



Brüssel, 6. juuni 2025
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2013/0072(COD)

9795/25
ADD 1

AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747

MENETLUSE TULEMUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Delegatsioonid

Teema: Ettepanek: määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta, ning määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol
– Menetluse tulemus

Delegatsioonidele edastatakse teavitamise eesmärgil lisas eespool nimetatud ettepaneku kompromisstekst, mille suhtes transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) jõudis oma 5. juuni 2025. aasta istungil poliitilisele kokkuleppele.

2013/0072 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta, ning määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

ning arvestades järgmist:

- (1) Tänu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91,³ ja nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrusele (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul⁴ on olnud võimalik märkimisväärselt kaitsta lennureisijate õigusi juhul, kui nende reisiplaanid on lennureisist mahajätmise, pikaajaliste hilinemiste, lendude tühistamise või pagasikäitlemishäirete tõttu nurjunud.
- (2) Samas on kõnealuste määruste kohaste õiguste rakendamisel ilmnenu mitmeid vajakajäämisi, mistõttu ei ole olnud võimalik reisijaid täielikult kaitsta. Selleks et tagada lennureisijate õiguste tulemuslikum, tõhusam ja ühtsem kohaldamine kogu ELis, on vaja praegu kehtivat õigusraamistikku kohandada. Seda vajadust rõhutati dokumendis „2010. aasta aruanne ELi kodakondsuse kohta – ELi kodanike õigusi piiravate takistuste kõrvaldamine“,⁵ milles esitati meetmed, et tagada eelkõige lennureisijate ühtsed õigused ja nende nõuetekohane rakendamine.
- (2a) Komisjoni poolt 2020. aastal tellitud ja avaldatud uuring (edaspidi „uuring“) näitas, et reisijate peamine prioriteet on saada reisirõrke korral abi ja neile tuleb pakkuda marsruudi muutmist nii, et nad jõuaksid sihtkohta võimalikult kiiresti. Uuring näitas, et hüvitise maksmine on tähtsuse järjekorras kolmas. Teisest küljest näitas uuring ka seda, et lennuettevõtjate absoluutsed ja suhtelised kulud seoses määruse (EÜ) nr 261/2004 rakendamisega on alates 2011. aastast märkimisväärselt kasvanud, mis võib kaasa tuua teenindatavate lennuliinide arvu kärpimise või reisijatele pikaajaliselt pakutavate lennuühenduste vähenemise. Seepärast tuleks määruse (EÜ) nr 261/2004 läbivaatamisel keskenduda eelkõige reisijate õigusele abile ja marsruudi muutmisele, võttes samal ajal arvesse lennuettevõtjate majanduslikke stiimuleid ja mõju ühendatusele.

³ ELT L 46, 17.2.2004, lk 1.

⁴ EÜT L 285, 17.10.1997, lk 1; muudetud EÜT L 140, 30.5.2002, lk 2.

⁵ COM(2010) 603 final.

- (2b) Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud lennul täis- või soodushinnaga reisivatel reisijatel peaksid olema käesolevast määrusest tulenevad samad õigused.
- (3) Selleks et suurendada lennuettevõtjate- ja -reisijate õiguskindlust, on vaja mõiste „erakorralised asjaolud“ täpsemalt määratleda, võttes arvesse Euroopa Kohtu otsust kohtuasjas C-549/07 (Wallentin-Hermann), mis tõlgendab määruse (EÜ) nr 261/2004 algversiooni. Seda määratlust tuleks veelgi täpsustada erakorraliste või tavapäraste asjaolude mittetäielike loeteludega. Komisjon peaks erakorraliste asjaolude loetelu iga kolme aasta järel läbi vaatama ning tegema vajaduse korral Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku selle loetelu ajakohastamiseks.
- (3a) Määruse (EÜ) nr 261/2004 algversioonis, nagu Euroopa Kohus on seda tõlgendanud kohtuasjas C-549/07 (Wallentin-Hermann), ei peetud ootamatut tehnilist probleemi erakorraliseks asjaoluks, välja arvatud juhul, kui tegemist on varjatud tootmisdefektiga, mille on avastanud õhusõiduki tootja või pädev asutus, või sabotaaži või terrorismiakti tagajärjel õhusõidukile tekitatud kahjustustega. Võttes arvesse saadud kogemusi ja seda, kui oluline on tagada, et käesoleva määrusega reisijatele antud õigused ei kahjustaks ohutust, tuleks teatavatel tingimustel teatavate seadmetega seotud tehnilisi probleeme käsitada erakorraliste asjaoludena.
- (3b) Määruse (EÜ) nr 261/2004 algversioonis, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus liidetud kohtuasjades C-156/22, C-157/22 ja C-158/22 (TAP Portugal), ei peetud erakorraliseks asjaoluks lennu teostamiseks hädavajaliku meeskonnaliikme ootamatut töölt puudumist haigestumise või isegi ootamatu surma tõttu, mis leidis aset vahetult enne lennu kavandatud väljumist. Kuigi lennuettevõtjatel on kohustus võtta kõik mõistlikud meetmed, et tagada piloodi, teise piloodi või minimaalse nõutava salongipersonali asendamine, nõuab selle kohustuse praktiline täitmine väljaspool lennuettevõtja põhibaasi palju aega ja suuri rahalisi kulusid. Seepärast on asjakohane sätestada, et olulise meeskonnaliikme ootamatut haigestumist või surma tuleks käsitada erakorralise asjaoluna, näiteks kui see leiab aset päev enne lennu väljumist väljaspool lennuettevõtja põhibaasi.

- (3c) Määruse (EÜ) nr 261/2004 algversioonis, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus kohtuasjades C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann jt), C-613/20 (Eurowings) ja C-287/20 (Ryanair), ei peetud lennuettevõtja töötajate streiki erakorralisteks asjaoludeks. Streigi korral ei kuulu teatavad nõudmised lennuettevõtja pädevusse ja jäävad tema kontrolli alt välja, näiteks pensioniea või rahaliste hüvitiste muutmine, mida saavad käsitleda üksnes ametiasutused. Seepärast on asjakohane sätestada, et teatavaid lennuettevõtja töötajate streike tuleks käsitada erakorraliste asjaoludena.
- (4) Määruse (EÜ) nr 261/2004 algversioonis, nagu Euroopa Kohus seda kohtuasjas C-173/07 (Emirates) tõlgendas, ei olnud mõistet „lend“ määruse (EÜ) nr 261/2004 tähenduses määratletud, vaid seda tõlgendati nii, et sisuliselt koosneb see ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi selle veoliigi „üksuseks“, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab selle marsruudi. Ebamäärasuse vältimiseks ja saadud kogemuste valguses tuleks nüüd selgelt määratleda mõiste „lend“ ning sellega seotud mõisted „ümberistumisega lend“ ja „lennureis“.
- (4a) Määruse (EÜ) nr 261/2004 algversioonis, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus kohtuasjas C-537/17 (Wegener), kohaldata määrust ühe lennureisi mis tahes osa suhtes, olenemata selle toimumiskohast, sealhulgas lendude suhtes, mis toimusid täielikult väljaspool liitu. Kui kas algne väljumiskoht asub liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, või kui lendu teostab lennuettevõtja on liidu lendu teostav lennuettevõtja juhul, kui lennureisi lõppsihtkoht asub sellise liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, tuleks kohaldada käesolevat määrust.
- (4b) Uuring näitas, et liidu lennuettevõtjad järgivad määrust (EÜ) nr 261/2004 paremini. Seega toetab liidu ja liiduväliste lennuettevõtjate võrdsete tingimuste taastamine ning liidu lennuettevõtjate majandusliku jätkusuutlikkuse parandamine liidu juhtalgatust ja lõppkokkuvõttes parandab reisijate kaitset üldiselt.

- (4ba) Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349 tunnistatakse äärepoolseimate piirkondade eripära, eelkõige tulenevalt nende kaugusest. Võttes arvesse määrusest 261/2004 saadud kogemusi, on reisijate maksimaalse kasu nimel vaja kehtestada asjakohased sätted, et tagada territoriaalne seotus Prantsusmaa äärepoolseimate piirkondadega ja kogu liidu kaasatus. Äärepoolseimate piirkondade ja muude ELi territooriumide vahel toimuvate reiside eripära tõttu tuleks selliste reiside reisijaid kohelda reisi tegelikku pikkust arvesse võttes.
- (4c) Gröönimaal valitsevad eriti karmid ilmastikutingimused ning seda iseloomustab väga väike rahvastikutihedus ja pikad vahemaad asustatud kohtade vahel. Ühendatuse tagamiseks ja Gröönimaal toimuvate lendude kättesaadavuse säilitamiseks ei tohiks Gröönimaa-siseste lendude suhtes kohaldada hüvitise maksmise kohustust, sealhulgas juhul, kui need lennud on ümberistumisega lennud, mis saavad liikmesriigi territooriumile või väljuvad liikmesriigi territooriumilt, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid.
- (4d) Määrus (EÜ) nr 261/2004 ei tohiks piirata maakitsuse, kus paikneb Gibraltari lennujaam, staatust ja suveräänsust ega sellega seoses Hispaania Kuningriigi õiguslikku seisundit ning võttes arvesse praegust olukorda ja õiguskindluse tagamiseks tuleks täpsustada, et määruse (EÜ) nr 261/2004 norme tuleks Gibraltari lennujaama suhtes kohaldada üksnes juhul, kui Hispaania Kuningriik on pärast tema vaidluse lahendamist Ühendkuningriigiga võimeline teostama tõhusat kontrolli kõnealuse lennujaama üle ning tagama käesolevas määruses sätestatud normide kohaldamise kõnealuse lennujaama suhtes, ning *Euroopa Liidu Teatajas* on avaldatud sellekohane teade.
- (4e) Pileteid väljastab või kinnitab lendu teostav lennuettevõtja pärast reisijaga õhuveolepingu sõlmimist. Need peaksid olema identifitseeritavad unikaalse piletinumbri abil ja sisaldama broneeringul väljastatud õhuveolepinguga seotud kordumatut viidet. Piletid peaksid hõlmama üht lendu või ümberistumisega lendu, võtmata arvesse tehnilistel ja operatiiveesmärkidel tehtavaid vahepeatusi. Piletid peaksid sisaldama erinevat teavet kõnealuse lennu või ümberistumisega lennu kohta, nagu lennu kuupäev, väljumis- ja saabumiskoht, kavandatud väljumis- ja saabumisaeg, reisija ees- ja perekonnanimi, lennu number ja lendu teostava lennuettevõtja nimi.

- (5) Kohtuasjas C-22/11 (Finnair) leidis Euroopa Kohus, et mõiste „lennureisist mahajätmine“ tõlgendamisel tuleb lisaks nendele juhtudele, kui reisija jäetakse lennust maha selle ülebroneerimise tõttu, pidada silmas ka juhte, kui lennureisist jäetakse maha muudel, näiteks operatiivsetel põhjustel. Reisijatele, kes on ilmunud väravasse ja jäetakse lennureisist maha või kellele on eelnevalt teatatud, et nad jäetakse vastu nende tahtmist lennureisist maha, tuleks maksta pileti ostuhind tagasi põhjendamatu viivitusega.
- (5a) Samas võivad reisijate mahajätmiseks olla mõistlikud põhjused nagu tervis, ohutus või julgeolek või mittetäielikud reisidokumendid. Lennuettevõtjatel on ka põhjendatud alus jätta lennureisist maha reisijad, kelle käitumine ohustab lennu ohutust või turvalisust, nagu on osutatud muudetud konventsioonis kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal. Tõendamiskoormus peaks lasuma lendu teostaval ettevõtjal.
- (7) Kaitsetaseme parandamiseks ei tohiks reisijaid tagasilennul lennureisist maha jätta põhjusel, et nad ei kasutanud sama õhuveolepingu alusel toimunud varasemat lendu.
- (8) Praegu karistatakse reisijaid valesti kirjutatud nime eest mõnikord liialdatud menetlustasudega. Broneeringuvigade parandamine või halduslike muudatuste tegemine peaks mõistlikkuse piires olema tasuta, tingimusel et ei muudeta lennuaegu, kuupäeva, marsruuti ega reisijaid.
- (9) Lennu tühistamise korral peaks reisija olema see, kes otsustab, kas küsida tagasi pileti ostuhind, muuta marsruuti ja jätkata reisi või reisida hilisemal kuupäeval, mitte aga lennuettevõtja.
- (10) Lennujaamades, mille aastane reisijate arv on vähemalt viis miljonit inimest aastas, peaksid lennujaama käitajad ja olulised teenuseosutajad, eelkõige lennuettevõtjad ja maapealse teeninduse teenuste osutajad, tegema koostööd, et minimeerida massiliste lennutõrgete mõju reisijatele. Selleks peaksid lennujaama käitajad sellisteks juhtudeks koostama hädaolukorra lahendamise kavad ja neid üheskoos arendama. Kõigis teistes lennujaamades peaks lennujaama juhtorgan tegema kõik mõistlikud jõupingutused lennujaama kasutajate tegevuse koordineerimiseks ja sõlmima nendega kokkuleppeid, et teavitada lennujaamas ootama sunnitud reisijaid olukordadest, mille tõttu märkimisväärne hulk reisijaid on sunnitud lennujaamas ootama.

