisen ja 9 artiklan mukaisen avun osalta, sekä tiedot 7 artiklassa määritellystä korvauksen hakumenettelystä ja 15 a ja 16 a c artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheutonta viivytystä ilmoitettava asianomaisille matkustajille peruutuksen syyt. Matkustajilla on oikeus saada pyynnöstä kirjallisesti tiedoksi peruutuksen syyt. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on toimitettava tällaiset tiedot selkeällä tavalla seitsemän kalenteripäivän kuluessa pyynnön esittämisestä.”

- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Peruutetusta lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on ilman aiheutonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille selkeällä tavalla mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys.”

- a b) lisätään 1 a ja 1 b kohta seuraavasti:

”1 a. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava asianomaisille matkustajille apua 9 artiklan mukaisesti.

1 b. Matkustajilla on pyynnöstä oikeus saada peruutetusta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he valitsevat korvauksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tai uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti, tai kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 1 a kohdassa määritellyt kynnsarvot heidän valittuaan uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.”

- a c) kumotaan 2 kohta;

- b) korvataan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtui poikkeuksellisista olosuhteista eikä peruutusta olisi voitu välttää, vaikka lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Tällaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin voidaan vedota ainoastaan siinä tapauksessa, että ne vaikuttivat kyseiseen lentoon tai vähintään yhteen kolmesta edeltävästä lennosta, jotka on suunniteltu liikennöitäväksi samalla ilma-aluksella rotaation yhteydessä, ja edellyttäen, että näiden olosuhteiden syntymisen ja lennon peruuttamisen välillä on välitön syy-yhteys. Näyttövelvollisuus kyseisen välittömän syy-yhteyden olemassaolosta kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.

4. Oikeutta 1 a kohdan mukaisen avun ja 1 b kohdan mukaisen korvauksen saamiseen ei sovelleta, jos matkustajille on ilmoitettu peruutuksesta vähintään 14 kalenteripäivää ennen matkustajan lippuun merkittyä lähtöpäivää. Näyttövelvollisuus siitä, että matkustajalle on ilmoitettu lennon peruuttamisesta ja ajankohdasta, jona ilmoitus on tehty, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.”

c) [...]

5. korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Viivästyminen

0. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy, sen on ilmoitettava asiasta asianomaisille matkustajille viipymättä ja viimeistään matkustajan lippuun merkittynä lähtöaikana. Matkustajien on mahdollisuuksien mukaan saatava säännöllisiä reaaliaikaisia päivityksiä. Samalla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on täsmennettävä asianomaisille matkustajille heidän erityiset oikeutensa, joita kyseiseen tapaukseen sovelletaan tämän asetuksen mukaisesti, erityisesti 9 artiklan mukaisen avun osalta, tiedot 7 artiklassa määritellystä korvauksen hakumenettelystä ja 15 a ja 16 a c artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheutonta viivytystä ilmoitettava asianomaisille matkustajille viivästymisen syyt. Matkustajilla on oikeus saada pyynnöstä kirjallisesti tiedoksi saapumisen viivästymisen syyt. Viivästyneestä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on toimitettava tällaiset tiedot selkeällä tavalla seitsemän kalenteripäivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

1. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava asianomaisille matkustajille apua 9 artiklan mukaisesti.

1 a. Kun odotusaika pitenee vähintään 7 artiklan 1 a kohdassa tarkoitetuilla kynnysarvoilla matkustajan lippuun merkitystä lähtöajasta, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheutonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti uudelleenreititys tai hinnan palauttaminen.

2. Matkustajilla on pyynnöstä oikeus saada viivästyneestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa siten, että viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 1 a kohdassa määritellyt kynnysarvot.

Matkustajilla on pyynnöstä oikeus saada viivästyneestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he valitsevat korvauksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tai uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti, tai kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 1 a kohdassa määritellyt kynnysarvot heidän valittuaan uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.

3. [...]

3 a. Tätä artiklaa sovelletaan myös, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on lykännyt matkustajan lipussa ilmoitettua lähtöaikaa.

Oikeutta 1 kohdan mukaisen avun ja 2 kohdan mukaisen korvauksen saamiseen ei sovelleta, jos matkustajalle on ilmoitettu tällaisesta muutoksesta vähintään 14 kalenteripäivää ennen matkustajan lippuun merkittyä lähtöaikaa. Näyttövelvollisuus siitä, että matkustajalle on ilmoitettu aikataulumuutoksesta, ja siitä, milloin ilmoitus on tehty, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.

4. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että viivästyminen saavuttaessa johtui poikkeuksellisista olosuhteista eikä sitä olisi voitu välttää, vaikka lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Tällaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin voidaan vedota ainoastaan siinä tapauksessa, että ne vaikuttivat kyseiseen lentoon tai vähintään yhteen kolmesta edeltävästä lennosta, jotka on suunniteltu liikennöitäväksi samalla ilma-aluksella rotaation yhteydessä, ja edellyttäen, että näiden olosuhteiden syntymisen ja seuraavan lennon lähdön viivästymisen välillä on välitön syy-yhteys. Näyttövelvollisuus kyseisen välittömän syy-yhteyden olemassaolosta kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.

5. [...]”

6. lisätään artiklat seuraavasti:

”6–2 a artikla

Odottaminen kenttäalueella

0. Jos kenttäalueella on odotettava, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on mahdollisuuksien mukaan annettava matkustajille säännöllisiä ja reaaliaikaisia päivityksiä.
1. Jos kenttäalueella on odotettava, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on, jos turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvät seikat sen sallivat, huolehdittava matkustamon asianmukaisesta lämmityksestä tai viilennyksestä, tarjottava veloituksetta pääsy aluksen käymälöihin sekä varmistettava, että 11 artiklassa tarkoitettuihin henkilöihin kiinnitetään heidän edellyttämänsä huomiota. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava aluksella veloituksetta juomavettä, paitsi jos se pidentäisi kenttäalueella odottamista tai se ei ole sovitettavissa yhteen ilmailun turvallisuutta ja turvatoimia koskevien vaatimusten kanssa.
2. Jos odotus kenttäalueella kestää enintään kolme tuntia sellaisen jäsenvaltion alueella sijaitsevalla lentoasemalla, johon perussopimusta sovelletaan, ilma-aluksen on palattava portille tai johonkin muuhun sopivaan aluksesta poistumiseen tarkoitettuun paikkaan, jossa matkustajat voivat poistua aluksesta. Kyseisen määräajan jälkeen kenttäalueella odottamista voidaan jatkaa ainoastaan, jos turvatoimiin, maahanmuuttoon, lennonvalvontaan tai turvallisuuteen liittyvät seikat estävät ilma-alusta jättämästä paikkaansa kenttäalueella.
3. Edellä olevan 2 kohdan mukaisesti aluksesta poistuneilla matkustajilla on oikeus 6 ja 11 artiklassa säädettyihin oikeuksiin ottaen huomioon odottaminen kenttäalueella ja matkustajan lippuun merkitty lähtöaika.

