



**Euroopan unionin
neuvosto**

**Bryssel, 17. syyskuuta 2025
(OR. en)**

10015/25

**Toimielinten välinen asia:
2013/0072(COD)**

**AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762**

SÄÄDÖKSET JA MUUT VÄLINEET

Asia:	Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEN antamiseksi 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
-------	---

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
ASETUS (EU) 2025/...,**

annettu ... päivänä ...kuuta ...,

**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**

(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,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä²,

¹ EUVL C 327, 12.11.2013, s. 115.

² Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 5. helmikuuta 2014 (EUVL C 93, 24.3.2017, s. 336), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004³ ja neuvoston asetus (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 (EY) N:o 261/2004 ja (EY) N:o 2027/97 perustuvia oikeuksia sovellettaessa on kuitenkin paljastunut joukko puutteita, jotka ovat estäneet kyseisten oikeuksien täysimääräisen hyödyntämisen matkustajien suojelemiseksi. Lentomatkustajien oikeuksien tehokkaamman, tuloksellisemman ja johdonmukaisemman soveltamisen varmistaminen kaikkialla unionissa edellyttää erinäisiä muutoksia nykyiseen oikeudelliseen kehykseen. Tätä korostettiin komission 27 päivänä lokakuuta 2010 antamassa tiedonannossa ”Katsaus Euroopan unionin kansalaisuuteen vuonna 2010: unionin kansalaisoikeuksien esteiden poistaminen”, jossa esiteltiin toimia, joilla varmistetaan etenkin lentomatkustajien yhteiset oikeudet sekä kyseisten oikeuksien riittävän hyvä täytäntöönpano.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, 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 (EUVL L 46, 17.2.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ Neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97, annettu 9 päivänä lokakuuta 1997, matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta (EYVL L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Komission vuonna 2020 teettämä ja julkaisema tutkimus lentomatkustajien oikeuksien suojelun nykyisestä tasosta EU:ssa, 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 matkustajien tärkeysjärjestyksessä kolmantena. Toisaalta tutkimus osoitti myös, että lentoliikenteen harjoittajille asetuksen (EY) N:o 261/2004 täytäntöönpanosta aiheutuvat absoluuttiset ja suhteelliset kustannukset ovat kasvaneet merkittävästi vuodesta 2011, mikä saattaa johtaa liikennöitävien reittien määrän rajoittamiseen tai lentoliikenteen harjoittajien matkustajille tarjottavien yhteyksien vähenemiseen pitkällä aikavälillä. Asetuksen (EY) N:o 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.
- (4) Matkustajiin, jotka matkustavat julkisia palveluja koskevien velvoitteiden piiriin kuuluvalla lennolla joko täyteen tai alennettuun hintaan, olisi sovellettava asetuksen (EY) N:o 261/2004 mukaisia samoja oikeuksia.
- (5) Lentoliikenteen harjoittajien ja lentomatkustajien oikeusvarmuuden parantamiseksi tarvitaan "poikkeuksellisten olosuhteiden" käsitteen määritelmä, jossa otetaan huomioon unionin tuomioistuimen asiassa C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann vastaan Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)⁵, jäljempänä 'asiassa C-549/07 annettu tuomio', antama tuomio asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta. "Poikkeuksellisten olosuhteiden" käsitettä olisi selkiytettävä laatimalla ei-tyhjentävä luettelo olosuhteista, jotka selkeästi ovat tai eivät ole poikkeuksellisia olosuhteita. Komission olisi tarkistettava poikkeuksellisten olosuhteiden luetteloa kolmen vuoden välein ja ehdotettava tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kyseisen luettelon päivittämistä.

⁵ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio (neljäs jaosto) 22.12.2008, Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) Asiassa C-549/07 antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, että odottamaton tekninen ongelma ei ollut poikkeuksellinen olosuhde, paitsi silloin, kun odottamaton tekninen ongelma johtuu ilma-aluksen valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen ilmoittamasta piilevästä valmistusvirheestä taikka sabotaasista tai terroriteosta johtuvasta ilma-aluksen vauriosta. Saatujen kokemusten perusteella ja koska on ehdottoman tärkeää varmistaa, että matkustajille tämän asetuksen nojalla myönnetyt oikeudet eivät vaaranna turvallisuutta, tietyissä tapauksissa tiettyjen varusteiden teknisten ongelmien olisi kuitenkin oltava poikkeuksellisia olosuhteita.
- (7) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta yhdistetyissä asioissa C-156/22, C-157/22 ja C-158/22 (TAP Portugal vastaan flightright GmbH ja Myflyright GmbH)⁶ antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, että lennon suorittamisessa välttämättömän miehistön jäsenen odottamaton poissaolo sairauden tai jopa kuoleman vuoksi vähän ennen lennon lähtöä ei ollut poikkeuksellinen olosuhde. Vaikka lentoliikenteen harjoittajilla on velvollisuus toteuttaa kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimenpiteet, joilla varmistetaan lentäjän, perämiehen tai vaadittavan vähimmäismatkustamomiehistön korvaaminen, sen varmistaminen, että kyseistä velvollisuutta noudatetaan käytännössä lentoliikenteen harjoittajien kotiasemien ulkopuolella, vaatii paljon aikaa ja suuria taloudellisia kustannuksia. Sen vuoksi on aiheellista säätää, että lennon suorittamisessa välttämättömän miehistön jäsenen odottamattoman sairauden tai kuoleman, esimerkiksi silloin, kun se tapahtuu lennon lähtöä edeltävänä päivänä lentoliikenteen harjoittajan kotiasemien ulkopuolella, olisi oltava poikkeuksellinen olosuhde.

⁶ Unionin tuomioistuimen tuomio (kolmas jaosto) 11.5.2023, TAP Portugal vs. flightright GmbH ja Myflyright GmbH, yhdistetyt asiat C-156/22–C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asioissa C-28/20 (Airhelp Ltd vastaan Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)⁷, C-195/17 (Helga Krüsemann ym. vastaan TUIfly GmbH)⁸, C-613/20 (CS vastaan Eurowings GmbH)⁹ antamissaan tuomioissa ja asiassa C-287/20 (EL ja CP vastaan Ryanair DAC)¹⁰, antamassaan määräyksessä unionin tuomioistuim katsoi, että lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön lakot eivät olleet poikkeuksellisia olosuhteita. Lakon toteutuessa tietyt lentoyhtiöiden henkilöstön esittämät 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 tiettyjen lentoyhtiöiden henkilöstön lakkojen olisi oltava poikkeuksellisia olosuhteita.
- (9) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland vastaan Diether Schenkel)¹¹ antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuim katsoi, että asetuksessa (EY) N:o 261/2004 tarkoitettua 'lennon' käsitettä ei määritelty, mutta unionin tuomioistuim tulkitsi sen muodostuvan lähtökohtaisesti ilmakuljetuksesta, jolloin se on tällaisen 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'.

⁷ Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 23.3.2021, Airhelp Ltd vs. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, asia C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

⁸ Unionin tuomioistuimen tuomio (kolmas jaosto) 17.4.2018, Helga Krüsemann ym. vs. TUIfly GmbH, asia C- 195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Unionin tuomioistuimen tuomio (yhdeksäs jaosto) 6.10.2021, CS vs. Eurowings GmbH, asia 613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ Unionin tuomioistuimen määräys (kahdeksas jaosto) 10.1.2022, EL ja CP vs. Ryanair DAC, asia C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

¹¹ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio (neljäs jaosto) 10.7.2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland vs. Diether Schenkel, asia C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-537/17 (Claudia Wegener vastaan Royal Air Maroc SA)¹² antamassaan tuomiossa unioni tuomioistuin katsoi, että asetusta (EY) N:o 261/2004 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 olisi sovellettava, kun joko ensimmäinen lähtöpaikka on jäsenvaltion alueella, johon sovelletaan perussopimuksia, tai kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on unionin lentoliikenteen harjoittaja, kun matkan lopullinen määräpaikka on jäsenvaltion alueella, johon sovelletaan perussopimuksia.
- (11) Tutkimus on osoittanut, että asetuksen (EY) N:o 261/2004 soveltamistasoissa on eroja ja että unionin lentoliikenteen harjoittajat noudattavat yleensä asetusta (EY) N:o 261/2004 paremmin kuin kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajat. Sen vuoksi tasapuolisten toimintaedellytysten palauttaminen unionin lentoliikenteen harjoittajien ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välille ja unionin lentoliikenteen harjoittajien taloudellisen kestävyysparantaminen tukevat unionin kilpailukykyä ja viime kädessä parantavat yleistä matkustajien suojelua.
- (12) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa otetaan huomioon syrjäisimpien alueiden erityispiirteet erityisesti niiden syrjäisen sijainnin osalta. Asetuksesta (EY) N:o 261/2004 saatujen kokemusten valossa on tarpeen varmistaa alueellinen yhteys syrjäisimpien alueiden kanssa ja tehostaa koheesiota kaikkialla unionissa, mikä olisi viime kädessä matkustajien eduksi. Syrjäisimpien alueiden ja muun jäsenvaltion alueen, johon sovelletaan perussopimuksia, välisten matkojen erityispiirteistä johtuen korvauksen määrä olisi määriteltävä matkojen tosiasiallisen pituuden perusteella.

¹² Unionin tuomioistuimen tuomio (kahdeksas jaosto) 31.5.2018, Claudia Wegener vs. Royal Air Maroc SA, asia C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja kirjoittaa tai hyväksyy liput sen jälkeen, kun matkustajan kanssa on tehty lentokuljetussopimus. Liput olisi voitava tunnistaa yksilöllisellä lipun numerolla, ja niissä olisi oltava yhtä lentokuljetussopimusta koskeva yksilöllinen varauskoodi, joka annetaan varaushetkellä. Lippujen olisi katettava yksi lento tai liityntälento, eikä niissä oteta huomioon teknisistä tai toiminnallisista syistä tehtyjä välilaskuja. Lipuissa olisi annettava useita tietoja kyseisestä lennosta tai liityntälennosta, kuten lennon päivämäärä, lähtö- ja saapumislentokentät, aikataulun mukaiset lähtö- ja saapumisajat, matkustajan etu- ja sukunimi, lennon numero ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan nimi.
- (14) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-22/11 (Finnair vastaan Timy Lassooy)¹³ antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, 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 hinnan palautus ilman aiheutonta viivytystä.
- (15) Samaan aikaan matkustajien lennolle pääsyn epäämiselle on hyväksyttäviä syitä, kuten terveys, turvallisuus tai puutteelliset matkustusasiakirjat. Lentoliikenteen harjoittajien on myös perusteltua evätä lennolle pääsy matkustajilta, jotka käyttäytyvät epäasianmukaisesti ja uhkaavat lennon turvallisuutta, kuten Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetussa rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevassa muutetussa yleissopimuksessa todetaan. Kyseisissä tapauksissa todistustaakan olisi oltava lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla.