- (10a) Määrusesse (EÜ) nr 261/2004 tuleks selge sõnaga lisada reisijate õigus saada hüvitist lennu pikaajalise hilinemise eest, võttes arvesse Euroopa Kohtu otsust liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07 (Sturgeon). Kooskõlas selles kohtuotsuses viidatud võrdse kohtlemise põhimõttega tuleks kohaldada samu tagasimaksmise, marsruudi muutmise ja hüvitamise norme.
- (11) Kõnealuses kohtuotsuses on hüvitise maksmist käivitava sündmusena osutatud lennu kolmetunnisele hilinemisele. Määruse 261/2004 vastuvõtmise järel saadud kogemused näitavad siiski, et paljusid hilinemisi ei ole võimalik lahendada nimetatud kohtuotsuses osutatud kolme tunni jooksul ning lühike ajavahemik võib suurendada tühistatud lendude arvu, kui lennuettevõtjad tühistavad hilinevad lendude mõju järgnevatele lendudele ülekandumise vähendamiseks ühe või mitu lendu, et lennuk järgmiseks lennuks ümber paigutada. Enamikul juhtudel eelistaks reisija tühistamisele siiski hilinemist, sest siis on reisijal suurem kindlus saabuda sihtkohta esimesel võimalusel. Paljudel marsruutidel on lende vähe ja tühistamise korral ei saa reisijat kohe ümber suunata. Ajavahemiku pikendamine annab seega reisijale eelise.
- (11a) Lennuühenduste säilitamiseks tuleks pikendada ajavahemikku, millest pikema hilinemise korral tekib õigus hüvitisele, et võtta arvesse lennundussektorile avalduvat finants- ja konkurentsimoju. Sel viisil on võimalik vältida stiimuleid lendude tühistamiste sagenemiseks või teenindatavate lennuliinide arvu kärpimiseks või reisijatele pikaajaliselt pakutavate ühendusvõimaluste vähendamiseks. Selleks et tagada ELis reisijatele ühtsed hüvitamistingimused, peaks asjaomane ajavahemik olema kogu ELis kõikide reisijate jaoks ühesugune.

- (11b) Määruse (EÜ) nr 261/2004 algversioonis sätestatud standardse hüvitise eesmärk on hüvitada ajakaotust, mis on kõigile reisijatele ühine, samas kui määruse (EÜ) nr 261/2004 algversioonis kindlaks määratud summad võivad paljudel juhtudel ületada reisijatele tekitatud kahju väärtust; see on kindlaks tehtud majandusuuringutes. Seepärast on asjakohane määrata kindlaks erinevad ajavahemikud hüvitise määramiseks vastavalt tõrkega lennu pikkusele ja saabumise hilinemisele.
- (11c) Kooskõlas liidu jõupingutustega kliimaneutraalse ja keskkonnasõbraliku liikuvuse edendamiseks on samuti asjakohane tagada, et eri transpordiliikide reisijate õigusi käsitlevad õigusraamistikud lähendatakse võimalikult suures ulatuses ning et eri transpordiliikide puhul kohaldatavad hüvitised on võrdsed.
- (12) Õiguskindluse tagamiseks tuleks määruses (EÜ) nr 261/2004 selge sõnaga kinnitada, et lennuplaani muutmine mõjutab reisijaid samamoodi nagu tühistamine või hilinemine, mistõttu peaksid reisijatel olema mõlemal juhul samad õigused.
- (13) Reisijaid, kes jäävad reisi osaks olevast ümberistumisega lennust maha eelmise lennu tõrke tõttu, tuleks marsruudi muutmist oodates nõuetekohaselt abistada. Sellistel juhtudel ja kooskõlas võrdse kohtlemise põhimõttega peaks reisijatel olema õigus saada hüvitist, kui nad jõuavad alternatiivse lennu või alternatiivse transpordimooduse lõppsihtkohta ning seda samadel alustel nagu otselendudel tõrkeid kogevatel reisijatel.
- (13a) Broneerimise ajal ja enne piletite ostmist peaksid lennuettevõtjad või vajaduse korral vahendajad reisijaid selgelt teavitama sellest, kas nende reisiplaanide osas sõlmitakse üksainus õhuveoleping, ja nende õigustest, mis tulenevad määrusest, eelkõige seoses ümberistumisega lennust mahajäämisega.
- (14) Reisijate paremaks kaitsmiseks tuleks täpsustada, et hilinevad reisijatel on õigus abile ja hüvitisele, olenemata sellest, kas nad ootavad lennujaama terminalis või asuvad juba õhusõiduki pardal. Kuna aga õhusõiduki pardal ootajatel puudub juurdepääs terminalis osutatavatele teenustele, peaks sellistel reisijatel olema suuremad õigused seoses põhivajaduste ja pardalt lahkumisega. Pardalt lahkumise õigust võib piirata üksnes ohutuse, sisserände, lennujuhtimise või julgeolekuga seotud põhjustel. Kui lennuettevõtja on kavandanud reisijate pardalt lahkumise, kuid lennujuhtimisasutused annavad talle teada, et lend võib startida, peaks tal olema lubatud pardalt lahkumise otsus tühistada.

- (15) Kui reisija on valinud võimaluse muuta marsruuti esimesel võimalusel, sõltub lennuettevõtja pakkumine marsruuti muuta tihti vabade kohtade olemasolust tema enda lendudel, mistõttu ei võimaldata reisijatele kiiremat marsruudi muutmist alternatiivsete teenuste kaudu. Seepärast peaks lennuettevõtja pakkuma ka muid võimalusi marsruudi muutmiseks, sealhulgas alternatiivsesse lennujaama, teisel marsruudil, teise lennuettevõtja lendudel või muude transpordiliikidega, kui see kiirendaks marsruudi muutmist. Selline alternatiivne marsruudi muutmine peaks sõltuma vabade kohtade olemasolust. Kui lennuettevõtja ei ole pakkunud marsruudi muutmist ja kumulatiivset ooteaega pikendatakse vähemalt kolme tunni võrra, peaks reisijal olema õigus korraldada ise marsruudi muutmine, et jõuda oma lõppsihtkohta põhjendamatult viivitusega. Selline marsruudi muutmine peaks teatavatel tingimustel toimuma lennuettevõtja kulul ja võrreldavatel transporditingimustel.
- (15a) Reisijate marsruudi muutmisel peaksid lennuettevõtjad püüdma tagada, et reisijad saavad reisida oma pagasiga, sealhulgas registreeritud ja registreerimata pagasiga. Reisijal peaks olema võimalik lubada lennuettevõtjal tegutseda teisiti, kui pagasiveo piirangud põhjustavad marsruudi muutmist ootavatele reisijatele täiendavaid hiline misi, ilma et see piiraks lennuettevõtja vastutust reisijate pagasi eest, mida reguleeritakse määrusega (EÜ) nr 2027/97 ja Montréali konventsiooniga.
- (15b) See, kas transporditingimused on võrreldavad, võib sõltuda mitmest tegurist ja asjaolust. Võimaluse korral ja kui see ei too kaasa täiendavat hiline mist, ei tohiks reisijaid ümber paigutada broneeringus esitatud veoteenuste reisiklassist madalamasse reisiklassi. Marsruudi muutmine ei tohiks tekitada reisija jaoks lisakulusid, isegi kui reisija jätkab reisi teise lennuettevõtja või transpordiliigiga, paigutatakse kõrgemasse reisiklassi või kui tema pilet on esialgselt kallim. Tuleks teha mõistlikke jõupingutusi, et vältida täiendavaid ühendusreise. Kui marsruudi muutmiseks kasutatakse teist lennuettevõtjat või transpordiliiki, peaks reisi kogukestus olema võimalikult lähedane algse lennu kavandatud reisijale samas reisiklassis või vajaduse korral kõrgemas reisiklassis. Kui võrreldavatel aegadel on valida mitme lennu vahel, peavad reisijad, kellel on õigus marsruudi muutmisele, nõustuma lennuettevõtja pakkumisega marsruuti muuta, sealhulgas juhul, kui lendu teostab lennuettevõtja teeb koostööd teiste lennuettevõtjatega. Kui puuetega või piiratud liikumisvõimega inimestele osutatav abi broneeriti algsele lennule, peaks selline abi olema kättesaadav ka alternatiivsel marsruudil vastavalt määrusele (EÜ) nr 1107/2006.

- (16) Reisijatele tuleks pakkuda abi alates kavandatud väljumisajast kuni lennu väljumiseni või alternatiivse transpordi toimumiseni. Praegu on lennuettevõtjatel piiramatu kohustus majutada oma reisijaid pikaajaliste erakorraliste asjaolude korral. Selline ebakindlus, mis tuleneb ajapiirangu puudumisest, võib kahjustada lennuettevõtja finantsstabiilsust, mis toob reisijatele kaasa negatiivse mõju seoses lennuühendustega. Seepärast peaks lennuettevõtjal olema võimalik kehtestada piirang, et majutust osutatakse maksimaalselt kolm ööd. Pealegi peaksid hädaolukorra lahendamise kava ja kiire marsruudi muutmise leevendama riski, et reisijad on sunnitud jääma lennujaama pikaks ajaks.
- (17) [...]
- (18) Lendu teostav lennuettevõtja võib olla sunnitud pöörama erilist tähelepanu erivajadustega reisijate, näiteks puuetega inimeste, piiratud liikumisvõimega isikute, laste, väikelaste, rasedate ja eriarstiabi vajavate isikute, näiteks raske diabeedi või epilepsiaga isikute vajadustele. Eelkõige võib selliste inimeste puhul olla raskem lennutörgete korral majutust korraldada. Seepärast ei tohiks nende reisijakategooriate suhtes kohaldada erakorraliste asjaolude ilmnemisel kehtivaid majutusõiguse piiranguid, tingimusel et nad on lendu teostavat lennuettevõtjat õigeaegselt teavitanud.
- (18a) Määrust (EÜ) nr 261/2004 kohaldatakse ka nende reisijate suhtes, kes on broneerinud lennureisi reisipaketi ühe osana. Läbivaatamise eesmärk on veelgi parandada sidusust direktiivi (EL) 2015/2302⁶ ja määruse vahel. Sellega seoses ei tohi reisijad kumuleerida vastavaid õigusi, eelkõige mõlemast õigusaktist tulenevaid õigusi.
- (19) Lendude hilinemiste ja tühistamiste põhjused ei ole ELis seotud üksnes lennuettevõtjatega. Selleks et stimuleerida kõiki lennundussektoris osalejaid otsima tõhusaid ja õigeaegseid lahendusi, kuidas vähendada lendude hilinemisest ja tühistamisest reisijatele põhjustatud ebamugavusi, peaks lennuettevõtjatel olema õigus taotleda kahjude hüvitamist kolmandalt isikult, kes on aidanud kaasa sündmusele, mis on tinginud hüvitise maksmise või muude kohustuste täitmise.

⁶ ELT L 326, 11.12.2015.