6 a artikla

Liityntälennolta myöhästyminen yhden lentokuljetussopimuksen puitteissa tehtyjen matkojen aikana

1. Jos matkustaja myöhästyy matkan aikana liityntälennolta edelliseen lentoon liittyvän häiriön vuoksi, edellisestä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukainen uudelleenreititys ja 9 artiklan mukaista apua.
- 1 a. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei voi uudelleenreitittää matkustajaa 7 artiklan 1 a kohdassa tarkoitettujen kynnysarvojen kuluessa menetettyä liityntälentoa koskevaan lippuun merkitystä lähtöajasta, lennosta vastaavan lentoliikenteen

harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille selkeällä tavalla mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys.

2. Matkustajilla on myös oikeus saada pyynnöstä häiriöllisestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, jos matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa siten, että viivästyminen saapuessa ylittää 7 artiklan 1 a kohdassa määritellyt kynnysarvot.

Matkustajilla on pyynnöstä oikeus saada häiriöllisestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he valitsevat korvauksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tai uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti tai kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 1 a kohdassa määritellyt kynnysarvot heidän valittuaan uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.

2 a. Jos matkustaja suunnittelee ja tekee stopover-pysähdyksen, lentoasemaa, jolla stopover tehdään, pidetään matkustajan lopullisena määräpaikkana.

3. [...]

4. [...]”

7. muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Häiriön tapauksessa sovelletaan seuraavia korvausmääriä 4, 5, 6 tai 6 a artiklassa ja tässä artiklassa määritellyin edellytyksin:

- a) 250 euroa lyhyiden matkojen menomatkoilla;
- b) 300 euroa matkoilla, joiden pituus on enintään 3 500 kilometriä, ja kaikilla unionin sisäisillä matkoilla, jotka eivät kuulu a alakohdan soveltamisalaan;
- c) 500 euroa matkoilla, joiden pituus on yli 3 500 kilometriä.

Poiketen siitä, mitä edellisessä alakohdassa säädetään, syrjäisimpien alueiden ja jonkin jäsenvaltion toisen alueen, johon sovelletaan perussopimuksia, välisten matkojen osalta korvausmäärät määritetään matkan tosiasiallisen pituuden perusteella.”

a a) lisätään 1 a kohta seuraavasti:

”1 a. Kun kyseessä on saapumisen viivästyminen 5 artiklan mukaisen, peruutuksen johdosta toteutetun uudelleenreitityksen jälkeen, 6 artiklan mukainen saapumisen viivästymisen tai 6 a artiklan mukainen, liityntälennolta myöhästymisestä johtunut saapumisen viivästyminen, oikeus korvaukseen syntyy, jos saapumisen viivästyminen on yli

- a) kolme tuntia lyhyiden matkojen menomatkoilla;
- b) neljä tuntia matkoilla, joiden pituus on enintään 3 500 kilometriä, ja kaikilla unionin sisäisillä matkoilla, jotka eivät kuulu a alakohdan soveltamisalaan;
- c) kuusi tuntia matkoilla, joiden pituus on yli 3 500 kilometriä.”

a b) lisätään 1 b kohta seuraavasti:

”1 b. Tässä asetuksessa tarkoitettuja etäisyyksiä määritettäessä perusteena käytetään ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välistä etäisyyttä. Jos kyseessä on liityntälento, ainoastaan ensimmäinen lähtöpaikka ja lopullisen määräpaikan lentoasema otetaan huomioon. Kyseiset etäisyydet mitataan isoympyräratamenetelmällä.”

b) korvataan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”2. Jos matkustaja on päättänyt jatkaa matkaansa 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla ja uudelleenreitityksen aikana tapahtuu toinen häiriö, matkustaja voi saada oikeuden korvauksiin ainoastaan kerran lopulliseen määräpaikkaan suuntautuvan matkan aikana.

2 a. Matkustajan on esitettävä tämän artiklan mukaiset korvaushakemukset kuuden kuukauden kuluessa tosiasiallisesta lähtöpäivästä tai matkustajan lippuun merkitystä lähtöpäivästä. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on 14 kalenteripäivän kuluessa hakemuksen toimittamisesta joko maksettava korvaus tai esitettävä matkustajalle perustelut sille, miksi korvausta ei makseta, mukaan lukien tarvittaessa selkeä ja perusteltu selvitys 5 artiklan 3 kohdan tai 6 artiklan 4 kohdan mukaisista poikkeuksellisista olosuhteista. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, kyseistä määräaikaa voidaan pidentää 30 kalenteripäivään.

Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei maksa haettua korvausta, matkustaja voi tehdä valituksen 16 a c artiklan mukaisesti.

3. Korvaus on maksettava käteisenä tai muulla tavoin, jos matkustaja on niin sopinut allekirjoitetulla asiakirjalla tai muulla digitaalisella tavalla pysyvällä välineellä.

4. [...]

5. [...]”

b a) kumotaan 4 kohta.

8. korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Oikeus hinnan palauttamiseen tai uudelleenreititykseen

1. Häiriön tapauksessa matkustajille on tarjottava maksutta mahdollisuus valita seuraavien vaihtoehtojen välillä 4, 5, 6 tai 6 a artiklassa ja tässä artiklassa määritellyin edellytyksin:

- a) lipuista maksetun hinnan automaattinen palauttaminen kokonaisuudessaan 14 kalenteripäivän kuluessa matkustajan lippuun merkityn häiriöllisen lennon lähtöpäivästä käteisenä tai muulla tavoin, jos matkustaja on niin sopinut allekirjoitetulla asiakirjalla tai muulla digitaalisella tavalla pysyvällä välineellä, siltä matkan osalta tai osilta, joka jäi tai jotka jäivät tekemättä, sekä jo tehdyiltä osalta tai tehdyiltä osilta matkaa, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkan kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa paluulento ensimmäiseen lähtöpaikkaan mahdollisimman pian matkustajan lippuun merkityn lähtöajan jälkeen tai matkustajan suostumuksella ennen kyseistä aikaa; jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, kyseistä määräaika voidaan pidentää 30 kalenteripäivään;
- b) matkustajan matkan jatkaminen uudelleenreitittämällä matka siten, että matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa mahdollisimman pian matkustajan lippuun merkityn lähtöajan jälkeen tai matkustajan suostumuksella ennen kyseistä aikaa; tai
- c) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

2. [...]