¹³ Unionin tuomioistuimen tuomio (kolmas jaosto) 4.10.2012, Finnair Oyj vs. Timy Lassooy, asia C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) Matkustajien oikeuksien suojan parantamiseksi matkustajilta ei olisi evättävä pääsyä paluulennolle sillä perusteella, että he eivät käyttäneet saman lentokuljetussopimuksen mukaista menolentoa.
- (17) Tällä hetkellä matkustajille määrätään toisinaan rangaistusluonteisia hallinnollisia maksuja nimitietoihin päätyneiden kirjoitusvirheiden korjaamisesta. Varaustietovirheiden kohtuullisten korjausten, tai hallinnollisten muutosten, olisi oltava ilmaisia, kunhan korjauksista tai pyydyistä muutoksista ei aiheudu muutoksia lennon aikatauluun, reittiin tai matkustajiin.
- (18) Lennon peruuntumisen yhteydessä päätöksen siitä, haetaanko hinnan palauttamista, jatketaanko matkaa uudelleenreitityksen avulla vai matkustetaanko myöhemmänä ajankohtana, olisi kuuluttava matkustajalle eikä lentoliikenteen harjoittajalle.
- (19) Sellaisten lentokenttien lentoasemien pitäjien, jotka käsittelevät yli viisi miljoonaa matkustajaa vuodessa, 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 tällaisten suunnitelmien kehittämiseksi. Kaikilla muilla lentoasemilla lentoaseman pitäjän olisi toteutettava kaikki kohtuulliset toimet lentoaseman käyttäjien koordinoimiseksi ja tehtävä järjestelyjä lentoaseman käyttäjien kanssa tilanteissa, joissa huomattava määrä matkustajia saattaa joutua odottamaan lentoasemalla ja pitämään lentoasemalla odottamaan joutuvat matkustajat informoituina.

- (20) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 olisi sisällettävä yksiselitteinen pitkäaikaisia viivästymisiä kohtaavien matkustajien korvausoikeus unionin tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ja Alana Sturgeon vastaan Condor Flugdienst GmbH) ja C-432/07 (Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz vastaan Air France SA)¹⁴, jäljempänä 'yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 annettu tuomio', antaman tuomion mukaisesti. Kyseisessä tuomiossa viitatus yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaisesti olisi sovellettava samoja hinnan palauttamista, uudelleenreititystä ja korvausta koskevia sääntöjä.
- (21) Yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 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 myöhempiin 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.

¹⁴ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio (neljäs jaosto) 19.11. 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ja Alana Sturgeon vs. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) ja Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz vs. Air France SA (C-432/07), yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) Yhteyksien säilyttämiseksi 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 unionin sisällä matkustaviin matkustajiin sovellettaisiin yhdenmukaisia korvaussääntöjä, odotusaikarajan olisi oltava sama kaikilla unionin sisäisillä matkoilla.
- (23) Asetuksessa (EY) N:o 261/2004 säädetyn vakiokorvauksen tarkoituksena on korvata ajanmenetykset, joka on kaikille matkustajille yhteinen. Asetuksessa (EY) N:o 261/2004 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 kynnyksarvot keskeytyneen lennon pituuden ja saapumisen viivästymisen mukaan.
- (24) 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 eri liikennemuotojen korvaukset tasataan.
- (25) 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.

- (26) 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.
- (27) 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 (EY) N:o 261/2004 nojalla kuuluvista oikeuksista, erityisesti liityntälennoilta myöhästymisen osalta.
- (28) Matkustajien suojelun tehostamiseksi olisi tehtävä selväksi, että viivästyneiden lentojen matkustajilla olisi oltava 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 saa juuri lähteä, sen olisi voitava kieltäytyä matkustajien poistamisesta.

- (29) Jos matkustaja on valinnut mahdollisimman pikaisen uudelleenreitityksen, lentoliikenteen harjoittaja asettaa uudelleenreitityksen ehdoksi usein paikkojen saatavuuden omilla lennoillaan ja epää näin ollen matkustajiltaan 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 lisäviivästystä. Kyseisen uudelleenreitityksen olisi tietyin ehdoin tapahduttava lentoliikenteen harjoittajan kustannuksella ja vastaavin kuljetusehdoin.
- (30) 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 saattaisivat aiheuttaa lisäviivästyksiä uudelleenreititystä odottaville matkustajille, sanotun kuitenkin rajoittamatta lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuta matkustajien matkatavaroista, joista säädetään asetuksessa (EY) N:o 2027/97 ja eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyssä yleissopimuksessa, jäljempänä 'Montrealin yleissopimus'.

- (31) Kuljetusehtojen vastaavuus voi riippua useista tekijöistä ja erityisistä 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 henkilöille tai liikuntarajoitteisille henkilöille, tällaista apua olisi oltava saatavilla myös vaihtoehtoisella reitillä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1107/2006¹⁵ mukaisesti.

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä (EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (32) Lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava matkustajille apua aikataulun mukaisesta lähtöajasta alkaen heidän lentonsa tai vaihtoehtoisen kuljetuksen lähtöön 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 pitkiä aikoja.
- (33) Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja saattaa joutua kiinnittämään erityistä huomiota sellaisten matkustajien tarpeisiin, joilla on erityistarpeita, kuten vammaiset henkilöt, liikuntarajoitteiset henkilöt, ilman huoltajaa matkustavat 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 kyseisiin matkustajaryhmiin edellyttäen, että he ovat ilmoittaneet asiasta lentoliikenteen harjoittajalle hyvissä ajoin.
- (34) Asetusta (EY) N:o 261/2004 sovelletaan myös niihin matkustajiin, jotka ovat varanneet lentomatkan osana pakettimatkaa. Tällä muutosasetuksella pyritään edelleen parantamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/2302¹⁶ ja asetuksen (EY) N:o 261/2004 välistä johdonmukaisuutta. Siinä mielessä matkustajien ei tulisi pystyä hyödyntämään, erityisesti molempien säädösten nojalla, päällekkäisiä oikeuksia.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/2302, annettu 25 päivänä marraskuuta 2015, matkapaketeista ja yhdistetyistä matkajärjestelyistä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/83/EU muuttamisesta ja neuvoston direktiivin 90/314/ETY kumoamisesta (EUVL L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) Viivästymisten ja peruutettujen lentojen nykyinen määrä unionissa 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 asetuksella (EY) N:o 261/2004 ei rajoiteta lentoliikenteen harjoittajien oikeutta hakea korvausta kolmannelta osapuolelta, joka on vaikuttanut tapahtumaan, josta korvausvelvoite tai muut velvoitteet ovat aiheutuneet.
- (36) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-502/18 (CS ym. vastaan České aerolinie a.s.)¹⁷ antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, että kun on kyse kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvista liityntälennosta, jokainen lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, joka vastaa vähintään jostakin kyseiseen lentoan sisältyvän liityntälennon suorittamisesta, on velvollinen maksamaan matkustajalle tämän asetuksen mukaisen korvauksen riippumatta siitä, oliko kyseisen lentoliikenteen harjoittajan suorittamaan lentoan kohdistunut häiriö vai ei. Vaikka asetuksessa (EY) N:o 261/2004 säädetään, että lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat voivat sen mukaisia velvoitteita täyttäessään hakea korvausta miltä tahansa kolmannelta osapuolelta, tutkimus on osoittanut kyseisessä asetuksessa säädetyn takautumisoikeuden vähäisen vaikuttavuuden. Tämän seurauksena unionin lentoliikenteen harjoittajilla on kannettavanaan suhteeton taloudellinen rasite verrattuna kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin. Jotta unionin lentoliikenteen harjoittajien kilpailukyky voitaisiin syyskuussa 2024 Euroopan kilpailukyvyn tulevaisuudesta annetun raportin, jäljempänä 'Draghin raportti', suositusten mukaisesti palauttaa ja säilyttää yhteydet pitkällä aikavälillä, asetuksen (EY) N:o 261/2004 tarkistuksessa olisi sen vuoksi rajoitettava lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu lentoihin, joita se liikennöi lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana.

¹⁷ Unionin tuomioistuimen tuomio (yhdeksäs jaosto) 11.7.2019, CS ym. vs. České aerolinie a.s, asia C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005¹⁸ edellyttää, että lentokuljetuksesta vastaava sopimuspuoli ilmoittaa matkustajalle, mikä lentoliikenteen harjoittaja suorittaa lennon, ja neuvoston direktiivi 93/13/ETY¹⁹ edellyttää, että elinkeinonharjoittaja antaa kuluttajalle tietoja sopimuksen ehdoista ja edellytyksistä. Matkustajille olisi tiedotettava yksityiskohtaisesti lentohäiriön synnyttämistä oikeuksista, ja heille olisi kerrottava asianmukaisesti myös häiriön syistä heti, kun tiedot ovat saatavilla. Kyseiset tiedot olisi annettava myös siinä tapauksessa, että matkustaja on hankkinut lipun unionissa toimivan välittäjän kautta. Kyseiset tiedot olisi saatava ainakin lentoliikenteen harjoittajalta tai välittäjältä saavutettavassa muodossa ja tarvittaessa mobiilisovelluksista tai muista digitaalisista välineistä lähetettävien niin kutsuttujen push-ilmoitusten avulla.
- (38) Jotta matkustajien oikeudet toteutuisivat paremmin, kansallisten täytäntöönpanoelinten olisi seurattava asetuksen (EY) N:o 261/ 2004 täytäntöönpanoa ja päätettävä asianmukaisista seuraamuksista, joilla kannustetaan kyseisen asetuksen noudattamiseen.
- (39) 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.

¹⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta, (EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ Neuvoston direktiivi 93/13/ETY, annettu 5 päivänä huhtikuuta 1993, kuluttajasopimusten kohtuuttomista ehdoista (EYVL L 95, 21.4.1993, s. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) Kun matkustajat valitsevat häiriön jälkeen hinnan palauttamisen uudelleenreitityksen sijaan, heille olisi palautettava hinta automaattisesti kohtuullisen ajan kuluessa ilman velvollisuutta esittää erillinen hakemus.
- (41) Lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän olisi tiedotettava matkustajille riittävästi asiaankuuluvista menettelyistä, joita on noudatettava esittäessä lentoliikenteen harjoittajille tai välittäjille korvaushakemuksia ja valituksia, ja heidän olisi saatava vastaus lentoliikenteen harjoittajilta tai välittäjiltä kohtuullisen ajan kuluessa. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön lentoasemaa koskevan valmiussuunnitelmansa, vastaamisen määräaikoja voidaan pidentää.
- (42) Matkustajilla olisi myös oltava mahdollisuus esittää lentoliikenteen harjoittajalle esitettyjen valitusten tai hakemusten jälkeen yksittäisiä riita-asioita ratkaistavaksi tuomioistuinten ulkopuolisesta menettelystä vastaavalle elimelle tai vastaaville elimille. Koska oikeus tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin tuomioistuimessa on kuitenkin Euroopan unionin perusoikeuskirjan 47 artiklassa tunnustettu perusoikeus, kyseisten menettelyjen ei pitäisi estää tai vaikeuttaa matkustajien pääsyä oikeuteen.
- (43) Jotta matkustajat voisivat käyttää hakemuksia, valituksia ja yksittäisiä riita-asioita koskevia oikeuksiaan, heidän olisi voitava toimittaa hakemus suoraan ja henkilökohtaisesti asetuksen (EY) N:o 261/ 2004 mukaisille lentoliikenteen harjoittajille, välittäjille tai asiaankuuluville elimille selkeällä, helposti saavutettavissa olevalla tavalla.

- (44) Ottaen huomioon vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimuksen²⁰ ja jotta varmistetaan, että liikkumisen apuvälineiden vahingoittuminen, tuhoutuminen tai katoaminen taikka hyväksytyjen avustavien koirien loukkaantuminen tai kuolema korvataan täysimääräisesti, lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava asetuksessa (EY) N:o 1107/2006 määritellyille vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille ilmaiseksi mahdollisuus tehdä etuutta koskeva erityinen ilmoitus, jonka perusteella he voivat Montrealin yleissopimuksen nojalla hakea täyttä korvausta.
- (45) Vammaisella henkilöllä ja liikuntarajoitteisella henkilöllä olisi oltava oikeus saada lentoliikenteen harjoittajalta viipymättä tilapäinen korvaava liikkumisen apuväline, jolla kirjatut liikkumisen apuvälineet korvataan, jos ne katoavat, tuhoutuvat tai vahingoittuvat. Koska hyväksytyjä avustavia koiria ei voida helposti korvata, olisi tarjottava muita tilapäisiä ratkaisuja, jos hyväksytty avustava koira katoaa, kuolee tai loukkaantuu.

²⁰ EUVL L 23, 27.1.2010, s. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (46) Matkustajille ei ole aina selvää, mikä on heidän koneeseen sallittavien matkatavaroiden koko, paino ja lukumäärä. 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 tuomioistuin on asiassa C-487/12 (Vueling Airlines SA vastaan Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)²¹ antamassaan tuomiossa todennut, matkustajien olisi voitava ottaa matkustamoon maksutta henkilökohtaisia esineitä, jotka ovat heidän kuljetukseensa liittyvä pakollinen tekijä, edellyttäen, että henkilökohtaiset 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 asianmukaiset ruoat ja juomat.

²¹ Unionin tuomioistuimen tuomio (viides jaosto) 18.9.2014, Vueling Airlines SA vs. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, asia C- 487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) Matkustajille olisi ilmoitettava varausta tehtäessä selkeässä ja saavutettavissa 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008²² uudelleentarkastelun yhteydessä arvioidaan käsimatkatavaroita koskevien yhdenmukaisten vähimmäissääntöjen käyttöönoton toteutettavuutta.
- (48) 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 kyseiset 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 vastaavat maksut on suoritettu. Jos tämä ei ole mahdollista, soittimet olisi mahdollisuuksien mukaan kuljetettava asianmukaisissa olosuhteissa ilma-aluksen rahtitilassa. Sen vuoksi asetus (EY) N:o 2027/97 olisi muutettava vastaavasti.

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3 ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (49) Koska asetuksen (EY) N:o 2027/97 mukaisia oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien valitusten määräajat ovat lyhyitä, lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava matkustajille mahdollisuus valituksen tekemiseen tarjoamalla heille valituslomake muodoissa, jotka ovat sekä vammaisten että henkilöiden, jotka eivät käytä digitaalisia välineitä, saavutettavissa. Lentoliikenteen harjoittajien olisi vähintään asetettava valituslomake saataville lentoliikenteen harjoittajien mobiilisovelluksissa ja niiden verkkosivuilla. Kyseisen lomakkeen avulla matkustajan olisi voitava tehdä välittömästi valitus vahingoittuneesta, viivästyneestä tai kadonneesta matkatavarasta.
- (50) Asetuksen (EY) N:o 2027/97 3 artiklan 2 kohta on vanhentunut, sillä vakuutuskysymyksistä säädetään nyt Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 785/2004²³. Näin ollen se olisi kumottava.
- (51) 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.

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 785/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista (EUVL L 138, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) Draghin raportissa korostetaan liikenteen ratkaisevaa merkitystä unionin kilpailukyvyille. Siinä myös kuvattiin 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 perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalle, vain jos asianomaisesta lennosta vastaa unionin lentoliikenteen harjoittaja. Kolmen vuoden kuluessa siitä, kun asetusta (EY) N:o 261/2004 on alettu soveltaa, komission olisi arvioitava tarvetta tarkistaa kyseisen asetuksen soveltamisalaa, jotta matkustajien suojelun tasoa sekä unionin ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia toimintaedellytyksiä voidaan parantaa entisestään.
- (53) Mekanismia matkustajien turvaamiseksi lentoliikenteen harjoittajan maksukyvyttömyystilanteessa olisi arvioitava asetuksen (EY) N:o 1008/2008 tarkistamisen yhteydessä.
- (54) 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 sisällä, Grönlannin sisäisiin lentoihin ei olisi sovellettava korvausvelvoitteita, myöskään silloin, kun kyseiset lennot ovat liityntälentoja, jotka saapuvat perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueelle tai lähtevät sieltä.

- (55) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 ei olisi vaikutettava Gibraltarin alueen, jolla Gibraltarin lentoasema sijaitsee, asemaan eikä sitä koskevaan suvereniteettiin eikä Espanjan kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan tältä osin. Nykyiset olosuhteet huomioon ottaen ja oikeusvarmuuden takaamiseksi olisi täsmennettävä, että asetuksen (EY) N:o 261/2004 sääntöjä olisi sovellettava Gibraltarin lentoasemaan vasta, kun Espanjan kuningaskunta pystyy sen ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen riidan ratkaisemisen jälkeen käyttämään tosiasiallista määräysvaltaa Gibraltarin lentoasemaan ja varmistamaan, että asetuksessa (EY) N:o 261/2004 vahvistettuja sääntöjä sovelletaan kyseiseen lentoasemaan, ja kun riidan ratkaisemisesta on julkaistu ilmoitus *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
- (56) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, eli suojella lentomatkustajien oikeuksia oikeudenmukaisella ja tasapainoisella tavalla, varmistaa unionin ilmailualan kilpailukyky ja säilyttää yhteydet matkustajille pitkällä aikavälillä, vaan ne 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 kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 261/2004 seuraavasti:

- 1) korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

Aihe

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 korotetaan tai alennetaan.”;

- 2) muutetaan 2 artikla seuraavasti:

- a) korvataan b – f alakohta seuraavasti:

”b) ’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 kyseisen matkustajan kanssa sopimuksen, myös lentoliikenteen harjoittajaa, joka käyttää toisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta joko kyseisen toisen lentoliikenteen harjoittajan miehistön kanssa tai ilman sen miehistöä lentojensa suorittamiseksi;

- c) 'unionin lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva liikennelupa, jonka jäsenvaltio on myöntänyt lentoliikenteen harjoittamisen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008* säännösten mukaisesti;
- d) 'matkanjärjestäjällä' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/2302** 3 artiklan 8 alakohdassa tarkoitettua henkilöä;
- e) 'valmismatkalla' direktiivin (EU) 2015/2302 3 artiklan 2 alakohdassa määriteltyä matkapalvelujen yhdistelmää;
- f) 'lipulla' pätevää todistetta lentokuljetussopimuksesta sen muodosta riippumatta;

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/2302, annettu 25 päivänä marraskuuta 2015, matkapaketeista ja yhdistetyistä matkajärjestelyistä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/83/EU muuttamisesta ja neuvoston direktiivin 90/314/ETY kumoamisesta (EUVL L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).”;

- b) kumotaan g alakohta;

c) korvataan h – l alakohta seuraavasti:

- ”h) ’lopullisella määräpaikalla’ lennon tai matkan viimeisen liityntälennon määräpaikkaa;
- i) ’vammaisella henkilöllä’ ja ’liikuntarajoitteisella henkilöllä’ 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;
- j) ’lennolle pääsyn epäämisellä’ kieltäytymistä kuljettamasta matkustajia lennolla, vaikka he ovat ilmoittautuneet lennolle 4 artiklan 1 kohdan ehtojen mukaisesti tai jos heille on ilmoitettu etukäteen, että heiltä evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan, paitsi jos lennolle pääsyn epäämiselle on hyväksyttävät syyt, kuten terveys, turvallisuus tai puutteelliset matkustusasiakirjat;
- k) ’vapaaehtoisella’ matkustajaa, joka on ilmoittautunut lennolle 4 artiklan 1 kohdan ehtojen mukaisesti ja on valmis lentoliikenteen harjoittajan pyynnöstä jäämään nousematta lentonsa koneeseen etuuksia vastaan;

- l) 'peruuttamisella' sitä, että aikataulun mukainen lento, josta oli tehty lentokuljetussopimus, ei toteudu, sisältäen tilanteita, joissa
 - i) ilma-alus lähti lentoon mutta joutui syystä tai toisesta joko laskeutumaan jollekin muulle lentoasemalle kuin lippuun merkitylle saapumislentoasemalle tai palaamaan lähtölentoasemalle eikä voinut jatkaa matkaa lippuun merkitylle saapumislentoasemalle, 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, tai
 - ii) 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;"
- d) lisätään alakohdat seuraavasti:
 - "m) 'kolmannella maalla' kaikkia maita tai jäsenvaltion alueen osia, joihin ei sovelleta perussopimuksia;
 - n) 'lähdön viivästymisellä' matkustajan lippuun merkityn lähtöajan ja lennon todellisen lähtöajan välistä eroa;

- o) 'saapumisen viivästymisellä' matkustajan lippuun merkityn saapumisajan ja lennon todellisen saapumisajan välistä eroa;
- p) 'matkustusluokalla' ilma-aluksen matkustamon osaa, jolle ovat ominaisia erilaiset istuimet, erilainen istuinten järjestely tai mikä tahansa matkustajille tarjottavan palvelun ero matkustamon muihin osiin verrattuna;
- q) 'lentokuljetussopimuksella' lentoliikenteen harjoittajan tai sen valtuutetun edustajan matkustajan kanssa tekemää kuljetussopimusta, joka koskee yhden tai useamman lennon suorittamista;
- r) 'poikkeuksellisilla olosuhteilla' olosuhteita, jotka luonteensa tai alkuperänsä vuoksi eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa, kuten olosuhteet, jotka ovat liitteen 1 kohdassa esitettyssä ei-tyhjentävässä poikkeuksellisten olosuhteiden luettelossa, mutta pois lukien olosuhteet, jotka ovat liitteen 2 kohdassa esitettyssä ei-tyhjentävässä olosuhteiden luettelossa;
- s) 'lennolla' ilmakuljetusta, joka suoritetaan yhdellä ilma-aluksella lipussa täsmennettyjen kahden lentoaseman välillä ennalta määritetyn reitin, aikataulun ja yksilöllisen tunnistenumeron mukaisesti, riippumatta siitä, tehdäänkö välilaskuja yksinomaan teknisistä tai toiminnallisista syistä;

- t) 'liityntälennolla' lentoa, joka on osa matkaa ja jonka avulla matkustajan on tarkoitus lähteä ensimmäisestä lähtöpaikasta ja saapua kauttakulkupaikkaan jatkaakseen matkaansa toisella lennolla tai jonka avulla matkustajan on tarkoitus lähteä kauttakulkupaikasta päästäkseen toiseen kauttakulkupaikkaan tai matkustajan lopulliseen määräpaikkaan;
- u) 'stopover-pysähdyksellä' yhden lentokuljetussopimuksen mukaista matkan tarkoituksellista keskeyttämistä pidemmäksi ajaksi kuin on tarpeen suoraa kauttakulkua varten, tai lentoa vaihdettaessa yleensä seuraavan liityntälennon lähtöaikaan saakka ja sisältäen poikkeustapauksissa yöpymisen;
- v) 'matkalla' lentoa tai liityntälentoja, joilla matkustaja kuljetetaan ensimmäisestä lähtöpaikasta matkustajan lopulliseen määräpaikkaan yhden lentokuljetussopimuksen mukaisesti siten, että meno- ja paluulennot ovat erillisiä matkoja;
- w) 'lähtöajalla' ajankohtaa, jona ilma-alus lähtee lähtöpaikalta joko työnnettynä tai oman moottorinsa voimalla (liikkeellelähtöaika, off-block);
- x) 'saapumisajalla' ajankohtaa, jona ilma-alus saapuu saapumispaikalle ja sen pysäköintijarrut kytketään päälle (pysähtymisaika, on-block);