- (19a) Kohtuasjas C-502/18 (České aerolinie) leidis Euroopa Kohus, et ümberistumisega lendude puhul, mis kuuluvad määruse kohaldamisalasse, peab iga lendu teostav lennuettevõtja, kes osales vähemalt ühe ümberistumisega lennu sooritamises, maksma reisijale määruse alusel hüvitist olenemata sellest, kas lennuettevõtja poolt teostatud lennul esines tõrkeid või mitte. Isegi kui määruses nähakse ette, et lendu teostavad lennuettevõtjad, kes täidavad sellest tulenevaid kohustusi, võivad taotleda hüvitist mis tahes kolmandalt isikult, on uuring näidanud, et määruses osutatud õigus kahjude hüvitamisele on olnud ebatõhus. Selle tulemusena kannavad liidu lennuettevõtjad ebaproportsionaalselt suurt finantskoormust võrreldes liiduväliste lennuettevõtjatega. Selleks et taastada liidu lennuettevõtjate konkurentsivõime kooskõlas Draghi aruandes esitatud soovitustega ja säilitada pikas perspektiivis lennuühendused, tuleks määruse (EÜ) nr 261/2004 läbivaatamisel piirata lennuettevõtja vastutust lendudega, mida ta käitab lendu teostava lennuettevõtjana.
- (20) Määrusega (EÜ) nr 2111/2005 on kehtestatud kohustus teavitada reisijat lendu teostavast lennuettevõtjast ning direktiiviga 93/13/EÜ on kehtestatud kohustus anda teavet tingimuste kohta. Lisaks reisijate nõuetekohasele teavitamisele nende õigustest lennutõrke korral tuleks neid ka nõuetekohaselt teavitada tõrke põhjustest kohe, kui sellekohane teave on olemas. Sellist teavet tuleks anda ka juhul, kui reisija on ostnud pileti liidus tegutseva vahendaja kaudu. Lennuettevõtja või vahendaja peaks sellise teabe esitama vähemalt ligipääsetaval kujul ja vajaduse korral mobiilirakenduste või muude digitaalsete vahendite kaudu edastatavate nn tõuketeadete kaudu.
- (20a) Reisijate õiguste parema jõustamise tagamiseks peaksid riiklikud täitevasutused jälgima määruse jõustamist ja otsustama asjakohaste sanktsioonide üle, et motiveerida käesoleva määruse täitmist.
- (21) Reisijate õiguste parema jõustamise tagamiseks peaksid liikmesriigid võimaldama tarbijatele juurdepääsu vaidluste kohtuvälise lahendamise mehhanismidele pärast seda, kui need tarbijad on edutult esitanud kaebuse või taotluse lennuettevõtjale või vahendajale. Need mehhanismid ei tohiks piirata liikmesriikide õigust otsustada, kas lennuettevõtjate või vahendajate osalemine peaks olema kohustuslik.

- (21a) Kui reisijad valivad pärast lennutõrget pileti ostuhinna tagasimaksmise, tuleks see tagasimakse teha automaatselt ja õigeaegselt, ilma spetsiaalset taotlust täitmata.
- (22) Reisijaid tuleks nõuetekohaselt teavitada asjakohasest lennuettevõtjatele hüvitistaotluste ja kaebuste esitamise korrast ja nad peaksid saama vastuse õigel ajal. Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma lennujaama hädaolukorra lahendamise kava, võib vastamise tähtaegu pikendada. Reisijatel peaks olema võimalus alata peale kaebuste või taotluste menetlemist ka individuaalsed vaidlusi, tehes seda kohtuväliselt. Kuna aga õigus tõhusale õiguskaitsevahendile kohtus on üks Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 47 tunnustatud põhiõigustest, ei tohiks kõnealused meetmed takistada reisijatel kohtusse pöörduda.
- (22a) Selleks et reisijad ja tarbijad saaksid kasutada oma õigusi seoses taotluste, kaebuste ja individuaalsete vaidlustega, peaks neil olema võimalik esitada taotlus selgel ja kättesaadaval viisil ning otse ja isiklikult lennuettevõtjatele, vahendajatele või käesoleva määruse kohastele asjaomastele asutustele.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Võttes arvesse ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni, peaksid lennuettevõtjad selleks, et tagada täieliku asenduskulu ulatuses hüvitise tasumine liikumisabivahendi kahjustamise, hävimise või kaotsimineku korral või tunnustatud abikoera vigastuse või surma korral, pakkuma puuetega inimestele ja määruses (EÜ) nr 1107/2006 määratletud piiratud liikumisvõimega isikutele tasuta võimalust esitada erideklaratsioon, mis Montréali konventsiooni kohaselt võimaldab neil taotleda täielikku hüvitist.

- (27a) Puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutel peaks olema õigus nõuda, et lennuettevõtja pakub registreeritud liikumisabivahendi kaotsimineku, hävimise või kahjustamise korral viivitamata nende ajutist asendamist. Arvestades, et tunnustatud abikoeri ei ole lihtne asendada, tuleks pakkuda muid ajutisi lahendusi nende kaotsimineku, surma või vigastuse korral.
- (28) Mõnikord tekitavad reisijates segadust pardale võtta lubatud pagasi mõõtmed, kaal või esemete arv. Selleks et tagada reisijate igakülgne teadlikkus sellest, missugused registreerimata ja registreeritud pagasi piirnormid kaasnevad tema piletiga, peaksid lennuettevõtjad need selgelt märkima pileti broneerimisel ja lennujaamas. Selleks et tagada reisijatele reisi ajal piisavalt mugavad tingimused ja nagu on leidnud Euroopa Kohus kohtuasjas C-487/12 (Vueling), peaks reisijatel olema lubatud võtta pardale tasuta kaasa isiklike esemeid, mis on nende veo jaoks vajalikud, tingimusel et need vastavad kohaldatavatele ohutus- ja turvanõuetele ning mõistlikele nõuetele seoses kaalu ja mõõtmetega. Reisijate veoks vajalikeks peetavate isiklike esemete all mõistetakse esemeid, mis on olulised reisi kestuse ajal ning võivad hõlmata passe ja muid reisidokumente, hädavajalikke ravimeid, isiklike seadmeid ja lugemismaterjale ning toitu ja jooki, mille kogus on kooskõlas lennu kestusega.
- (28a) Reisijaid tuleks broneerimisel selgel ja ligipääsetaval kujul teavitada pagasi maksimaalmõõtmetest ja -kaalust, mida nad võivad pardale kaasa võtta. Ilma et see piiraks hinnakujundamise vabaduse põhimõtet, peaksid lennuettevõtjad määratlema mõistlikud käsipagasi mõõtmeid käsitlevad põhimõtted, mis võimaldavad reisijatel võtta pardale kaasa ühe käsipagasi ühiku, tingimusel et see vastab kohaldatavatele ohutus- ja turvanõuetele. Võttes arvesse lennuettevõtjate pagasipoliitika erinevusi, on asjakohane hinnata määruse (EÜ) nr 1008/2008 läbivaatamisel käsipagasile ühtsete miinimumnormide kehtestamise teostatavust.

- (29) Muusikariistadel võib olla väga suur rahaline, kunstiline ja ajalooline väärtus. Lisaks on muusikariistad muusikute töövahendid, mida nad regulaarselt kasutavad proovide tegemiseks ja esinemiseks ning mida ei ole lihtne asendada. Seetõttu peaks reisijatel olema õigus tuua omal vastutusel pardale muusikariistu, tingimusel et need vastavad veomahtu, ohutust ja turvalisust käsitlevatele normidele ning on kooskõlas lennuettevõtja kehtestatud pagasi piirnormidega. Kui veomahu-, ohutus- ja turvanõuded on täidetud, peaks lennuettevõtja püüdma lubada reisijatel hoida muusikariistu täiendavatel istekohtadel, tingimusel et nende eest on tasutud vastav piletihind. Kui see ei ole võimalik, tuleks muusikariistu võimaluse korral vedada asjakohastes tingimustes õhusõiduki lastiruumis. Määrust (EÜ) nr 2027/97 tuleks vastavalt muuta.
- (30) [...]
- (31) Võttes arvesse määrusega (EÜ) nr 2027/97 hõlmatud õiguste ja kohustustega seotud kaebuste esitamise lühikesi tähtaegu, peaksid lennuettevõtjad andma reisijatele võimaluse kaebuse esitamiseks, kasutades selleks vormi, mis on ligipääsetav nii puudega isikute jaoks kui ka digivahendeid mitte kasutavate isikute jaoks, ning mis on olemas vähemalt lennuettevõtjate mobiilirakendustes ja veebisaitidel. See vorm peaks võimaldama reisijal esitada viivitamata kaebuse kahjustatud, hilinenud või kaotsiläinud pagasi kohta.
- (32) Määruse (EÜ) nr 2027/97 artikli 3 lõige 2 on iganenud, kuna nüüd reguleeritakse kindlustusküsimusi määrusega (EÜ) nr 785/2004. Seepärast tuleks see välja jätta.
- (33) On vajalik, et lennuettevõtjad muudaksid korrapäraselt määruse (EÜ) nr 2027/97 lisas osutatud rahalisi piirmäärasid, et võtta arvesse Rahvusvahelises Tsiviilennunduse Organisatsioonis (ICAO) Montréali konventsiooni artikli 24 lõike 2 kohaselt läbi vaadatud majandusarengutendentse.

- (33a) Draghi aruandes rõhutati transpordi olulist rolli liidu konkurentsivõime jaoks ja asümmeetrilistest normidest tulenevat äritegevuse ümbersuunamise ohtu liidu transpordisõlmedest liidu naabruses asuvatesse sõlmpunktidesse. Määrust 261/2004 kohaldatakse reisijate suhtes, kes lendavad kolmanda riigi lennujaamast asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama, ainult juhul, kui asjaomast lendu teostav lennuettevõtja on liidu lennuettevõtja. Kolme aasta jooksul alates käesoleva määruse kohaldamisest peaks komisjon hindama käesoleva määruse kohaldamisala läbivaatamise põhjendatust, et veelgi parandada reisijate kaitset ja võrdseid tingimusi liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjatele.
- (33b) Määruse (EÜ) nr 1008/2008 läbivaatamise raames tuleks hinnata mehhanismi reisijate kaitsmiseks lennuettevõtja maksejõuetuse korral.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt kaitsta lennureisijate õigusi õiglasel ja tasakaalustatud viisil, võttes arvesse liidu lennundussektori konkurentsivõimet ja vajadust säilitada reisijatele ühendused pikas perspektiivis, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda meetme ulatuse tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas ELi lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 261/2004 muudetakse järgmiselt.

0. Artiklit 1 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

Käesolevas määruses kehtestatakse siin nimetatud tingimustel lennureisijate minimaalsed õigused järgmistes olukordades:

- a) nad jäetakse lennureisist maha;
- b) nende lend tühistatakse, hilineb või seda muudetakse;
- c) nad jäävad ümberistumisega lennust maha;
- d) nende reisiklassi muudetakse.“;

aa) lõiked 2 ja 3 jäetakse välja.

1. Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

-a) punktis b esitatud mõiste asendatakse järgmisega:

„lendu teostav lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud õhuveolepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud kõnealuse reisijaga lepingu. Lendu teostav lennuettevõtja, kes kasutab teise lennuettevõtja õhusõidukit kas selle teise lennuettevõtja meeskonnaga või meeskonnata, loetakse käesoleva määruse kohaldamisel lendu teostavaks lennuettevõtjaks.“;

a) punktis c esitatud mõiste asendatakse järgmisega:

„liidu lennuettevõtja“⁷ – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriik vastavalt 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 (ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta)⁸ sätetele;“

⁷ Ühtlustatakse kogu tekstis õiguskeelelise viimistlemise käigus.

⁸ ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

- b) punktis d esitatud mõiste asendatakse järgmisega:
„korraldaja“⁷ – direktiivi (EL) 2015/2302⁹ artikli 3 punktis 8 määratletud isik;“
- ba) punktis e esitatud mõiste asendatakse järgmisega:
„pakettreis“ – direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 3 punktis 2 määratletud teenused;“
- bb) punktis f esitatud mõiste asendatakse järgmisega:
„pilet“ – mis tahes vormis kehtiv tõend õhuveolepingu kohta;“
- bc) punktis g esitatud mõiste jäetakse välja;
- bd) punktis h esitatud mõiste asendatakse järgmisega:
„lõppsihtkoht“ – lennu või ümberistumisega reisi puhul viimase lennu sihtkoht;“
- c) punktis i esitatud mõiste asendatakse järgmisega:
„puuetega inimesed“ ja „piiratud liikumisvõimega isikud“ – isikud, kellel on püsiv või ajutine füüsiline või vaimu-, intellekti- või meelepuue, mis koostoimes eri takistustega ei võimalda neil kasutada transpordivahendit täielikult ja tulemuslikult teiste reisijatega võrdsetel alustel, või kelle liikumisvõime transpordivahendi kasutamisel on vanuse tõttu piiratud;“
- ca) punktis j esitatud mõiste asendatakse järgmisega:
„lennureisist mahajätmine“ — reisijate lennukiga vedamisest keeldumine, kuigi reisija on ilmunud väravasse artikli 4 lõikes 0 sätestatud tingimustel, või kui reisijatele on eelnevalt teatatud, et nad jäetakse vastu nende tahtmist lennureisist maha, välja arvatud juhul, kui lennureisist mahajätmiseks on mõistlikud põhjused, nagu tervis, ohutus või julgeolek või mittetäielikud reisidokumendid;“
- cb) punktis k esitatud mõiste asendatakse järgmisega:
„vabatahtlik“ — reisija, kes on ilmunud väravasse artikli 4 lõikes 0 sätestatud tingimustel ning kes on lennuettevõtja poolt reisijatele suunatud pöördumise korral valmis hüvitise vastu lennust loobuma;“
- d) punktis l esitatud mõiste asendatakse järgmisega:

⁹ ELT L 326, 11.12.2015, lk 1.