3. Jotta matkustaja pääsisi 1 kohdan mukaisesti määriteltyyn määräpaikkaansa mahdollisimman pian, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on paikkojen saatavuudesta riippuen tarjottava matkustajan harkittavaksi ja hyväksyttäväksi

allekirjoitetulla asiakirjalla tai muulla digitaalisella tavalla pysyvällä välineellä, vähintään yhtä seuraavista vaihtoehtoista edellyttäen, että ne ovat lentokuljetussopimuksessa esitettyjen vastaavien kuljetusehtojen mukaisia:

- a) lento tai liityntälennot, jotka liikennöidään samalla reitillä kuin lentokuljetussopimuksessa on esitetty,
- b) erilainen reititys, myös toiselle lentoasemalle tai toiselta lentoasemalta kuin mitä lentokuljetussopimuksessa todetaan. Tällaisessa tapauksessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä toiselle lentoasemalle tai toiselta lentoasemalta kuin lentokuljetussopimuksessa todetaan,
- c) toisen lentoliikenteen harjoittajan palvelujen käyttö, tai
- d) jonkin toisen liikennemuodon käyttö, jos se on matkan pituuden kannalta tarkoituksenmukaista.

4. [...]

5. Jos matkustaja on ilmoittanut lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle päätöksestään jatkaa matkaansa 1 kohdan b alakohdan ja 7 kohdan mukaisesti ja jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei ole tarjonnut 3 kohdan mukaisesti uudelleenreititystä kolmen tunnin kuluessa, matkustaja voi järjestää oman uudelleenreitityksensä.

Peruutusten tapauksessa ensimmäistä alakohtaa sovelletaan matkustajan matkalippuun merkitystä lähtöajasta alkaen.

Tällöin matkustajien on rajoitettava kustannuksia siten, että ne ovat välttämättömiä, kohtuullisia ja asianmukaisia. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on korvattava matkustajille aiheutuneet kustannukset, jotka ovat enintään 400 prosenttia lipun tai lippujen kokonaishinnasta, 14 kalenteripäivän kuluessa korvauspyynnön esittämisestä. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, kyseistä määräaikaa voidaan pidentää 30 kalenteripäivään.

6. [...]

7. Matkustaja voi valita 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisen hinnan palauttamisen tai 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen uudelleenreitityksen myöhempanä ajankohtana, siihen asti, kun matkustaja on hyväksynyt lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti mahdollisimman pian tarjoaman uudelleenreitityksen, tai siihen asti, kun matkustaja on päättänyt järjestää oman uudelleenreitityksensä 8 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

Matkustajan on ilmoitettava valinnastaan lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.”

9. muutetaan 9 artikla seuraavasti:

-a) korvataan artiklan otsikko seuraavasti:

”9 artikla

Oikeus apuun”

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Häiriön tapauksessa ja 4, 5, 6, 6 a ja 6–2 a artiklassa sekä tässä artiklassa määriteltyjen edellytysten mukaisesti ja kun matkustajien lennon tai vaihtoehtoisen kuljetuksen odotusaika pitenee vähintään kahdella tunnilla, heille on tarjottava maksutta

- a) virvokkeita kahden tunnin välein odotusaikana;
- b) ateria kolmen tunnin kuluttua ja sen jälkeen viiden tunnin välein odotusaikana; enintään kolme ateriaa päivässä;
- c) mahdollisuus soittaa kaksi puhelua ja lähettää tekstiviestejä, sekä internetyhteys.

Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi rajoittaa edellisessä alakohdassa tarkoitettua apua tai evätä sen, jos sen soveltaminen aiheuttaisi matkustajille lisäviivästyksiä.”

a a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Lisäksi, jos majoittautuminen yhdeksi tai useammaksi yöksi on välttämätöntä lentoa tai vaihtoehtoista kuljetusta odottaessa, matkustajille on tarjottava maksutta

- a) hotellimajoitus;
- b) kuljetus lentoasemalta majoituspaikkaan ja takaisin.”

a b) lisätään 2 a, 2 b ja 2 c kohta seuraavasti:

”2 a. Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi käyttää kuponkeja täyttääkseen 1 kohdan a ja b alakohdan sekä 2 kohdan mukaiset velvoitteensa. Edellä 1 kohdan mukaisesti tarjottuja kuponkeja on voitava käyttää kaikissa myymälöissä, jotka tarjoavat elintarvikkeita ja virvokkeita lentoasemalla, jolla kyseiset matkustajat joutuvat odottamaan

lentoaan, koneessa lennolla ja tapauksen mukaan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti tarjotussa majoituksessa.

2 b. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei täytä 1, 2 ja 2 a kohdan mukaisia velvoitteitaan, asianomaiset matkustajat voivat toteuttaa omat järjestelynsä siinä määrin kuin niiden kustannukset ovat välttämättömiä, kohtuullisia ja oikeassa suhteessa odotusaikaan sekä virvokkeista ja aterioista koituviin kustannuksiin lentoasemapaikassa, jossa matkustajat joutuvat odottamaan lentoaan. Häiriöllisestä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on korvattava matkustajille aiheutuneet kustannukset 14 kalenteripäivän kuluessa korvauspyynnön esittämisestä. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, kyseistä määräaikaa voidaan pidentää 30 kalenteripäivään.

2 c. Lentoaseman pitäjän on kaikilla unionin lentoasemilla otettava käyttöön järjestelyt, joilla varmistetaan, että juomavettä ja elektronisten laitteiden latausasemia voidaan asettaa saataville maksutta vuorokaudenajasta, lennosta ja terminaalista riippumatta.”

a c) kumotaan 3 kohta;

b) lisätään kohdat seuraavasti:

”4. Jos häiriö johtuu poikkeuksellisista olosuhteista eikä häiriötä olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimenpiteet olisi toteutettu, lentoliikenteen harjoittaja voi rajoittaa 2 kohdan a alakohdan nojalla tarjottavan majoituksen enintään kolmeen yöhön.

5. [...]

6. Jos matkustaja valitsee 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisen lipun hinnan palauttamisen ollessaan ensimmäisessä lähtöpaikassa tai jos hän valitsee 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaan perustuvan uudelleenreitityksen myöhempänä ajankohtana, hänellä ei ole enää oikeutta 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuun apuun kyseisen lennon yhteydessä.”

10. korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

Matkustusluokan muuttaminen

1. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sijoittaa matkustajan tämän hankkimassa lentolipussa edellytettyä korkeampaan matkustusluokkaan, se ei voi vaatia tästä lisämaksua.
2. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sijoittaa matkustajan tämän hankkimassa lentolipussa edellytettyä alempaan matkustusluokkaan, sen on ilman pyyntöä 14 kalenteripäivän kuluessa matkustusluokan muuttamisesta korvattava matkustajalle 7 artiklan 3 kohdassa esitetyllä tavalla vähintään
 - a) 40 prosenttia matkustajan lennon hinnasta enintään 3 500 kilometrin pituisten lentojen osalta tai
 - b) 75 prosenttia matkustajan lennon hinnasta yli 3 500 kilometrin pituisten lentojen osalta.
3. Jos lennon hintaa ei ole ilmoitettu lentolipussa, 2 kohdassa mainittu korvaus lasketaan suhteuttamalla lennon pituus lentokuljetussopimuksen kattamaan kokonaispituuteen 7 artiklan 1 b kohdan mukaisesti.
4. Lennon hinta on lipun hinta ilman lippuun merkittyjä veroja ja maksuja, silloin kun näiden verojen ja maksujen maksuvelvollisuus ja niiden määrä eivät riipu siitä, mihin luokkaan kyseinen lippu on ostettu.
5. Tätä artiklaa ei sovelleta etuuksiin, kuten tiettyyn istuinpaikkaan tai ateriapalveluun, joita on tarjolla korkeammasta hinnasta samassa kuljetusluokassa.”