- y) 'kenttäalueella odottamisella' yli 30 minuutin pituista aikaa, jonka ilma-alus on maassa alkaen ilma-aluksen ovien sulkemisesta lentoonlähtöön asti lähdön yhteydessä, tai yli 30 minuutin pituista aikaa alkaen ilma-aluksen laskeutumisesta sen ovien avaamiseen asti saapumisen yhteydessä;
- z) 'yöllä' jaksoa, johon sisältyy keskiyön ja kello kuuden välinen aika;
- za) 'lapsella' henkilöä, joka on alle 14-vuotias lentokuljetussopimuksen lennon tai ensimmäisen liityntälennon lähtöpäivänä;
- zb) 'sylilapsella' henkilöä, joka on alle 2-vuotias lentokuljetussopimuksen lennon tai ensimmäisen liityntälennon lähtöpäivänä;
- zc) 'pysyvällä välineellä' välinettä, jonka avulla matkustaja voi tallentaa tietoja siten, että tiedot ovat saatavissa myöhempää käyttöä varten tietojen käyttötarkoituksen kannalta riittävän ajan, ja joka mahdollistaa tallennettujen tietojen toisinnan muuttumattomina;
- zd) 'saavutettavalla muodolla' muotoa, joka antaa vammaiselle henkilölle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle pääsyn kaikkiin asiaankuuluviin tietoihin, muun muassa antamalla kyseiselle henkilölle pääsyn yhtä helposti ja vaivattomasti kuin henkilölle, jolla ei ole mitään rajoitetta tai vammaa, ja joka täyttää sovellettavan lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/882* mukaisesti määritellyt esteettömyysvaatimukset;

- ze) 'häiriöllä' lennolle pääsyn epäämistä, peruuttamista, lähdön viivästymistä, saapumisen viivästymistä tai kenttäalueella odottamista;
- zf) 'ensimmäisellä lähtöpaikalla' lennon tai matkan ensimmäisen liityntälennon lähtöpaikkaa.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/882, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).”;

3) korvataan 3 artikla seuraavasti:

”3 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan

- a) matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta;
- b) matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli asianomaisesta lennosta vastaa unionin lentoliikenteen harjoittaja.

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.
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.
4. Jollei 8 artiklan 2 kohdan d alakohdasta muuta johdu, tätä asetusta sovelletaan ainoastaan moottoroidulla kiinteäsiipisellä ilma-aluksella kuljetettaviin matkustajiin.
5. Jollei toisin säädetä, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa tämän asetuksen mukaisten velvoitteiden täyttämisestä.
6. Tätä asetusta sovelletaan myös matkustajiin, joita kuljetetaan direktiivin (EU) 2015/2302 3 artiklan 3 alakohdassa määritellyyn valmismatkasopimukseen kuuluvalla lennolla, ellei kyseistä valmismatkasopimusta pureta tai elleivät muut syyt kuin kyseisen lennon häiriö vaikuta sen toteuttamiseen, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän asetuksen 12 artiklan soveltamista.
7. Tämän asetuksen 7 artiklaa ei sovelleta, jos häiriö tapahtuu liityntälennolla, joka sekä lähtee Grönlannissa sijaitsevalta lentoasemalta että saapuu sinne.

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 kyseiseen lentoasemaan ja varmistamaan tämän asetuksen soveltamisen kyseiseen lentoasemaan. Espanjan kuningaskunnan on ilmoitettava komissiolle, kun nämä edellytykset täyttyvät, ja komissio julkaisee riidan ratkaisemista koskevan ilmoituksen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Tätä asetusta sovelletaan kyseiseen lentoasemaan sitä päivää seuraavan kuukauden ensimmäisestä päivästä, jona kyseinen ilmoitus on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.”;

- 4) korvataan 4 artikla seuraavasti:

”4 artikla

Lennolle pääsyn epääminen

1. 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 (myös sähköisesti) tai, jos lennolle ilmoittautumisen määräaika ei ole ilmoitettu, viimeistään 45 minuuttia ennen matkustajan lipussa ilmoitettua lähtöaika. Tätä artiklaa sovelletaan myös matkustajiin, jotka eivät ilmoittaudu lennolle, kun heille on ilmoitettu etukäteen, että heiltä evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan.

2. 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 oikeuden hinnan palauttamiseen tai uudelleenreititykseen sekä 9 artiklan mukaisen oikeuden apuun osalta.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on etsittävä vapaaehtoisia ehdoilla, joista kukin vapaaehtoinen ja lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sopivat keskenään. Tämä kunkin vapaaehtoisen kanssa tehtävä sopimus etuuksista korvaa vapaaehtoisen 7 artiklan 1 kohdassa säädetyn 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 aiheutonta viivytystä ja viimeistään seitsemän kalenteripäivän kuluessa lennolle pääsyn epäamisestä maksettava vapaaehtoiselle korvaus 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

3. Jos vapaaehtoisia ei ilmoitaudu riittävästi, jotta jäljellä olevat matkustajat, joilla on lippu, voitaisiin päästää lennolle, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi evätä matkustajilta pääsyn lennolle vastoin heidän tahtoaan, lukuun ottamatta 11 artiklassa tarkoitettuja matkustajia.
4. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on viipymättä ilmoitettava asianomaisille matkustajille tiedot 15 a ja 16 a artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on ilman aiheetonta 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 matkustajilla, joiden pääsy lennolle on evätty, on oikeus hinnan palauttamiseen, se on myönnettävä ilman aiheetonta 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 a alakohdassa säädetään, virvokkeita on tarjottava välittömästi.

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

5. Edellä olevaa 3 ja 4 kohtaa sovelletaan myös paluulentoihin, jos matkustajalta evätään pääsy lennolle sillä perusteella, ettei matkustaja käyttänyt samaan lentokuljetussopimukseen kuulunutta menolentoa.
6. Jos matkustaja tai välittäjä vaatii yhden tai useamman matkustajan suku- tai etunimessä tai - nimissä olevan kirjoitusvirheen korjaamista tai kyseisiin 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.”;

- 5) korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Peruuttaminen

- ”1. 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 hinnan palauttamisen tai uudelleenreitityksen ja 9 artiklan mukaisen avun osalta, sekä tiedot 7 artiklassa määritellystä korvauksen hakumenettelystä ja 15 a ja 16 a artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä täsmennettävä 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.

2. Peruutetusta lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille selkeällä tavalla mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys.
3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava asianomaisille matkustajille apua 9 artiklan mukaisesti.

4. Matkustajilla on oikeus saada peruutetusta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he valitsevat hinnan palauttamisen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tai uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti, tai kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 2 kohdassa vahvistetut kynnsarvot heidän valittuaan uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Tätä varten lentoliikenteen harjoittajan on järjestelmällisesti tarjottava matkustajalle esitätetty lomake saavutettavassa muodossa pysyvällä välineellä. Lentoliikenteen harjoittajan on annettava vastaus 7 artiklan 5 kohdassa vahvistetussa määräajassa.
5. 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 asianomaiseen lentoon tai vähintään yhteen kolmesta edeltävästä lennosta, jotka on suunniteltu liikennöitäväksi samalla ilma-aluksella rotaation yhteydessä, ja edellyttäen, että kyseisen olosuhteen ja lennon peruuttamisen välillä on välitön syy-yhteys. Näyttövelvollisuus kyseisen välittömän syy-yhteyden olemassaolosta kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.

6. Oikeutta 3 kohdan mukaisen avun ja 4 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.”;

6) korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Viivästyminen

1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy, sen on ilmoitettava asiasta asianomaisille matkustajille välittömästi, jos tämä on mahdollista, mutta viimeistään matkustajan lippuun merkittynä lähtöaikana. Matkustajien on mahdollisuuksien mukaan saatava säännöllisiä reaaliaikaisia päivityksiä. Samalla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on annettava asianomaisille matkustajille tiedot heidän erityisistä oikeuksistaan, 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 artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä täsmennettävä asianomaisille matkustajille lennon 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.

2. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava asianomaisille matkustajille apua 9 artiklan mukaisesti.
3. Kun viivästys saavuttaa 7 artiklan 2 kohdassa vahvistetut kynnysarvot matkustajan lippuun merkitystä lähtöajasta laskettuna, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheutonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys.
4. 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 saapumisen viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 2 kohdassa vahvistetut kynnysarvot.

Matkustajilla on pyynnöstä oikeus saada viivästyneestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he valitsevat hinnan palauttamisen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tai uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti, tai kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 2 kohdassa vahvistetut kynnysarvot heidän valittuaan uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.

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

Oikeutta 2 kohdan mukaisen avun ja 4 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.

6. 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 asianomaiseen lentoon tai vähintään yhteen kolmesta edeltävästä lennosta, jotka on suunniteltu liikennöitäväksi samalla ilma-aluksella rotaation yhteydessä, ja edellyttäen, että kyseisen olosuhteen ja seuraavan lennon lähdön viivästymisen välillä on välitön syy-yhteys. Näyttövelvollisuus kyseisen välittömän syy-yhteyden olemassaolosta kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.”;

- 7) lisätään artikkelat seuraavasti:

”6 a artikla

Odottaminen kenttäalueella

1. Jos kenttäalueella on odotettava, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on mahdollisuuksien mukaan annettava matkustajille säännöllisiä ja reaaliaikaisia päivityksiä.

2. Jos kenttäalueella on odotettava, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on, jos turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvät seikat sen sallivat, varmistettava matkustamon riittävä lämmitys tai viilennys ja veloitukseton pääsy aluksen käymälöihin sekä varmistettava, että 11 artiklassa tarkoitetut matkustajat saavat heidän edellyttämänsä huomion. 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.
3. Kun odotus kenttäalueella saavuttaa kolmen tunnin ajan jäsenvaltion alueella sijaitsevalla ja perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla, 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.
4. Edellä olevan 3 kohdan mukaisesti aluksesta poistuneilla matkustajilla on oikeus 6 artiklassa ja tapauksen mukaan 11 artiklassa säädettyihin oikeuksiin ottaen huomioon odottaminen kenttäalueella ja matkustajan lippuun merkitty lähtöaika.

6 b 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.

2. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei voi uudelleenreitittää matkustajaa 7 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetussa ajassa, laskettuna 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.
3. Matkustajilla on myös oikeus saada pyynnöstä häiriöllisestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, jos he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää 7 artiklan 2 kohdassa vahvistetut kynnysarvot.

Matkustajilla on pyynnöstä oikeus saada häiriöllisestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he valitsevat hinnan palauttamisen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tai uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti tai kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 2 kohdassa vahvistetut kynnysarvot heidän valittuaan uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.
4. Jos matkustaja suunnittelee ja tekee stopover-pysähdyksen, lentoasemaa, jolla stopover-pysähdys tehdään, pidetään matkustajan lopullisena määräpaikkana.”;

8) korvataan 7 artikla seuraavasti:

“7 artikla

Oikeus korvaukseen

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

- a) 300 euroa kaikilla unionin sisäisillä matkoilla ja matkoilla, joiden pituus on enintään 3 500 kilometriä;
- b) 500 euroa matkoilla, joiden pituus on yli 3 500 kilometriä.

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

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

- a) neljä tuntia kaikilla unionin sisäisillä matkoilla ja matkoilla, joiden pituus on enintään 3 500 kilometriä;
- b) kuusi tuntia matkoilla, joiden pituus on yli 3 500 kilometriä.

3. Tässä asetuksessa tarkoitettuja etäisyyksiä määriteltäessä laskelman 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.
4. Jos matkustajat ovat päättäneet jatkaa matkaansa 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla ja uudelleenreitityksen aikana tapahtuu uusi häiriö, matkustaja voi saada oikeuden korvauksiin ainoastaan kerran lopulliseen määräpaikkaan suuntautuvan matkan aikana.
5. Matkustajan on esitettävä tämän artiklan mukaiset korvaushakemukset kuuden kuukauden kuluessa matkustajan lippuun merkitystä tosiasiallisesta lähtöpäivästä. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on 14 kalenteripäivän kuluessa hakemuksen toimittamisesta joko maksettava korvaus tai esitettävä matkustajalle perustelut sille, miksi korvausta ei makseta, 5 artiklan 5 kohdan tai 6 artiklan 6 kohdan mukaisesti, mukaan lukien tarvittaessa selkeä ja perusteltu selvitys poikkeuksellisista olosuhteista. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, kyseistä määräaika voidaan pidentää 30 kalenteripäivään.

Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei maksa haettua korvausta, matkustaja voi tehdä valituksen 16 a artiklan mukaisesti.
6. Korvaus on maksettava käteisenä tai, jos matkustaja on siihen suostunut allekirjoitetulla asiakirjalla tai millä tahansa digitaalisella tavalla pysyvällä välineellä, muulla tavoin.”;

9) 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 b artiklassa ja tässä artiklassa määritellyin edellytyksin:
 - a) lippujen hinnan automaattinen palauttaminen kokonaisuudessaan 14 kalenteripäivän kuluessa matkustajan lippuun merkityn häiriöllisen lennon lähtöpäivästä käteisenä tai, jos matkustaja on siihen suostunut allekirjoitetulla asiakirjalla tai muulla digitaalisella tavalla pysyvällä välineellä, muulla tavoin, siltä matkan tai matkojen osalta tai niiltä osilta, joka jäi tai jotka jäivät tekemättä, sekä jo tehdyiltä osalta tai tehdyiltä osilta matkaa tai matkoja, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa paluulento ensimmäiseen lähtöpaikkaan mahdollisimman pian matkustajan lippuun merkityn lähtöajan jälkeen tai matkustajan suostumuksella ennen kyseistä aikaa;
 - b) matkustajan matkan jatkaminen uudelleenreitittämällä matkustaja siten, että matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa mahdollisimman pian matkustajan lippuun merkityn lähtöajan jälkeen tai matkustajan suostumuksella ennen kyseistä aikaa; tai

- c) uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempanä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa 10 a artiklan mukaisesti, tämän kohdan a alakohdassa tarkoitettua määräaikaa voidaan pidentää 30 kalenteripäivään.

- 2. Jotta matkustaja pääsisi 1 kohdan mukaisesti määriteltyyn määräpaikkaansa mahdollisimman pian, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on, edellyttäen, että paikkoja on saatavilla, 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 lentokuljetussopimuksessa todetun lentoaseman vaihtoehtoiselle lentoasemalle tai vaihtoehtoiselta lentoasemalta; tässä tapauksessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä lentokuljetussopimuksessa todetulta lentoasemalta vaihtoehtoiselle lentoasemalle tai lentokuljetussopimuksessa todetulle lentoasemalle vaihtoehtoiselta lentoasemalta;
 - c) toisen lentoliikenteen harjoittajan palvelujen käyttö; tai
 - d) jonkin toisen liikennemuodon käyttö, jos se on matkan pituuden kannalta tarkoituksenmukaista.

3. Jos matkustaja on ilmoittanut lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle päätöksestään jatkaa matkaansa 1 kohdan b alakohdan ja 4 kohdan mukaisesti ja jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei ole tarjonnut kolmen tunnin kuluessa uudelleenreititystä, matkustaja voi järjestää oman uudelleenreitityksensä 2 kohdan mukaisesti.

Peruutusten tapauksessa ensimmäistä alakohtaa sovelletaan matkustajan matkalippuun merkitystä lähtöajasta alkaen.

Järjestäessään oman uudelleenreitityksensä 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.

4. Matkustaja voi valita 1 kohdan a alakohdan mukaisen hinnan palauttamisen tai 1 kohdan c alakohdan mukaisen uudelleenreitityksen myöhempänä ajankohtana, siihen asti, kun matkustaja on hyväksynyt lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti mahdollisimman pian tarjoaman uudelleenreitityksen, tai siihen asti, kun matkustaja on päättänyt järjestää oman uudelleenreitityksensä 3 kohdan mukaisesti.

Matkustajan on ilmoitettava valinnastaan lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.”;

10) korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Oikeus apuun

1. Häiriön tapauksessa ja 4, 5, 6, 6 a ja 6 b artiklassa sekä tässä artiklassa tarkoitettujen 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 lähettää tekstiviestejä, saada internetyhteys ja soittaa kaksi puhelua.

Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi rajoittaa ensimmäisessä alakohdassa säädettyä apua tai evätä sen, jos sen tarjoaminen viivästyttäisi entisestään viivästyneen lennon lähtöä tai uudelleenreititystä, myös vaihtoehtoisen kuljetuksen lähtöä.
2. Lisäksi, jos majoittautuminen yhdeksi tai useammaksi yöksi on välttämätöntä lentoa tai vaihtoehtoista kuljetusta odotettaessa, matkustajille on tarjottava maksutta
 - a) hotellimajoitus;
 - b) kuljetus lentoasemalta hotellimajoitukseen ja takaisin.

3. 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 tarvittaessa 2 kohdan a alakohdan nojalla tarjotussa majoituksessa.
4. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei täytä 1, 2 ja 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan, asianomaiset matkustajat voivat toteuttaa omat järjestelynsä. Häiriöllisestä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on korvattava matkustajille aiheutuneet kustannukset 14 kalenteripäivän kuluessa korvauspyynnön esittämisestä siinä määrin kuin kyseiset kustannukset ovat välttämättömiä, kohtuullisia ja oikeassa suhteessa odotusaikaan sekä virvokkeiden ja aterioiden hintaan lentoasemapaikassa tai majoituspaikassa, jossa matkustajat joutuvat odottamaan lentoaan. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, kyseistä määräaikaa voidaan pidentää 30 kalenteripäivään.
5. Kaikilla unionin lentoasemilla lentoaseman pitäjän on otettava käyttöön järjestelyt, joilla varmistetaan, että juomavettä ja elektronisten laitteiden latausasemia voidaan asettaa saataville maksutta vuorokaudenajasta, lennosta tai terminaalista riippumatta.
6. Jos häiriö johtuu poikkeuksellisista olosuhteista eikä häiriötä olisi voitu välttää, vaikka lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimenpiteet, lentoliikenteen harjoittaja voi rajoittaa 2 kohdan a alakohdan nojalla tarjottavan majoituksen enintään kolmeen yöhön.

7. Jos matkustaja valitsee 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla hinnan palauttamisen ollessaan ensimmäisessä lähtöpaikassa tai jos hän valitsee 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla uudelleenreitityksen myöhempänä ajankohtana, hänellä ei ole enää oikeutta 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuun apuun asiaankuuluvaan lentoon liittyen.”;

11) 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 alentamisesta annettava matkustajalle 7 artiklan 6 kohdassa säädetyllä tavalla korvaus, joka on 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 tarkoitettu korvaus lasketaan perustuen asiaankuuluvan lennon pituuteen verrattuna lentokuljetussopimuksen kattamaan kokonaispituuteen, laskettuna 7 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

4. Tässä artiklassa tarkoitettu lennon hinta ei sisällä lippuun merkittyjä veroja ja maksuja, silloin kun kyseisten verojen ja maksujen maksuvelvollisuus ja niiden määrä eivät riipu siitä, mihin matkustusluokkaan kyseinen lippu on ostettu.
5. Tätä artiklaa ei sovelleta etuuksiin, jotka sisältyvät saman matkustusluokan korkeampaan hintaan, kuten tietty istuinpaikka tai ateriapalvelu.”;

12) lisätään artikla seuraavasti:

”10 a artikla

Lentokenttien valmiussuunnitelmat

1. Unionin lentoasemalla, jonka vuotuinen matkustajamäärä on yli viisi miljoonaa matkustajaa, on lentoaseman pitäjän varmistettava, että lentoaseman pitäjän ja lentoaseman keskeisten palveluntarjoajien, erityisesti lentoliikenteen harjoittajien sekä maahuolintapalveluiden tarjoajien, toiminnan koordinoinnissa käytetään asianmukaista valmiussuunnitelmaa sellaisten mahdollisten tilanteiden varalta, joissa useat peruuttamiset, useat lentojen viivästymiset tai molemmat 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 sen on sisällettävä järjestelyt, joilla minimoidaan matkustajien odotusaika ja heille aiheutuva epämukavuus.
2. Lentoasemien valmiussuunnitelmissa on otettava huomioon 11 artiklassa tarkoitettujen matkustajien erityiset ja yksilölliset tarpeet.

3. Valmiussuunnitelma on laadittava erityisesti siten, että siihen osallistuu neuvoston direktiivissä 96/67/EY* tarkoitettu lentoaseman käyttäjien komitea, maahuolintapalvelujen tarjoajat sekä muut lentoaseman keskeisten palveluntarjoajat. Valmiussuunnitelmassa on myös mainittava sellaisen yhden tai useamman henkilön yhteystiedot, jonka lentoaseman käyttäjien komiteaan osallistuvat lentoliikenteen harjoittajat ovat nimenneet edustajakseen paikan päällä tilanteissa, joissa on useita peruuttamisia, useita lentojen viivästymisiä tai molempia. Lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava, että jokaisella nimetyllä henkilöllä on riittävät keinot avustaa matkustajia tästä asetuksesta johtuvien velvoitteiden mukaisesti tilanteissa, joissa heidän lentoonsa on kohdistunut häiriöitä.
4. Lentoaseman pitäjän on toimitettava valmiussuunnitelma direktiivissä 96/67/EY tarkoitetulle lentoaseman käyttäjien komitealle ja pyynnöstä kansalliselle täytäntöönpanoelimelle, joka vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanosta tämän asetuksen 16 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
5. Jäsenvaltio voi päättää, että sen alueella sijaitsevan, 1 kohdan soveltamisalaan kuulumattoman lentoaseman on täytettävä 1–4 kohdassa säädetyt velvoitteet.
6. Unionin lentoasemilla, joiden vuotuinen matkustajamäärä jää alle 1 kohdassa asetetun rajan, tai 5 kohdan mukaisen jäsenvaltion päätöksen soveltamisalaan kuulumattomilla unionin lentoasemilla lentoaseman pitäjän on toteutettava kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimet lentoaseman käyttäjien koordinoimiseksi ja järjestelyjen tekemiseksi lentokentän käyttäjien kanssa tietojen antamiseksi lentoasemalla odottamaan joutuville matkustajille, jos useat peruuttamiset, useat lentojen viivästymiset tai molemmat aiheuttavat sen, että huomattava määrä matkustajia joutuu niiden vuoksi odottamaan lentoasemalla.

* Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).”;

13) korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Matkustajat, joilla on erityistarpeita

1. Kaikki matkustajille tämän asetuksen mukaisesti annettavat tiedot on annettava saavutettavassa muodossa.
2. 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 lentokuljetussopimukseen kuuluvat matkat.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden mukana matkustavalle henkilölle tai lapsen saattajana toimivalle henkilölle on viimeistään lähtöselvityksen yhteydessä tarjottava mahdollisuus maksutta kyseisen henkilön tai lapsen viereiseen istumapaikkaan, mikäli istumapaikka on saatavilla.

4. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on annettava ilma-alukseen pääsyn yhteydessä ensisijainen pääsy 2 kohdassa tarkoitetuille henkilöille ja heidän mukanaan matkustavalle henkilölle tai hyväksytyille avustaville koirille.
5. Soveltaessaan 8 artiklan mukaisesti uudelleenreititystä ja 9 artiklan mukaisesti apua lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on kiinnitettävä erityistä huomiota 2 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden tarpeisiin. Lentoliikenteen harjoittajien on toimitettava kyseinen uudelleenreititys ja apu mahdollisimman pian kyseisille henkilöille, mukaan lukien heidän mukanaan matkustavat henkilöt tai hyväksytyt avustavat koirat.
6. Edellä olevaa 9 artiklan 6 kohtaa ei sovelleta 2 kohdassa tarkoitettuun matkustajaan eikä heidän mukanaan matkustaviin henkilöihin tai hyväksytyihin avustaviin koiriin.”;

14) korvataan 12 artikla seuraavasti:

”12 artikla

Muut oikeudet

1. Tämä asetus ei vaikuta muiden säädösten, muun muassa direktiivin (EU) 2015/2302, mukaisiin matkustajien oikeuksiin, jollei tässä artikkelissa toisin säädetä.

Tämän asetuksen 7 artiklan tai 10 artiklan 2 kohdan nojalla myönnetty korvaus vähennetään korvauksesta tai hinnanalennuksesta, joka myönnetään muiden säädösten, kuten direktiivin (EU) 2015/2302, nojalla, jos korvauksen tai hinnanalennuksen myöntämisen perusteena olevilla oikeuksilla suojataan samaa etua tai niillä on sama tavoite. Samoin muiden säädösten, kuten direktiivin (EU) 2015/2302, nojalla myönnetty korvaus tai hinnanalennus vähennetään korvauksesta, joka myönnetään tämän asetuksen 7 artiklan tai 10 artiklan 2 kohdan nojalla, jos korvauksen tai hinnanalennuksen myöntämisen perusteena olevilla 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 3 artiklan 3 alakohdassa määritellyä matkapakettisopimusta, matkustajilla ei ole oikeutta korvaukseen tämän asetuksen nojalla siltä osin kuin vastaava oikeus perustuu direktiiviin (EU) 2015/2302.

2. Edellä 1 kohtaa ei sovelleta 4 artiklan 2 kohdassa säädettyjen ehtojen mukaisesti vapaaehtoiisiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisen lainsäädännön asiaankuuluvien periaatteiden ja sääntöjen, oikeuskäytäntö mukaan lukien, soveltamista.
3. Jos matkustajalle on jo maksettu korvaus tai hinnan palautus kolmannen maan lainsäädännön mukaisesti, tällaisen korvauksen tai hinnan palautuksen määrä vähennetään tämän asetuksen mukaisesti myönnetyn korvauksen tai hinnan palautuksen määrästä.”;

15) 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 unionin oikeuden tai kansallisen lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina.”;

16) korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Velvollisuudet antaa matkustajille tietoja

1. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on esitettävä verkkosivustollaan ja mobiilisovelluksessa tiedote, jossa täsmennetään tämän asetuksen mukaiset oikeudet, valitusten käsittelyprosessi mukaan luettuna.
2. 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 6 kohdan mukaisesti ilman ylimääräisiä kustannuksia; ja
 - d) lentokuljetussopimuksen ehdot ja edellytykset.

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

3. Välittäjän tai lentoliikenteen harjoittajan, joka myy yhdistettyihin lentokuljetussopimuksiin kuuluvia lippuja, on ilmoitettava matkustajalle ennen ostoa, että liput kuuluvat erillisiin lentokuljetussopimuksiin ja että 7, 8 ja 9 artiklan mukaisia oikeuksia korvaukseen, hinnan palauttamiseen, uudelleenreititykseen tai apuun ei sovelleta erillisen lentokuljetussopimuksen alaiselta, seuraavalta lennolta myöhästymiseen. Kyseiset tiedot on annettava selkeästi lippuja myytäessä.

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

4. Lentoaseman pitäjän on varmistettava, että lähtöselvityksessä (itsepalveluperiaatteella toimivat lähtöselvitysaumatit mukaan luettuina) ja lähtöportilla on selkeästi esitettynä seuraava teksti: ”Jos teiltä evätään pääsy lennolle, lentonne peruutetaan tai se viivästyy vähintään kaksi tuntia, pyytäkää lähtöselvityksestä tai lähtöportilta tiedote, jossa ilmoitetaan oikeutenne erityisesti hinnan palauttamiseen tai uudelleenreititykseen, apuun ja mahdolliseen korvaukseen”. Kyseinen 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.”;

17) 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, myös vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden osalta saavutettavassa muodossa. Niissä on myös ilmoitettava matkustajille selkeästi jäsenvaltioiden 16 artiklan nojalla nimeämän elimen tai nimeämien elinten yhteystiedot ja 16 a artiklan mukaisesta tuomioistuinten ulkopuolisesta riitojen ratkaisusta vastaavan elimen tai vastaavien elinten yhteystiedot ja tarvittaessa niiden kunkin vastuualueet. Kyseisten tietojen on oltava saatavilla niiden jäsenvaltioiden virallisella kielellä tai virallisilla kielillä, joissa lentoliikenteenharjoittaja ja välittäjä harjoittavat toimintaansa.

2. Kun matkustaja tekee valituksen käyttäen 1 kohdassa tarkoitettua menettelyä, tällainen valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa asianomaisesta häiriöstä. 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 nojalla nimetyn elimen tai nimettyjen elinten tai 16 a artiklan mukaisesti riitojen tuomioistuimen ulkopuolisesta ratkaisusta vastaavan elimen tai vastaavien elinten asiaankuuluvat yhteystiedot, mukaan lukien tällaisen elimen tai tällaisten elinten postiosoite, verkkosivusto ja sähköpostiosoite.
3. Matkustajien 1 kohdassa tarkoitettua menettelyä käyttäen tekemät valitukset eivät rajoita heidän oikeuttaan saattaa riidat 16 a artiklan mukaiseen tuomioistuimen ulkopuoliseen riitojen ratkaisuun tai hakea hyvitystä nostamalla kanne tuomioistuimessa, jollei kansallisen lainsäädännön mukaisista vanhentumisajoista muuta johdu.”;

18) 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.
3. Matkustajat voivat ilmoittaa kansalliselle täytäntöönpanoelimelle tämän asetuksen väitetyistä rikkomisista. Kansallinen täytäntöönpanoelin voi tutkia ilmoitettuja väitettyjä rikkomisia ja päättää täytäntöönpanotoimenpiteistä kyseisiin ilmoituksiin sisältyvien tietojen perusteella.
4. Jäsenvaltioiden säätämien, tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Ennen kaikkea tällaisten seuraamusten on oltava riittäviä muodostaakseen lentoliikenteen harjoittajille ja välittäjille taloudellisen kannustimen noudattaa johdonmukaisesti tätä asetusta.
5. Kansallisten täytäntöönpanoelinten on julkaistava verkkosivustoillaan ... päivään ... kuuta ... [kuusi vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] mennessä ja sen jälkeen viiden vuoden välein raportti toiminnastaan, täytäntöönpanotoimenpiteistä ja niiden tuloksista, mukaan lukien sovelletut seuraamukset. Kyseiset 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, pysyvästi toimimaan niiden puolesta ja vastaanottamaan yhden tai useamman kansallisen täytäntöönpanoelimen antamat asiakirjat tämän asetukseen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Kansalliset täytäntöönpanoelimet voivat vaihtaa kyseisiä tietoja keskenään tämän asetuksen täytäntöönpanoa varten.”

- 19) lisätään artikla seuraavasti:

”16 a artikla

Tuomioistuimen ulkopuolinen riitojen ratkaisu

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentomatkustajat voivat saattaa tämän asetuksen mukaisten valitusten tai pyyntöjen perusteella syntyneet yksittäiset riidat tuomioistuimen ulkopuolisesta riitojen ratkaisusta vastaavan elimen tai vastaavien elinten käsiteltäväksi. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän artiklan mukaisesti riitojen käsittelystä vastuussa oleva elin tai olevat elimet komissiolle. Jäsenvaltiot voivat päättää, että tätä artiklaa sovelletaan ainoastaan lentoliikenteen harjoittajien tai välittäjien ja kuluttajien välisiin riita-asioihin.”;

- 20) korvataan 17 artikla seuraavasti:

”17 artikla

Uudelleentarkastelu ja kertomus

1. Komissio antaa ... päivään ...kuuta ... [viisi vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] mennessä ja sen jälkeen kolmen vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen liitteessä olevasta poikkeuksellisten olosuhteiden luettelosta kutakin kertomusta edeltävän kahden vuoden aikana lentojen oikea-aikaiseen ja tehokkaaseen liikennöintiin vaikuttaneiden tapahtumien perusteella.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

2. Komissio antaa ... päivään ...kuuta ... [viisi vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] mennessä ja sen jälkeen viiden vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen toiminnasta, täytäntöönpanosta ja tuloksista. Komissio sisällyttää kyseiseen kertomukseen tietoja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien suorittamien kolmansiin maihin suuntautuvien ja kolmannesta maasta lähtevien lentojen matkustajien tehostetusta suojelusta.

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

Ensimmäisen alakohdan nojalla ... päivään ...kuuta ... [viisi vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] mennessä annettavassa kertomuksessa komissio arvioi myös seuraavia:

- a) tarve ja mahdollisuudet tarkistaa tämän asetuksen soveltamisalaa, jotta voidaan entisestään parantaa matkustajien suojelua sekä unionin ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia toimintaedellytyksiä, sekä yhteyksiin liittyvät näkökohdat. Erityisesti komissio arvioi lainkäyttövaltaan liittyvien ristiriitojen riskejä ja täytäntöönpanoon liittyviä vaikeuksia ja suosittelee keinoja, joilla voidaan lieventää kyseisiä riskejä ja puuttua kyseisiin vaikeuksiin;

- b) tarve mukauttaa 7 artiklan 2 kohdassa vahvistettuja kynnysarvoja sellaisten tilastojen perusteella, jotka koskevat viivästysten ja peruutusten kehitystä komission arviota edeltävältä viideltä vuodelta ja joka vuodelta ... päivästä ...kuuta ... [kaksi vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] alkaen;
- c) mahdollisuudet lisätä edelleen viivästymisistä aiheutuneiden korvauspyyntöjen tai korvausten maksujen automatisointia.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.”;

- 21) lisätään tämän asetuksen liitteessä I oleva teksti 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008* säännösten mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa;

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).”;

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

- ”h) ”liikkumisen apuvälineellä” kaikkia välineitä, jotka on tarkoitettu avustamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1107/2006* 2 artiklan a alakohdassa tarkoitettuja vammaisia tai liikuntarajoitteisia henkilöitä heidän liikuntakyvyssään;
- 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;
- j) ”saavutettavalla muodolla” muotoa, joka antaa vammaiselle henkilölle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle pääsyn kaikkiin asiaankuuluviin tietoihin, muun muassa antamalla kyseiselle henkilölle pääsyn yhtä helposti ja vaivattomasti kuin henkilölle, jolla ei ole mitään rajoitetta tai vammaa, ja joka täyttää sovellettavan lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/882** mukaisesti määritellyt esteettömyysvaatimukset;
- 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;

- l) ”henkilökohtaisella tavaralla” kirjaamatonta matkatavaraa, jonka on katsottava olevan matkustajien kuljetukseen liittyvä pakollinen tekijä ja joka on turvallisuusvaatimusten mukainen ja joko mitoiltaan enintään 40x30x15 cm tai sopii matkustajan istuimen edessä olevan istuimen alle;
- m) ”käsimatkatavaralla” kirjaamatonta matkatavaraa, joka ei ole henkilökohtainen tavara, ja joka on turvallisuusvaatimusten mukainen;

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä (EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/882, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista (ELI: EUVL L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).”;

- 2) korvataan 3 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”Matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä. Tämä sisältää matkustajan tai matkatavaran viivästymistä koskevan unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun.”;

- 3) kumotaan 3 artiklan 2 kohta;

- 4) 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.”;

- 5) korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

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. Jos matkustaja kuolee, matkustajakohtaisen ennakkomaksun on oltava vähintään 16 prosenttia Montrealin yleissopimuksen 21 artiklan 1 kohdassa vahvistetusta ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla vahvistamasta vahingonkorvauksen vähimmäismäärästä, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 1 kohdan soveltamista.

3. Ennakkomaksun suorittaminen ei merkitse korvausvastuun tunnustamista, ja se voidaan vähentää unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun perusteella maksettavista myöhemmistä määristä, mutta se on maksettava takaisin ainoastaan Montrealin yleissopimuksen 20 artiklassa määrätyissä tapauksissa tai jos henkilö, jolle ennakkomaksu suoritettiin, ei ollut korvaukseen oikeutettu henkilö.”;

6) muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Kaikkien unionissa lentoliikennepalveluja myyvien lentoliikenteen harjoittajien on varmistettava, että matkustajille annetaan kaikissa myyntipisteissä, puhelinmyynti ja Internetin välityksellä tapahtuva myynti mukaan luettuina, yhteenveto tärkeimmistä matkustajiin ja heidän matkatavaroihinsa sovellettavista korvausvastuuta koskevista säännöistä mukaan lukien korvauskanteen nostamista koskevat määräajat ja mahdollisuudet tehdä matkatavaroista erityinen ilmoitus. Tämän tiedonantovelvollisuuden täyttämiseksi unionin lentoliikenteen harjoittajien on käytettävä liitteenä olevaa tiedotetta. Tällaista yhteenvetoa tai tiedotetta ei voida käyttää korvausvaatimuksen perustana, eikä tämän asetuksen säännösten tai Montrealin yleissopimuksen määräysten tulkinnassa.”;

b) lisätään 2 kohtaan luetelmakohta seuraavasti:

”– oikeudesta tehdä maksutta etuutta koskeva erityinen ilmoitus liikkumisen apuvälineidensä arvosta, kun matkustaja on vammaisen henkilö tai liikuntarajoitteinen henkilö.”;

c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jos unionin lentoliikenteen harjoittajat huolehtivat kaikista kuljetuksista, 1 ja 2 kohdassa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden mukaisesti mainittujen rajojen on oltava ne, jotka vahvistetaan tässä asetuksessa, jollei unionin lentoliikenteen harjoittaja vapaaehtoisesti sovelta korkeampia rajoja. Jos kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajat huolehtivat kaikista kuljetuksista, 1 ja 2 kohtaa sovelletaan vain unioniin, unionista tai sen sisällä tehtäviin kuljetuksiin.”;

d) lisätään 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 ja 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.”;

7) lisätään artikkelit 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 määräpaikkaan toimittamiseen liittyvää etuutta koskeva erityinen ilmoitus. Tässä tapauksessa unionin lentoliikenteen harjoittaja ei saa periä asianomaisilta 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 toimittaa etuutta koskevassa erityisessä ilmoituksessa mainitun etuutta koskevan määrän tueksi todisteita 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. Kyseinen etuutta koskeva erityinen ilmoitus on annettava ensimmäisessä alakohdassa vahvistetuin edellytyksin. Välittäjän on toimitettava ilmoitus unionin lentoliikenteen harjoittajalle mahdollisimman pian.

2. 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.
3. Sovellettaessa 2 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 maksutta siihen saakka, kunnes 2 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.
4. Edellä olevan 3 kohdan noudattaminen ei merkitse unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun tunnustamista.

6 b 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 lähtöselvitysautomaatit mukaan luettuina):
 - matkustajan varaukseen sisältyvän kunkin lennon matkustusluokan hintaa vastaava mittoina ja painona ilmaistu matkatavaroiden sallittu enimmäismäärä, jonka matkustaja voi kuljettaa matkustamossa ja ilma-aluksen rahtitilassa;
 - mahdolliset matkatavaroiden lukumäärää koskevat rajoitukset, joita jonkun 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 c artiklassa tarkoitetut soittimet, kuljetukseen mahdollisesti sovellettavat lisämaksut, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 2 kohdan soveltamista;
 - erityiset syyt, jotka voivat estää 3 kohdan mukaisesti kirjaamattomien matkatavaroiden kuljettamisen matkustamossa.

2. Lentoliikenteen harjoittajien on sallittava matkustajien kuljettaa henkilökohtainen tavara matkustamossa ilman lisäkustannuksia, sanotun kuitenkin rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1107/2006 soveltamista.
3. Jos erityiset syyt, kuten turvallisuussyyt, kapasiteettisyys tai ilma-aluksen tyyppin muuttuminen varauksen tekemisen jälkeen, estävät 2 kohdassa tarkoitetun henkilökohtaisen tavarain tai käsimatkatavarain kuljettamisen matkustamossa, lentoliikenteen harjoittaja voi kuljettaa kyseisen kirjaamattoman matkatavarain ilma-aluksen rahtitilassa, mistä ei saa aiheutua matkustajalle lisäkustannuksia.
4. Edellä olevaa 2 ja 3 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.
5. Tämä artikla ei vaikuta kirjaamattomia käsimatkatavaroita koskeviin rajoituksiin, joita asetetaan unionin säännöissä, kuten Euroopan parlamentin ja neuvosto asetuksessa (EY) N:o 300/2008* ja komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2015/1998** säädetyt säännöt, tai turvallisuutta koskevissa kansainvälisissä säännöissä.

6 c artikla

1. Unionin lentoliikenteen harjoittajan on sallittava matkustajan kuljettaa soitin ilma-aluksen matkustamossa, jollei sovellettavista turvallisuutta koskevista säännöistä ja asianomaisen ilma-aluksen teknisistä eritelmistä ja rajoituksista muuta johdu.
Soittimet hyväksytään ilma-aluksen matkustamossa kuljetettavaksi käsimatkatavaraksi edellyttäen, että kyseiset soittimet 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 tällainen 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 asianomaisen ilma-aluksen teknisistä eritelmistä muuta johdu.

-
- * Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta (EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
- ** Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1998, annettu 5 päivänä marraskuuta 2015, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi (EUVL L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”;

8) korvataan 7 artikla seuraavasti:

”7 artikla

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ... päivään ...kuuta [viisi vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] mennessä kertomuksen tämän asetuksen toimivuudesta ja tuloksista.”;

9) korvataan asetuksen (EY) N:o 2027/97 liite tämän asetuksen liitteessä II esitetyllä tekstillä.

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 muutosasetuksen voimaantulopäivästä].

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

Tehty ...ssa/ssä ... päivänä ...kuuta ...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE I

”LIITE

Ei-tyhjentävät luettelot olosuhteista, jotka tämän asetuksen soveltamiseksi ovat poikkeuksellisia olosuhteita, ja olosuhteista, jotka tämän asetuksen soveltamiseksi eivät ole poikkeuksellisia olosuhteita

1. Seuraavat olosuhteet ovat poikkeuksellisia:

- a) olosuhteet, jotka eivät liity ilma-aluksen toimintaan, kuten
 - i) luonnon- tai ympäristökatastrofit, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;
 - ii) sääolosuhteet ja ilma-alukselle aiheutunut vaurio, joka on yhteydessä sääilmiöihin, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta (esim. salamaniskut, rakeet, ukkosmyrskyt, voimakas turbulenssi tai voimakas tuuli);
 - iii) sota tai kapina, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;
 - iv) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/2371¹ 2 artiklan 1 tai 4 kohdan soveltamisalaan kuuluvat rajatylittävät terveysuhkat, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta; ja

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2022/2371, annettu 23 päivänä marraskuuta 2022, rajatylittävistä vakavista terveysuhkista ja päätöksen N:o 1082/2013/EU kumoamisesta (EUVL L 314, 6.12.2022, s. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

- v) ilma-aluksen ja linnun tai muun vieraan esineen väliset törmäykset, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;
- b) matkustajaan liittyvät vaaratilanteet, mukaan lukien
 - i) Montrealin pöytäkirjassa 2014 tarkoitettu matkustajien häiriökäyttäytyminen, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta tai joka viivästyttää lennon lähtöä;
 - ii) terveysriskit tai sairaanhoitoa vaativat hätätapaukset (kuten vakava sairaus), jotka on havaittu lyhyellä varoitusajalla ennen lennon lähtöä tai jotka edellyttävät lennon keskeyttämistä tai määräpaikan muuttamista;
- c) muut vaaratilanteet, kuten:
 - i) turvallisuusriskit, sabotaasin tai terrorismin aiheuttamat vahingot taikka laittomat teot, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;
 - ii) valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen ilmoittamat piilevät valmistus- tai suunnitteluvirheet, joidenka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;
 - iii) ilmaliikenteen hallinnan tai lentoaseman kapasiteetin asettamat rajoitukset tai ilmatilan sulkeminen;
 - iv) lentoaseman osittainen tai täydellinen suunnittelematon sulkeminen, mukaan lukien yleinen lentoasemajärjestelmän vika, sähkökatkos ja sähköisten viestintävälineiden katkokset, tai lentoaseman pitäjän toteuttama valmiussuunnitelman aktivointi;

- v) keskeisten palveluntarjoajien kuten lentoaseman pitäjän, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, maahuolintapalvelujen tarjoajien tai lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan lakot, jos lakot liittyvät vaatimuksiin, jotka eivät kuulu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimivaltaan;
- vi) lennon suorittamiseen välttämättömän miehistön jäsenen odottamaton poissaolo sairauden tai kuoleman vuoksi, kun se tapahtuu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kotiasemien ulkopuolella tai pandemian vuoksi;
- vii) kolmansien osapuolten, joista lentoliikenteen harjoittaja ei ole vastuussa, aiheuttama vaurio ilma-alukselle sen ollessa maassa, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;
- viii) vieraan esineen aiheuttama ilma-aluksen renkaan vaurioituminen, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;
- ix) lentoaseman epäpuhdas kiitotie, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;
- x) odottamattomat lentoturvallisuuteen liittyvät puutteet ilma-aluksen laitteissa, jotka eivät vastaa perusminimivarusteluettelossa määritellyjä hyväksyttäviä toimintatasoja tai siinä vahvistettuja vähimmäistoimintaolosuhteita ja joita ei olisi voitu korjata ennaltaehkäisevän huollon aikana (kuten 2 kohdan a alakohdassa säädetään); ja
- xi) lähdön jälkeen miehistön jäsentä koskevat terveysriskit tai sairaanhoitoa vaativat hätätapaukset (kuten vakava sairaus), jotka edellyttävät lennon keskeyttämistä tai määräpaikan muuttamista.

2. Seuraavan luettelon olosuhteet eivät ole poikkeuksellisia olosuhteita:

- a) tekniset ongelmat, jotka olisi voitu korjata ilma-aluksen jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitoa koskevien unionin sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti toteutetun ennaltaehkäisevän huollon aikana;
 - b) operatiiviset päätökset ja miehistöön, lähtöselvitykseen ja lennolle pääsyyn liittyvien menettelyjen viivästyminen; ja
 - c) ohjaamomiehistön tai matkustamohenkilökunnan puuttuminen (paitsi, kun syynä on 1 kohdan c alakohdan v alakohdassa tarkoitettu lakko tai 1 kohdan c alakohdan vi alakohdassa tarkoitettu odottamaton poissaolo sairauden tai kuoleman vuoksi).”
-

LIITE II

”LIITE

6 artiklassa tarkoitettu tiedote

TIEDOTE LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN KORVAUSVASTUUSTA MATKUSTAJIEN JA HEIDÄN MATKATAVAROIDENSA OSALTA

Tämä tiedote sisältää yhteenvedon Euroopan unionin lainsäädännössä ja Montrealin yleissopimuksessa edellytettävistä unionin lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta koskevista säännöistä.

KORVAUS KUOLEMANTAPAUKSISSA JA LOUKKAANTUMISEN YHTEYDESSÄ

Korvausvastuuta ei ole rahamääräisesti rajoitettu tapauksissa, joissa matkustajan loukkaantuminen tai kuolema johtuu onnettomuudesta, joka tapahtuu ilma-aluksella tai matkustajien noustessa ilma-alukseen ja poistuessa siitä.

Liikenteenharjoittaja ei voi vapautua korvausvastuusta tai rajoittaa sitä niiden vahinkojen osalta, joissa korvausvastuu ei ylitä Montrealin yleissopimuksen 21 artiklassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti päivittämänä, mainittua rajaa [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana], sanotun kuitenkin rajoittamatta Montrealin yleissopimuksen vastuusta vapauttamista koskevan 20 artiklan soveltamista. Tätä määrää suuremmissa vahingoissa lentoliikenteen harjoittajalla ei ole korvausvastuuta, jos se osoittaa, että

- – vahinko ei aiheutunut lentoliikenteen harjoittajan tai sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiamiesten huolimattomuudesta tai muusta väärästä teosta tai laiminlyönnistä; tai
- – vahinko aiheutui yksinomaan kolmannen osapuolen huolimattomuudesta tai muusta väärästä teosta tai laiminlyönnistä.

ENNAKKOMAKSUT

Jos matkustaja kuolee tai loukkaantuu, lentoliikenteen harjoittajan on suoritettava ennakkomaksu välittömistä taloudellisista tarpeista huolehtimiseksi 15 päivän kuluessa siitä, kun korvaukseen oikeutettu henkilö on yksilöity. Kuolemantapauksessa tämän ennakkomaksun on oltava vähintään 16 prosenttia Montrealin yleissopimuksen 21 artiklan, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mukaisesta rajasta [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana].

MATKUSTAJAN VIIVÄSTYMINEN

Matkustajan viivästyessä lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa vahingosta, paitsi jos se on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiksi katsottaviin toimiin vahingon välttämiseksi tai jos tällaisia toimia ei ollut mahdollista toteuttaa. Matkustajan viivästyessä korvausvastuu on rajoitettu Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 1 kohdan, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mukaiseen rajaan [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana].

MATKATAVARAN VIIVÄSTYMINEN

Matkatavaroiden viivästyessä lentoliikenteen harjoittajalla on korvausvastuu Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mainittuun rajaan asti [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana]; korvausrajaa sovelletaan matkustajakohtaisesti, ei kutakin kirjattua matkatavaraa kohden. Lentoliikenteen harjoittaja ei ole korvausvastuussa, jos se on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiksi katsottaviin toimiin tällaisen viivästymisen aiheuttamien vahinkojen välttämiseksi tai jos tällaisia toimia ei ollut mahdollista toteuttaa.

MATKATAVARAN TUHOUTUMINEN, KATOAMINEN TAI VAHINGOITTUMINEN

Lentoliikenteen harjoittajalla on korvausvastuu Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mainittuun rajaan asti [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana]; korvausrajaa sovelletaan matkustajakohtaisesti, ei kutakin kirjattua matkatavaraa kohden.

Kirjatun matkatavaran vahingoittumisen tai katoamisen yhteydessä lentoliikenteen harjoittajalla on korvausvastuu, ellei vahinko johdu matkatavarassa itsessään olevasta viasta, sen laadusta tai puutteellisuudesta.

Kirjaamattoman matkatavaran (käsimatkatavaran) osalta, henkilökohtaiset tavarat mukaan luettuina, lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa ainoastaan, jos vahinko aiheutui lentoliikenteen harjoittajan taikka sen palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen virheestä.

KORKEAMMAT KORVAUSVASTUUN RAJAT MATKATAVAROIDEN OSALTA

Matkustaja voi sopia korkeammista korvausvastuun rajoista tekemällä viimeistään lähtöselvityksessä erityisen ilmoituksen ja suorittamalla lisämaksun, jos sitä vaaditaan. Kyseisen lisämaksun on perustuttava tariffiin, joka on sidoksissa kyseisten matkatavaroiden kuljetuksesta ja vakuuttamisesta aiheutuviin lisäkustannuksiin, jotka ylittävät Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mainitun korvausvastuun rajan [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana]. Tariffi on asetettava pyynnöstä matkustajien saataville.

Vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille on tarjottava 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, järjestelmällisesti mahdollisuutta tehdä saavutettavassa muodossa etuutta koskeva erityinen ilmoitus heidän liikkumisen apuvälineidensä tai hyväksytyn avustavan koiransa kuljettamisesta ilman lisäkustannuksia.

VASTUUSTA VAPAUTTAMINEN

Jos lentoliikenteen harjoittaja näyttää toteen, että unionin lentoliikenteen harjoittajien asetuksen (EY) N:o 2027/97 ja Montrealin yleissopimuksen mukaisesti soveltamien korvausvastuuta koskevien sääntöjen soveltamisalaan kuuluvan vahingon, kuolema ja vamma mukaan lukien, on aiheuttanut tai sen syntymiseen on myötävaikuttanut korvausta vaativan henkilön tai sen henkilön, jolta korvausta vaativa on saanut oikeutensa, oma huolimattomuus tai muu väärä teko tai laiminlyönti, lentoliikenteen harjoittaja vapautuu kokonaan tai osittain vastuustaan korvausta vaativaa kohtaan siltä osin kuin tällainen huolimattomuus tai muu väärä teko tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen.

Matkatavaroita koskevien valitusten määräaika

Jos matkatavara on vahingoittunut, viivästynyt, kadonnut tai tuhoutunut, matkustajan on kaikissa tapauksissa tehtävä valitus lentoliikenteen harjoittajalle mahdollisimman pian. Kirjatun matkatavaran vahingoittumisen yhteydessä matkustajan on tehtävä valitus seitsemän päivän kuluessa ja matkatavaran viivästymisen yhteydessä 21 päivän kuluessa siitä, kun matkatavara on asetettu hänen saatavilleen. Tätä varten matkustajat voivat löytää lentoliikenteen harjoittajien verkkosivustoilta ja verkkosovelluksista tätä varten tarkoitetun lomakkeen, joka voidaan toimittaa joko paperisena tai verkossa. Lentoliikenteen harjoittajan on hyväksyttävä lentoasemalla valitukseksi tällainen valituslomake. Lentoliikenteen harjoittajan on katsottava tällaisen valituksen jättöpäivä Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaiseksi muistutuksen tekopäiväksi, vaikka lentoliikenteen harjoittaja pyytäisikin myöhemmin lisätietoja.

SOPIMUKSEN TEHNEEN LENTOLIIKENTEEEN HARJOITTAJAN JA LENNON TOSIASIAALLISESTI LIKENNÖINEEN LENTOLIIKENTEEEN HARJOITTAJAN KORVAUSVASTUU

Jos lennon tosiasiaallisesti liikennöivä lentoliikenteen harjoittaja ei ole sama kuin sopimuksen tehnyt lentoliikenteen harjoittaja, matkustajalla on oikeus esittää vahinkoihin liittyvä valitus tai vahingonkorvausvaatimus kummalle tahansa lentoliikenteen harjoittajalle. Tämä koskee myös tapauksia, joissa jommallekummalle lentoliikenteen harjoittajalle on tehty erityinen ilmoitus toimittamiseen liittyvästä etuudesta.

TOIMIA KOSKEVA MÄÄRÄAIKA

Mahdolliset vahingonkorvausta koskevat kanteet on pantava vireille kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ilma-alus saapui tai sen oli määrä saapua määräpaikkaansa.

LIKKUMISEN APUVÄLINEIDEN TUHOUTUMINEN, KATOAMINEN, VAHINGOITTUMINEN TAI VIIVÄSTYMINEN

Lentoliikenteen harjoittajalla on korvausvastuu liikkumisen apuvälineiden tuhoutumisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai viivästyisestä Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa mainittuun, Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaiseen rajaan asti [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana]; korvausrajaa sovelletaan matkustajakohtaisesti, ei kutakin kirjattua matkatavaraa kohden.

Matkustaja voi sopia ilman lisämaksua korkeammista korvausvastuun rajoista tekemällä viimeistään lähtöselvityksessä erityisen ilmoituksen, jossa täsmennetään kustannukset, joita hänen liikkumisen apuvälineiden korvaamisesta aiheutuu.

Jos liikkumisen apuväline tuhoutuu, katoaa, vahingoittuu tai viivästyy, lentoliikenteen harjoittajan on maksettava korvaus, joka ei ylitä erityisessä ilmoituksessa ilmoitettua määrää.

Ennen tämän korvauksen maksamista lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava kaikki kohtuulliset toimet korvataksaan välittömästi tarvittavat liikkumisen apuvälineet väliaikaisesti asianomaisen matkustajan matkan päättymisen jälkeenkin.

TÄMÄN TIEDOTTEEN TIETOJEN PERUSTA

Edellä esitetyt säännöt perustuvat 28 päivänä toukokuuta 1999 tehtyyn Montrealin yleissopimukseen, joka on pantu unionissa täytäntöön asetuksella (EY) N:o 2027/97 (sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 889/2002 ja asetuksella (EU) .../...⁺) ja jäsenvaltioissa niiden kansallisella lainsäädännöllä.”

⁺ Virallinen lehti: lisätään tämän muutosasetuksen numero.