„tühistamine“ — varem kavandatud lennu, mille kohta oli sõlmitud õhuveoleping, ärajätmine. Lendu, mille puhul õhusõiduk tõusis õhku, kuid suunati mis tahes põhjusel ümber muusse kui piletil märgitud sihtlennujaama või naasis lähtelennujaama ega saanud jätkata lendu piletil märgitud sihtlennujaama, käsitatakse tühistatud lennuna, välja arvatud juhul, kui tegelik sihtlennujaam ja piletil märgitud sihtlennujaam teenindavad sama linna või piirkonda ning lennuettevõtja tagas reisijale transpordi piletil märgitud sihtlennujaama. Kui reisijale on väljastatud lennupilet ja reisija piletil märgitud väljumisaega on muudetud varasemaks rohkem kui ühe tunni võrra, välja arvatud juhul, kui lennule registreerimise ja pardalemineku aeg ei muutu või kui reisija kasutas muudetud sõiduplaaniga lendu, käsitatakse seda samuti tühistatud lennuna;“

e) lisatakse järgmised mõisted:

- aa) „kolmas riik“ – mis tahes riik või liikmesriigi territooriumi osa, mille suhtes ei kohaldata aluslepinguid;
- ab) „hiline mine väljumisel“ – reisija piletil märgitud väljumisaja ja lennu tegeliku väljumisaja erinevus;
- ac) „hiline mine saabumisel“ – reisija piletil märgitud saabumisaja ja lennu tegeliku saabumisaja erinevus;
- ad) „reisiklass“ – õhusõiduki reisijatesalongi osa, mida iseloomustab erinev istmetüüp, erinev istmete paigutus või mis tahes muu erinev reisijatele pakutav teenindus võrreldes salongi teiste osadega;
- ga) „õhuveoleping“ – lennuettevõtja või tema volitatud esindaja ja reisija vahel sõlmitud leping ühe või mitme lennu osutamiseks;
- m) „erakorralised asjaolud“ – asjaolud, mis oma olemuselt või tekkepõhjuselt ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt. Käesoleva määruse kohaldamisel on mittetäielik loetelu erakorralistest asjaoludest ja asjaoludest, mida ei peeta erakorralisteks, esitatud lisa;

- n) „lend“ – õhutransport, mida teostab üksainus õhusõiduk kahe piletil märgitud lennujaama vahel eelnevalt kindlaks määratud marsruudi, sõiduplaani ja kindla identifitseerimisnumbri alusel; arvesse ei võeta tehnilistel või käituslikel põhjustel tehtavaid vahepeatusi;
- o) „ümberristumisega lend“ – ühe õhuveolepingu alusel toimuv lend, mille eesmärk on võimaldada reisijal saabuda ümberristumiskohta, et sealt edasi minna teisele lennule, või kui see on kõnealuses kontekstis asjakohane, nimetatud teine lend, mis ümberristumiskohast lahkub;
- oa) „vahepeatus“ – õhuveolepingu alusel toimuva reisi tahtlik katkestamine ajavahemikuks, mis ületab aega, mis on vajalik otsetransiidiks, või ümberristumise korral ajavahemikuks, mis tavaliselt kestab järgmise ümberristumisega lennu väljumisajani ja hõlmab erandkorras ööbimist;
- p) „reis“ – lend või ümberristumisega lennud, millega reisija veetakse sama õhuveolepingu alusel lähtelennujaamast lõppsihtkohta. Edasi-tagasi reise käsitatakse eraldi reisidena;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) „väljumisaeg“ – aeg, mil õhusõiduk lahkub seisuplatsilt kas tagasipukseerituna või omal jõul (liikumise algus);
- v) „saabumisaeg“ – aeg, mil õhusõiduk saabub seisuplatsile ja seisupidur on sisse lülitatud (liikumise lõpp);
- w) „lennurajaga seotud viivitus“ – 30 minutit ületav ajavahemik, mille jooksul õhusõiduk on maapinnal ning mis väljumise korral kestab alates õhusõiduki uste sulgemisest kuni õhusõiduki õhkutõusmiseni ja saabumise korral alates õhusõiduki maandumisest kuni õhusõiduki uste avamiseni;
- x) „öö“ – ajavahemik alates keskööst kuni kella kuueni hommikul;
- y) [...]
- ya) „laps“ – alla 14-aastane isik, võttes arvesse õhuveolepingu alusel toimuva lennu või esimese ümberristumisega lennu väljumiskuupäeva;
- yb) „väikelaps“ – alla kaheaastane isik, võttes arvesse õhuveolepingu alusel toimuva lennu või esimese ümberristumisega lennu väljumiskuupäeva;

- zb) „püsiv andmekandja“ – vahend, mis võimaldab reisijal säilitada teavet nii, et sellele on teabe eesmärgiga vastavuses oleva aja jooksul võimalik hilisemaks kasutamiseks ligi pääseda, ja mis võimaldab säilitatud teavet muutmata kujul taasesitada;
- zc) „ligipääsetav kuju“ – kuju, mis tagab puudega või piiratud liikumisvõimega isiku jaoks ligipääsu mis tahes asjakohasele teabele, sealhulgas võimaldab sellise isiku jaoks ligipääsu sama hõlpsasti ja mugavalt kui isiku jaoks, kellel ei ole puuet, ning mis vastab ligipääsetavusnõuetele, mis on kindlaks määratud kooskõlas kohaldatavate õigusaktidega, nagu direktiivi (EL) 2019/882 I lisa;
- zd) „lennutõrge“ – alapunktis j määratletud lennureisist mahajätmine, alapunktis l määratletud lennu tühistamine, alapunktis w määratletud lennurajaga seotud viivitus, alapunktis ab määratletud hiline mine väljumisel või alapunktis ac määratletud hiline mine saabumisel;
- ze) „alguspunkt“ – lennu või ümberistumisega reisi puhul esimese lennu väljumiskoht.

2. Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lõiget 1 kohaldatakse tingimusel, et:

- a) reisijal on pilet asjaomasele lennule või
- b) lennuettevõtja või vahendaja on suunanud reisija lennult, mille jaoks tal oli pilet, teisele lennule, olenemata põhjusest.“;

aa) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesolevat määrust ei kohaldata reisijate suhtes, kes reisivad tasuta või soodushinnaga, mis ei ole vahetult või kaudselt avalikkusele kättesaadav. Seda kohaldatakse siiski reisijate suhtes, kellel on lennuettevõtja või vahendaja poolt püsikliendiprogrammi või muu äriprogrammi alusel väljastatud piletid.“;

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 3 punkti d kohaldamist, kohaldatakse käesolevat määrust üksnes nende reisijate suhtes, kes reisivad jäigatiivalise mootorõhusõidukiga.“;

ba) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Kui ei ole sätestatud teisiti, vastutab lendu teostav lennuettevõtja käesoleva määruse kohaste kohustuste täitmise eest.“;

c) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 12 kohaldamist, kohaldatakse käesolevat määrust ka pakettreisilepingute alusel veetavate reisijate suhtes, välja arvatud juhul, kui pakettreisileping lõpetatakse või selle täitmist mõjutavad muud põhjused kui lennutõrge.“;

d) lisatakse järgmine lõik:

„7. Käesoleva määruse artiklit 7 hüvitise kohta ei kohaldata, kui lennutõrge tekib ümberistumisega lennul, mis nii väljub Gröönimaa lennujaamast kui ka saabub Gröönimaa lennujaama.“;

e) lisatakse järgmine lõik:

„8. Käesolev määrus ei piira Hispaania Kuningriigi õiguslikku seisukohta Gibraltari territooriumi ega asjaomase maakitsuse ja sellele ehitatud lennujaama suhtes.

Seda kohaldatakse Gibraltari lennujaama suhtes, kui Hispaania Kuningriigil on pärast vaidluse lahendamist Ühendkuningriigiga võimalik teostada tegelikku kontrolli kõnealuse lennujaama üle ja tagada käesolevas määruses sätestatud normide kohaldamine kõnealuse lennujaama suhtes. Hispaania Kuningriik teavitab komisjoni, kui need tingimused on täidetud, ja komisjon avaldab selle teate *Euroopa Liidu Teatajas*. Käesolevat määrust kohaldatakse kõnealuse lennujaama suhtes alates kõnealuse avaldamise kuupäevale [järgneva kuu esimesest päevast].“

3. Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

-a) lisatakse lõige 0:

„0. Käesolevat artiklit kohaldatakse reisijate suhtes, kes ilmuvad väravasse pärast lennule registreerimist veebis või registreerimist lennujaamas, nagu on ette nähtud, ning ajal, mille lendu teostav lennuettevõtja või vahendaja on eelnevalt kirjalikult

(sealhulgas elektrooniliselt) teada andnud, või kui pardalemineku aega ei ole märgitud, siis hiljemalt 45 minutit enne reisija piletil märgitud väljumisaega. Käesolevat artiklit kohaldatakse ka reisijate suhtes, kes ei ilmu väravasse, kui neile on eelnevalt teatatud, et nad jäetakse vastu nende tahtmist lennureisist maha.“;

-aa) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kui lendu teostav lennuettevõtja võib mõistlikkuse piires eeldada, et lennureisist mahajätmine on tõenäoline, teavitab ta sellest viivitamata asjaomaseid reisijaid. Samal ajal annab lendu teostav lennuettevõtja asjaomastele reisijatele teada nende konkreetsetest õigustest, mis neil käesoleva määruse alusel sellisel juhul on, eelkõige mis puudutab marsruudi muutmist ja pileti ostuhinna tagasimaksmist artikli 8 alusel ning abi andmist artikli 9 alusel.

Lendu teostav lennuettevõtja püüab leida vabatahtlikke, kes on valmis oma lennust loobuma, saades vastutasuks hüvitise, milles asjaomane vabatahtlik reisija ja lendu teostav lennuettevõtja omavahel kokku lepivad. Kõnealune hüvitist käsitlev kokkulepe vabatahtlikuga asendab artikli 7 lõikes 1 sätestatud reisija õiguse hüvitise saamiseks ainult juhul, kui vabatahtlik selle kokkuleppe selgesõnaliselt kas allkirjastatud dokumendi või püsival andmekandjal digitaalse dokumendiga kinnitab. Sellise kinnituse puudumise korral annab lendu teostav lennuettevõtja, kes jätab vabatahtliku lennureisist maha, talle vastavalt artikli 7 lõikele 1 põhjendamatult viivituse ja hiljemalt seitsme kalendripäeva jooksul hüvitist.“;

-ab) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Kui vabatahtlike arv ei ole piisav selleks, et lubada ülejäänud piletiga reisijad lennukile, võib lendu teostav lennuettevõtja jätta reisijad, välja arvatud artiklis 11 nimetatud reisijad, lennureisist maha vastu nende tahtmist.“;

a) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Lendu teostav lennuettevõtja, kes jätab reisijad lennureisist maha, esitab asjaomastele reisijatele viivitamata teabe kaebuste käsitlemise kohta artiklite 15a ja 16ac alusel.

Lendu teostav lennuettevõtja, kes jätab reisijad lennureisist maha, pakub asjaomastele reisijatele põhjendamatu viivitusega selgelt võimalust valida pileti ostuhinna tagasimaksmise ja marsruudi muutmise vahel vastavalt artiklile 8. Erandina artikli 8 lõike 1 punktist a, kui asjaomastel reisijatel on õigus pileti ostuhinna tagasimaksmisele, tehakse see põhjendamatu viivitusega ja hiljemalt seitsme kalendripäeva jooksul pärast lennureisist mahajätmist.

Lendu teostav lennuettevõtja, kes jätab reisijad lennureisist maha, pakub asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 9. Erandina artikli 9 lõike 1 esimesest taandest antakse süüa ja juua viivitamata.

Lendu teostav lennuettevõtja, kes jätab reisijad vastu nende tahtmist lennureisist maha, maksab asjaomastele reisijatele vastavalt artikli 7 lõikele 1 põhjendamatu viivitusega ja hiljemalt seitsme kalendripäeva jooksul pärast lennureisist mahajätmist hüvitist.“;

b) lisatakse järgmised lõiked:

„4. Lõikeid 2 ja 3 kohaldatakse ka tagasilendude suhtes, kui reisija jäetakse lennureisist maha põhjusel, et reisija ei olnud sama õhuveolepingu alusel toimunud varasemal lennul.