10 a. lisätään artikla seuraavasti:

”10 a artikla

Lentokenttien valmiussuunnitelmat

1. Unionin lentoasemilla, joiden vuotuinen liikennemäärä on yli viisi miljoonaa matkustajaa, on lentoaseman pitäjän varmistettava, että lentoaseman pitäjän ja lentoaseman keskeisten palveluntarjoajien, erityisesti lentoliikenteen harjoittajien sekä maahuolintapalveluiden tuottajien, toiminnan koordinoinnissa käytetään asianmukaista valmiussuunnitelmaa sellaisten mahdollisten tilanteiden varalta, joissa useat lentojen peruuttamiset ja/tai viivästymiset aiheuttavat sen, että huomattava määrä matkustajia joutuu niiden vuoksi odottamaan lentoasemalla. Valmiussuunnitelma on laadittava sen varmistamiseksi, että lentoasemalla odottamaan joutuville matkustajille annetaan riittävästi tietoa ja että annettava tieto kattaa järjestelyt, joilla minimoidaan matkustajien odotusaika ja heille aiheutuva epämukavuus.

1 a. Lentoasemien valmiussuunnitelmissa on otettava huomioon 11 artiklassa määritellyt matkustajien erityiset ja yksilölliset tarpeet.

2. Valmiussuunnitelma on laadittava erityisesti yhteistyössä pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla annetussa neuvoston direktiivissä 96/67/EY tarkoitetun lentoaseman käyttäjien komitean kanssa sekä maahuolintapalvelujen tarjoajien ja lentoaseman keskeisten palveluntarjoajien kanssa. Valmiussuunnitelmassa on myös mainittava sellaisen yhden tai useamman henkilön yhteystiedot, jonka lentoaseman käyttäjien komiteaan osallistuvat lentoliikenteen harjoittajat ovat nimenneet edustajakseen paikan päällä tilanteissa, joissa useita lentoja on peruutettu ja/tai ne ovat viivästyneet. Lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava, että nimetyllä henkilöllä tai nimetyillä henkilöillä on riittävät keinot avustaa matkustajia tästä asetuksesta johtuvien velvoitteiden mukaisesti tilanteissa, joissa heidän lentoonsa on kohdistunut häiriöitä.

3. Lentoaseman pitäjän on toimitettava valmiussuunnitelma neuvoston direktiivissä 96/67/EY tarkoitetulle lentoaseman käyttäjien komitealle ja pyynnöstä kansalliselle täytäntöönpanoelimelle, joka vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanosta 16 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

3 a. Jäsenvaltio voi päättää, että sen alueella sijaitsevan, 1 kohdan soveltamisalaan kuulumattoman lentoaseman on täytettävä 1–3 kohdassa säädetyt velvoitteet.

4. Edellä 1 kohdassa asetetun rajan alapuolelle jäävillä lentoasemilla tai 3 a kohdan soveltamisalaan kuulumattomilla lentoasemilla lentoaseman pitäjän on toteutettava kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimet lentoaseman käyttäjien koordinoimiseksi ja tehtävä järjestelyjä lentokentän käyttäjien kanssa tietojen antamiseksi lentoasemalla odottamaan joutuville matkustajille tilanteissa, joissa useat lentojen peruuttamiset ja/tai viivästymiset aiheuttavat sen, että huomattava määrä matkustajia joutuu niiden vuoksi odottamaan lentoasemalla.”

11. korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Matkustajat, joilla on erityistarpeita

0. Kaikki matkustajille tämän asetuksen mukaisesti annettavat tiedot on annettava saavutettavassa muodossa.

1. Tätä artiklaa sovelletaan vammaisiin henkilöihin, liikuntarajoitteisiin henkilöihin, sylilapsiin, ilman huoltajaa matkustaviin lapsiin ja raskaana oleviin naisiin edellyttäen, että

lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle on ilmoitettu heidän erityisistä avuntarpeistaan viimeistään silloin, kun häiriöstä on ilmoitettu. Sitä sovelletaan myös erityistä lääkinnällistä apua tarvitseviin henkilöihin edellyttäen, että lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle on ilmoitettu heidän erityisen lääkinnällisen avun tarpeistaan viimeistään lähtöselvityksen yhteydessä; lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat voivat vaatia todisteen tällaisista tarpeista.

Tällaisen ilmoituksen katsotaan kattavan kaikki lentokuljetussopimuksen mukaiset matkat.

1 a. Edellä 1 kohdassa mainittujen henkilöiden mukana matkustavalle henkilölle tai lapsen saattajana toimivalle henkilölle on viimeistään lähtöselvityksen yhteydessä tarjottava mahdollisuus maksutta viereiseen istumapaikkaan, mikäli istumapaikka on saatavilla.

1 b. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on annettava ilma-alukseen pääsyn yhteydessä ensisijainen pääsy 1 kohdassa mainituille henkilöille ja heidän mukanaan matkustavalle henkilölle tai hyväksytyille avustaville koirille.

2. Soveltaessaan 8 artiklan mukaisesti uudelleenreititystä ja 9 artiklan mukaisesti apua lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on kiinnitettävä erityistä huomiota 1 kohdassa mainittujen henkilöiden tarpeisiin. Lentoliikenteen harjoittajien on toimitettava uudelleenreititys ja apu mahdollisimman pian kyseisille henkilöille, mukaan lukien heidän mukanaan matkustavat henkilöt tai hyväksytyt avustavat koirat.

3. Edellä olevaa 9 artiklan 4 kohtaa ei sovelleta 1 kohdassa mainittuun matkustajaan eikä heidän mukanaan matkustaviin henkilöihin tai hyväksytyihin avustaviin koiriin.”

11 a. muutetaan 12 artikla seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”12 artikla

Muut oikeudet”

b) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tämä asetus ei vaikuta muiden säädösten mukaisiin oikeuksiin eikä vaatimuksiin. Tämän asetuksen 7 artiklan tai 10 artiklan 2 kohdan nojalla myönnetty korvaus vähennetään korvauksesta, joka myönnetään muiden säädösten, kuten direktiivin (EU) 2015/2302, nojalla, jos kyseisillä oikeuksilla kuitenkin suojataan samaa etua tai niillä on sama tavoite.

Ellei tässä kohdassa toisin säädetä, tämä asetus ei vaikuta direktiivin (EU) 2015/2302 mukaisiin oikeuksiin ja vaatimuksiin. Direktiivin (EU) 2015/2302 nojalla myönnetty

korvaus tai hinnanalennus on vähennettävä tämän asetuksen 7 artiklan tai 10 artiklan 2 kohdan nojalla myönnetystä korvauksesta liiallisten korvausten välttämiseksi, jos kyseisillä oikeuksilla suojataan samaa etua tai niillä on sama tavoite.

Sen estämättä, että matkapaketin järjestäjällä on direktiivin (EU) 2015/2302 22 artiklan mukaisesti oikeus hakea korvausta tai palautusta, rajoittamatta tämän asetuksen 13 artiklan soveltamista ja poiketen siitä, mitä 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään, jos lento on osa direktiivin (EU) 2015/2302 mukaista matkapakettisopimusta, matkustajilla ei ole oikeutta korvaukseen tämän asetuksen nojalla siltä osin kuin vastaava oikeus perustuu direktiiviin (EU) 2015/2302.

Jos matkustajalle on jo maksettu korvaus kolmannen maan lainsäädännön mukaisesti, tällaisen korvauksen määrä vähennetään tämän asetuksen mukaisesti myönnetyn korvauksen määrästä.”

12. korvataan 13 artikla seuraavasti:

”13 artikla

Takautumisoikeus

Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut tämän asetuksen mukaiset velvollisuutensa, tämän asetuksen tai kansallisen lainsäädännön säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina.”

13. korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Velvollisuus antaa matkustajille tietoja

0. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on esitettävä verkkosivustollaan ja mobiilisovelluksessa tiedote, jossa täsmennetään tämän asetuksen mukaiset oikeudet, valitusten käsittelyprosessi mukaan luettuna.

0 a. Tarjotessaan lippuja lennolle tai jatkolennoille sekä ennen ostoa lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on annettava matkustajalle seuraavat tiedot:

- a) yhden tai useamman tarjottavan lipun tyyppi, erityisesti se, kuuluuko lippu yhden ainoan lentokuljetussopimuksen vai erillisten yhdistettyjen lentokuljetussopimusten piiriin;
- b) tämän asetuksen mukaiset matkustajan, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ja välittäjän oikeudet ja velvollisuudet sellaisina kuin ne ovat lentokuljetussopimuksen liitteenä, mukaan lukien tiedot korvausmenettelystä;
- c) määräaika ja menettely, johon mennessä matkustaja voi pyytää nimen muuttamista 4 artiklan 5 kohdan mukaisesti ilman ylimääräisiä kustannuksia; ja
- d) ehdot ja edellytykset.

Ensimmäisen alakohdan c alakohdassa säädetyn tietovaatimuksen täyttämiseksi lentoliikenteen harjoittaja ja välittäjä voivat käyttää komission kaikilla unionin virallisilla kielillä laatimaa ja yleisön saataville asetettua tiivistelmää tämän asetuksen säännöksistä.

0 b. Välittäjän tai lentoliikenteen harjoittajan, joka myy yhdistettyihin lentokuljetussopimuksiin kuuluvia lippuja, on ilmoitettava matkustajalle ennen ostoa, että liput kuuluvat erillisiin lentokuljetussopimuksiin, jotka eivät oikeuta 7, 8 ja 9 artiklan mukaiseen korvaukseen, uudelleenreititykseen tai apuun siinä tapauksessa, että häiriö johtaa myöhästymiseen erilliseen lentokuljetussopimukseen kuuluvalta seuraavalta lennolta. Tällaiset tiedot on annettava selkeästi lippuja myytäessä.

Lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on annettava tämän kohdan mukaiset tiedot lentokuljetussopimuksen kielellä ja pysyvällä välineellä kansainvälisesti käytetyllä kielellä.

1. Lentoaseman pitäjän on varmistettava, että lähtöselvityksessä (itsepalveluperiaatteella toimivat lähtöselvitysautomaatit mukaan luettuina) ja lähtöportilla on selkeästi esitettyä seuraava teksti: ”Jos teiltä evätään pääsy lennolle, lentonne peruutetaan tai se viivästyy vähintään kaksi tuntia, pyytäkää lähtöselvityksestä tai lähtöportilta tiedote, jossa ilmoitetaan oikeutenne erityisesti korvaukseen tai uudelleenreititykseen, apuun ja mahdolliseen korvaukseen”. Teksti on esitettävä ainakin lentoaseman sijaintipaikan kielellä tai kielillä ja jollakin kansainvälisesti käytetyllä kielellä. Tätä varten lentoaseman pitäjien on tehtävä yhteistyötä lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien kanssa.

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

13 a. lisätään artikla seuraavasti:

"15 a artikla

Valitus lentoliikenteen harjoittajalle tai välittäjälle

1. Jokaisen lentoliikenteen harjoittajan ja välittäjän on perustettava valitusten käsittelymenettely tämän asetuksen kattamia oikeuksia ja velvollisuuksia varten omilla vastuualueillaan. Niiden on asetettava yhteystietonsa saataville lentokuljetussopimuksen kielellä ja jollakin kansainvälisesti käytetyllä kielellä. Valitusten käsittelymenettelyyn liittyvien yksityiskohtaisten tietojen on oltava julkisesti saatavilla ja liikuntarajoitteisten henkilöiden osalta saavutettavassa muodossa. Niissä on myös ilmoitettava matkustajille selkeästi jäsenvaltioiden 16 artiklan mukaisesti nimeämän elimen tai nimeämien elinten yhteystiedot ja 16 a c artiklan mukaisesta tuomioistuinten ulkopuolisesta riitojen ratkaisusta vastaavan elimen tai vastaavien elinten yhteystiedot ja tarvittaessa niiden kunkin vastuualueet. Näiden tietojen on oltava saatavilla sen jäsenvaltion virallisella kielellä tai virallisilla kielillä, jossa lentoliikenteenharjoittaja ja välittäjä harjoittavat toimintaansa.
2. Kun matkustaja tekee valituksen käyttäen 1 kohdassa tarkoitettua menettelyä, valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa häiriöstä, jota se koskee. Lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän, jolle valitus on osoitettu, on 30 kalenteripäivän kuluessa valituksen tekemisestä joko annettava perusteltu vastaus tai asianmukaisesti perustelluissa poikkeustapauksissa ilmoitettava matkustajalle, että matkustaja saa lopullisen vastauksen alle kahden kuukauden kuluessa valituksen tekemisestä. Vastauksen on sisällettävä myös, jos riitaa ei ole voitu ratkaista, 16 artiklan mukaisesti nimetyn elimen tai nimettyjen elinten tai tuomioistuimen ulkopuolisesta riitojen ratkaisusta vastaavan elimen tai elinten asiaankuuluvat yhteystiedot, mukaan lukien postiosoite, verkkosivusto ja sähköpostiosoite.