5. Kui reisija või vahendaja nõuab ühe või mitme samas broneeringus märgitud reisija ees- või perekonnanime parandamist nimes oleva kirjavea või nime halduslikel põhjustel muutmise tõttu, siis teeb lendu teostav lennuettevõtja sellise paranduse või muudatuse hiljemalt 48 tundi enne lennu väljumist vähemalt üks kord, ilma et reisija või vahendaja peaks maksma lisatasu.“

4. Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

-a) lisatakse lõige 0:

„0. Lennu tühistamise korral teavitab lendu teostav lennuettevõtja lennu tühistamisest viivitamata asjaomaseid reisijaid. Samal ajal annab lendu teostav lennuettevõtja asjaomastele reisijatele teada nende konkreetsetest õigustest, mis neil käesoleva määruse alusel sellisel juhul on, eelkõige mis puudutab marsruudi muutmist ja pileti ostuhinna tagasimaksmist artikli 8 alusel ning abi andmist artikli 9 alusel, ning annab teavet artiklis 7 määratletud hüvitise taotlemise korra kohta ning artiklite 15a ja 16ac kohaselt toimuva kaebuste käsitlemise kohta.

Lendu teostav lennuettevõtja teatab põhjendamatult viivitusest asjaomastele reisijatele tühistamise põhjustel. Reisijatel on taotluse korral õigus saada teave tühistamise põhjuste kohta kirjalikult. Lendu teostav lennuettevõtja esitab sellise teabe selgelt seitsme kalendripäeva jooksul alates taotluse esitamisest.“;

„a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Tühistatud lendu teostav lennuettevõtja pakub asjaomastele reisijatele põhjendamatult viivitusest selgelt võimalust valida pileti ostuhinna tagasimaksmise ja marsruudi muutmise vahel vastavalt artiklile 8.“;

ab) lisatakse lõiked 1a ja 1b:

„1a. Lendu teostav lennuettevõtja pakub asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 9.

1b. Reisijatel on õigus saada lendu teostavalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artikli 7 lõikele 1 ja 3, kui nad valivad pileti ostuhinna tagasimaksmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktide a või marsruudi muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktide c, või kui nad, olles valinud marsruudi muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktide b, saavad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 1a määratletud ajavahemikke. Selleks esitab süstemaatiliselt lennuettevõtja reisijale ligipääsetaval kujul ja püsival andmekandjal eeltäidetud vormi. Lennuettevõtja esitab vastuse artikli 7 lõikes 2a sätestatud tähtaja jooksul.“;

ac) lõige 2 jäetakse välja;

b) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. Lendu teostav lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud ja et tühistamist ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui lennuettevõtja oleks võtnud kõik mõistlikud meetmed. Sellised erakorralised asjaolud võib esitada vabandusena üksnes niivõrd, kuivõrd need mõjutavad asjaomast lendu või vähemalt ühte samale õhusõidukile kavandatud kolmest eelnevast lennust, ning tingimusel, et selle asjaolu esinemise ja lennu tühistamise vahel on otsene põhjuslik seos. Otsese põhjusliku seose olemasolu tõendamise kohustus lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.

4. Õigust saada lõike 1a kohast abi ja lõike 1b kohast hüvitist ei kohaldata, kui reisijat on tühistamisest teavitatud vähemalt 14 kalendripäeva enne reisija piletil märgitud väljumiskuupäeva. Kohustus tõendada, kas ja millal on reisijat lennu tühistamisest teavitatud, lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.“

c) [...]

5. Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Hilinemine

0. Kui lendu teostav lennuettevõtja eeldab lennu hilinemist, teavitab ta sellest viivitamata asjaomaseid reisijaid, tehes seda hiljemalt reisija piletil märgitud väljumisajal. Reisijatele antakse võimaluse piires regulaarselt reaajas teavet. Samal ajal annab lendu teostav lennuettevõtja asjaomastele reisijatele teada nende konkreetsetest õigustest, mis neil käesoleva määruse alusel sellisel juhul on, eelkõige mis puudutab abi andmist artikli 9 alusel, annab teavet artiklis 7 määratletud hüvitise taotlemise korra kohta ning artiklite 15a ja 16ac kohaselt toimuva kaebuste käsitlemise kohta.

Lendu teostav lennuettevõtja teatab põhjendamatu viivitusega asjaomastele reisijatele hilinemise põhjused. Reisijatel on taotluse korral õigus saada teavet hilinenud saabumise põhjuste kohta kirjalikult. Hilinenud lendu teostav lennuettevõtja esitab sellise teabe selgelt seitsme kalendripäeva jooksul alates taotluse esitamisest.

1. Lendu teostav lennuettevõtja pakub asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 9.

1a. Kui ooteaega pikendatakse vähemalt artikli 7 lõikes 1a määratletud ajavahemike võrra alates reisija piletil märgitud väljumisajast, pakub lendu teostav lennuettevõtja asjaomastele reisijatele põhjendamatu viivitusega võimalust valida marsruudi muutmise ja pileti ostuhinna tagasimaksmise vahel vastavalt artiklile 8.

2. Kui reisijad jõuavad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 1a määratletud ajavahemikke, on neil vastavalt artikli 7 lõigetele 1 ja 3 õigus saada hilinevad lendu teostavalt lennuettevõtjalt taotluse korral hüvitist.

Reisijatel on õigus saada tühistatud lendu teostavalt lennuettevõtjalt taotluse alusel hüvitist vastavalt artikli 7 lõikele 1 ja 3, kui nad valivad pileti ostuhinna tagasimaksmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile a või marsruudi muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile c, või kui nad, olles valinud marsruudi muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile b, saavad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 1a määratletud ajavahemikke.

3. [...]

3a. Käesolevat artiklit kohaldatakse ka juhul, kui reisija piletil märgitud väljumisaja lükkas edasi lendu teostav lennuettevõtja.

Õigust saada lõike 1 kohast abi ja lõike 2 kohast hüvitist ei kohaldata, kui reisijat on sellisest muudatusest teavitatud vähemalt 14 kalendripäeva enne reisija piletil märgitud väljumisaega. Kohustus tõendada, kas ja millal on reisijat teavitatud väljumisaja muutmisest, lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.

4. Lendu teostav lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et saabumise hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud ja et hilinemist ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui lennuettevõtja oleks võtnud kõik mõistlikud meetmed. Sellised erakorralised asjaolud võib esitada põhjenduseks üksnes niivõrd, kuivõrd need mõjutavad asjaomast lendu või vähemalt ühte samale õhusõidukile kavandatud kolmest eelnevast lennust, ning tingimusel, et selle asjaolu esinemise ja järgmise lennu väljumise hilinemise vahel on otsene põhjuslik seos. Otsese põhjusliku seose olemasolu tõendamise kohustus lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.

5. [...]“

6. Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 6-2a

Viivitus perroonil

0. Lennu hilinemise korral teavitab lendu teostav lennuettevõtja reisijaid võimaluse korral korrapäraselt ja reaalajas.

1. Kui leiab aset lennurajaga seotud viivitus, tagab lendu teostav lennuettevõtja ohutuse või turvalisusega seotud piiranguid arvesse võttes reisijatesalongi piisava kütmise või jahutamise, laseb tasuta kasutada lennukitualette ja tagab, et artiklis 11 nimetatud isikud saavad vajalikku abi. Lendu teenindav lennuettevõtja pakub õhusõidukis tasuta joogivett, välja arvatud juhul, kui selle tõttu pikeneks viivitus perroonil või kui seda ei ole võimalik ühitada lennuohutuse või lennuturvalisuse nõuetega.
2. Kui asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvas lennujaamas on viivituse kestus perroonil jõudnud kolme tunnini ehk lubatud maksimaalse ajani, pöördub õhusõiduk tagasi väravasse või mõnda teise õhusõidukist väljumiseks sobivasse kohta, kus reisijatel lubatakse õhusõidukist väljuda. Viivitust perroonil võib pikendada üle nimetatud aja ainult juhul, kui õhusõiduk ei saa oma kohalt perroonil lahkuda ohutuse, sisserände, lennujuhtimise või julgeolekuga seotud põhjustel.
3. Lõike 2 kohaselt lennukist väljunud reisijatel on artiklites 6 ja 11 sätestatud õigused, võttes arvesse viivitust perroonil ja reisija piletil märgitud väljumisaega.

Artikkel 6a

Ümberistumisega lennust mahajäämine ühe õhuveolepingu alusel tehtava reisi jooksul

1. Kui reisija jääb reisi jooksul ümberistumisega lennust maha tõrke tõttu eelmisel lennul, on tõrke tõttu hilinenud lendu teostav lennuettevõtja kohustatud pakkuma reisijale marsruudi muutmist vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile b ja abi vastavalt artiklile 9.
 - 1a. Kui lendu teostaval lennuettevõtjal ei ole võimalik pakkuda reisijale uut lendu artikli 7 lõikes 1a määratletud ajavahemike jooksul alates ümberistumisega lennust mahajäänud reisija piletil märgitud väljumisajast, pakub lendu teostav lennuettevõtja asjaomasele reisijale põhjendamatu viivituse ja selgelt võimalust valida vastavalt artiklile 8 pileti ostuhinna tagasimaksmise ja marsruudi muutmise vahel.

2. Reisijatel on samuti õigus saada tõrkega lendu teostavalt lennuettevõtjalt taotluse korral hüvitist vastavalt artikli 7 lõigetele 1 ja 3, kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 1a määratletud ajavahemikke.

Reisijatel on õigus saada tõrkega lendu teostavalt lennuettevõtjalt taotluse alusel hüvitist vastavalt artikli 7 lõigetele 1 ja 3, kui nad valivad pileti ostuhinna tagasimaksmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile a või marsruudi muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile c, või kui nad, olles valinud marsruudi muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile b, saavad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 1a määratletud ajavahemikke.

2a. Kui reisija kavandab ja teeb vahepeatuse, loetakse lennujaam, kus vahepeatus tehakse, reisija lõppsihtkohaks.

3. [...]

4. [...]“

7. Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Tõrke korral kohaldatakse artiklites 4, 5, 6 või 6a ja käesolevas artiklis määratletud tingimustel järgmisi hüvitissummasid:

- a) 300 eurot kuni 3500 kilomeetri pikkuste reiside ja kõigi liidusiseste reiside puhul;
- b) 500 eurot üle 3500 kilomeetri pikkuste reiside puhul.

Erandina eelmisest lõigust määratakse hüvitissummad reiside puhul, mis toimuvad äärepoolseimate piirkondade ja liikmesriigi muude territooriumite vahel, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, kindlaks reiside tegeliku vahemaa alusel.“;

aa) lisatakse lõige 1a:

„1a. Kui tegemist on hilinemisega saabumisel, mille põhjustas marsruudi muutmine artikli 5 kohase tühistamise tõttu, artikli 6 kohase hilinemisega saabumisel või artikli 6a kohase hilinemisega saabumisel pärast ümberistumisega lennust mahajäämist, tekib õigus hüvitisele, kui hilinemine saabumisel on pikem kui:

- a) neli tundi kuni 3500 kilomeetri pikkuste reiside puhul ja kõigil liidusisestel reisidel;
- b) kuus tundi üle 3500 kilomeetri pikkuste reiside puhul.“;

ab) lisatakse lõige 1b:

„1b. Käesoleva määruse kohaldamisel võetakse vahemaa määramisel aluseks algse väljumiskoha ja lõppsihtkoha vaheline vahemaa. Ümberistumisega lennu puhul võetakse arvesse ainult algset väljumiskohta ja lõppsihtkoha lennujaama. Neid vahemaid mõõdetakse suurringjoone meetodil.“;

b) lõiked 2 ja 3 asendatakse järgmistega:

„2. Kui reisija valib võimaluse jätkata reisi vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile b ja muudetud marsruudil toimub uus tõrge, tekib reisijal õigus hüvitisele ainult üks kord reisi jooksul oma lõppsihtkohta.

2a. Reisija esitab käesoleva artikli kohase hüvitise taotluse kuue kuu jooksul alates reisija piletil märgitud tegelikust väljumiskuupäevast. 14 kalendripäeva jooksul alates taotluse esitamisest lendu teostav lennuettevõtja kas maksab hüvitise või esitab reisijale põhjenduse hüvitise maksmata jätmise kohta, lisades vajaduse korral vastavalt artikli 5 lõikele 3 või artikli 6 lõikele 4 selge ja põhjendatud selgituse erakorraliste asjaolude kohta. Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma hädaolukorra lahendamise kava, võib seda tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.

Kui lendu teostav lennuettevõtja taotletud hüvitist ei maksa, võib reisija esitada kaebuse artikli 16ac kohaselt.

3. Hüvitis makstakse sularahas või muul viisil, kui reisija on andnud viimase kohta nõusoleku allkirjastatud dokumendis või mõnes püsival andmekandjal digitaalses dokumendis.

4. [...]

5. [...]“;

ba) lõige 4 jäetakse välja.

8. Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

Õigus tagasimaksele või marsruudi muutmisele

1. Lennutõrke korral pakutakse reisijatele artiklites 4, 5, 6 või 6a ja käesolevas artiklis määratletud tingimustel tasuta valikut järgmiste võimaluste vahel:
 - a) kogu pileti ostuhinna automaatne tagasi maksmine 14 kalendripäeva jooksul alates tõrkega lennu väljumiskuupäevast, mis on märgitud reisija piletil, sularahas või, kui reisija on sellega nõustunud allkirjastatud dokumendis või püsival andmekandjal digitaalses dokumendis, mis tahes muul viisil reisi toimumata osa või osade eest ning reisi juba toimunud osa või osade eest, kui lend ei täida enam reisija algse reisiplaani seotud otstarvet, koos asjakohasel juhul tagasilennuga esimesse väljumiskohta esimesel võimalusel pärast reisija piletil märgitud väljumisaega või kokkuleppel reisijaga enne seda aega; kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma hädaolukorra lahendamise kava, võib seda tähtaega pikendada 30 kalendripäevani;
 - b) reisijate reisi jätkamine, muutes nende marsruuti nii, et reisijad jõuavad lõppsihtkohta esimesel võimalusel pärast reisija piletil märgitud väljumisaega või kokkuleppel reisijaga enne seda aega; või
 - c) marsruudi muutmine nii, et reisijad jõuavad lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, sõltuvalt vabade kohtade olemasolust.
2. [...]
3. Selleks et reisija jõuaks lõike 1 kohaselt kindlaks määratud sihtkohta esimesel võimalusel, pakub lendu teostav lennuettevõtja reisijale kaalumiseks ning allkirjastatud dokumendis või püsival andmekandjal digitaalses dokumendis nõusoleku andmiseks vähemalt ühe järgmistest alternatiivsetest võimalustest, lähtudes vabade kohtade olemasolust ning eeldusel, et see toimub õhuveolepingus sätestatuga võrreldavatel transporditingimustel:
 - a) lend või ümberistumisega lennud, mis järgivad õhuveolepingus ettenähtuga sama marsruuti,

- b) erinev lennumarsruut, sealhulgas õhuveolepingus märgitud lennujaamadega võrreldes alternatiivsetesse lennujaamadesse viiv või neist lähtuv marsruut. Sellisel juhul kannab lendu teostav lennuettevõtja kulud, mis tehakse reisija transportimiseks õhuveolepingus märgitud lennujaamadega võrreldes alternatiivsetesse lennujaamadesse või alternatiivsetest lennujaamadest,
- c) teise lennuettevõtja osutatavate teenuste kasutamine või,
- d) kui see on läbitava vahemaa puhul sobiv, muu transpordiliigi kasutamine.

4. [...]

5. Kui reisija teavitas lendu teostavat lennuettevõtjat oma valikust jätkata oma reisi vastavalt lõike 1 punktile b ja lõikele 7 ning kui lendu teostav lennuettevõtja ei ole pakkunud marsruudi muutmist kolme tunni jooksul, võib reisija ise korraldada oma marsruudi muutmise vastavalt lõikele 3.

Tühistamise korral kohaldatakse esimest lõiku alates reisija piletil märgitud väljumisajast.

Seda tehes piiravad reisijad kulusid vajalikul, mõistlikul ja asjakohasel määral. Lendu teostav lennuettevõtja maksab tagasi reisija kantud kulud, mis ei ületa 400 % reisija pileti või pileтите kogumaksumusest, 14 kalendripäeva jooksul alates taotluse esitamisest. Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma hädaolukorra lahendamise kava, võib seda tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.

6. [...]

7. Reisija võib valida artikli 8 lõike 1 punkti a kohase tagasimakse või artikli 8 lõike 1 punkti c kohase võimaluse vahel muuta marsruuti nii, et reis toimub hilisemal kuupäeval, omades seda valikuvõimalust niikaua, kuni ta on aktsepteerinud lendu teostava lennuettevõtja poolt artikli 8 lõike 1 punkti b kohaselt pakutud marsruudi muutmise esimesel võimalusel või kuni reisija on otsustanud ise oma marsruuti muuta artikli 8 lõike 5 kohaselt.

Reisija teavitab oma valikust lendu teostavat lennuettevõtjat.“

9. Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

-a) artikli pealkiri asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Õigus abile“;

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lennutõrke korral ning vastavalt artiklites 4, 5, 6, 6a ja 6-2a ja käesolevas artiklis määratletud tingimustele ning kui nende lennu või alternatiivse transpordi ooteaega pikendatakse vähemalt kahe tunni võrra, pakutakse reisijatele tasuta:

- a) suupisteid ja juua iga kahetunnise ooteaja järel;
- b) eine kolme tunni pärast ja seejärel iga viie ootetunni järel, maksimaalselt kolm einekorda päevas;
- c) kaks telefonikõnet, tekstisõnumeid ja internetiühendust.

Lendu teostav lennuettevõtja võib eelmise lõigu alusel antavat abi piirata või selle andmisest keelduda, kui selle andmine põhjustaks reisijatele edasist viivitust.“;

aa) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Kui tuleb oodata üks öö või mitu ööd, pakutakse reisijatele lennu või alternatiivse transpordi ootamise ajaks lisaks sellele tasuta:

- a) hotellimajutust;
- b) transporti lennujaamast majutuskohhta ja tagasi.“;

ab) lisatakse lõiked 2a, 2b ja 2c:

„2a. Lendu teostav lennuettevõtja võib kasutada lõike 1 punktides a ja b ja lõikes 2 sätestatud kohustuste täitmiseks vautšereid. Lõike 1 kohaselt pakutavad vautšerid on kasutatavad kõigis kauplustes, kus müüakse toitu ja jooki selles lennujaamas, kus asjaomased reisijad on sunnitud ootama, nende lennu pardal ja asjakohasel juhul lõike 2 punktis a osutatud majutuskohas.

2b. Kui lendu teostav lennuettevõtja ei täida lõigetest 1, 2 ja 2a tulenevaid kohustusi, võivad asjaomased reisijad võtta ise võtta asjakohaseid meetmeid ja kanda kulud, mis on vajalikud, mõistlikud ja proportsionaalsed võrreldes ooteajaga ning toidu ja joogi maksumusega lennujaamas, kus reisijad on sunnitud ootama. Tõrkega lendu teenindav

lennuettevõtja maksab reisijate kantud kulud tagasi 14 kalendripäeva jooksul alates tagasimakse taotluse esitamisest. Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma hädaolukorra lahendamise kava, võib seda tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.

2c. Kõigis liidu lennujaamades kehtestab lennujaama käitaja korra, millega tagatakse tasuta joogivee ja elektrooniliste seadmete laadimisjaamade olemasolu, olenemata päevaajast, lennuajast, terminalist.“;

ac) lõige 3 jäetakse välja;

b) lisatakse järgmised lõiked:

„4. Kui lennutörke põhjuseks on erakorralised asjaolud ning tõrget ei oleks saadud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed, võib lennuettevõtja piirata lõike 2 punkti a kohaselt pakutava majutuse kogukestust maksimaalselt kolmele ööle.

5. [...]

6. Kui reisija otsustab oma reisi esimeses alguskohas artikli 8 lõike 1 punkti a kohase tagasimakse kasuks või valib artikli 8 lõike 1 punkti c kohase võimaluse muuta marsruuti nii, et reis toimub hilisemal kuupäeval, ei ole tal seoses asjaomase lennuga enam õigusi artikli 9 lõigete 1 ja 2 kohasele abile.“

10. Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Reisiklassi muutmine

1. Kui lendu teostav lennuettevõtja paigutab reisija kõrgemasse klassi, kui ostetud piletiga on ette nähtud, ei nõua ta selle eest lisatasu.

2. Kui lendu teostav lennuettevõtja paigutab reisija madalamasse reisiklassi kui ostetud piletiga ette nähtud, maksab ta ilma taotluseta artikli 7 lõikes 3 osutatud viisil 14 päeva jooksul pärast reisija madalamasse reisiklassi paigutamist reisijale tagasi summa, mis on vähemalt:

- a) 40 % lennu hinnast 3500 kilomeetri pikkuste või lühemate lendude puhul või
- b) 75 % lennu hinnast pikemate kui 3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul.

3. Kui piletil ei ole lennu hinda märgitud, võetakse lõikes 2 nimetatud tagasimakse summa arvutamisel aluseks asjaomase lennu proportsioon võrreldes õhuveolepingus märgitud kogupikkusega ning arvutus tehakse kooskõlas artikli 7 lõikega 1b.

4. Lennu hind ei hõlma piletil märgitud maksusid ja tasusid, kui nende maksude või tasude maksmise nõue ega nende summa ei sõltu sellest, millisesse reisiklassi need piletid osteti.

5. Käesolevat artiklit ei kohaldata eeliste suhtes, mida pakutakse kallima hinna eest samas reisiklassis, näiteks teatav istekoht või toitlustamine.“

10a. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 10a

Lennujaama hädaolukorra lahendamise kava

1. Liidu lennujaamades, mille aastane veomaht on suurem kui viis miljonit reisijat, tagab lennujaama käitaja, et lennujaama käitaja ja lennujaama oluliste teenuseosutajate, eelkõige lennuettevõtjate ja maapealse teeninduse teenuste osutajate tegevuse koordineerimiseks kasutatakse nõuetekohast hädaolukorra lahendamise kava, milles on arvestatud selliste võimalike olukordadega, kus paljud lennud tühistatakse ja/või hilinevad, mistõttu märkimisväärne hulk reisijaid on sunnitud lennujaamas ootama. Koostatakse hädaolukorra lahendamise kava selle tagamiseks, et lennujaamas ootama sunnitud reisijatele antakse piisavat teavet, ning selles on ette nähtud reisijate ooteaja ja ebamugavuste vähendamise kord.

1a. Lennujaama hädaolukorra lahendamise kavades võetakse arvesse reisijate konkreetseid ja individuaalseid vajadusi vastavalt artiklis 11 määratletule.

2. Hädaolukorra lahendamise kava koostatakse eeskätt nõukogu direktiivis 96/67/EÜ (juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule liidu lennujaamades) osutatud lennujaama kasutajate komitee ning samuti maapealse teeninduse teenuste osutajate ja muude lennujaama oluliste teenuseosutajate osavõtul. Hädaolukorra lahendamise kava sisaldab ka

selle/nende isiku(te) kontaktandmeid, kelle lennujaama kasutajate komiteesse kuuluvad lennuettevõtjad on määranud paljude lendude tühistamise ja/või hilinemise korral end kohapeal esindama. Lennuettevõtja tagab, et määratud isiku(te)l on vajalikud vahendid reisijate abistamiseks kooskõlas käesolevast määrusest tulenevate kohustustega lennutörke korral.

3. Lennujaama käitaja edastab hädaolukorra lahendamise kava nõukogu direktiivis 96/67/EÜ osutatud lennujaama kasutajate komiteele ja taotluse korral riiklikule täitevasutusele, kellele on artikli 16 lõike 1 kohaselt usaldatud käesoleva määruse jõustamine.

3a. Liikmesriik võib otsustada, et mõni tema territooriumil asuv lennujaam, mis ei ole hõlmatud lõikega 1, peab täitma lõigetes 1–3 sätestatud kohustusi.

4. Liidu lennujaamades, mis jäävad allapoole lõikes 1 sätestatud künnist või mis ei ole hõlmatud lõikega 3a, teeb lennujaama käitaja kõik mõistlikud jõupingutused, et koordineerida lennujaama kasutajaid ja näha lennujaama kasutajatega ette kord, kuidas teavitada lennujaamas ootama sunnitud reisijaid olukordades, kus paljude lendude tühistamise ja/või hilinemise tagajärjel on sunnitud lennujaamas ootama märkimisväärne arv reisijaid.“

11. Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

Erivajadustega reisijad

0. Kogu käesoleva määruse alusel reisijatele esitatav teave esitatakse ligipääsetaval kujul.

1. Käesolevat artiklit kohaldatakse puuetega inimeste, piiratud liikumisvõimega isikute, väikelaste, saatjata laste ja rasedate suhtes, tingimusel et lendu teostavale lennuettevõtjale on nende konkreetsetest abivajadustest teatatud hiljemalt ajal, mil reisirõrkest teatatakse. Seda kohaldatakse ka isikute suhtes, kes vajavad eriarstiabi, tingimusel et lendu teostavale lennuettevõtjale on nende eriarstiabi vajadustest teatatud hiljemalt lennule registreerimise ajal; lendu teostavad lennuettevõtjad võivad nõuda selliste vajaduste tõendamist.

Loetakse, et selline teade hõlmab kõiki õhuveolepingu alusel toimuvaid lende.