3. Matkustajien 1 kohdassa tarkoitettua menettelyä käyttäen tekemät valitukset eivät rajoita heidän oikeuttaan saattaa riidat 16 a c artiklan mukaiseen tuomioistuimen ulkopuoliseen riitojen ratkaisuun tai hakea hyvitystä nostamalla kanne tuomioistuimessa, jollei kansallisen lainsäädännön mukaisista vanhentumisajoista muuta johdu.”

14. korvataan 16 artikla seuraavasti:

”16 artikla

Täytäntöönpano

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi kansallinen täytäntöönpanoelin vastaamaan tämän asetuksen täytäntöönpanosta jäsenvaltion alueella sijaitsevilta lentoasemilta lähtevien ja niille saapuvien matkojen osalta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän kohdan mukaisesti nimetty elin tai nimetyt elimet komissiolle.

2. Kansallinen täytäntöönpanoelin seuraa tiiviisti tämän asetuksen vaatimusten noudattamista ja toteuttaa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että matkustajien oikeuksia kunnioitetaan.

2 a. Matkustajat voivat ilmoittaa kansalliselle täytäntöönpanoelimelle tämän asetuksen väitetyistä rikkomisista. Kansallinen täytäntöönpanoelin voi suorittaa tutkintaa ja päättää täytäntöönpanotoimenpiteistä matkustajien toimittamiin ilmoituksiin sisältyvien tietojen perusteella.

3. Jäsenvaltioiden säätämien, tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Ennen kaikkea näiden seuraamusten on oltava riittäviä muodostaakseen lentoliikenteen harjoittajille ja välittäjille taloudellisen kannustimen noudattaa johdonmukaisesti asetusta.

4. [...]

5. Kansallisten täytäntöönpanoelinten on julkaistava verkkosivustoillaan neljän vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä ja sen jälkeen viiden vuoden välein raportti toiminnastaan, täytäntöönpanotoimenpiteistään ja niiden tuloksista, mukaan lukien sovelletut seuraamukset. Nämä raportit on toimitettava myös komissiolle.

6. Lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on välitettävä kansallisille täytäntöönpanoelimille sen henkilön tai niiden henkilöiden taikka sen elimen vaaditut yhteystiedot, joka tai jotka on nimetty siinä jäsenvaltiossa, jossa lentoliikenteen harjoittaja ja välittäjä harjoittavat toimintaansa, toimimaan niiden pysyvänä edustajana ja tässä ominaisuudessa vastaanottamaan yhden tai useamman kansallisen täytäntöönpanoelimen myöntämät asiakirjat tämän asetukseen soveltamisalaa kuuluvissa asioissa. Kansalliset täytäntöönpanoelimet voivat vaihtaa näitä tämän asetuksen täytäntöönpanon edellyttämiä tietoja keskenään.”

15. lisätään artikla seuraavasti:

”16 a artikla

[...]

”16 a c artikla

Tuomioistuimen ulkopuolinen riitojen ratkaisu

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentomatkustajat voivat saattaa tämän asetuksen mukaisten valitusten ja pyyntöjen perusteella syntyneet yksittäiset riidat tuomioistuimen ulkopuolisesta riitojen ratkaisusta vastaavan elimen tai elinten käsiteltäväksi.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän artiklan mukaisesti riitojen käsittelystä vastuussa oleva elin tai elimet komissiolle. Jäsenvaltiot voivat päättää, että tätä kohtaa sovelletaan ainoastaan lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien sekä kuluttajien välisiin riita-asioihin.”

16 b artikla

[...]

16 c artikla

[...]

16. korvataan 17 artikla seuraavasti:

”17 artikla

Uudelleentarkastelu ja kertomus

1. Komissio antaa joka kolmas vuosi tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen liitteessä olevasta poikkeuksellisten

olosuhteiden luettelosta kahden edeltävän vuoden aikana lentojen oikea-aikaiseen ja tehokkaaseen liikennöintiin vaikuttaneiden tapahtumien perusteella.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

2. Komissio antaa kolmen vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä ja sen jälkeen viiden vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen toiminnasta, täytäntöönpanosta ja tuloksista.

Kolmen vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä annettavassa ensimmäisessä kertomuksessa komissio arvioi tarvetta ja mahdollisuuksia tarkistaa tämän asetuksen soveltamisalaa, jotta voidaan entisestään parantaa matkustajien suojelua sekä unionin ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia toimintaedellytyksiä, ja yhteyksiin liittyviä näkökohtia. Erityisesti komissio arvioi lainkäyttövaltaan liittyvien ristiriitojen riskejä ja täytäntöönpanoon liittyviä vaikeuksia ja suosittelee keinoja, joilla voidaan lieventää kyseisiä riskejä ja puuttua kyseisiin vaikeuksiin. Komissio arvioi myös tarvetta mukauttaa 7 artiklan 1 a kohdassa säädettyjä kynnysarvoja sellaisten tilastojen perusteella, jotka koskevat viivästysten ja peruutusten kehitystä viideltä edeltävältä vuodelta ja joka vuodelta tämän asetuksen soveltamispäivän jälkeen.

Komissio sisällyttää lisäksi tietoja muiden kuin EU:n lentoliikenteen harjoittajien suorittaman kolmannesta maasta lähtevän lennon matkustajien tehostetusta suojelusta.

Kertomuksessa on myös tarkasteltava uudelleen 7 artiklan 1 kohdassa vahvistettuja määriä ja 10 artiklan 2 kohdassa säädettyjä prosenttiosuuksia ottaen huomioon muun muassa lentohintojen kehitys, inflaatioaste ja tilastot lennolle pääsyn epäämisistä, peruuttamisista, viivästymisistä ja lentoliikenteen harjoittajista johtuneista myöhästymisistä jatkolennoilta sekä tilastot matkustusluokan muuttamisista viiden edeltävän vuoden ajalta.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.”

17. lisätään tämän asetuksen liite 1 asetuksen (EY) N:o 261/2004 liitteeksi.

2 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 2027/97 seuraavasti:

- 1. muutetaan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:
- a) korvataan b alakohta seuraavasti:
- ”b) ’unionin lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on asetuksen (EY) N:o 1008/2008 säännösten mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa;”¹⁰
- b) lisätään h alakohta seuraavasti:
- ”h) ’liikkumisen apuvälineellä’ kaikkia välineitä, jotka on tarkoitettu avustamaan vammaisia henkilöitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä heidän liikuntakyvyssään asetuksen (EY) N:o 1107/2006 2 artiklan a alakohdassa määritellyn mukaisesti¹¹.”
- c) lisätään i alakohta seuraavasti:
- ”i) ’hyväksytyllä avustavalla koiralla’ koiraa, joka on erityisesti koulutettu lisäämään vammaisten henkilöiden riippumattomuutta ja itsemääräämisoikeutta ja joka on virallisesti hyväksytty sovellettavien kansallisten sääntöjen mukaisesti, jos tällaisia sääntöjä on olemassa.”
- d) lisätään j alakohta seuraavasti:
- ”j) ’saavutettavalla muodolla’ muotoa, joka asettaa kaikki asiaankuuluvat tiedot saataville vammaisten henkilöiden tai liikuntarajoitteisten henkilöiden¹ saatavilla olevassa muodossa, muun muassa niin, että tietojen saatavuus on tällaisen henkilön osalta yhtä helppoa ja vaivatonta kuin henkilön, jolla ei ole mitään rajoitetta tai vammaa, ja joka täyttää sovellettavan lainsäädännön, kuten direktiivin (EU) 2019/882 liitteen I, mukaisesti määritellyt esteettömyysvaatimukset.”
- e) lisätään k alakohta seuraavasti:
- ”k) ’välittäjällä’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ei ole liikenteenharjoittaja ja joka toimii elinkeino-, liike- tai ammattitoimintaansa kuuluvassa tarkoituksessa liikenteenharjoittajan tai matkustajan puolesta kuljetussopimuksen tekemiseksi;”