1a. Hiljemalt lennule registreerimisel ja olenevalt sellest, kas on selliseid vabu istekohti, pakutakse lõikes 1 nimetatud isikuid või last saatvale isikule tasuta võimalust istuda saadetava kõrvalistmel.

1b. Lennuettevõtjad annavad pardaleminekul eesõiguse lõikes 1 nimetatud isikutele ja kõikidele neid saatvatele isikutele või tunnustatud abikoertele.

2. Marsruudi muutmisel ja abi pakkumisel kooskõlas artiklitega 8 ja 9 pööravad lendu teostavad lennuettevõtjad erilist tähelepanu lõikes 1 nimetatud isikute vajadustele. Lennuettevõtjad pakuvad võimalikult kiiresti kõnealustele isikutele, sealhulgas kõikidele neid saatvatele isikutele või tunnustatud abikoertele marsruudi muutmist ja abi.

3. Artikli 9 lõiget 4 ei kohaldata lõikes 1 nimetatud reisijate ega neid saatvate isikute või tunnustatud abikoerte suhtes.“

11a. Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

Muud õigused“;

b) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesolev määrus ei mõjuta reisijate õigusi ja nõudeid, mis tulenevad muudest õigusaktidest. Käesoleva määruse artikli 7 või artikli 10 lõike 2 alusel antud hüvitise võib muude õigusaktide, näiteks direktiivi (EL) 2015/2302 alusel antavast hüvitisest maha arvata, kui need õigused kaitsevad samu huve või neil on sama eesmärk.

Eelkõige, kui käesolevas lõikes ei ole sätestatud teisiti, ei mõjuta käesolev määrus direktiivi (EL) 2015/2302 kohaseid õigusi ja nõudeid. Direktiivi (EL) 2015/2302 alusel antud hüvitis või hinnaalandus ning käesoleva määruse artikli 7 või artikli 10 lõike 2 alusel antud hüvitis arvatakse üksteisest maha, et vältida ülemäärast hüvitamist, kui need õigused kaitsevad samu huve või neil on sama eesmärk.

Olenemata pakettreisikorraldaja õigusest taotleda direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 22 kohast hüvitist või tagasimakset ning ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 13

kohaldamist ja erandina artikli 8 lõike 1 punktist a, kui lend on osa direktiivi (EL) 2015/2302 kohasest pakettreisilepingust, ei ole reisijatel käesoleva määruse alusel õigust tagasimaksele, kui vastav õigus tuleneb direktiivist (EL) 2015/2302.

Kui reisijale on kolmanda riigi õigusaktide kohaselt hüvitist juba makstud või tagasimakse tehtud, arvatakse sellise hüvitise või tagasimakse summa maha käesoleva määruse alusel antava hüvitise või tagasimakse summast.“

12. Artikkel 13 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 13

Õigus kahjude hüvitamisele

Kui lendu teostav lennuettevõtja maksab hüvitist või täidab muid käesoleva määruse kohaseid kohustusi, ei või käesoleva määruse või riigisisese õiguse sätteid tõlgendada nii, et see kitsendaks õigust taotleda vastavalt kohaldatavale õigusele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt.“

13. Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

Reisijate teavitamise kohustus

0. Lendu teostav lennuettevõtja esitab oma veebisaidil ja mobiilirakenduses teadaande, milles täpsustab käesoleva määruse kohased õigused, sealhulgas kaebuste menetlemise korra.

0a. Lennupiletite või ümberistumisega lendude piletite pakkumisel ja enne nende ostmist teavitavad lennuettevõtjad ja vahendajad reisijat järgmisest:

- a) pakutava pileti või pakutavate piletite liik, eelkõige see, kas pilet või piletid on hõlmatud ühe lennutranspordilepinguga või omavahel liidetud eraldi õhuveolepingutega;
- b) reisijate, lendu teostava lennuettevõtja ja vahendaja õigused ja kohustused, mis tulenevad käesolevast määrusest ja mis on lisatud õhuveolepingule, sealhulgas teave tagasimaksmisprotsessi kohta;
- c) artikli 4 lõikes 5 sätestatud tähtaeg, mille jooksul, ja kord, mille kohaselt reisija võib taotleda nime muutmist ilma lisatasuta; ning
- d) tingimused.

Esimese lõigu punktis c sätestatud teavitamisnõude täitmiseks võivad lennuettevõtja ja vahendaja kasutada käesoleva määruse sätete kokkuvõtet, mille komisjon on koostanud kõigis liidu ametlikes keeltes ja mis tehakse üldsusele kättesaadavaks.

0b. Vahendaja või lennuettevõtja, kes müüb mitme õhuveolepinguga hõlmatud pileteid, teatab reisijale enne piletite ostmist, et need on hõlmatud eraldi õhuveolepingutega, millel ei ole artiklite 7, 8 ja 9 alusel õigust tagasimaksmisele, marsruudi muutmisele või abile järgmistest eraldi õhuveolepingu alusel toimuvatest lendudest mahajäämise korral. Selline teave esitatakse piletite müümisel selgelt.

Lennuettevõtjad ja vahendajad esitavad käesoleva lõike kohase teabe õhuveolepingu keeles ja püsival andmekandjal rahvusvaheliselt kasutatavas keeles.

1. Lennujaama käitaja tagab, et registreerimislaudades (sealhulgas iseteenindusega registreerimisautomaatides) ja lähteväravates oleks selgelt esitatud järgmine tekst: „Kui Teid ei lubata lennukile või kui Teie lend tühistatakse või hilineb vähemalt kaks tundi, küsige registreerimislauast või lähteväravast teavet oma õiguste, eelkõige tagasimakse või marsruudi muutmise, saadaoleva abi ja võimaliku hüvitise kohta.“ Kõnealune tekst peab olema esitatud vähemalt lennujaama asukoha keel(t)es ja ühes rahvusvaheliselt kasutatavas keeles. Selleks teevad lennujaama käitajad koostööd lendu teostavate lennuettevõtjatega.“

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

13a. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 15a

Kaebus lennuettevõtjale või vahendajale

1. Iga lennuettevõtja ja iga vahendaja peab seadma oma vastutusalas sisse käesoleva määrusega hõlmatud õiguste ja kohustustega seotud kaebuste menetlemise mehhanismi. Nad teevad oma kontaktandmed kättesaadavaks õhuveolepingu keeles ja rahvusvaheliselt kasutatavas keeles. Kaebuste menetlemise korraga seotud üksikasjad on kättesaadavad üldsusele, sealhulgas piiratud liikumisvõimega isikutele. Samuti teavitavad nad reisijaid selgelt liikmesriikide poolt artikli 16 kohaselt määratud asutuse või asutuste ning artikli 16ac alusel vaidluste kohtuvälise lahendamise eest vastutava asutuse või vastutavate asutuste kontaktandmetest ja vajaduse korral nende vastavatest kohustustest. Selline teave on kättesaadav selle liikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes, kus lennuettevõtja ja vahendaja tegutseb.
2. Kui reisija esitab lõikes 1 osutatud mehhanismi kasutades kaebuse, tuleb see kaebus esitada kuue kuu jooksul kaebuse aluseks oleva reisirõrke kuupäevast. Lennuettevõtja või vahendaja, kellele kaebus on adresseeritud, esitab 30 kalendripäeva jooksul pärast kaebuse esitamist põhjendatud vastuse või nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel teavitab reisijat sellest, et reisija saab lõpliku vastuse vähem kui kahe kuu jooksul alates kaebuse esitamise kuupäevast. Juhul kui vaidlust ei olnud võimalik lahendada, sisaldab vastus ka artikli 16 alusel määratud asutuse või asutuste või punkti 16ac kohaste vaidluste kohtuvälise lahendamise eest vastutava asutuse või vastutavate asutuste asjakohaseid kontaktandmeid, sealhulgas postiaadressi, veebisaiti ja e-posti aadressi.

3. Kaebuste esitamine reisijate poolt lõikes 1 osutatud mehhanismi kasutades ei piira nende õigust esitada vaidlusi kohtuväliseks lahendamiseks vastavalt artiklile 16ac või taotleda kahjude hüvitamist kohtumenetluse kaudu, mille suhtes kohaldatakse riigisisese õiguse kohaseid aegumistähtaegu.“

14. Artikkel 16 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 16

Täitmine

1. Iga liikmesriik määrab riikliku täitevasutuse või riiklikud täitevasutused, kes vastutavad käesoleva määruse täitmise eest seoses tema territooriumil paiknevatest lennujaamadest väljuvate ja sinna saabuvate reisidega. Liikmesriigid teatavad komisjonile käesoleva lõike kohaselt määratud asutuse või asutused.

2. Riiklik täitevasutus jälgib hoolikalt käesoleva määruse nõuete järgimist ja võtab reisijate õiguste tagamiseks vajalikud meetmed.

2a. Reisijad võivad teatada riiklikule täitevasutusele käesoleva määruse väidetavast rikkumisest. Samuti võib riiklik täitevasutus viia läbi uurimisi ja teha otsuseid täitemeetmete kohta nendes teadetes sisalduva teabe alusel.

3. Karistused, mida liikmesriigid kohaldavad käesoleva määruse rikkumise korral, on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Eelkõige peavad kõnealused karistused olema piisavad selleks, et pakkuda lennuettevõtjatele ja vahendajatele finantsstiimuleid määruse pidevaks järgimiseks.

4. [...]

5. Riiklikud täitevasutused avaldavad oma veebisaitidel neli aastat pärast käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeva ja seejärel iga viie aasta järel aruande oma tegevuse, täitemeetmete ja nende tulemuste, sealhulgas kohaldatud karistuste kohta. Sellised aruanded esitatakse ka komisjonile.

6. Lendu teostavad lennuettevõtjad ja vahendajad edastavad riiklikele täitevasutustele nõutavad kontaktandmed isiku(te) või asutuse kohta, kes on määratud nende nimel alaliselt tegutsema ja võtma vastu riikliku täitevasutuse või riiklike täitevasutuste poolt väljastatud dokumente käesoleva määrusega hõlmatud küsimuste käsitlemisel liikmesriigis, kus lennuettevõtjad tegutsevad. Käesoleva määruse täitmise tagamiseks võivad riiklikud täitevasutused seda teavet üksteisega vahetada.“

15. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 16a

[...]

„Artikkel 16ac

Vaidluste kohtuväline lahendamine

Liikmesriigid tagavad, et lennureisijatel on võimalik pöörduda käesolevast määrusest tulenevate kaebuste või taotluste alaste individuaalsete vaidlustega asutusse või asutustesse, kes vastutavad vaidluste kohtuvälise lahendamise eest. Liikmesriigid teatavad komisjonile asutuse või asutused, kes vastutavad käesoleva artikli kohaste vaidluste lahendamise eest. Liikmesriigid võivad otsustada, et käesolevat lõiget kohaldatakse üksnes lennuettevõtjate või vahendajate ja tarbijate vaheliste vaidluste suhtes.“

Artikkel 16b

[...]

Artikkel 16c

[...]

16. Artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 17

Läbivaatamine ja aruanne

1. Iga kolme aasta järel alates käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäevast esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande lisa esitatud erakorraliste asjaolude

loetelu kohta, võttes arvesse kahe eelneva aasta jooksul toimunud lendude õigeaegset ja tõhusat teostamist mõjutavaid sündmusi.

Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlik ettepanek.

2. Kolm aastat pärast käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeva ja seejärel iga viie aasta järel esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse toimimise, täitmise ja tulemuste kohta.

Esimeses aruandes, mis esitatakse kolm aastat pärast käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeva, hindab komisjon

a) käesoleva määruse kohaldamisala läbivaatamise vajalikkust ja teostatavust, et veelgi parandada reisijate kaitset ja võrdseid tingimusi liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjatele ning ühendatuse aspekte. Eelkõige hindab komisjon, milline on kohtualluvuskonflikti ja täitmisega seotud raskuste oht ning soovib viise, kuidas seda ohtu leevendada ja neid raskusi kõrvaldada;

b) artikli 7 lõikes 1a sätestatud ajavahemike kohandamise vajadust, tuginedes hilinemiste ja tühistamiste muutumise statistikale igal aastal alates käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäevast ja viiel sellele eelneval aastal;

c) hüvitamistaotluste ja viivituste eest tehtavate maksete täiendava automatiseerimise teostatavust.

Komisjon lisab ka teabe lennureisijate parema kaitsmise kohta nendel kolmandatest riikidest saabuvatel lendudel, mida teostavad ELi-välised lennuettevõtjad.

Aruanne sisaldab ka ülevaadet artikli 7 lõikes 1 sätestatud summadest ja artikli 10 lõikes 2 sätestatud protsendimääradest, võttes muu hulgas arvesse piletihindade arengut, inflatsioonimäära ja statistikat lennureisist mahajätmise, tühistamiste, hilinemiste ja ümberistumisega lendudest mahajäämise kohta, mida saab seostada lennuettevõtjatega, ning statistikat reisiklassi alandamise kohta viie eelneva aasta jooksul.

Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlikud ettepanekud.“

17. Käesoleva määruse 1. lisa lisatakse määruse (EÜ) nr 261/2004 lisaks.

Artikkel 2

Määrust (EÜ) nr 2027/97 muudetakse järgmiselt.

-1. Artikli 2 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

a) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) „liidu lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriik vastavalt määruse (EÜ) nr 1008/2008 sätetele;“¹⁰

b) lisatakse punkt h:

„h) „liikumisabivahend“ – vahend, mis on ette nähtud puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute abistamiseks määruse (EÜ) nr 1107/2006¹¹ artikli 2 punktis a määratletud liikuvuse tagamisel;“

c) lisatakse punkt i:

„i) „tunnustatud abikoer“ – koer, kes on saanud spetsiaalse väljaõppe puudega inimeste iseseisvuse ja ise otsustamise võime suurendamiseks ning kes on ametlikult tunnustatud kooskõlas kohaldatavate riigisiseste õigusnormidega, kui sellised normid on olemas;“

d) lisatakse punkt j:

„j) „ligipääsetav kuju/vorm“ – kuju/vorm, mis tagab puudega või piiratud liikumisvõimega isiku jaoks ligipääsu mis tahes asjakohasele teabele, sealhulgas võimaldab sellise isiku jaoks ligipääsu sama hõlpsasti ja mugavalt kui isiku jaoks, kellel ei ole puuet, ning mis vastab ligipääsetavusnõuetele, mis on kindlaks määratud kooskõlas kohaldatavate õigusaktidega, nagu direktiivi (EL) 2019/882 I lisa;“

e) lisatakse punkt k:

¹⁰ Mõiste ja selle määratlus ühtlustatakse kogu tekstis õiguskeelise viimistlemise käigus.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul, ELT L 204, 26.7.2006, lk 1.

„k) „vahendaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes ei ole lennuettevõtja ja kes tegutseb oma kaubandus-, majandus- või kutsetegevusega seotud eesmärkidel lennuettevõtja või reisija eest veolepingu sõlmimise nimel;“

f) lisatakse punkt l:

„l) „isiklik ese“ – registreerimata pagas, mida käsitatakse reisijateveo puhul vajaliku aspektina ning mis vastab turvalisus- ja ohutusnõuetele, tingimusel et selle maksimaalsed mõõtmed on $40 \times 30 \times 15$ cm või see mahub eesoleva istme alla;“

g) lisatakse punkt m:

„m) „käsipagas“ – registreerimata pagas, mis ei ole isiklik ese ning mis vastab turva- ja ohutusnõuetele.“

-1a. Artikli 3 lõikele 1 lisatakse järgmine lause:

„See hõlmab liidu lennuettevõtja vastutust reisija või pagasi hilinemise korral.“

1. Artikli 3 lõige 2 jäetakse välja.

1a. Artikkel 3a asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3a

Täiendav summa, mida liidu lennuettevõtja võib, ilma et see piiraks artikli 6a kohaldamist, Montréali konventsiooni artikli 22 lõike 2 kohaselt nõuda, kui reisija on esitanud erideklaratsiooni sihtkohas üleantava pagasi väärtuse kohta, põhineb tasumääral, mis kajastab täiendavaid veo- ja kindlustuskulusid sellise pagasi puhul, mille väärtus on suurem kui vastutuse piirmäär. See tasumäär tehakse reisijatele taotluse korral teatavaks.“

1b. Artikli 5 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Reisija vigastuse või surma korral peab liidu lennuettevõtja viivitamata, ja igal juhul mitte hiljem kui viisteist päeva pärast selle füüsilise isiku kindlakstegemist, kellel on õigus saada hüvitist, tegema ettemakse, mis katab vahetud majanduslikud vajadused võrdeliselt kahju suurusega.“

2. Artikli 5 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, on reisija surma korral tehtav ettemakse iga reisija kohta vähemalt 16 % vastutuse piirmäärast, mis on kehtestatud vastavalt Montréali konventsiooni artikli 21 lõikele 1 ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt vastavalt Montréali konventsiooni artikli 24 lõikele 2.“

3. [...]

3a. Artikli 6 lõike 2 lõppu lisatakse järgmine taane:

„— puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutele antav teave nende õiguse kohta esitada tasuta erideklaratsioon oma liikumisabivahendite väärtuse kohta.“

3b. Artiklile 6 lisatakse järgmised lõiked:

„4. Kõik lennuettevõtjad esitavad oma mobiilirakendustes ja veebisaitidel vormi, mis võimaldab reisijal viivitamata esitada internetis või paberkandjal kaebuse kahjustatud, hilinenud või kaotsiläänud pagasi kohta. Kaebuse vormi esitamise kuupäeva loeb lennuettevõtja Montréali konventsiooni artikli 31 lõigete 2 ja 3 kohaseks kaebuse esitamise kuupäevaks, isegi juhul kui lennuettevõtja hiljem nõuab lisateavet. Käesolev lõige ei mõjuta reisija õigust esitada kaebus muul viisil Montréali konventsiooniga ette nähtud tähtaegade jooksul.

5. Kogu käesoleva artikli kohaselt esitatav teave, sealhulgas kaebuse vormid, esitatakse ligipääsetavas vormingus ja tehakse kättesaadavaks ka isikutele, kes ei kasuta digivahendeid.

6. Kõiki käesoleva artikli kohaseid teavitamiskohustusi kohaldatakse ka vahendajate suhtes, kui need müüvad õhuvedusid liitu, liidust välja või liidu sees.“

4. Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 6a

1. Registreeritud liikumisabivahendite või tunnustatud abikoorte vedamisel tagab liidu lennuettevõtja, et kõigile puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutele pakutakse võimalust esitada Montréali konventsiooni artikli 22 lõike 2 kohane erideklaratsioon

ligipääsetaval kujul samal ajal määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikli 6 kohase teatega broneerimisel või hiljemalt siis kui abivahendid antakse üle lennuettevõtjale ning tunnustatud abikoera puhul hiljemalt pardaleminekul. Sellisel juhul ei nõua liidu lennuettevõtja asjaomastelt reisijatelt lisatasu. Abivahendite hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilineamise korral või tunnustatud abikoera surma või vigastuse korral võib liidu lennuettevõtja nõuda puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutelt deklaratsioonis esitatud summa tõendamist, esitades tõendid liikumisabivahendi või tunnustatud abikoera asendamise, sealhulgas ajutise asendamise kulude kohta.

Liidu lennuettevõtja nimel õhuvedusid müües pakuvad vahendajad asjaomastele reisijatele võimalust esitada broneerimisel ja samal ajal määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikli 6 kohase teatega ligipääsetaval kujul erideklaratsioon vastavalt Montréali konventsiooni artikli 22 lõikele 2. Erideklaratsioon esitatakse samadel tingimustel, mis on sätestatud eelmises lõigus. Vahendaja edastab deklaratsiooni võimalikult kiiresti liidu lennuettevõtjale.

2. [...]

3. Registreeritud liikumisabivahendite hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilineamise korral või tunnustatud abikoera surma või vigastuse korral on liidu lennuettevõtja kohustatud tasuma summa, mis ei ületa reisija deklareeritud summat, välja arvatud juhul, kui ettevõtja suudab tõendada, et deklareeritud summa on suurem kui üle antud abivahendi või abikoera tegelik väärtus.

4. Lõike 3 kohaldamisel ja ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1107/2006 artiklite 7 ja 8 ning I lisa neljanda lõigu kohaldamist, teevad liidu lennuettevõtjad kiiresti kõik mõistlikud jõupingutused, et viivitamata vajalikud registreeritud liikumisabivahendid ajutiselt asendada ja leida ajutised lahendused tunnustatud abikoerte asendamiseks. Puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutel lubatakse kõnealune ajutine asendus endale jätta, kuni lõikes 3 osutatud hüvitis on tasutud või kuni liidu lennuettevõtjad on hüvitanud juriidilistele või füüsilistele isikutele liikumisabivahendite või tunnustatud abikoera vajaliku ajutise asendamise kulud.

5. Lõike 4 järgimine ei tähenda liidu lennuettevõtja vastutuse tunnustamist.

Artikkel 6b

[...]

Artikkel 6c

[...]

Artikkel 6d

1. Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohaldamist, peavad kõik lennuettevõtjad ja vahendajad, kui nad müüvad õhuvedusid liitu, liidust välja või liidu sees, esitama broneerimisel ning oma mobiilirakendustes ja veebisaidil ning lennuettevõtjate puhul taotluse korral lennujaamas (sealhulgas iseteenindusega registreerimisautomaatides) ligipääsetaval kujul järgmise teabe:

- igal reisija broneeringusse kuuluval lennul mõõtmete ja kaaluna väljendatud maksimaalne pagasi piirnorm, mis vastab asjaomasele piletiklassile ning mille reisija võib pardale kaasa võtta ja registreerida lastiruumis vedamiseks;
- kõik asjaomase maksimaalse pagasi piirnormi puhul pagasiühikute arvu suhtes kohaldatavad piirangud;
- tingimused, millest lähtudes veetakse õhusõiduki salongis või lastiruumis hapraid või väärisesemeid, näiteks muusikariistu, spordivarustust, lapsekärusid ja väikelapse istmeid;
- ilma et see piiraks lõike 1a kohaldamist, võimalikud lisatasud, mida kohaldatakse registreeritud ja registreerimata pagasi, sealhulgas artiklis 6e osutatud muusikariistade vedamisel;
- konkreetsed põhjused, mis võivad takistada registreerimata pagasi pardale kaasavõtmist vastavalt lõikele 2.

1a. Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1107/2006 kohaldamist, lubavad lennuettevõtjad reisijatel lisatasuta pardale kaasa võtta isikliku eseme.

2. Kui konkreetsetel põhjustel, näiteks ohutusest või veomahust tulenevalt või õhusõiduki tüübi muutmise tõttu pärast lennu broneerimist ei ole võimalik salongis vedada lõikes 1a osutatud isiklikku eset või käsipagasit, võib lennuettevõtja vedada sellist registreerimata pagasit õhusõiduki lastiruumis, kuid ei või reisijalt selle eest lisatasu nõuda.

2a. Lõikeid 1a ja 2 kohaldatakse kõigi lennuettevõtjate suhtes, kelle lennud väljuvad lennujaamast, mis asub liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, ning kõigi liidu lennuettevõtjate suhtes, kelle lennud saavad liikmesriigi territooriumile, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid.

3. Käesolev artikkel ei mõjuta ELi ja rahvusvaheliste lennundusalaste turvalisus- ja ohutusnormidega, nt määrusega (EÜ) nr 300/2008 ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2015/1998 registreerimata pagasile kehtestatud piirangute kohaldamist.

Artikkel 6e

1. Liidu lennuettevõtja lubab reisijal võtta õhusõiduki salongi kaasa muusikariista, kui kohaldatavatest turvalisus- ja ohutusnormidest ning asjaomase õhusõiduki tehnilistest omadustest ja piirangutest ei tulene teisiti. Muusikariistu lubatakse vedada õhusõiduki salongis tingimusel, et need paigutatakse salongis asuvasse sobivasse pagasihoidikusse või asjakohase istme alla. Lennuettevõtja võib määrata kindlaks, et muusikariist on osa reisija registreerimata pagasist, mistõttu ei või seda lubatud registreerimata pagasile lisaks kaasa võtta.

2. Kui kohaldatavatest turvalisus- ja ohutusnormidest ei tulene teisiti, siis võib lennuettevõtja, juhul kui muusikariist on liiga suur selleks, et ohutult mahtuda salongis asuvasse sobivasse pagasihoidikusse või asjakohase istme alla, nõuda teise pileti eest maksmist, kui sellist muusikariista veetakse registreerimata pagasina teisel istmel. Lisaks võidakse reisijatelt nõuda, et nad valiksid ja ostaksid nii reisija kui ka muusikariista jaoks kõrvuti istekohad, millest üks on alati aknapoolne istekoht muusikariista jaoks. Võimaluse ja vajaduse korral veetakse muusikariistu õhusõiduki lastiruumi köetavas osas, kui kohaldatavatest ohutusnormidest ning asjaomase õhusõiduki ruumipiirangutest ja tehnilistest omadustest ei tulene teisiti.“

5. Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt [kuupäev märgitakse hiljem] aruande käesoleva määruse toimimise ja tulemuste kohta.“

6. Määruse (EÜ) nr 2027/97 lisa asendatakse käesoleva määruse 2. lisaga.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates ... [2 aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