¹⁰ Koko tekstin mukauttaminen määritelmän ja terminologian osalta on osa lingvistijuristien viimeistelyä.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä (EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1).

f) lisätään l alakohta seuraavasti:

”l) ’henkilökohtaisella tavaralla’ kirjaamatonta matkatavaraa, jonka on katsottava olevan matkustajien kuljetukseen liittyvä pakollinen tekijä ja joka on turvallisuusvaatimusten mukainen ja mitoiltaan enintään 40x30x15 cm tai sopii edessä olevan istuimen alle;”

g) lisätään m alakohta seuraavasti:

”m) ’käsimatkatavaralla’ kirjaamatonta matkatavaraa, joka ei ole henkilökohtainen tavara, joka täyttää turvallisuusvaatimukset.”

-1 a. lisätään 3 artiklan 1 kohtaan virke seuraavasti:

”Tämä sisältää matkustajan tai matkatavaran viivästymistä koskevan unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun.”

1. kumotaan 3 artiklan 2 kohta.

1 a. korvataan 3 a artikla seuraavasti:

”3 a artikla

Lisämaksun, jonka unionin lentoliikenteen harjoittaja voi pyytää Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdan mukaisesti ja tämän vaikuttamatta 6 a artiklan soveltamiseen, silloin kun matkustaja on erityisesti ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy matkatavaran toimittamiseen määräpaikkaan, on perustuttava tariffiin, joka kuvastaa kuljetuksen ja vakuuttamisen lisäkustannuksia sellaisen matkatavaran osalta, jonka arvo ylittää korvausvastuun rajan. Tariffi on asetettava pyynnöstä matkustajien saataville.”

1 b. korvataan 5 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jos matkustaja kuolee tai loukkaantuu, unionin lentoliikenteen harjoittajan on viipymättä ja viimeistään 15 päivän kuluttua siitä, kun korvaukseen oikeutetun luonnollisen henkilön henkilöllisyys on todettu, suoritettava ennakkomaksu, joka kattaa kyseisen henkilön välittömät taloudelliset tarpeet ja joka on suhteutettu hänen kärsimäänsä vahinkoon.”

2. korvataan 5 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jos matkustaja kuolee, matkustajakohtaisen ennakkomaksun on oltava vähintään 16 prosenttia Montrealin yleissopimuksen 21 artiklan 1 kohdan mukaisesta ja

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti noudattamasta vahingonkorvauksen vähimmäismäärästä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 kohdan soveltamista.”

3. [...]

3 a. lisätään 6 artiklan 2 kohdan loppuun luettelukohta seuraavasti:

”– vammaiselle henkilölle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle annettavista tiedoista, jotka koskevat heidän oikeuttaan tehdä maksutta etuutta koskeva erityinen ilmoitus liikkumisen apuvälineidensä arvosta.”

3 b. lisätään 6 artiklaan kohdat seuraavasti:

”4. Kaikkien lentoliikenteen harjoittajien on tarjottava mobiilisovelluksissaan ja verkkosivustoillaan lomake, jonka avulla matkustaja voi tehdä välittömästi verkossa tai paperilla valituksen matkatavaroiden vahingoittumisesta, viivästymisestä tai katoamisesta. Lentoliikenteen harjoittajan on katsottava lomakkeen jättöpäivä Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaiseksi muistutuksen tekopäiväksi, vaikka lentoliikenteen harjoittaja pyytäisikin myöhemmin lisätietoja. Tämä kohta ei vaikuta matkustajan oikeuteen tehdä valitus muulla tavalla Montrealin yleissopimuksessa asetettujen määräaikojen puitteissa.

5. Kaikki tämän artiklan mukaisesti annettavat tiedot, myös valituslomakkeet, on annettava saavutettavassa muodossa ja asetettava myös sellaisten henkilöiden saataville, jotka eivät käytä digitaalisia välineitä.

6. Kaikkia tämän artiklan mukaisia tiedotusvelvoitteita sovelletaan myös välittäjiin, kun ne myyvät ilmakuljetuksia unioniin tai unionista taikka unionin alueella.”

4. lisätään artiklat seuraavasti:

”6 a artikla

1. Kuljettaessaan kirjattuja liikkumisen apuvälineitä tai hyväksyttyjä avustajakoiria unionin lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava, että jokaiselle vammaiselle henkilölle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle tarjotaan varauksen yhteydessä ja samanaikaisesti asetuksen (EY) N:o 1107/2006 6 artiklan mukaisen ilmoituksen kanssa ja viimeistään silloin, kun apuvälineet luovutetaan lentoliikenteen harjoittajalle, ja hyväksytyn avustavan koiran tapauksessa lennolle pääsyn yhteydessä, mahdollisuus tehdä saavutettavassa

muodossa Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu etuutta koskeva erityinen ilmoitus. Tällaisessa tapauksessa unionin lentoliikenteen harjoittaja ei saa periä kyseisiltä matkustajilta lisämaksua. Kun välineet tuhoutuvat, katoavat, vahingoittuvat tai viivästyvät tai jos hyväksytty avustajakoira kuolee tai loukkaantuu, unionin lentoliikenteen harjoittaja voi vaatia vammaiselta henkilöltä tai liikuntarajoitteiselta henkilöltä sitä, että tämä liittää ilmoituksessa mainitun etuutta koskevan määrän todisteeksi tiedot kustannuksista, joita aiheutuu uusien välineiden tai hyväksytyn avustavan koiran korvaamisesta, mukaan lukien väliaikainen korvaaminen.

Myydessään ilmakuljetuksia unionin lentoliikenteen harjoittajan puolesta välittäjien on tarjottava asianomaisille matkustajille mahdollisuus tehdä saavutettavassa muodossa varauksen yhteydessä ja samanaikaisesti asetuksen (EY) N:o 1107/2006 6 artiklan mukaisen ilmoituksen kanssa Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu etuutta koskeva erityinen ilmoitus. Tämä etuutta koskeva erityinen ilmoitus on annettava edellisessä kohdassa säädetyin edellytyksin. Välittäjän on toimitettava ilmoitus unionin lentoliikenteen harjoittajalle mahdollisimman pian.

2. [...]

3. Siinä tapauksessa, että kirjatut liikkumisen apuvälineet tuhoutuvat, katoavat, vahingoittuvat tai viivästyvät kuljetuksen aikana tai että hyväksytty avustajakoira kuolee tai loukkaantuu, unionin lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen suorittamaan korvauksena enintään matkustajan ilmoittaman määrän, jollei se voi näyttää toteen, että vaadittu määrä on suurempi kuin matkustajan ilmoittaman määräraikkaan toimittamiseen liittyvän etuuden todellinen arvo.

4. Sovellettaessa 3 kohtaa ja rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1107/2006 7 ja 8 artiklan ja liitteessä I olevan neljännen kohdan soveltamista unionin lentoliikenteen harjoittajien on toteutettava nopeasti kaikki kohtuulliset toimet välittömästi tarvittavien kirjattujen liikkumisen apuvälineiden korvaamiseksi väliaikaisesti sekä väliaikaiset ratkaisut hyväksyttyjen avustajakoirien korvaamiseksi. Vammaiset henkilöt tai liikuntarajoitteiset henkilöt saavat pitää kyseisen väliaikaisen korvaavan välineen tai ratkaisun maksutta siihen saakka, kunnes 3 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettu tai kunnes unionin lentoliikenteen harjoittajat ovat korvanneet oikeushenkilöille tai luonnollisille henkilöille liikkumisen apuvälineiden tai hyväksytyn avustajakoiran tarvittavasta väliaikaisesta korvaamisesta aiheutuvat kustannukset.

5. Edellä olevan 4 kohdan noudattaminen ei merkitse unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun tunnustamista.

6 b artikla

[...]

6 c artikla

[...]

6 d artikla

1. Rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1008/2008 soveltamista kaikkien unionin lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on myydessään ilmakuljetuksia unioniin, unionista taikka unionin alueella selvästi ilmoitettava saavutettavassa muodossa varauksen yhteydessä ja mobiilisovelluksissaan ja verkkosivustollaan sekä myös lentoliikenteen harjoittajien osalta asetettava pyynnöstä saataville lentoasemalla (itsepalveluperiaatteella toimivat lähtöselvitysaumatit mukaan luettuina):

- kullakin matkustajan varaukseen sisältyvällä asianomaisen hintaluokan lennolla mittoina ja painona ilmaistu matkatavaroiden sallittu enimmäismäärä, jonka matkustaja voi kuljettaa matkustamossa ja ilma-aluksen rahtitilassa,
- mahdolliset matkatavaroiden lukumäärää koskevat rajoitukset, joita mainitun sallitun enimmäismäärän rajoissa sovelletaan,
- ehdot, joilla särkyviä tai arvoesineitä, kuten soittimia, urheiluvälineitä, lastenrattaita ja lastenistuimia kuljetetaan ilma-aluksen matkustamossa tai rahtitilassa,
- kirjattujen ja kirjaamattomien matkatavaroiden, mukaan lukien 6 e artiklassa tarkoitetut soittimet, kuljetukseen mahdollisesti sovellettavat lisämaksut, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 1 a kohdan soveltamista,
- erityiset syyt, jotka voivat estää 2 kohdan mukaisesti kirjaamattomien matkatavaroiden kuljettamisen matkustamossa.

1 a. Lentoliikenteen harjoittajien on sallittava matkustajien kuljettaa henkilökohtainen tavara matkustamossa ilman lisäkustannuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1107/2006 soveltamista.

2. Jos erityiset syyt, kuten turvallisuussyyt, kapasiteettisyys tai ilma-aluksen tyyppin muuttuminen varauksen tekemisen jälkeen, estävät 1 a kohdassa tarkoitetun henkilökohtaisen tavarain tai käsimatkatavarain kuljettamisen matkustamossa, lentoliikenteen harjoittaja voi kuljettaa tällaiset kirjaamattomat matkatavarat ilma-aluksen rahtitilassa, mistä ei saa aiheutua matkustajalle lisäkustannuksia.

2 a. Edellä olevaa 1 a ja 2 kohtaa sovelletaan kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin, jotka lähtevät perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta, ja kaikkiin unionin lentoliikenteen harjoittajiin, jotka saapuvat perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueelle.

3. Tämä artikla ei vaikuta kirjaamattomia käsimatkatavaroita koskeviin EU:n rajoituksiin eikä turvallisuutta koskeviin kansainvälisiin sääntöihin, kuten asetukseen (EY) N:o 300/2008 ja komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2015/1998.

6 e artikla

1. Unionin lentoliikenteen harjoittajan on sallittava matkustajan kuljettaa soitin ilma-aluksen matkustamossa, jollei sovellettavista turvallisuutta koskevista säännöistä ja kyseisen ilma-aluksen teknisistä eritelmistä ja rajoituksista muuta johdu. Soittimet hyväksytään ilma-aluksen matkustamossa kuljetettavaksi käsimatkatavaraksi edellyttäen, että ne voidaan matkustamossa sijoittaa turvallisesti siihen soveltuvaan matkatavaralokeroon tai asianmukaisen matkustajaistuimen alle. Lentoliikenteen harjoittaja voi määritellä soittimen kuuluvaksi matkustajan sallittuun kirjaamattomaan matkatavaramäärään, jolloin sitä ei saa kuljettaa kyseisen sallitun matkatavaramäärän lisäksi.

2. Jollei sovellettavista turvallisuutta koskevista säännöistä muuta johdu, jos soitin on liian suuri sijoitettavaksi matkustamoon turvallisesti soveltuvaan matkatavaralokeroon tai asianmukaisen matkustajaistuimen alle, lentoliikenteen harjoittaja voi vaatia toisen lipun ostamista, jos soitin kuljetetaan kirjaamattomana matkatavarana toisella istuinpaikalla. Lisäksi matkustajia voidaan vaatia valitsemaan ja ostamaan vierekkäiset istuinpaikat sekä matkustajalle että soittimelle siten, että soittimelle varataan aina ikkunanpuoleinen istuinpaikka. Soittimet on kuljetettava ilma-aluksen rahtitilan lämmitetyssä osassa, jos tämä on mahdollista ja sitä on pyydetty, jollei sovellettavista turvallisuutta koskevista säännöistä, tilaan liittyvistä rajoitteista ja kyseisen ilma-aluksen teknisistä eritelmistä muuta johdu.”

5. korvataan 7 artikla seuraavasti:

”7 artikla

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle [myöhemmin ilmoitettavaan päivään] mennessä kertomuksen tämän asetuksen toimivuudesta ja tuloksista.”

6. korvataan asetuksen (EY) N:o 2027/97 liite tämän asetuksen liitteellä 2.

3 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... [kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä].

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja