



Brüssel, 29. september 2025
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2013/0072(COD)

10015/1/25
REV 1

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762
PARLNAT

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: Nõukogu esimese lugemise seisukoht eesmärgiga võtta vastu EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad pardale lubamisest keeldumise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest reisijatele antava hüvitise ja abi kohta, ning määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol
- Vastu võetud nõukogu poolt 29. septembril 2025

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2025/...,

...,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ ELT C 327, 12.11.2013, lk 115.

² Euroopa Parlamendi 5. veebruari 2014. aasta seisukoht (ELT C 93, 24.03.2017, lk 336) ja nõukogu 29. septembri 2025. aasta esimese lugemise seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata). Euroopa Parlamendi ... seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 261/2004³ ja nõukogu määrus (EÜ) nr 2027/97⁴ on aidanud märkimisväärselt kaitsta lennureisijate õigusi olukorras, kus nende reisiplaanidesse on pardale lubamisest keeldumise, pikaajaliste hilinemiste, lendude tühistamise või pagasikäitlemishäirete tõttu tekkinud tõrkeid.
- (2) Samas on määruste (EÜ) nr 261/2004 ja (EÜ) nr 2027/97 kohaste õiguste rakendamisel ilmnunud mitmeid vajakajäämisi, mistõttu ei ole olnud võimalik pakkuda reisijaile kogu neist õigustest tulenevat kaitset. Selleks et tagada lennureisijate õiguste tulemuslikum, tõhusam ja ühtsem kohaldamine kogu liidus, on vaja praegu kehtivat õigusraamistikku kohandada. Seda vajadust rõhutati komisjoni 27. oktoobri 2010. aasta teatises pealkirjaga „2010. aasta aruanne ELi kodakondsuse kohta: ELi kodanike õigusi piiravate takistuste kõrvaldamine“, milles esitati meetmed, et tagada eelkõige lennureisijate ühtsed õigused ja nende nõuetekohane jõustamine.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT L 46, 17.2.2004, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrus (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (EÜT L 285, 17.10.1997, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Komisjoni poolt 2020. aastal tellitud ja avaldatud uuring praeguse lennureisijate õiguste kaitse taseme kohta ELis (edaspidi „uuring“) näitas, et reisijate peamine prioriteet on saada reisitõrke korral abi ja neile tuleb pakkuda teekonna muutmist nii, et nad saabuksid sihtkohta võimalikult kiiresti. Uuring näitas, et hüvitise maksmine on reisija huvide seisukohalt kolmandal kohal. Teisest küljest näitas uuring ka seda, et lennuettevõtjate absoluutsed ja suhtelised kulud seoses määruse (EÜ) nr 261/2004 rakendamisega on alates 2011. aastast märkimisväärselt kasvanud, mis võib pikas perspektiivis kaasa tuua lennuettevõtjate teenindatavate lennuliinide arvu kärpimise või reisijatele pakutavate lennuühenduste vähenemise. Seepärast tuleks määruse (EÜ) nr 261/2004 läbivaatamisel keskenduda eelkõige reisijate õigusele abile ja teekonna muutmisele, võttes samal ajal arvesse lennuettevõtjate majanduslikke stiimuleid ja mõju ühendatusele.
- (4) Avaliku teenindamise kohustuse alusel toimuval lennul täis- või soodushinnaga reisivatel reisijatel peaksid olema samad määrusest (EÜ) nr 261/2004 tulenevad õigused.
- (5) Selleks et suurendada lennuettevõtjate- ja -reisijate õiguskindlust, on vaja määratlada mõiste „erakorralised asjaolud“, võttes arvesse Euroopa Kohtu otsust kohtuasjas C-549/07⁵ (Friederike Wallentin-Hermann vs. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA) (edaspidi „otsus kohtuasjas C-549/07“), mis käsitleb määruse (EÜ) nr 261/2004 tõlgendamist. Erakorraliste asjaolude kontseptsiooni tuleks täpsustada selliste asjaolude, mis kujutavad endast erakorralisi asjaolusid või mis ei kujuta endast erakorralisi asjaolusid, mittetäieliku loetelu kaudu. Komisjon peaks erakorraliste asjaolude loetelu iga kolme aasta järel läbi vaatama ning tegema vajaduse korral Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku selle loetelu ajakohastamiseks.

⁵ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (neljas koda), 22. detsember 2008, Friederike Wallentin-Hermann vs. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) Euroopa Kohus leidis kohtuasjas C-549/07 tehtud otsuses, et ootamatu tehniline probleem ei kujuta endast erakorralist asjaolu, välja arvatud juhul, kui ootamatu tehnilise probleemi on põhjustanud varjatud tootmisdefekt, mille on avastanud õhusõiduki tootja või pädev asutus, või sabotaaži või terrorismiakti tagajärjel õhusõidukile tekitatud kahjustused. Võttes arvesse saadud kogemusi ja seda, kui oluline on tagada, et käesoleva määrusega reisijatele antud õigused ei kahjustaks ohutust, peaksid teatavate seadmetega seotud tehnilised probleemid teatavatel tingimustel siiski kujutama endast erakorralisi asjaolusid.
- (7) Euroopa Kohus leidis oma liidetud kohtuasjades C-156/22, C-157/22 ja C-158/22 (TAP Portugal vs. flightright GmbH ja Myflyright GmbH)⁶ määruse (EÜ) nr 261/2004 tõlgendamise kohta tehtud otsuses, et lennu teostamiseks hädavajaliku meeskonnaliikme ootamatu töölt puudumine haigestumise tõttu või isegi tema ootamatu surm vahetult enne lennu kavandatud väljumist ei kujuta endast erakorralist asjaolu. Kuigi lennuettevõtjatel on kohustus võtta kõik mõistlikud meetmed, et tagada piloodi, teise piloodi või minimaalse nõutava salongipersonali asendamine, nõuab selle kohustuse praktiline täitmine väljaspool lennuettevõtja põhibaasi palju aega ja suuri rahalisi kulusid. Seepärast on asjakohane sätestada, et sellise meeskonnaliikme, kelle kohalolu on olemuslikult vajalik, ootamatu haigestumine või surm väljaspool lennuettevõtja põhibaasi, näiteks lennu väljumisele eelneval päeval, peaks kujutama endast erakorralist asjaolu.

⁶ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (kolmas koda), 11. mai 2023, TAP Portugal vs. flightright GmbH ja Myflyright GmbH, liidetud C-156/22 – C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) Euroopa Kohus leidis määruse (EÜ) nr 261/2004 tõlgendamist käsitlevates kohtuasjades C-28/20 (*Airhelp Ltd vs. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann jt vs. TUIfly GmbH*)⁸ ja C-613/20 (*CS vs. Eurowings GmbH*)⁹ tehtud otsustes ja kohtuasjas C-287/20 (*EL ja CP vs. Ryanair DAC*)¹⁰ tehtud määruses, et lennuettevõtja töötajate streik ei kujuta endast erakorralisi asjaolusid. Streigi korral ei kuulu lennuettevõtja töötajate teatavad nõuded siiski lennuettevõtja pädevusse ja jäävad tema kontrolli alt välja, näiteks pensioniea või rahaliste hüvitiste muutmise, mida saavad käsitleda üksnes ametiasutused. Seepärast on asjakohane sätestada, et teatavad lennuettevõtja töötajate streigid kujutavad endast erakorralisi asjaolusid.
- (9) Euroopa Kohus leidis kohtuasjas C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland vs. Diether Schenkel*)¹¹ tehtud otsuses määruse (EÜ) nr 261/2004 tõlgendamise kohta, et määruse (EÜ) nr 261/2004 tähenduses ei ole mõistet „lend“ määratletud, küll aga tõlgendas Euroopa Kohus seda nii, et sisuliselt koosneb see ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi selle veoliigi „ühikuks“, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab selle marsruudi. Ebamäärasuse vältimiseks ja saadud kogemuste valguses tuleks nüüd mõiste „lend“ ning sellega seotud mõisted „jätkulend“ ja „reis“ selgelt määratleda.

⁷ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (suurkoda), 23. märts 2023, *Airhelp Ltd vs. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

⁸ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (kolmas koda), 17. aprill 2018, *Helga Krüsemann jt vs. TUIfly GmbH*, C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (üheksas koda), 6. oktoober 2021, *CS vs. Eurowings GmbH*, C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ Kohtumäärus, Euroopa Kohus (kaheksas koda), 10. jaanuar 2022, *EL ja CP vs. Ryanair DAC*, C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

¹¹ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (neljas koda), 10. juuli 2008, *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland vs. Diether Schenkel*, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) Euroopa Kohus leidis kohtuasjas C-537/17 (*Claudia Wegener vs. Royal Air Maroc SA*)¹² tehtud otsuses määruse (EÜ) nr 261/2004 tõlgendamise kohta, et määrust (EÜ) nr 261/2004 kohaldati ühe reisijateveo mis tahes osa suhtes, mis oli osa reisist, olenemata selle toimumiskohast, sealhulgas lendude suhtes, mis toimusid täielikult väljaspool liitu. Kui kas algne väljumiskoht asub liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, või kui lendu teostav lennuettevõtja on lendu teostav liidu lennuettevõtja juhul, kui reisi lõppsihtkoht asub sellise liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, tuleks kohaldada käesolevat määrust.
- (11) Uuring näitas, et lennuettevõtjad järgivad määrust (EÜ) nr 261/2004 erineval määral, kusjuures liidu lennuettevõtjad järgivad seda üldiselt paremini kui kolmandate riikide lennuettevõtjad. Seega liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjate võrdsete tingimuste taastamine ning liidu lennuettevõtjate majandusliku jätkusuutlikkuse parandamine toetab liidu konkurentsivõimet ja lõppkokkuvõttes parandab reisijate üldist kaitset.
- (12) Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349 tunnistatakse äärepoolseimate piirkondade eripära, eelkõige tulenevalt nende kaugusest. Võttes arvesse määrusest (EÜ) nr 261/2004 saadud kogemusi, on reisijate maksimaalse kasu nimel vaja tagada territoriaalne seotus äärepoolseimate piirkondadega ja suurendada ühtekuuluvust kogu liidus. Äärepoolseimate piirkondade ja liikmesriigi muu territooriumi, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, vahel toimuvate reiside eripära tõttu tuleks hüvitise summa kindlaks määrata reisi tegelikku pikkust arvesse võttes.

¹² Kohtuotsus, Euroopa Kohus (kaheksas koda), 31. mai 2018, *Claudia Wegener vs. Royal Air Maroc SA*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) Piletid väljastab või kinnitab lendu teostav lennuettevõtja pärast reisijaga õhuveoteenuse lepingu sõlmimist. Need peaksid olema identifitseeritavad unikaalse piletinumbri abil ja sisaldama broneerimise ajal väljastatud ühekordse õhuveoteenuse lepinguga seotud kordumatut viidet. Pilet peaks hõlmama üht lendu või jätkulendu, võtmata arvesse tehnilistel ja käituslikel eesmärkidel tehtavaid vahepeatusi. Pilet peaks sisaldama mitmesugust teavet kõnealuse lennu või kõnealuse jätkulennu kohta, nagu lennu kuupäev, väljumis- ja saabumislennujaam, kavandatud väljumis- ja saabumisaeg, reisija ees- ja perekonnanimi, lennu number ja lendu teostava lennuettevõtja nimi.
- (14) Euroopa Kohus leidis kohtuasjas C-22/11 (Finnair Oyj vs. Timy Lassooy)¹³ tehtud otsuses määruse (EÜ) nr 261/2004 tõlgendamise kohta, et mõistet „pardale lubamisest keeldumine“ tuleb tõlgendada nii, et lisaks pardale lubamast keeldumisele ülebroneeritud lennu korral on sellega hõlmatud ka pardale lubamisest keeldumine muudel põhjustel, nagu näiteks käituslikud põhjused. Reisijatele, kes on pardaleminekuks kohale ilmunud ja keda keeldutakse pardale lubamast või kellele on eelnevalt teatatud, et neid nende tahte vastaselt keeldutakse pardale lubamast, tuleks maksta pileti ostuhind tagasi põhjendamatu viivitusega.
- (15) Samas võivad reisijate pardale lubamisest keeldumiseks olla mõistlikud põhjused nagu tervis, ohutus või julgestusnõuded või puudulikud reisidokumendid. Lennuettevõtjatel on ka õigus keelduda mõistlikult põhjendatud juhul pardale lubamast reisijad, kelle käitumine ohustab lennu ohutust või turvalisust, nagu on osutatud muudetud konventsioonis kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal, mis on allkirjastatud 14. septembril 1963 Tokyos. Sellistel puhkudel peaks tõendamiskoormus lasuma lendu teostaval lennuettevõtjal.

¹³ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (kolmas koda), 4. oktoober 2012, Finnair Oyj vs. Timy Lassooy, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) Kaitsetaseme parandamiseks ei tohiks tagasilennul keelduda reisijaid pardale lubamast põhjusel, et nad ei kasutanud sama õhuveoteenuse lepingu alusel toimunud varasemat lendu.
- (17) Praegu nõutakse reisijailt valesti kirjutatud nime parandamise eest mõnikord karistava iseloomuga menetlustasusid. Broneeringuvigade parandamine või halduslike muudatuste tegemine peaks mõistlikkuse piires olema tasuta, tingimusel et soovitud parandus või muudatus ei muuda lennuaegu, kuupäeva, marsruuti ega reisijat.
- (18) Lennu tühistamise korral peaks jääma otsus, kas valida pileti ostuhinna tagastamine, reisi teekonnamuudatusega jätkamine või hilisemal kuupäeval reisimine, reisija, mitte lennuettevõtja teha.
- (19) Lennujaamades, mille aastane reisijate arv on vähemalt viis miljonit inimest, peaksid lennujaama haldajad ja olulised teenuseosutajad, eelkõige lennuettevõtjad ja maapealse teeninduse teenuste osutajad, tegema koostööd, et minimeerida massiliste lennutõrgete mõju reisijatele. Selleks peaksid lennujaama haldajad koostama hädaolukorra lahendamise kavad ja neid üheskoos arendama. Kõigis teistes lennujaamades peaks lennujaama haldaja tegema kõik mõistlikud jõupingutused lennujaama kasutajate tegevuse koordineerimiseks ja nägema nende jaoks ette juhised olukordadeks, kus lennujaamas on sunnitud ootama märkimisväärne arv reisijaid, ning andma lennujaamas ootama sunnitud reisijatele jooksvalt infot.

- (20) Määrusesse (EÜ) nr 261/2004 tuleks selge sõnaga lisada reisijate õigus saada hüvitist lennu pikaajalise hilinemise eest kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega liidetud kohtuasjades C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ja Alana Sturgeon vs. Condor Flugdienst GmbH) ja C-432/07 (Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz vs. Air France SA)¹⁴ (edaspidi „otsus liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07“). Kooskõlas selles kohtuotsuses osutatud võrdse kohtlemise põhimõttega tuleks kohaldada samu tagasimaksmise, teekonna muutmise ja hüvitamise norme.
- (21) Otsuses liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07 on hüvitise maksmist käivitava sündmusena osutatud kolmetunnisele hilinemisele. Määruse (EÜ) nr 261/2004 vastuvõtmise järel saadud kogemused näitavad siiski, et paljusid hilinemisi ei ole võimalik lahendada nimetatud kohtuotsuses osutatud kolme tunni jooksul ning madal ajaline künnis võib suurendada tühistatud lendude arvu, kui lennuettevõtjad tühistavad selleks, et vähendada hilinenud lendude mõju järgnevatele lendudele, ühe või mitu lendu, et lennuk järgmiseks lennuks ümber paigutada. Enamikul juhtudel eelistaks reisija tühistamisele siiski hilinemist, sest siis on reisijal suurem kindlus saabuda kavandatud sihtkohta esimesel võimalusel. Paljudel marsruutidel on lende vähe ja tühistamise korral ei saa reisija teekonda kohe muuta. Ajalise künnise kõrgendamine annab seega reisijale eelise.

¹⁴ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (neljas koda), 19. november 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), liidetud kohtuasjad C-402/07 ja C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) Ühenduvuse säilitamiseks tuleks kõrgendada ajalist künnist, millest pikema hilineamise korral tekib õigus hüvitisele, et võtta arvesse lennundussektorile avalduvat finants- ja konkurentsimoju. Sel viisil on võimalik vältida stiimuleid lendude tühistamiste sagenemiseks või teenindatavate lennuliinide arvu kärpimiseks või reisijatele pakutavate ühendusvõimaluste vähendamiseks pikas perspektiivis. Selleks et tagada liidus reisijatele ühtsed hüvitamistingimused, peaks asjaomane ajaline künnis olema kogu liidus kõigi reisi jaoks ühesugune.
- (23) Määruses (EÜ) nr 261/2004 sätestatud standardse hüvitise eesmärk on hüvitada ajakaotust, mis on kõigile reisijatele ühine. Määruses (EÜ) nr 261/2004 kindlaks määratud summad võivad paljudel juhtudel ületada reisijatele tekitatud kahju väärtust; see on kindlaks tehtud majandusuuringutes. Seepärast on asjakohane määrata kindlaks erinevad ajalised künnised hüvitise määramiseks vastavalt tõrkega lennu pikkusele ja hilinemisele saabumisel.
- (24) Kooskõlas liidu jõupingutustega kliimaneutraalse ja keskkonnasõbraliku liikuvuse edendamiseks on samuti asjakohane tagada, et eri transpordiliikide reisijate õigusi käsitlevad õigusraamistikud lähendatakse võimalikult suures ulatuses ning et eri transpordiliikide puhul kohaldatavad hüvitised ühtlustatakse.
- (25) Õiguskindluse tagamiseks tuleks määruses (EÜ) nr 261/2004 selge sõnaga kinnitada, et lennuplaani muutmine mõjutab reisijaid samamoodi nagu tühistamine või hilinemine, mistõttu peaksid reisijatel olema nimetatud juhtudel samad õigused.

- (26) Reisijaid, kes jäävad reisi osaks olevast jätkulennust maha eelmise lennu tõrke tõttu, tuleks teekonna muutmist oodates nõuetekohaselt abistada. Sellistel juhtudel ja kooskõlas võrdse kohtlemise põhimõttega peaks reisijatel olema õigus saada hüvitist, kui nad saavad alternatiivse lennu või alternatiivse transpordimooduse lõppsihtkohta ning seda samadel alustel nagu otselendudel tõrkeid kogevatel reisijatel.
- (27) Broneerimise ajal ja enne piletite ostmist peaksid lennuettevõtjad või vajaduse korral vahendajad reisijaid selgelt teavitama sellest, kas nende reisiplaanide osas sõlmitakse üksainus õhuveoteenuse leping, ja nende õigustest, mis tulenevad määrusest (EÜ) nr 261/2004, eelkõige seoses jätkulennust mahajäämisega.
- (28) Reisijate paremaks kaitsmiseks tuleks täpsustada, et reisijatel, kelle lend hilines, peaks olema õigus abile ja hüvitisele, olenemata sellest, kas nad ootavad lennujaama terminalis või asuvad juba õhusõiduki pardal. Kuna aga õhusõiduki pardal ootajatel puudub juurdepääs terminalis osutatavatele teenustele, peaks sellistel reisijatel olema suuremad õigused seoses põhivajaduste tagamise ja pardalt lahkumisega. Pardalt lahkumise õigust võib piirata üksnes ohutuse, sisserände, lennujuhtimise või julgestusega seotud põhjustel. Kui lennuettevõtja on kavandanud reisijate pardalt lahkumise, kuid lennujuhtimisasutused annavad talle teada, et lennule on antud luba viivitamatult startida, peaks tal olema lubatud keelata reisijail pardalt lahkuda.

- (29) Kui reisija on valinud võimaluse muuta teekonda esimesel võimalusel, sõltub lennuettevõtja pakkumine teekonda muuta tihti vabade kohtade olemasolust tema enda lendudel, mistõttu ei võimaldata reisijatele kiiremat teekonna muutmist alternatiivsete teenuste kaudu. Seepärast peaks lennuettevõtja pakkuma ka muid võimalusi teekonna muutmiseks, sealhulgas alternatiivsesse lennujaama, teisel teekonnal, teise lennuettevõtja lendudel või muude transpordiliikidega, kui see kiirendaks teekonna muutmist. Selline alternatiivne teekonna muutmine peaks sõltuma vabade kohtade olemasolust. Kui lennuettevõtja ei ole pakkunud teekonna muutmist ja kumulatiivset ooteaega pikendatakse vähemalt kolme tunni võrra, peaks reisijal olema õigus korraldada ise teekonna muutmine, et saabuda oma lõppsihtkohta täiendava viivituseeta. Kõnealune teekonna muutmine peaks teatavatel tingimustel toimuma lennuettevõtja kulul ja võrreldavatel transporditingimustel.
- (30) Reisijate teekonna muutmisel peaksid lennuettevõtjad püüdma tagada, et reisijad saavad reisida oma pagasiga, sealhulgas registreeritud ja registreerimata pagasiga. Reisijal peaks olema võimalik lubada lennuettevõtjal tegutseda teisiti, kui pagasiveo piirangud põhjustavad teekonna muutmist ootavatele reisijatele täiendavaid hilinemisi, ilma et see piiraks lennuettevõtja vastutust reisijate pagasi eest, mida reguleeritakse määrusega (EÜ) nr 2027/97 ja Montrealis 28. mail 1999 vastu võetud rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsiooniga (edaspidi „Montréal'i konventsioon“).

- (31) See, kas transporditingimused on võrreldavad, võib sõltuda mitmest tegurist ja konkreetsest asjaolust. Võimaluse korral ja kui see ei too kaasa täiendavat hilinemist, ei tohiks reisijaid ümber paigutada broneeringus esitatud veoteenuse reisiklassist madalamasse reisiklassi. Teekonna muutmine ei tohiks tekitada reisija jaoks lisakulusid, isegi kui reisija jätkab reisi teise lennuettevõtja või transpordiliigiga, ta paigutatakse kõrgemasse reisiklassi või kui tema pilet on esialgsest kallim. Tuleks teha mõistlikke jõupingutusi, et vältida täiendavaid ümberistumisi teekonnal. Kui teekonna muutmiseks kasutatakse teist lennuettevõtjat või transpordiliiki, peaks reisi kogukestus olema võimalikult lähedane algse lennu kavandatud reisiajale samas reisiklassis või vajaduse korral kõrgemas reisiklassis. Kui võrreldavatel aegadel on valida mitme lennu vahel, peavad reisijad, kellel on õigus teekonna muutmisele, nõustuma lennuettevõtja teekonna muutmise pakkumisega, sealhulgas nende lennuettevõtjate lendudega, kes teevad koostööd lendu teostava lennuettevõtjaga. Kui puuetega inimestele või piiratud liikumisvõimega isikutele osutatav abi broneeriti algsele lennule, peaks selline abi olema kättesaadav ka alternatiivsel teekonnal vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1107/2006¹⁵.

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul (ELT L 204, 26.7.2006, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (32) Lennuettevõtjad peaksid pakkuma reisijatele abi alates kavandatud väljumisajast kuni lennu või alternatiivse transpordimooduse väljumiseni. Praegu on lennuettevõtjatel piiramatu kohustus majutada oma reisijaid pikaajaliste erakorraliste asjaolude korral. Selline ebakindlus, mis tuleneb ajapiirangu ettenägematusest, võib kahjustada lennuettevõtja finantsstabiilsust ja tuua reisijatele kaasa negatiivse mõju seoses ühenduvusega. Seepärast peaks lennuettevõtjal olema võimalik piirduda maksimaalselt kolme öö pikkuse majutamisega. Pealegi peaksid hädaolukorra lahendamise kava ja kiire teekonna muutmine leevendama riski, et reisijad on sunnitud lennujaamas pikka aega ootama.
- (33) Lendu teostaval lennuettevõtjal võib olla vaja pöörata erilist tähelepanu erivajadusega reisijate, näiteks puuetega inimeste, piiratud liikumisvõimega isikute, saatjata laste, väikelaste, rasedate ja eriarstiabi vajavate isikute, näiteks raske diabeedi või epilepsiaga isikute vajadustele. Eelkõige võib tõrgete korral olla raskem korraldada selliste isikute majutust. Seepärast ei tohiks nende reisijate kategooriate suhtes kohaldada erakorraliste asjaolude ilmnemisel kehtivaid majutusõiguse piiranguid, tingimusel et nad on lendu teostavat lennuettevõtjat õigeaegselt teavitanud.
- (34) Määrust (EÜ) nr 261/2004 kohaldatakse ka nende reisijate suhtes, kes on broneerinud lennureisi pakettreise ühe osana. Muutmismääruse eesmärk on veelgi parandada sidusust Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/2302¹⁶ ja määruse (EÜ) nr 261/2004 vahel. Sellega seoses ei tohiks lubada reisijatel kumuleerida vastavaid õigusi, eelkõige mõlemast õigusaktist tulenevaid õigusi.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/2302, mis käsitleb pakettreise ja seotud reisikorraldusteenuseid ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/83/EL ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 90/314/EMÜ (ELT L 326, 11.12.2015, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) Lendude hilinemiste ja tühistamiste taseme praegused põhjused ei ole liidus seotud üksnes lennuettevõtjatega. Selleks et stimuleerida kõiki lennundussektoris osalejaid otsima tõhusaid ja õigeaegseid lahendusi, kuidas vähendada lendude hilinemise ja tühistamisega reisijatele põhjustatud ebamugavusi, ei tohiks määrus (EÜ) nr 261/2004 piirata lennuettevõtjate õigust taotleda kahjude hüvitamist kolmandalt isikult, kes on aidanud kaasa sündmusele, mis on tinginud hüvitise maksmise või muude kohustuste tekkimise.
- (36) Euroopa Kohus leidis oma kohtuasjas C-502/18 (CS jt vs. České aerolinie a.s.)¹⁷ tehtud otsuses määruse (EÜ) nr 261/2004 tõlgendamise kohta, et jätkulendude puhul, mis kuuluvad kõnealuse määruse kohaldamisalasse, peab iga lendu teostav lennuettevõtja, kes osales vähemalt ühe jätkulennu teostamises, maksma reisijale kõnealuse määruse alusel hüvitist olenemata sellest, kas lennuettevõtja poolt teostatud lennul esines tõrkeid või mitte. Isegi kui määruses (EÜ) nr 261/2004 nähakse ette, et lendu teostavad lennuettevõtjad, kes täidavad sellest tulenevaid kohustusi, võivad taotleda hüvitist mis tahes kolmandalt isikult, on uuring näidanud, et kõnealuses määruses osutatud õigus kahjude hüvitamisele on olnud ebatõhus. Selle tulemusena kannavad liidu lennuettevõtjad ebaproportsionaalselt suurt finantskoormust võrreldes kolmandate riikide lennuettevõtjatega. Selleks et taastada liidu lennuettevõtjate konkurentsivõime kooskõlas 2024. aasta septembri Euroopa konkurentsivõime tuleviku aruandes (edaspidi „Draghi aruanne“) esitatud soovitustega ja säilitada pikas perspektiivis ühenduvus, tuleks määruse (EÜ) nr 261/2004 läbivaatamisel piirata lennuettevõtja vastutust lendudega, mida ta käitab lendu teostava lennuettevõtjana.

¹⁷ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (üheksas koda), 11. juuli 2019, CS jt vs. České aerolinie a.s, C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005¹⁸ kohaselt on lennutranspordi lepingu sõlminud isikul kohustus teavitada reisijat lendu teostavast lennuettevõtjast ning nõukogu direktiivi 93/13/EMÜ¹⁹ kohaselt on müüjal või teenuste osutajal kohustus anda tarbijale lepingutingimuste kohta teavet. Reisijaid tuleks üksikasjalikumalt teavitada nende õigustest lennutörke korral ning samuti tuleks neid asjakohaselt teavitada törke põhjustest kohe, kui sellekohane teave on olemas. Kõnealust teavet tuleks anda ka juhul, kui reisija on ostanud pileti liidus tegutseva vahendaja kaudu. Lennuettevõtja või vahendaja peaks sellise teabe esitama ligipääsetavas vormis ja vajaduse korral mobiilirakenduste või muude digitaalsete vahendite kaudu edastatavate nn tõuketeadete kaudu.
- (38) Reisijate õiguste parema jõustamise tagamiseks peaksid riiklikud rakendusasutused jälgima määruse (EÜ) nr 261/2004 jõustamist ja otsustama asjakohaste karistuste üle, et motiveerida kõnealuse määruse täitmist.
- (39) Reisijate õiguste parema jõustamise tagamiseks peaksid liikmesriigid võimaldama tarbijatele juurdepääsu vaidluste kohtuvälise lahendamise mehhanismidele pärast seda, kui nende tarbijate esitatud kaebus või taotlus lennuettevõtjale või vahendajale on jäetud rahuldamata. Need mehhanismid ei tohiks piirata liikmesriikide õigust otsustada, kas lennuettevõtjate või vahendajate osalemine peaks olema kohustuslik.

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9 (ELT L 344, 27.12.2005, lk 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ Nõukogu 5. aprilli 1993. aasta direktiiv 93/13/EMÜ ebaõiglaste tingimuste kohta tarbijalepingutes (EÜT L 95, 21.4.1993, lk 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) Kui reisijad valivad teekonna muutmise võimaluse asemel pileti ostuhinna tagasimaksmise, tuleks see tagasimakse teha automaatselt ja õigeaegselt, ilma spetsiaalse taotluse esitamise kohustusega.
- (41) Lennuettevõtja või vahendaja peaks reisijaid asjakohasest lennuettevõtjatele või vahendajatele hüvitistaotluste ja kaebuste esitamise korrast asjakohaselt teavitama ning reisijad peaksid saama lennuettevõtjalt või vahendajatelt tähtaegse vastuse. Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma lennujaama hädaolukorra lahendamise kava, võib vastamise tähtaegu pikendada.
- (42) Reisijatel peaks olema võimalus algatada peale kaebuste või taotluste menetlemist ka individuaalsed vaidlusi asutuses või asutustes, mis vastutavad lennuettevõtjale esitatud kaebustest tulenevate vaidluste kohtuvälise lahendamise eest.. Kuna aga õigus tõhusale õiguskaitsevahendile kohtus on üks Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 47 tunnustatud põhiõigustest, ei tohiks kõnealused meetmed takistada reisijatel kohtusse pöörduda
- (43) Selleks et reisijad saaksid kasutada oma õigusi seoses taotluste, kaebuste ja individuaalsete vaidlustega, peaks reisijatel olema võimalik esitada taotlus selgel ja kättesaadaval viisil ning otse ja isiklikult lennuettevõtjatele, vahendajatele või määruse (EÜ) nr 261/2004 kohastele asjaomastele asutustele.

- (44) Võttes arvesse ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni²⁰ ning selleks, et tagada täieliku asenduskulu ulatuses hüvitise tasumine liikumisabivahendi kahjustamise, hävimise või kaotsimineku korral või tunnustatud abikoera vigastuse või surma korral, peaksid lennuettevõtjad pakkuma puuetega inimestele ja määruses (EÜ) nr 1107/2006 määratletud piiratud liikumisvõimega isikutele tasuta võimalust esitada erideklaratsioon, mis Montréali konventsiooni kohaselt võimaldab neil taotleda täielikku hüvitist.
- (45) Puuetega inimestel ja piiratud liikumisvõimega isikutel peaks olema õigus nõuda, et lennuettevõtja pakub registreeritud liikumisabivahendi kaotsimineku, hävimise või kahjustamise korral viivitamata liikumisabivahendi ajutist asendamist. Arvestades, et tunnustatud abikoeri ei ole lihtne asendada, tuleks pakkuda muid ajutisi lahendusi tunnustatud abikoera kaotsimineku, surma või vigastuse korral.

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

- (46) Reisijatele ei ole alati selge, milliste mõõtmete ja millise kaaluga pagasit või mitu pagasiühikut on neil lubatud õhusõiduki pardale võtta. Selleks et tagada reisijate igakülgne teadlikkus sellest, missugused registreerimata ja registreeritud pagasi piirnormid kaasnevad tema piletiga, peaksid lennuettevõtjad need selgelt märkima pileti broneerimisel ja lennujaamas. Selleks et tagada reisijatele reisi ajal piisavalt mugavad tingimused ja nagu on leidnud Euroopa Kohus oma kohtuasjas C-487/12 (Vueling Airlines SA vs. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)²¹ tehtud otsuses, peaks reisijatel olema lubatud võtta õhusõiduki salongi tasuta kaasa isiklikke esemeid, mis on neile veo ajal vajalikud, tingimusel et isiklikud esemed vastavad kohaldatavatele ohutus- ja julgestusõuetele ning mõistlikele nõuetele seoses kaalu ja mõõtmetega. Reisijatele veo ajal vajalikeks peetavate isiklike esemete all mõistetakse esemeid, mis on reisi vältel olulised ning võivad hõlmata passe ja muid reisidokumente, hädavajalikke ravimeid, isiklikke seadmeid ja lugemismaterjale ning toitu ja jooki, mille kogus vastab lennu kestusele.

²¹ Kohtuotsus, Euroopa Kohus (viies koda), 18. september 2014, Vueling Airlines SA vs. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, C- 487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) Reisijaid tuleks broneerimisel selges ja ligipääsetavas vormis teavitada pagasi maksimaalmõõtmetest ja -kaalust, mida võib õhusõiduki salongi kaasa võtta. Ilma et see piiraks hinnakujundamise vabaduse põhimõtet, peaksid lennuettevõtjad määratlema mõistlikud käsipagasi mõõtmeid käsitlevad põhimõtted, mis võimaldavad reisijatel võtta õhusõiduki salongi kaasa ühe käsipagasi ühiku, tingimusel et see vastab kohaldatavatele ohutus- ja julgestusnõuetele. Võttes arvesse lennuettevõtjate pagasipoliitika erinevusi, on asjakohane hinnata Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008²² läbivaatamisel käsipagasile ühtsete miinimumnormide kehtestamise teostatavust.
- (48) Muusikariistadel võib olla väga suur rahaline, kunstiline ja ajalooline väärtus. Lisaks on muusikariistad muusikute töövahendid, mida regulaarselt kasutatakse proovide tegemiseks ja esinemiseks ning mida ei ole lihtne asendada. Seetõttu peaks reisijatel olema õigus tuua omal vastutusel õhusõiduki salongi muusikariistu, tingimusel et need vastavad veomahtu, ohutus- ja julgestusnormidele ning on kooskõlas lennuettevõtja kehtestatud pagasi piirnormidega. Kui veomahu-, ohutus- ja julgestusnõuded on täidetud, peaks lennuettevõtja püüdma lubada reisijatel hoida muusikariistu täiendavatel istekohtadel, tingimusel et nende eest on tasutud vastav piletihind. Kui see ei ole võimalik, tuleks muusikariistu võimaluse korral vedada asjakohastes tingimustes õhusõiduki lastiruumis. Seetõttu tuleks määrust (EÜ) nr 2027/97 vastavalt muuta.

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (49) Võttes arvesse määrusega (EÜ) nr 2027/97 hõlmatud õiguste ja kohustustega seotud kaebuste esitamise lühikesi tähtaegu, peaksid lennuettevõtjad andma reisijatele võimaluse kaebuse esitamiseks, kasutades selleks vormi, mis on puuetega inimeste ja digivahendeid mitte kasutavate isikute jaoks ligipääsetav. Lennuettevõtjad peaksid kaebuse vormi tegema kättesaadavaks vähemalt lennuettevõtjate mobiilirakendustes ja veebisaitidel. Kõnealune kaebuse vorm peaks võimaldama reisijal esitada viivitamata kaebuse kahjustatud, hilinenud või kaotsiläinud pagasi kohta.
- (50) Määruse (EÜ) nr 2027/97 artikli 3 lõige 2 on iganenud, kuna nüüd reguleeritakse kindlustusküsimusi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 785/2004²³. Seetõttu tuleks see välja jätta.
- (51) On vajalik, et lennuettevõtjad muudaksid korrapäraselt määruse (EÜ) nr 2027/97 lisas osutatud rahalisi piirmäärasid, et võtta arvesse Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) Montréali konventsiooni artikli 24 lõike 2 kohaselt läbi vaadatud majandusarengutendentse.

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 785/2004 kindlustusnõuete kohta lennuettevõtjatele ja õhusõiduki käitajatele (ELT L 138, 30.4.2004, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) Draghi aruandes rõhutati transpordi olulist rolli liidu konkurentsivõime jaoks. Samuti kirjeldati asümmeetrilistest normidest tulenevat äritegevuse ümbersuunamise ohtu liidu transpordisõlmedest liidu naabruses asuvatesse sõlmpunktidesse. Määrust (EÜ) nr 261/2004 kohaldatakse reisijate suhtes, kes lendavad kolmanda riigi lennujaamast aluslepingute kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama, ainult juhul, kui asjaomast lendu teostav lennuettevõtja on liidu lennuettevõtja. Kolme aasta jooksul alates määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisest peaks komisjon hindama nimetatud määruse kohaldamisala läbivaatamise põhjendatust, et veelgi parandada reisijate kaitset ja võrdseid tingimusi liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjatele.
- (53) Määruse (EÜ) nr 1008/2008 läbivaatamise raames tuleks hinnata mehhanismi reisijate kaitsmiseks lennuettevõtja maksejõuetuse korral.
- (54) Gröönimaal valitsevad eriti karmid ilmastikutingimused ning seda iseloomustab väga väike rahvastikutihedus ja pikad vahemaad asustatud kohtade vahel. Ühendatuse tagamiseks ja Gröönimaal toimuvate lendude kättesaadavuse säilitamiseks ei tohiks Gröönimaa-siseste lendude suhtes kohaldada hüvitise maksmise kohustust, sealhulgas juhul, kui need lennud on jätkulennud, mis saavad liikmesriigi territooriumile või väljuvad liikmesriigi territooriumilt, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid.

- (55) Määrus (EÜ) nr 261/2004 ei tohiks piirata maakitsuse, kus paikneb Gibraltari lennujaam, staatust ja suveräänsust ega sellega seoses Hispaania Kuningriigi õiguslikku seisundit. Võttes arvesse praegust olukorda ja selleks, et tagada õiguskindlus, tuleks täpsustada, et määruse (EÜ) nr 261/2004 norme tuleks Gibraltari lennujaama suhtes kohaldada üksnes juhul, kui Hispaania Kuningriik on pärast Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi vahelise vaidluse lahendamist võimeline teostama tõhusat kontrolli Gibraltari lennujaama üle ning tagama määruses (EÜ) nr 261/2004 sätestatud normide kohaldamise kõnealuse lennujaama suhtes, ning kui *Euroopa Liidu Teatajas* on avaldatud vaidluse lahendamist käsitlev teade.
- (56) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt kaitsta lennureisijate õigusi õiglasel ja tasakaalustatud viisil, tagada liidu lennundussektori konkurentsivõime ning säilitada reisijatele ühendused pikas perspektiivis, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetme ulatuse tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 261/2004 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Kohaldamisala

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

- a) neid keeldutakse pardale lubamast;
- b) nende lend tühistatakse, hilineb või lennuaega muudetakse;
- c) nad jäävad jätkulennult maha;
- d) nende reisiklassi muudetakse.“

- 2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

- a) punktid b–f asendatakse järgmisega:

„b) „lendu teostav lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud õhuveoteenuse lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud kõnealuse reisijaga lepingu, sealhulgas lennuettevõtja, kes kasutab teise lennuettevõtja õhusõidukit kas selle teise lennuettevõtja meeskonnaga või meeskonnata;

- c) „liidu lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriik vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008* sätetele;
- d) „reisikorraldaja“ – isik Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/2302** artikli 3 punkti 8 tähenduses;
- e) „pakettreis“ – direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 3 punktis 2 määratletud teenused;
- f) „pilet“ – mis tahes vormis kehtiv tõend õhuveoteenuse lepingu kohta;

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/2302, mis käsitleb pakettreise ja seotud reisikorraldusteenuseid ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/83/EL ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 90/314/EMÜ (ELT L 326, 11.12.2015, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).“;

- b) punkt g jäetakse välja;

c) punktid h–l asendatakse järgmisega:

- „h) „lõppsihtkoht“ – lennu sihtkoht või reisi puhul viimase jätkulennu sihtkoht;
- i) „puuetega inimene“ ja „piiratud liikumisvõimega isik“ – isik, kellel on püsiv või ajutine füüsiline või vaimu-, intellekti- või meelepuue, mis koostoimes eri takistustega ei võimalda kõnealusel isikul kasutada transpordivahendit täielikult ja tulemuslikult teiste reisijatega võrdsetel alustel, või kelle liikumisvõime transpordivahendi kasutamisel on vanuse tõttu piiratud;
- j) „pardale lubamisest keeldumine“ – reisijate õhusõidukiga vedamisest keeldumine, kuigi reisija on pardaleminekuks kohale ilmunud artikli 4 lõikes 1 sätestatud tingimustel, või kui reisijatele on eelnevalt teatatud, et neid nende tahte vastaselt keeldutakse pardale lubamast, välja arvatud juhul, kui pardale lubamisest keeldumiseks on mõistlikud põhjused, nagu tervis, ohutus, julgestusnõuded või puudulikud reisidokumendid;
- k) „vabatahtlik“ – reisija, kes on pardaleminekuks kohale ilmunud artikli 4 lõikes 1 sätestatud tingimustel ning kes on reisijatele suunatud lennuettevõtja teadaande korral valmis hüvitise vastu õhusõiduki pardale minekust loobuma;

- l) „tühistamine“ – varem kavandatud lennu, mille kohta oli sõlmitud õhuveoteenusleping, ärajätmine, sealhulgas olukorrad
- i) kui õhukutõusnud õhusõiduk kas suunati mis tahes põhjusel ümber muusse kui piletil märgitud sihtlennujaama või naasis lähtelennujaama ega saanud jätkata lendu piletil märgitud sihtlennujaama, välja arvatud juhul, kui tegelik sihtlennujaam ja piletil märgitud sihtlennujaam teenindavad sama linna või piirkonda ning lennuettevõtja tagas reisijale transpordi piletil märgitud sihtlennujaama; või
 - ii) kui reisijale on väljastatud lennupilet ja reisija piletil märgitud väljumisaega on muudetud varasemaks rohkem kui ühe tunni võrra, välja arvatud juhul, kui lennule registreerimise ja pardalemineku aeg ei muutu või kui reisija kasutas muudetud sõiduplaaniga lendu;“;
- d) lisatakse järgmised punktid:
- „m) „kolmas riik“ – mis tahes riik või liikmesriigi territooriumi osa, mille suhtes ei kohaldata aluslepinguid;
 - n) „hiline mine väljumisel“ – reisija piletil märgitud väljumisaja ja lennu tegeliku väljumisaja erinevus;

- o) „hiline mine saabumisel“ – reisija piletil märgitud saabumisaja ja lennu tegeliku saabumisaja erinevus;
- p) „reisiklass“ – õhusõiduki reisijatesalongi osa, mida iseloomustab erinev istmetüüp, erinev istmete paigutus või mis tahes muu erinev reisijatele pakutav teenindus võrreldes salongi teiste osadega;
- q) „õhuveoteenuse leping“ – lennuettevõtja või tema volitatud esindaja ja reisija vahel sõlmitud leping ühe või mitme lennu osutamiseks;
- r) „erakorralised asjaolud“ – asjaolud, mis oma olemuselt või tekkepõhjuselt ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt, nagu näiteks lisa punktis 1 esitatud erakorraliste asjaolude mittetäielikus loetelus sisalduvad asjaolud, kuid nende hulka ei kuulu lisa punktis 2 esitatud asjaolude mittetäielikus loetelus sisalduvad asjaolud;
- s) „lend“ – õhuvedu, mida tehakse ühe õhusõidukiga kahe piletil märgitud lennujaama vahel eelnevalt kindlaks määratud marsruudi, sõiduplaani ja kindla identifitseerimisnumbri alusel, olenemata sellest, kas tehakse peatusi üksnes tehnilistel või käituslikel põhjustel;

- t) „jätkulend“ – ühe reisi osaks olev lend, mille eesmärk on võimaldada reisijal lahkuda algsest väljumiskohast ja saabuda ümberistumiskohta, et sealt edasi minna teisele lennule, või lend, mille eesmärk on võimaldada reisijal lahkuda ümberistumiskohast ja saabuda järgmisesse ümberistumiskohta või oma lõppsihtkohta;
- u) „vahepeatus“ – õhuveoteenuse lepingu alusel toimuva reisi tahtlik katkestamine ajavahemikuks, mis ületab aega, mis on vajalik otsetransiidiks, või ümberistumise korral ajavahemikuks, mis tavaliselt kestab järgmise jätkulennu väljumisajani ja hõlmab erijuhtudel ööbimist;
- v) „reis“ – lend või jätkulennud, millega reisija veetakse sama õhuveoteenuse lepingu alusel algsest väljumiskohast reisija lõppsihtkohta, kusjuures edasi-tagasi lende käsitatakse eraldi reisidena;
- w) „väljumisaeg“ – aeg, mil õhusõiduk lahkub seisuplatsilt kas tagasipukseerituna või omal jõul (liikumise algus);
- x) „saabumisaeg“ – aeg, mil õhusõiduk saabub seisuplatsile ja seisupidur on sisse lülitatud (liikumise lõpp);

- y) „viivitus lennurajal“ – 30 minutit ületav ajavahemik, mille jooksul õhusõiduk on maapinnal ning mis väljumise korral kestab alates õhusõiduki uste sulgemisest kuni õhusõiduki õhkutõusmiseni ja saabumise korral 30 minutit ületav ajavahemik alates õhusõiduki maandumisest kuni õhusõiduki uste avamiseni;
- z) „öö“ – ajavahemik alates keskööst kuni kella 6.00ni;
- za) „laps“ – isik, kes on lennu või esimese jätkulennu, mis toimuvad õhuveoteenuse lepingu alusel, väljumiskuupäeval noorem kui 14-aastane;
- zb) „väikelaps“ – isik, kes on lennu või esimese jätkulennu, mis toimuvad õhuveoteenuse lepingu alusel, väljumiskuupäeval noorem kui kaheaastane;
- zc) „püsiv andmekandja“ – vahend, mis võimaldab reisijal säilitada teavet nii, et sellele on teabe eesmärgiga vastavuses oleva aja jooksul võimalik hilisemaks kasutamiseks ligi pääseda, ja mis võimaldab säilitatud teavet muutmata kujul taasesitada;
- zd) „ligipääsetav vorm“ – vorm, mis tagab puuetega inimeste või piiratud liikumisvõimega isikute jaoks ligipääsu mis tahes asjakohasele teabele, sealhulgas võimaldab kõnealuste isikute jaoks ligipääsu sama hõlpsal ja mugaval viisil kui isiku jaoks, kellel ei ole puuet, ning mis vastab ligipääsetavusnõuetele, mis on kindlaks määratud kooskõlas kohaldatavate õigusaktidega, nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/882*;

- ze) „tõrge“ – pardale lubamisest keeldumine, lennu tühistamine, hiline mine väljumisel, hiline mine saabumisel või viivitus lennurajal;
- zf) „algne väljumiskoht“ – lennu või jätkulende sisaldava reisi puhul esimese lennu väljumiskoht.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).“

3) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

- a) reisijate suhtes, kes lendavad välja asutamislepingute kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast;
- b) reisijate suhtes, kes lendavad kolmandas riigis asuvast lennujaamast asutamislepingute kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama, ning kui sellistele reisijatele ei ole antud hüvitust või makstud hüvitist ning kui nad pole saanud abi selles kolmandas riigis, kui asjaomast lendu teostav lennuettevõtja on liidu lennuettevõtja.

2. Lõiget 1 kohaldatakse tingimusel, et:
 - a) reisijal on pilet asjaomasele lennule
või
 - b) lennuettevõtja või vahendaja on suunanud reisija lennult, mille jaoks tal oli pilet, teisele lennule, olenemata põhjusest.
3. Käesolevat määrust ei kohaldata reisijate suhtes, kes reisivad tasuta või soodushinnaga, mis ei ole vahetult või kaudselt avalikkusele kättesaadav. Seda kohaldatakse siiski reisijate suhtes, kellel on lennuettevõtja või vahendaja poolt püsikliendiprogrammi või muu äriprogrammi alusel väljastatud piletid.
4. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 2 punkti d kohaldamist, kohaldatakse käesolevat määrust üksnes nende reisijate suhtes, kes reisivad jäigatiivalise mootorõhusõidukiga.
5. Kui ei ole sätestatud teisiti, vastutab lendu teostav lennuettevõtja käesoleva määruse kohaste kohustuste täitmise eest.
6. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 12 kohaldamist, kohaldatakse käesolevat määrust ka direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 3 punktis 3 määratletud pakettreisilepingute alusel veetavate reisijate suhtes, välja arvatud juhul, kui nimetatud pakettreisileping lõpetatakse või selle täitmist mõjutavad muud põhjused kui selle lennu tõrge.
7. Käesoleva määruse artiklit 7 ei kohaldata, kui lennutõrge tekib jätkulennul, mis nii väljub Gröönimaa lennujaamast kui ka saabub Gröönimaa lennujaama.

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

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

- 4) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 4*

Pardale lubamisest keeldumine

1. Käesolevat artiklit kohaldatakse reisijate suhtes, kes ilmuvad väravasse pärast lennule registreerimist veebis või registreerimist lennujaamas, nagu on ette nähtud, ning ajal, mille lendu teostav lennuettevõtja või vahendaja on eelnevalt kirjalikult (sealhulgas elektrooniliselt) teada andnud, või kui pardalemineku aega ei ole märgitud, siis hiljemalt 45 minutit enne reisija piletil märgitud väljumisaega. Käesolevat artiklit kohaldatakse ka reisijate suhtes, kes ei ilmu pardaleminekuks kohale, kui neile on eelnevalt teatatud, et neid keeldutakse nende tahte vastaselt pardale lubamast.

2. Kui lendu teostav lennuettevõtja võib mõistlikkuse piires eeldada, et pardale lubamisest keeldumine on tõenäoline, teavitab ta sellest viivitamata asjaomaseid reisijaid. Samal ajal annab lendu teostav lennuettevõtja asjaomastele reisijatele teada nende konkreetsetest õigustest, mis neil käesoleva määruse alusel sellisel juhul on, eelkõige mis puudutab õigust pileti ostuhinna tagasimaksmisele või teekonna muutmisele artikli 8 alusel ning õigust abile artikli 9 alusel.

Lendu teostav lennuettevõtja püüab leida vabatahtlikke tingimustel, milles iga vabatahtlik reisija ja lendu teostav lennuettevõtja omavahel kokku lepivad.

Kõnealune hüvitist käsitlev kokkulepe vabatahtlikuga asendab vabatahtliku õiguse artikli 7 lõikes 1 sätestatud hüvitise saamiseks ainult juhul, kui vabatahtlik selle kokkuleppe selgesõnaliselt kas allkirjastatud dokumendi või püsival andmekandjal digitaalse dokumendiga kinnitab. Sellise kinnituse puudumise korral peab vabatahtlik saama põhjendamatu viivitusest ja hiljemalt seitsme kalendripäeva jooksul pärast pardale lubamisest keeldumist artikli 7 lõike 1 kohase hüvitise lendu teostavalt lennuettevõtjalt, kes keeldub teda pardale lubamast.

3. Kui vabatahtlike arv ei ole piisav selleks, et lubada ülejäänud piletiga reisijad pardale, võib lendu teostav lennuettevõtja keelduda reisijaid, välja arvatud artiklis 11 osutatud reisijad, nende tahte vastaselt pardale lubamast.
4. Lendu teostav lennuettevõtja esitab reisijatele, keda ta keeldus pardale lubamast, viivitamata teabe artiklite 15a ja 16a kohase kaebuste käsitlemise kohta.

Lendu teostav lennuettevõtja, kes keeldub reisijad pardale lubamast, pakub asjaomastele reisijatele põhjendamatu viivitusega selgelt võimalust valida pileti ostuhinna tagasimaksmise ja teekonna muutmise vahel vastavalt artiklile 8. Erandina artikli 8 lõike 1 punktist a, kui reisijatel, keda keelduti pardale lubamast, on õigus pileti ostuhinna tagasimaksmisele, tehakse see põhjendamatu viivitusega ja hiljemalt seitsme kalendripäeva jooksul pärast pardale lubamisest keeldumist.

Lendu teostav lennuettevõtja, kes keeldub reisijaid pardale lubamast, pakub asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 9. Erandina artikli 9 lõike 1 punktist a pakutakse toitu ja jooke viivitamata.

Lendu teostav lennuettevõtja, kes keeldub reisijaid nende tahte vastaselt pardale lubamast, maksab asjaomastele reisijatele hüvitist vastavalt artikli 7 lõikele 1 põhjendamatu viivitusega ja hiljemalt seitsme kalendripäeva jooksul pärast pardale lubamisest keeldumist.

5. Lõikeid 3 ja 4 kohaldatakse ka tagasilendude suhtes, kui reisijat keeldutakse pardale lubamast põhjusel, et reisija ei kasutanud sama õhuveoteenuse lepingu alusel toimunud varasemat lendu.
6. Kui reisija või vahendaja nõuab ühe või mitme reisija ees- või perekonnanimes tehtud kirjavea parandamist või juhul, kui vastavad nimed on muudetud halduslikel põhjustel, peab lendu teostav lennuettevõtja seda parandama või muutma vähemalt ühe korra hiljemalt 48 tundi enne väljumisaega, ilma et reisija või vahendaja peaks maksma lisatasu.“

5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Tühistamine

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

Lendu teostav lennuettevõtja teatab põhjendamatu viivitusega asjaomastele reisijatele tühistamise põhjused. Reisijatel on õigus saada taotluse alusel tühistamise põhjused kirjalikult. Lendu teostav lennuettevõtja esitab sellise teabe selgelt seitsme kalendripäeva jooksul alates taotluse esitamisest.

2. Tühistatud lendu teostav lennuettevõtja pakub asjaomastele reisijatele põhjendamatu viivitusega selgelt võimalust valida pileti ostuhinna tagasimaksmise ja teekonna muutmise vahel vastavalt artiklile 8.
3. Lendu teostav lennuettevõtja pakub asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 9.

4. Reisijatel on õigus saada lendu teostavalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artikli 7 lõikele 1 ja 3, kui nad valivad pileti ostuhinna tagasimaksmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile a või teekonna muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile c, või kui nad, olles valinud teekonna muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile b, saabuvad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 2 sätestatud ajalisi künniseid. Selleks esitab lennuettevõtja süstemaatiliselt ning reisijale ligipääsetavas vormis ja püsival andmekandjal eeltäidetud dokumendivormi. Lennuettevõtja esitab vastuse artikli 7 lõikes 5 sätestatud tähtaja jooksul.
5. Lendu teostav lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud ja et tühistamist ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui lennuettevõtja oleks võtnud kõik mõistlikud meetmed. Sellistele erakorralistele asjaoludele võib tugineda üksnes niivõrd, kuivõrd need mõjutavad asjaomast lendu või vähemalt ühte samale õhusõidukile kavandatud kolmest eelnevast lennust, ning tingimusel, et selle asjaolu esinemise ja lennu tühistamise vahel on otsene põhjuslik seos. Otsese põhjusliku seose olemasolu tõendamise kohustus lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.

6. Õigust saada lõike 3 kohast abi ja lõike 4 kohast hüvitist ei kohaldata, kui reisijat on tühistamisest teavitatud vähemalt 14 kalendripäeva enne reisija piletil märgitud väljumiskuupäeva. Kohustus tõendada, kas ja millal on reisijat lennu tühistamisest teavitatud, lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.“

6) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Hilinemine

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

Lendu teostav lennuettevõtja teatab põhjendamatu viivitusega asjaomastele reisijatele lennu hilinemise põhjused. Reisijatel on õigus saada taotluse alusel hilinemisega saabumise põhjused kirjalikult. Hilinenud lendu teostav lennuettevõtja esitab sellise teabe selgelt seitsme kalendripäeva jooksul alates taotluse esitamisest.

2. Lendu teostav lennuettevõtja pakub asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 9.
3. Kui hilinemise kestus jõuab artikli 7 lõikes 2 sätestatud ajaliste künnisteni, arvutatuna alates reisija piletil märgitud väljumisajast, pakub lendu teostav lennuettevõtja asjaomastele reisijatele põhjendamatu viivitusega võimalust valida pileti ostuhinna tagasimaksmise ja teekonna muutmise vahel vastavalt artiklile 8.
4. Reisijatel on õigus saada hilinenud lendu teostavalt lennuettevõtjalt taotluse alusel artikli 7 lõigete 1 ja 3 kohaselt hüvitist, kui nad saavad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 2 sätestatud ajalisi künniseid.

Reisijatel on õigus saada hilinenud lendu teostavalt lennuettevõtjalt taotluse alusel hüvitist vastavalt artikli 7 lõikele 1 ja 3, kui nad valivad pileti ostuhinna tagasimaksmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktide a või teekonna muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktide c, või kui nad, olles valinud teekonna muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktide b, saavad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 2 sätestatud ajalisi künniseid.

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

Õigust saada lõike 2 kohast abi ja lõike 4 kohast hüvitist ei kohaldata, kui reisijat on sellisest muudatusest teavitatud vähemalt 14 kalendripäeva enne reisija piletil märgitud väljumisaega. Kohustus tõendada, kas ja millal on reisijat teavitatud väljumisaja muutmisest, lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.

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

7) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 6a

Viivitus lennurajal

1. Lennurajal tekkinud viivituse korral teavitab lendu teostav lennuettevõtja reisijaid võimaluse piires korrapäraselt ja reaalajas.

2. Kui lennurajal tekib viivitus, tagab lendu teostav lennuettevõtja ohutus- või julgestusalaseid piiranguid arvesse võttes reisijatesalongi piisava kütmise või jahutamise, laseb tasuta kasutada lennukitualette ja tagab, et artiklis 11 osutatud reisijad saavad vajalikku tähelepanu. Lendu teostav lennuettevõtja pakub pardaltasuta joogivett, välja arvatud juhul, kui selle tõttu pikeneks viivitus lennurajal või kui seda ei ole võimalik ühitada lennuohutuse või lennundusjulgestuse nõuetega.
3. Kui asutamislepingute kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvas lennujaamas on viivitus lennurajal kestnud kolm tundi, pöördub õhusõiduk tagasi väravasse või mõnda teise õhusõidukist väljumiseks sobivasse kohta, kus reisijatel lubatakse õhusõidukist väljuda. Viivitust lennurajal võib pikendada üle nimetatud aja ainult juhul, kui õhusõiduk ei saa oma kohalt lennurajal lahkuda ohutuse, sisserände, lennujuhtimise või julgestusega seotud põhjustel.
4. Lõike 3 kohaselt lennukist väljunud reisijatel on artiklis 6 ja asjakohasel juhul artiklis 11 sätestatud õigused, võttes arvesse viivitust lennurajal ja reisija piletil märgitud väljumisaega.

Artikkel 6b

Jätkulennust mahajäämine ühe õhuveoteenuse lepingu alusel tehtava reisi jooksul

1. Kui reisija jääb reisi jooksul jätkulennust maha tõrke tõttu eelmisel lennul, on tõrkega lendu teostav lennuettevõtja kohustatud pakkuma reisijale teekonna muutmist vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile b ja abi vastavalt artiklile 9.

2. Kui lendu teostaval lennuettevõtjal ei ole võimalik pakkuda reisijale uut lendu artikli 7 lõike 2 punktides a ja b sätestatud ajavahemike jooksul arvestatuna alates jätkulennust mahajäänud reisija piletil märgitud väljumisajast, pakub lendu teostav lennuettevõtja asjaomasele reisijale põhjendamatu viivitusega ja selgelt võimalust valida vastavalt artiklile 8 pileti ostuhinna tagasimaksmise ja teekonna muutmise vahel.
3. Reisijatel on samuti õigus saada taotluse alusel tõrkega lendu teostavalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artikli 7 lõigetele 1 ja 3, kui nad saavad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 2 sätestatud ajalisi künniseid.

Reisijatel on õigus saada tõrkega lendu teostavalt lennuettevõtjalt taotluse alusel hüvitist vastavalt artikli 7 lõigetele 1 ja 3, kui nad valivad pileti ostuhinna tagasimaksmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile a või teekonna muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile c, või kui nad, olles valinud teekonna muutmise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile b, saavad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab artikli 7 lõikes 2 sätestatud ajalisi künniseid.
4. Kui reisija kavandab ja teeb vahepeatuse, loetakse lennujaam, kus vahepeatus tehakse, reisija lõppsihtkohaks.“

8) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Õigus hüvitisele

1. Tõrke korral kohaldatakse artiklites 4, 5, 6 või 6a ja käesolevas artiklis määratletud tingimustel järgmisi hüvitissummasid:
 - a) 300 eurot kõigi liidusiseste reiside puhul ja reiside puhul, mille pikkus on 3 500 kilomeetrit või vähem;
 - b) 500 eurot reiside puhul, mille pikkus on üle 3 500 kilomeetri.

Erandina punktist a määratakse hüvitissummad reiside puhul, mis toimuvad äärepoolseimate piirkondade ja liikmesriigi muude territooriumite vahel, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, reiside tegeliku vahemaa alusel.
2. Kui tegemist on hilinemisega saabumisel, mille põhjustas teekonna muutmine artikli 5 kohase tühistamise tõttu, artikli 6 kohase hilinemisega saabumisel või artikli 6b kohase hilinemisega saabumisel pärast jätkulennust mahajäämist, tekib õigus hüvitisele, kui hilinemine saabumisel on pikem kui:
 - a) neli tundi kõigi liidusiseste reiside puhul ja reiside puhul, mille pikkus on 3 500 kilomeetrit või vähem;
 - b) kuus tundi reiside puhul, mille pikkus on üle 3 500 kilomeetri.

3. Käesoleva määruse kohaldamisel võetakse vahemaa määramisel aluseks algse väljumiskoha ja lõppsihtkoha vaheline vahemaa. Jätkulennu puhul võetakse arvesse ainult algset väljumiskohta ja lõppsihtkoha lennujaama. Neid vahemaid mõõdetakse suurringjoone meetodil.
4. Kui reisija on valinud reisi jätkamise vastavalt artikli 8 lõike 1 punktile b ja muudetud teekonnal toimub järjekordne tõrge, võib reisijal tekkida õigus hüvitisele ainult üks kord reisi jooksul lõppsihtkohta.
5. Reisija esitab käesoleva artikli kohase hüvitise taotluse kuue kuu jooksul alates reisija piletil märgitud tegelikust väljumiskuupäevast. 14 kalendripäeva jooksul alates taotluse esitamisest lendu teostav lennuettevõtja kas maksab hüvitist või esitab reisijale põhjenduse hüvitise maksmata jätmise kohta vastavalt artikli 5 lõikele 5 või artikli 6 lõikele 6, lisades vajaduse korral selge ja põhjendatud selgituse erakorraliste asjaolude kohta. Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma hädaolukorra lahendamise kava, võib seda tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.

Kui lendu teostav lennuettevõtja taotletud hüvitist ei maksa, võib reisija esitada artikli 16a kohaselt kaebuse.
6. Hüvitis makstakse sularahas või, kui reisija on andnud selleks nõusoleku allkirjastatud dokumendis või mõnes püsival andmekandjal esitatud digitaalses dokumendis, siis muul viisil.“

9) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Õigus tagasimaksele või teekonna muutmisele

1. Tõrke korral pakutakse reisijatele artiklites 4, 5, 6 või 6b ja käesolevas artiklis määratletud tingimustel tasuta valikut järgmiste võimaluste vahel:
 - a) kogu pileti ostuhinna automaatne tagasi maksmine 14 kalendripäeva jooksul alates tõrkega lennu reisija piletil märgitud väljumiskuupäevast sularahas või, kui reisija on sellega nõustunud allkirjastatud dokumendis või püsival andmekandjal digitaalses dokumendis, mis tahes muul viisil reisi või reiside toimumata osa või osade eest ning reisi või reiside juba toimunud osa või osade eest, kui lend ei täida enam reisija algse reisiplaaniga seotud otstarvet, koos asjakohasel juhul tagasilennuga algsesse väljumiskohta esimesel võimalusel pärast reisija piletil märgitud väljumisaega või kokkuleppel reisijaga enne seda aega;
 - b) reisija reisi jätkamine, muutes reisija teekonda nii, et ta saabub lõppsihtkohta esimesel võimalusel pärast reisija piletil märgitud väljumisaega või kokkuleppel reisijaga enne seda aega, või

- c) teekonna muutmine nii, et reisija saabub lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, sõltuvalt vabade kohtade olemasolust.

Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib artikli 10a kohaselt oma hädaolukorra lahendamise kava, võib käesoleva lõike punktis a osutatud tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.

- 2. Selleks et reisija saabuks lõike 1 kohaselt kindlaks määratud sihtkohta esimesel võimalusel, pakub lendu teostav lennuettevõtja reisijale kaalumiseks ning allkirjastatud dokumendis või püsival andmekandjal esitatud digitaalses dokumendis nõusoleku andmiseks vähemalt ühe järgmistest alternatiivsetest võimalustest, lähtudes vabade kohtade olemasolust ning eeldusel, et see toimub õhuveoteenuse lepingus sätestatuga võrreldavatel transporditingimustel:
 - a) lend või jätkulennud, mis järgivad õhuveoteenuse lepingus ettenähtuga sama teekonda;
 - b) erinev lennuteekond, sealhulgas õhuveoteenuse lepingus märgitud lennujaamaga võrreldes alternatiivsetesse lennujaamadesse viiv või neist lähtuv teekond, millisel juhul kannab lendu teostav lennuettevõtja kulud, mis tehakse reisija transportimiseks õhuveoteenuse lepingus märgitud lennujaamadest alternatiivsetesse lennujaamadesse või alternatiivsetest lennujaamadest õhuveoteenuse lepingus märgitud lennujaamadesse;
 - c) teise lennuettevõtja osutatavate teenuste kasutamine või,
 - d) kui see on läbitava vahemaa puhul sobiv, muu transpordiliigi kasutamine.

3. Kui reisija teavitas lendu teostavat lennuettevõtjat oma valikust jätkata oma reisi vastavalt lõike 1 punktile b ja lõikele 4 ning kui lendu teostav lennuettevõtja ei ole pakkunud teekonna muutmist kolme tunni jooksul, võib reisija ise korraldada oma teekonna muutmise vastavalt lõikele 3.

Tühistamise korral kohaldatakse esimest lõiku alates reisija piletil märgitud väljumisajast.

Kui reisijad korraldavad oma teekonna muutmist iseseisvalt, peavad nad piirduma üksnes selliste kuludega, mis on vajalikud, mõistlikud ja asjakohased. Lendu teostav lennuettevõtja maksab tagasi reisija kantud kulud, mis ei ületa 400 % reisija pileti või pileтите kogumaksumusest, 14 kalendripäeva jooksul alates taotluse esitamisest. Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma hädaolukorra lahendamise kava, võib seda tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.

4. Reisija võib valida lõike 1 punkti a kohase tagasimakse või lõike 1 punkti c kohase võimaluse vahel muuta teekonda nii, et reis toimuks hilisemal kuupäeval, omades seda valikuvõimalust niikaua, kuni ta on aktsepteerinud lendu teostava lennuettevõtja poolt lõike 1 punkti b kohaselt pakutud teekonna muutmise esimesel võimalusel või kuni reisija on otsustanud lõike 3 kohaselt ise oma teekonda muuta.

Reisija teavitab oma valikust lendu teostavat lennuettevõtjat.“

10) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Õigus abile

1. Tõrke korral ning vastavalt artiklites 4, 5, 6, 6a ja 6b ja käesolevas artiklis osutatud tingimustele ning kui nende lennu või alternatiivse transpordimooduse ooteaega pikendatakse vähemalt kahe tunni võrra, pakutakse reisijatele tasuta:
 - a) toitu ja jooki iga kahetunnise ooteaja järel;
 - b) eine kolme tunni pärast ja seejärel iga viie ootetunni järel, maksimaalselt kolm einekorda päevas;
 - c) tekstisõnumeid, internetiühendust ja kahte telefonikõnet.

Lendu teostav lennuettevõtja võib esimese lõigu alusel pakutavat abi piirata või selle pakkumisest keelduda, kui selle pakkumine viivitaks täiendavalt hilineanud lennu väljumist või teekonna muutmist, sealhulgas alternatiivse transpordimooduse väljumist.
2. Kui tuleb oodata üks öö või mitu ööd, pakutakse reisijatele lennu või alternatiivse transpordimooduse ootamise ajaks lisaks sellele tasuta:
 - a) hotellimajutust;
 - b) transporti lennujaamast hotellimajutusse ja tagasi.

3. Lendu teostav lennuettevõtja võib kasutada lõike 1 punktides a ja b ja lõikes 2 sätestatud kohustuste täitmiseks vautšereid. Lõike 1 kohaselt pakutavad vautšerid peavad olema kasutatavad kõigis kauplustes, kus müüakse toitu ja jooke selles lennujaamas, kus asjaomased reisijad on sunnitud ootama, nende lennu pardal ja asjakohasel juhul lõike 2 punkti a kohaselt pakutud majutuskohas.
4. Kui lendu teostav lennuettevõtja ei täida lõigetest 1, 2 ja 3 tulenevaid kohustusi, võivad asjaomased reisijad teha seda omal kulul. Tõrkega lendu teostav lennuettevõtja maksab reisijate kantud kulud tagasi 14 kalendripäeva jooksul alates tagasimakse taotluse esitamisest sel määral, mil need kulud olid vajalikud, mõistlikud ja proportsionaalsed võrreldes ooteajaga ning toidu ja joogi maksumusega lennujaamas, kus reisijad on sunnitud ootama. Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma hädaolukorra lahendamise kava, võib seda tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.
5. Kõigis liidu lennujaamades kehtestab lennujaama haldaja korra, millega tagatakse tasuta joogivee ja elektrooniliste seadmete laadimisjaamade olemasolu, olenemata päevaajast, lennuajast või terminalist.
6. Kui tõrke põhjuseks on erakorralised asjaolud ning tõrget ei oleks saanud vältida isegi siis, kui lennuettevõtja oleks võtnud kõik mõistlikud meetmed, võib lennuettevõtja piirata lõike 2 punkti a kohaselt pakutava majutuse kogukestust maksimaalselt kolmele ööle.

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

11) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Reisiklassi muutmine

1. Kui lendu teostav lennuettevõtja paigutab reisija kõrgemasse reisiklassi, kui ostetud piletiga on ette nähtud, ei nõua ta selle eest lisatasu.
2. Kui lendu teostav lennuettevõtja paigutab reisija madalamasse reisiklassi kui ostetud piletiga ette nähtud, maksab ta, ilma et reisija peaks seda eraldi taotlema, artikli 7 lõikes 6 osutatud viisil 14 päeva jooksul pärast reisija madalamasse reisiklassi paigutamist reisijale hüvitist summas, mis on vähemalt:
 - a) 40 % lennu hinnast lendude puhul, mille pikkus on 3500 kilomeetrit või vähem või
 - b) 75 % lennu hinnast lendude puhul, mille pikkus on üle 3500 kilomeetri.
3. Kui piletil ei ole lennu hinda märgitud, võetakse lõikes 2 osutatud hüvitissumma arvutamisel aluseks asjaomase lennu pikkuse proportsioon võrreldes õhuveoteenuse lepingus märgitud kogupikkusega ning arvutus tehakse vastavalt artikli 7 lõikele 3.

4. Käesolevas artiklis osutatud lennu hind ei hõlma piletil märgitud maksusid ja tasusid, kui nende maksude või tasude maksmise nõue ega nende summa ei sõltu sellest, millisesse reisiklassi kõnealune pilet osteti.
5. Käesolevat artiklit ei kohaldata eeliste suhtes, mis sisalduvad kallima hinna eest samas reisiklassis, näiteks teatav istekoht või toitlustamine.“

12) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 10a

Lennujaama hädaolukorra lahendamise kava

1. Liidu lennujaamades, mille aastane reisijateveo maht on üle viie miljoni reisija, tagab lennujaama haldaja, et lennujaama haldaja ja lennujaama oluliste teenuseosutajate, eelkõige lennuettevõtjate ja maapealse teeninduse teenuste osutajate tegevuse koordineerimiseks kasutatakse nõuetekohast hädaolukorra lahendamise kava, milles on arvestatud selliste võimalike olukordadega, kus paljud lennud tühistatakse, hilinevad või nii tühistatakse kui hilinevad, mistõttu märkimisväärne hulk reisijaid on sunnitud lennujaamas ootama. Koostatakse hädaolukorra lahendamise kava selle tagamiseks, et lennujaamas ootama sunnitud reisijatele antakse piisavat teavet, ning et selles on ette nähtud reisijate ooteaja ja ebamugavuste vähendamise kord.
2. Lennujaama hädaolukorra lahendamise kavades võetakse arvesse artiklis 11 osutatud reisijate konkreetseid ja individuaalseid vajadusi.

3. Hädaolukorra lahendamise kava koostatakse eelkõige nõukogu direktiivis 96/67/EÜ* osutatud lennujaama kasutajate komitee ning samuti maapealse teeninduse teenuste osutajate ja muude lennujaama oluliste teenuseosutajate osavõtul. Hädaolukorra lahendamise kava sisaldab ka selle isiku või nende isikute kontaktandmeid, kelle lennujaama kasutajate komiteesse kuuluvad lennuettevõtjad on määranud paljude lendude tühistamise, paljude hilinemiste või nii paljude tühistamiste kui hilinemiste korral end kohapeal esindama. Lennuettevõtja tagab, et igal määratud isikul on vajalikud vahendid reisijate eest hoolitsemiseks kooskõlas käesolevast määrusest tulenevate kohustustega lennutõrke korral.
4. Lennujaama haldaja edastab hädaolukorra lahendamise kava direktiivis 96/67/EÜ osutatud lennujaama kasutajate komiteele ja taotluse alusel riiklikule rakendusasutusele, kellele on käesoleva määruse artikli 16 lõike 1 kohaselt usaldatud käesoleva määruse jõustamine.
5. Liikmesriik võib otsustada, et mõni tema territooriumil asuv lennujaam, mis ei ole hõlmatud lõikega 1, peab täitma lõigetes 1–4 sätestatud kohustusi.
6. Liidu lennujaamades, mille reisijate aastane hulk jääb allapoole lõikes 1 sätestatud künnist või mis ei ole hõlmatud lõike 5 kohase liikmesriigi otsusega, teeb lennujaama haldaja kõik mõistlikud jõupingutused, et koordineerida lennujaama kasutajate tegevust ja näha lennujaama kasutajatega ette kord, kuidas teavitada lennujaamas ootama sunnitud reisijaid juhul, kui paljude lendude tühistamise, paljude hilinemiste või nii paljude tühistamiste kui hilinemiste tagajärjel on sunnitud lennujaamas ootama märkimisväärne arv reisijaid.

-
- * Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).“

13) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

Erivajadustega reisijad

1. Kogu käesoleva määruse alusel reisijatele esitatav teave esitatakse ligipäätavas vormis.
2. Käesolevat artiklit kohaldatakse puuetega inimeste, piiratud liikumisvõimega isikute, väikelaste, saatjata laste ja rasedate suhtes, tingimusel et lendu teostavale lennuettevõtjale on nende konkreetsetest abivajadustest teatatud hiljemalt ajal, mil reisitõrkest teatakse. Seda kohaldatakse ka isikute suhtes, kes vajavad eriarstiabi, tingimusel et lendu teostavale lennuettevõtjale on nende eriarstiabi vajadustest teatatud hiljemalt lennule registreerimise ajal. Lendu teostavad lennuettevõtjad võivad nõuda selliste vajaduste tõendamist.

Loetakse, et selline teade hõlmab kõiki õhuveoteenuse lepingu alusel toimuvaid lende.
3. Hiljemalt lennule registreerimisel ja olenevalt sellest, kas on selliseid vabu istekohti, pakutakse lõikes 2 osutatud isikuid või last saatvale isikule tasuta võimalust istuda saadetava kõrvalistmel.

4. Lennuettevõtjad annavad pardaleminekul eesõiguse lõikes 2 osutatud isikutele ja kõikidele neid saatvatele isikutele ja tunnustatud abikoertele.
5. Teekonna muutmisel ja abi pakkumisel kooskõlas artiklitega 8 ja 9 pööravad lendu teostavad lennuettevõtjad erilist tähelepanu lõikes 2 osutatud isikute vajadustele. Lennuettevõtjad pakuvad võimalikult kiiresti kõnealustele isikutele, sealhulgas kõikidele neid saatvatele isikutele ja tunnustatud abikoertele teekonna muutmist ja abi.
6. Artikli 9 lõiget 6 ei kohaldata lõikes 2 nimetatud reisijate ega neid saatvate isikute ja tunnustatud abikoerte suhtes.“

14) Artikkel 12 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

Muud õigused

1. Käesolev määrus ei mõjuta reisijate õigusi, mis tulenevad muudest õigusaktidest, sealhulgas direktiivist (EL) 2015/2302, kui käesolevas artiklis ei ole sätestatud teisiti.

Käesoleva määruse artikli 7 või artikli 10 lõike 2 alusel makstud hüvitise võib muude õigusaktide, näiteks direktiivi (EL) 2015/2302 alusel antavast hüvitisest või hinnaalandusest maha arvata, kui õigused, mille eest hüvitist makstakse või hinda alandatakse, kaitsevad samu huve või neil on sama eesmärk. Samamoodi arvatakse käesoleva määruse artikli 7 või artikli 10 lõike 2 alusel antavast hüvitisest maha muude õigusaktide, näiteks direktiivi (EL) 2015/2302 alusel antav hüvitis või hinnaalandus, kui õigused, mille eest hüvitist või hinnaalandust antakse, kaitsevad sama huvi või neil on sama eesmärk.

Olenemata pakettreisikorraldaja õigusest taotleda direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 22 kohast hüvitist või tagasimakset ning ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 13 kohaldamist ja erandina artikli 8 lõike 1 punktist a, kui lend on osa direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 3 punktis 3 määratletud pakettreisilepingust, ei ole reisijatel käesoleva määruse alusel õigust tagasimaksele, kui vastav õigus tuleneb direktiivist (EL) 2015/2302.

2. Ilma et see piiraks riigisisese õiguse, sealhulgas kohtupraktika asjakohaste põhimõtete ja normide kohaldamist, ei kohaldata lõiget 1 vabatahtlike suhtes artikli 4 lõikes 2 sätestatud tingimustel.
3. Kui reisijale on kolmanda riigi õigusaktide kohaselt hüvitist juba makstud või tagasimakse tehtud, arvatakse sellise hüvitise või tagasimakse summa maha käesoleva määruse alusel makstava hüvitise või tagasimakse summast.“

15) Artikkel 13 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 13

Õigus kahjude hüvitamisele

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

16) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

Reisijate teavitamise kohustus

1. Lendu teostav lennuettevõtja esitab oma veebisaidil ja mobiilirakenduses teadaande, milles täpsustab käesoleva määruse kohased õigused, sealhulgas kaebuste menetlemise korra.
2. Lennupiletite või jätkulendude piletite pakkumisel ja enne nende ostmist teavitavad lennuettevõtjad ja vahendajad reisijat järgmisest:
 - a) pakutava pileti või pakutavate piletite liik, eelkõige see, kas pilet või piletid on hõlmatud ühe õhuveoteenuse lepinguga või omavahel liidetud eraldi õhuveoteenuse lepingutega;
 - b) reisijate, lendu teostava lennuettevõtja ja vahendaja õigused ja kohustused, mis tulenevad käesolevast määrusest ja mis on lisatud õhuveoteenuse lepingule, sealhulgas teave tagasimaksmismenetluse kohta;
 - c) artikli 4 lõikes 6 sätestatud tähtaeg, mille jooksul, ja kord, mille kohaselt reisija võib taotleda nime muutmist ilma lisatasuta; ning
 - d) õhuveoteenuse lepingu tingimused.

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

3. Vahendaja või lennuettevõtja, kes müüb mitme õhuveoteenuse lepinguga hõlmatud pileteid, teatab reisijale enne piletite ostmist, et need on hõlmatud eraldi õhuveoteenuse lepingutega ning nende suhtes ei kohaldata artiklite 7, 8 ja 9 kohast õigust hüvitisele, tagasimaksmisele, teekonna muutmisele või abile järgmistest eraldi õhuveoteenuse lepingu alusel toimuvatest lendudest mahajäämise korral. Kõnealune teave esitatakse piletite müümisel selgelt.

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

4. Lennujaama haldaja tagab, et registreerimislaudades (sealhulgas iseteenindusega registreerimisautomaatides) ja lähtevärvates oleks selgelt esitatud järgmine tekst: „Kui Teid keeldutakse pardale lubamast või kui Teie lend tühistatakse või hilineb vähemalt kaks tundi, küsige registreerimislauast või lähtevärvast teadaannet oma õiguste, eelkõige tagasimakse või teekonna muutmise, pakutava abi ja võimaliku hüvitise kohta.“ Kõnealune tekst peab olema esitatud vähemalt lennujaama asukoha keeles või keeltes ja ühes rahvusvaheliselt kasutatavas keeles. Selleks teevad lennujaama haldajad koostööd lendu teostavate lennuettevõtjatega.“

17) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 15a

Kaebus lennuettevõtjale või vahendajale

1. Iga lennuettevõtja ja iga vahendaja peab seadma oma vastutusalas sisse käesoleva määrusega hõlmatud õiguste ja kohustustega seotud kaebuste menetlemise mehhanismi. Nad teevad oma kontaktandmed kättesaadavaks õhuveoteenuse lepingu keeles ja ühes rahvusvaheliselt kasutatavas keeles. Kaebuste menetlemise korraga seotud üksikasjad on kättesaadavad üldsusele, sealhulgas puuetega inimestele või piiratud liikumisvõimega isikutele ligipääsetavas vormis. Samuti teavitavad nad reisijaid selgelt liikmesriikide poolt artikli 16 kohaselt määratud asutuse või asutuste ning artikli 16ac alusel vaidluste kohtuvälise lahendamise eest vastutava asutuse või vastutavate asutuste kontaktandmetest ja vajaduse korral nende vastavatest kohustustest. Selline teave on kättesaadav selle liikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes, kus lennuettevõtja ja vahendaja tegutsevad.

2. Kui reisija esitab lõikes 1 osutatud mehhanismi kasutades kaebuse, tuleb see kaebus esitada kuue kuu jooksul kaebuse aluseks oleva tõrke kuupäevast. Lennuettevõtja või vahendaja, kellele kaebus on adresseeritud, esitab 30 kalendripäeva jooksul pärast kaebuse esitamist põhjendatud vastuse või nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel teavitab reisijat sellest, et reisija saab lõpliku vastuse vähem kui kahe kuu jooksul alates kaebuse esitamise kuupäevast. Juhul kui vaidlust ei olnud võimalik lahendada, sisaldab vastus ka artikli 16 alusel määratud asutuse või asutuste või punkti 16a kohaste vaidluste kohtuvälise lahendamise eest vastutava asutuse või vastutavate asutuste asjakohaseid kontaktandmeid, sealhulgas sellise asutuse või asutuste postiaadressi, veebisaiti ja e-posti aadressi.
3. Kui reisija esitab kaebuse lõikes 1 osutatud mehhanismi kaudu, ei piira see tema õigust vaidluse kohtuväliseks lahendamiseks vastavalt artiklile 16a või õigust pöörduda riigisisese õiguse kohase aegumistähtaja jooksul kohtu poole.“

18) Artikkel 16 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 16

Jõustamine

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

2. Riiklik rakendusasutus jälgib hoolikalt käesoleva määruse nõuete järgimist ja võtab reisijate õiguste tagamiseks vajalikud meetmed.
3. Reisijad võivad teatada riiklikule rakendusasutusele käesoleva määruse väidetavast rikkumisest. Samuti võib riiklik rakendusasutus neid teada antud väidetavaid rikkumisi uurida ja otsustada jõustamismeetmete rakendamise üle nendes teadetes sisalduva teabe alusel.
4. Karistused, mida liikmesriigid kohaldavad käesoleva määruse rikkumise korral, on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Eelkõige peavad kõnealused karistused olema piisavad selleks, et pakkuda lennuettevõtjatele ja vahendajatele finantsstiimuleid käesoleva määruse pidevaks järgimiseks.
5. Riiklikud rakendusasutused avaldavad oma veebisaitidel ... [kuus aastat pärast käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäeva] ja seejärel iga viie aasta järel aruande oma tegevuse, jõustamismeetmete ja nende tulemuste, sealhulgas kohaldatud karistuste kohta. Sellised aruanded esitatakse ka komisjonile.
6. Lendu teostavad lennuettevõtjad ja vahendajad edastavad riiklikele rakendusasutustele nõutavad kontaktandmed isiku või isikute või asutuse kohta, kes on määratud nende nimel alaliselt tegutsema ja võtma vastu riikliku rakendusasutuse või riiklike rakendusasutuste poolt väljastatud dokumente käesoleva määrusega hõlmatud küsimuste käsitlemisel liikmesriigis, kus lennuettevõtjad tegutsevad. Käesoleva määruse jõustamise tagamiseks võivad riiklikud rakendusasutused seda teavet üksteisega vahetada.“

- 19) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 16a

Vaidluste kohtuväline lahendamine

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

- 20) Artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 17

Läbivaatamine ja aruanne

1. Hiljemalt ... [viis aastat pärast käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäeva] ja seejärel iga kolme aasta järel esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande lisas esitatud erakorraliste asjaolude loetelu kohta, võttes arvesse igale aruandele eelnenud kahe aasta jooksul toimunud lendude õigeaegset ja tõhusat teostamist mõjutavaid sündmusi.

Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlik ettepanek.

2. Hiljemalt ... [viis aastat pärast käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäeva] ja seejärel iga viie aasta järel esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse toimimise, jõustamise ja tulemuste kohta. Komisjon lisab teabe lennureisijate parema kaitsmise kohta nendel kolmandatest riikidest saabuvatel lendudel, mida teostavad kolmandate riikide lennuettevõtjad.

Kõnealune aruanne sisaldab ka ülevaadet artikli 7 lõikes 1 sätestatud summadest ja artikli 10 lõikes 2 sätestatud protsendimääradest, võttes muu hulgas arvesse piletihindade arengut, inflatsioonimäära ja statistikat pardale lubamisest keeldumist, tühistamiste, hilinemiste ja jätkulendudest mahajäämistele kohta, mida saab seostada lennuettevõtjatega, ning statistikat reisiklassi alandamise kohta viie eelneva aasta jooksul.

Aruandes, mille peab esimese lõigu kohaselt esitama hiljemalt ... [viis aastat pärast käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäeva], hindab komisjon samuti:

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

- b) artikli 7 lõikes 2 sätestatud ajaliste künniste kohandamise vajadust, tuginedes hilinemiste ja tühistamiste muutumise statistikale igal aastal alates ... [kaks aastat pärast käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäeva] ja viiel komisjoni hindamisele eelneval aastal;
- c) hüvitistaotluste või hüvitismaksete täiendava automatiseerimise teostatavus viivituste korral.

Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlikud ettepanekud.“

- 21) Käesoleva määruse I lisas esitatud tekst lisatakse määruse (EÜ) nr 261/2004 lisana.

Artikkel 2

Määrust (EÜ) nr 2027/97 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 2 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:
 - a) punkt b asendatakse järgmisega:
 - „b) „liidu lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriik vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008* sätetele;

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).“;

b) lisatakse järgmised punktid:

- „h) „liikumisabivahend“ – vahend, mis on ette nähtud puuetega inimeste või piiratud liikumisvõimega isikute abistamiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1107/2006* artikli 2 punkti a tähenduses;
- i) „tunnustatud abikoer“ – koer, kes on saanud spetsiaalse väljaõppe puuetega inimeste iseseisvuse ja ise otsustamise võime suurendamiseks ning kes on ametlikult tunnustatud kooskõlas kohaldatavate riigisiseste õigusnormidega, kui sellised normid on olemas;
- j) „ligipääsetav vorm“ – vorm, mis tagab puuetega inimeste või piiratud liikumisvõimega isikute jaoks ligipääsu mis tahes asjakohasele teabele, sealhulgas võimaldab kõnealuste isikute jaoks ligipääsu sama hõlpsal ja mugaval viisil kui isiku jaoks, kellel ei ole puuet, ning mis vastab ligipääsetavusnõuetele, mis on kindlaks määratud kooskõlas kohaldatavate õigusaktidega, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/882**;
- k) „vahendaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes ei ole lennuettevõtja ja kes sõlmib oma kaubandus-, majandus- või kutsetegevusega seotud eesmärkidel tegutsedes lennuettevõtja või reisija nimel veolepinguid;

- l) „isiklik ese“ – registreerimata pagas, mida käsitatakse reisijateveo vajaliku osana ning mis vastab julgestus- ja ohutusnõuetele, tingimusel et selle maksimaalsed mõõtmed on $40 \times 30 \times 15$ cm või see mahub reisija istekoha ees oleva istme alla;
- m) „käsipagas“ – registreerimata pagas, mis ei ole isiklik ese ning mis vastab julgestus- ja ohutusnõuetele.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul (ELT L 204, 26.7.2006, lk 1. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).“

2) Artikli 3 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„Liidu lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijate ja nende pagasiga, kohaldatakse kõiki Montreali konventsiooni asjakohaseid sätteid. See hõlmab liidu lennuettevõtja vastutust reisija või pagasi hilinemise korral.“

3) Artikli 3 lõige 2 jäetakse välja.

4) Artikkel 3a asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3a

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

5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

1. Reisija vigastuse või surma korral peab liidu lennuettevõtja viivitamata, ja igal juhul mitte hiljem kui 15 päeva pärast hüvitist saama õigustatud füüsilise isiku tuvastamist, tegema ettemakse, mis katab vahetud majanduslikud vajadused võrdeliselt kahju suurusega.
2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, on reisija surma korral tehtav ettemakse iga reisija kohta vähemalt 16 % vastutuse piirmäärast, mis on kehtestatud vastavalt Montréali konventsiooni artikli 21 lõikele 1 ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt vastavalt Montréali konventsiooni artikli 24 lõikele 2.

3. Ettemakse ei tähenda vastutuse omaksvõttu ja selle võib liidu lennuettevõtja vastutuse alusel makstavatest edaspidistest summadest maha arvata, kuid see ei kuulu tagasimaksmisele, välja arvatud Montreali konventsiooni artikliga 20 ettenähtud juhtudel või juhul, kui isikul, kes sai ettemakse, ei olnud õigust hüvitisele.“

6) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kõik lennuettevõtjad tagavad liidus õhuveoteenuse müümisel, et reisijatele tehakse kõikides müügipunktides, sealhulgas telefoni ja interneti kaudu müümisel kättesaadavaks kokkuvõte, mis sisaldab reisijate ja nende pagasiga seotud vastutust käsitlevaid põhisätteid, sealhulgas kahju hüvitamise nõude esitamise tähtaegu ja teavet pagasit käsitleva erideklaratsioonide esitamise võimaluse kohta. Selle teavitamisnõude täitmiseks kasutavad liidu lennuettevõtjad lisas sisalduvat teadet. Sellist kokkuvõtet või teadet ei saa kasutada hüvitisnõude alusena ega käesoleva määruse või Montreali konventsiooni sätete tõlgendamiseks.“;

b) lõikele 2 lisatakse järgmine taane:

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

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Kõikide õhuvedude puhul, mida teevad liidu lennuettevõtjad, on lõigetes 1 ja 2 sätestatud teavitamisnõuete kohaselt esitatavad ülemmäärad need, mis on kehtestatud käesoleva määrusega, välja arvatud juhul, kui liidu lennuettevõtja kohaldab vabatahtlikult suuremaid ülemmäärasid. Kõikide õhuvedude puhul, mida teevad kolmandate riikide lennuettevõtjad, kehtivad lõiked 1 ja 2 üksnes vedude suhtes, mis suunduvad liitu, lähtuvad liidust või toimuvad liidu piires.“;

d) lisatakse järgmised lõiked:

- „4. Kõik lennuettevõtjad teevad oma mobiilirakendustes ja veebisaitidel kättesaadavaks vormi, mis võimaldab reisijal viivitamata esitada internetis või paber kandjal kaebuse kahjustatud, hilineanud või kaotsiläinud pagasi kohta. Kaebuse vormi esitamise kuupäeva loeb lennuettevõtja Montréali konventsiooni artikli 31 lõigete 2 ja 3 kohaseks kaebuse esitamise kuupäevaks, isegi juhul kui lennuettevõtja nõuab hiljem lisateavet. Käesolev lõige ei mõjuta reisija õigust esitada kaebus muul viisil Montréali konventsiooniga ette nähtud tähtaegade jooksul.
5. Kogu käesoleva artikli kohaselt esitatav teave ja kaebuse vormid esitatakse ligipääsetavas vormis ja tehakse kättesaadavaks ka isikutele, kes ei kasuta digivahendeid.
6. Kõiki käesoleva artikli kohaseid teavitamiskohustusi kohaldatakse ka vahendajate suhtes, kui need müüvad õhuvedusid liitu, liidust välja või liidu sees.“

7) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 6a

1. Registreeritud liikumisabivahendite või tunnustatud abikoerte vedamisel tagab liidu lennuettevõtja, et kõigile puuetega inimestele või piiratud liikumisvõimega isikutele pakutakse võimalust esitada Montréali konventsiooni artikli 22 lõike 2 kohane erideklaratsioon sihtkohas ligipääsetavas vormis kättetoimetamise kohta samal ajal määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikli 6 kohase teatega broneerimisel või hiljemalt siis, kui abivahendid antakse üle lennuettevõtjale ning tunnustatud abikoera puhul hiljemalt pardaleminekul. Sellisel juhul ei nõua liidu lennuettevõtja asjaomastelt reisijatelt lisatasu. Abivahendite hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilinemise korral või tunnustatud abikoera surma või vigastuse korral võib liidu lennuettevõtja nõuda puuetega inimestelt või piiratud liikumisvõimega isikutelt huvide erideklaratsioonis deklareeritud summa põhjendamiseks liikumisabivahendi või tunnustatud abikoera asendamise, sealhulgas ajutise asendamise kulude tõendamist.

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

2. Registreeritud liikumisabivahendite hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või hilinemise korral või tunnustatud abikoera surma või vigastuse korral on liidu lennuettevõtja kohustatud tasuma summa, mis ei ületa reisija deklareeritud summat, välja arvatud juhul, kui ettevõtja suudab tõendada, et deklareeritud summa on suurem kui üle antud abivahendi või abikoera tegelik väärtus.
3. Lõike 2 kohaldamisel ja ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1107/2006 artiklite 7 ja 8 ning I lisa neljanda lõigu kohaldamist, teevad liidu lennuettevõtjad kiiresti kõik mõistlikud jõupingutused, et viivitamata vajalikud registreeritud liikumisabivahendid ajutiselt asendada ja leida ajutised lahendused tunnustatud abikoerte asendamiseks. Puuetega inimestel või piiratud liikumisvõimega isikutel lubatakse kõnealune ajutine asendus endale jätta, kuni lõikes 3 osutatud hüvitis on tasutud või kuni liidu lennuettevõtjad on hüvitanud juriidilistele või füüsilistele isikutele liikumisabivahendite või tunnustatud abikoera vajaliku ajutise asendamise kulud.
4. Lõike 4 järgimine ei tähenda liidu lennuettevõtja vastutuse omaksvõttu.

Artikkel 6b

1. Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohaldamist, peavad kõik lennuettevõtjad ja vahendajad, kui nad müüvad õhuvedusid liitu, liidust välja või liidu sees, esitama broneerimisel ning oma mobiilirakendustes ja veebisaidil ning lisaks lennuettevõtjate puhul taotluse alusel lennujaamas (sealhulgas iseteenindusega registreerimisautomaatides) ligipääsetavas vormis järgmise teabe:
 - igal reisija broneeringusse kuuluval lennul mõõtmete ja kaaluna väljendatud maksimaalne pagasi piirnorm, mis vastab asjaomasele reisiklassile ning mille reisija võib pardale kaasa võtta ja registreerida lastiruumis vedamiseks;
 - kõik asjaomase maksimaalse pagasi piirnormi puhul pagasiühikute arvu suhtes kohaldatavad piirangud;
 - tingimused, millest lähtudes veetakse õhusõiduki salongis või lastiruumis hapraid või väärisesemeid, näiteks muusikariistu, spordivarustust, lapsekärusid ja väikelapse istmeid;
 - ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, võimalikud lisatasud, mida kohaldatakse registreeritud ja registreerimata pagasi, sealhulgas artiklis 6c osutatud muusikariistade vedamisel;
 - konkreetsed põhjused, mis võivad takistada registreerimata pagasi pardale kaasavõtmist vastavalt lõikele 3.

2. Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1107/2006 kohaldamist, lubavad lennuettevõtjad reisijatel lisatasuta pardale kaasa võtta isikliku eseme.
3. Kui konkreetsetel põhjustel, näiteks ohutusest või veomahust tulenevalt või õhusõiduki tüübi muutmise tõttu pärast lennu broneerimist ei ole võimalik salongis vedada lõikes 2 osutatud isiklikku eset või käsipagasi, võib lennuettevõtja vedada sellist registreerimata pagasi õhusõiduki lastiruumis, kuid ei või reisijalt selle eest lisatasu nõuda.
4. Lõikeid 2 ja 3 kohaldatakse kõigi lennuettevõtjate suhtes, kelle lennud väljuvad lennujaamast, mis asub liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, ning kõigi liidu lennuettevõtjate suhtes, kelle lennud saabuvad liikmesriigi territooriumile, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid.
5. Käesolev artikkel ei mõjuta registreerimata pagasile liidu normidega, nt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 300/2008* ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2015/1998**, ning rahvusvaheliste julgestus- ja ohutusnormidega sätestatud piirangute kohaldamist.

Artikkel 6c

1. Liidu lennuettevõtja lubab reisijal võtta õhusõiduki salongi kaasa muusikariista, kui kohaldatavatest julgestus- ja ohutusnormidest ning asjaomase õhusõiduki tehnilistest omadustest ja piirangutest ei tulene teisiti. Muusikariistu lubatakse vedada õhusõiduki salongis tingimusel, et need muusikainstrumendid paigutatakse salongis asuvasse sobivasse pagasihoidikusse või asjakohase istme alla. Lennuettevõtja võib määrata kindlaks, et muusikariist on osa reisija registreerimata pagasist, mistõttu ei või seda lubatud registreerimata pagasile lisaks kaasa võtta.
2. Kui kohaldatavatest julgestus- ja ohutusnormidest ei tulene teisiti, siis võib lennuettevõtja, juhul kui muusikariist on liiga suur selleks, et ohutult mahtuda salongis asuvasse sobivasse pagasihoidikusse või asjakohase istme alla, nõuda teise pileti eest maksmist, kui sellist muusikariista veetakse registreerimata pagasina teisel istmel. Lisaks võidakse reisijatelt nõuda, et nad valiksid ja ostaksid nii reisija kui ka muusikariista jaoks kõrvuti istekohad, millest üks on alati aknapoolne istekoht muusikariista jaoks. Võimaluse ja vajaduse korral veetakse muusikariistu õhusõiduki lastiruumi köetavas osas, kui kohaldatavatest ohutusnormidest ning asjaomase õhusõiduki ruumipiirangutest ja tehnilistest omadustest ei tulene teisiti.

-
- * Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 9.4.2008, lk 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
 - ** Komisjoni 5. novembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1998, millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed, (ELT L 299, 14.11.2015, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“

8) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt ... [viis aastat pärast käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäeva] aruande käesoleva määruse toimimise ja tulemuste kohta.“

9) Määruse (EÜ) nr 2027/97 lisa asendatakse käesoleva määruse II lisas esitatud tekstiga.

Artikkel 3

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

Käesolevat määrust kohaldatakse alates ... [kaks aastat pärast käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäeva].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

„LISA

Mittetäielik loetelu asjaoludest,
mida käesoleva määruse tähenduses käsitatakse erakorralisena,
ja asjaoludest, mida ei käsitata erakorralisena

- 1) Erakorralisena käsitatakse järgmisi asjaolusid.
 - a) Asjaolud, mis ei ole seotud õhusõiduki käitamisega, näiteks:
 - i) loodus- või keskkonnakatastroofid, mis ei võimalda lendu ohutult teostada;
 - ii) ilmaolud ja ilmastikunähtustest (nagu välgulöögid, rahe, äikesetormid, tugev turbulents või tugev tuul) tingitud õhusõiduki kahjustus, mis ei võimalda lendu ohutult teenindada;
 - iii) sõda või ülestõus, mis ei võimalda lendu ohutult teenindada;
 - iv) piiriülesed terviseohud, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2022/2371¹ artikli 2 lõike 1 või lõike 4 kohaldamisalasse ja mis ei võimalda lendu ohutult teenindada, ning

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. novembri 2022. aasta määrus (EL) 2022/2371, milles käsitletakse tõsiseid piiriüleseid terviseohtusid ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 1082/2013/EL (ELT L 314, 6.12.2022, lk 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

- v) kokkupõrked õhusõiduki ja linnu või muu võõrkeha vahel, mis ei võimalda lendu ohutult teenindada.
- b) Reisijaga seotud intsidendid, sealhulgas:
 - i) korda rikkuvate reisijatega seotud intsidendid 2014. aasta Montréali protokollis tähenduses, mis ei võimalda lendu ohutult teenindada või mis võivad lennu väljumist edasi lükata;
 - ii) terviseriskid või akuutne terviseprobleem (näiteks raske haigus), mis avastati vahetult enne lennu väljumist või mille tõttu tuleb asjaomane lend katkestada või ümber suunata.
- c) muud intsidendid, näiteks:
 - i) julgestusriskid, sabotaaži või terrorismi põhjustatud kahjustused või seadusevastased teod, mis ei võimalda lendu ohutult teenindada;
 - ii) tootja või pädeva asutuse avalikustatud varjatud tootmis- või projekteerimisvead, mis ei võimalda lendu ohutult teostada;
 - iii) lennuliikluskorralduse piirangud või lennujaama piiratud läbilaskevõime või õhuruumi sulgemine;
 - iv) lennujaama osaline või täielik plaaniväline sulgemine, sealhulgas lennujaama süsteemi üldine rike, voolukatkestus ja elektroonilise side katkemine või hädaolukorra lahendamise plaani aktiveerimine lennujaama haldaja poolt;

- v) oluliste teenuseosutajate, nagu lennujaama haldaja, aeronavigatsiooniteenuste osutaja, maapealse teeninduse teenuste osutaja streik või lendu teostava lennuettevõtja streik, kui streigid on seotud nõudmistega, mis ei kuulu lendu teostava lennuettevõtja pädevusse;
- vi) lennu teostamiseks olemuslikult vajaliku meeskonnaliikme ootamatu kas haiguse või surma tõttu töölt puudumine, kui see juhtub väljaspool tegutseva lennuettevõtja põhibaasi või pandeemia tõttu;
- vii) maapinnal õhusõidukile tekitatud kahjustus, mille on põhjustanud kolmandad isikud ja mille eest lennuettevõtja ei vastuta ja mis ei võimalda lendu ohutult teenindada;
- viii) õhusõiduki rehvide võõrkeha poolt tekitatud kahjustus, mis ei võimalda lendu ohutult teenindada;
- ix) puhastamata lennurada, mis ei võimalda lendu ohutult teenindada;
- x) õhusõiduki seadmete ootamatud lennuohutusega seotud puudujäägid, mis ei ole kooskõlas minimaalvarustuse põhiloetelus määratletud lubatud käitamistasemetega või seal kehtestatud minimaalsete käitamistingimustega ning mida ei oleks olnud võimalik ennetava hoolduse käigus kõrvaldada (nagu on sätestatud punkti 2 alapunktis a), ning
- xi) pärast lennu väljumist ilmnenu meeskonnaliikme terviserisk või akuutne terviseprobleem (näiteks raske haigus), mille tõttu tuleb asjaomane lend katkestada või ümber suunata.

- 2) Järgmised asjaolud ei kujuta endast erakorralisi asjaolusid:
- a) tehnilised probleemid, mida oleks saanud kõrvaldada ennetava hoolduse käigus kooskõlas õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse korraldamist käsitlevate liidu normide ja menetlustega;
 - b) lennu teostamisega seotud otsused ja meeskonna hiline saabumine, lennule registreerimine või pardaleminek ning
 - c) lennumeeskonna või salongipersonali puudumine (välja arvatud juhul, kui selle põhjuseks on punkti 1 alapunkti c alapunktis v osutatud streik või punkti 1 alapunkti c alapunktis vi osutatud ootamatu töölt puudumine kas haiguse või surma tõttu).“
-

II LISA

„LISA

Artiklis 6 osutatud teadaanne

TEADAANNE,

MIS KÄSITLEB LENNUETTEVÕTJA VASTUTUST REISIJATE JA NENDE PAGASI EEST

Käesolev teadaanne võtab kokku vastutust käsitlevad normid, mida liidu lennuettevõtjad peavad Euroopa Liidu õiguse ja Montréali konventsiooni kohaselt kohaldama.

HÜVITIS SURMA VÕI VIGASTUSE KORRAL

Lennuettevõtja vastutus reisija vigastuse või surma korral õhusõiduki pardal või sinna sisenemisel või sealt väljumisel toimunud õnnetuse tagajärjel ei ole rahaliselt piiratud.

Ilma et see piiraks Montréali konventsiooni artikli 20 (lennuettevõtja vastutusest vabastamine) kohaldamist, ei saa lennuettevõtja kahju puhul, mis ei ületa Montréali konventsiooni (Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt artikli 24 lõikele 2 kohaselt ajakohastatud kujul) artikli 21 kohast piirmäära [lennuettevõtja lisab sulgudes ligikaudse summa kohalikus vääringus], keelduda vastutusest ega piirata oma vastutust. Seda summat ületava osa eest vabastatakse lennuettevõtja vastutusest, kui ta tõendab, et:

- kahju ei tekkinud lennuettevõtja või tema teenistuja või esindaja hooletuse ega muu süülise tegevuse või tegevusetuse tõttu; või
- kahju tekkis ainuüksi kolmanda isiku hooletuse või muu süülise tegevuse või tegevusetuse tõttu.

ETTEMAKSED

Kui reisija saab surma või vigastada, peab lennuettevõtja tegema nende majanduslike esmavajaduste rahuldamiseks ettemakse 15 päeva jooksul hüvitist saama õigustatud isiku tuvastamisest. Surma korral ei tohi ettemakse olla väiksem kui 16 % Montréali konventsiooni (Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt artikli 24 lõikele 2 kohaselt ajakohastatud kujul) artikli 21 kohaselt kehtestatud piirmäärast [lennuettevõtja märgib sulgudes ligikaudse summa kohalikus vääringus].

REISIJATELE PÕHJUSTATUD HILINEMINE

Reisijatele põhjustatud hilinemise korral vastutab lennuettevõtja kahju eest, välja arvatud juhul, kui ta on võtnud kõik mõistlikud meetmed sellise kahju vältimiseks või kui tal ei olnud võimalik selliseid meetmeid võtta. Vastutus reisijate hilinemise eest on piiratud Montréali konventsiooni (Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt artikli 24 lõikele 2 kohaselt ajakohastatud kujul) artikli 22 lõikes 1 sätestatud piirmääraga [lennuettevõtja märgib sulgudes ligikaudse summa kohalikus vääringus].

PAGASI HILINEMINE

Pagasi hilinemise korral vastutab lennuettevõtja kahju eest, mis ei ületa Montréali konventsiooni (Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt artikli 24 lõikele 2 kohaselt ajakohastatud kujul) artikli 22 lõikes 2 sätestatud piirmäära [lennuettevõtja lisab sulgudes ligikaudse summa kohalikus vääringus], kusjuures hüvitise piirmäära kohaldatakse reisija, mitte iga registreeritud pagasiühiku suhtes. Lennuettevõtja ei vastuta, kui ta on võtnud kõik mõistlikud meetmed sellisest hilinemisest tuleneva kahju vältimiseks või kui tal ei olnud võimalik selliseid meetmeid võtta.

PAGASI HÄVIMINE, KAOTSIMINEK VÕI KAHJUSTUMINE

Lennuettevõtja vastutab kahju eest, mis ei ületa Montréali konventsiooni (Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt artikli 24 lõikele 2 kohaselt ajakohastatud kujul) artikli 22 lõikes 2 sätestatud piirmäära, [lennuettevõtja märgib sulgudes ligikaudse summa kohalikus vääringus], kusjuures hüvitise piirmäära kohaldatakse reisija, mitte pagasiühiku kohta.

Lennuettevõtja vastutab registreeritud pagasi kahjustumise või kaotsimineku eest, välja arvatud juhul, kui pagasi kahjustumine on tekkinud pagasi defekti, kvaliteedi või puuduse tõttu.

Lennuettevõtja vastutab registreerimata pagasi (käsipagasi), kaasa arvatud isiklike esemete kahjustumise eest ainult juhul, kui kahjustus tekkis tema või tema teenistujate või esindajate süül.

SUUREMAD PAGASIGA SEOTUD PIIRMÄÄRAD

Reisija suhtes kohaldatakse suuremat vastutuse piirmäära, kui ta esitab hiljemalt lennule registreerimisel erideklaratsiooni ja tasub vajaduse korral täiendava makse. Kõnealune täiendav makse põhineb tasumääral, mis on seotud veo- ja kindlustuskuludega, mis kõnealuse pagasi puhul lisanduvad Montréali konventsiooni (Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt artikli 24 lõikele 2 kohaselt ajakohastatud kujul) artikli 22 lõikes 2 sätestatud vastutuse piirmäära [lennuettevõtja lisab sulgudes ligikaudse summa kohalikus vääringus] piiresse jääva pagasi vedamise ja kindlustamise kuludele. Kõnealune tasumäär tehakse reisijatele teatavaks taotluse alusel.

Puuetega inimestele ja piiratud liikumisvõimega isikutele pakutakse broneerimisel süstemaatiliselt, samal ajal määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikli 6 kohase teavitamisega ja hiljemalt siis, kui liikumisabivahendid antakse üle lennuettevõtjale või kui lennuki pardale võetakse kaasa tunnustatud abikoer, võimalust esitada ligipääsetavas vormis erideklaratsioon, et võimaldada lisakuluta nende liikumisabivahendite või tunnustatud abikoera vedu.

VASTUTUSEST VABASTAMINE

Kui lennuettevõtja tõendab, et kahju, millele liidu lennuettevõtjad kohaldavad määruse (EÜ) nr 2027/97 ja Montréali konventsiooni kohaselt nõutavaid vastutust käsitlevaid norme, kaasa arvatud surma või vigastuse, põhjustas või selle tekkele aitas kaasa kahju hüvitamist nõudva isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus või sellise isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus, kellelt kahju hüvitamist nõudev isik on saanud oma õigused, vabastatakse lennuettevõtja kas täielikult või osaliselt vastutusest nõude esitaja ees selles ulatuses, milles hooletus või süüline tegevus või tegevusetus põhjustas kahju või aitas kaasa selle tekkimisele.

PAGASIGA SEOTUD KAEBUSTE ESITAMISE TÄHTAEG

Pagasi kahjustumise, hilineamise, kaotsimineku või hävimise korral peab reisija esitama lennuettevõtjale kaebuse nii pea kui võimalik. Registreeritud pagasi kahjustumise korral peab reisija esitama kaebuse hiljemalt seitsme päeva jooksul ja pagasi hilineamise puhul hiljemalt 21 päeva jooksul, mida mõlemal juhul arvestatakse alates pagasi kättesaamise kuupäevast. Sel eesmärgil võivad reisijad leida spetsiaalse vormi lennuettevõtja veebisaidilt ja veebipõhistest taotlustest, mida saab esitada kas paber kandjal või veebis. Lennuettevõtja peab lennujaamas sellise vormi kaebusena vastu võtma. Sellise kaebuse esitamise kuupäevaks loeb lennuettevõtja Montréali konventsiooni artikli 31 lõigete 2 ja 3 kohase esitamise kuupäeva, isegi kui lennuettevõtja hiljem nõuab lisateavet.

LEPINGU SÕLMINUD LENNUETTEVÕTJA JA TEGELIKU LENNUETTEVÕTJA VASTUTUS

Kui lendu tegelikult teostav lennuettevõtja ei ole sama kui lepingu sõlminud lennuettevõtja, on reisijal õigus esitada kaebus või kahjunõue ükskõik kummale neist. See hõlmab ka neid juhtumeid, kus erideklaratsioonis sihtkohas üleantava pagasi väärtuse kohta on kokku lepitud ühega neist kahest lennuettevõtjast.

HAGI ESITAMISE TÄHTAEG

Kahju hüvitamise hagi tuleb esitada kahe aasta jooksul alates õhusõiduki sihtkohta saabumise päevast või päevast, mil see oleks pidanud saabuma.

LIIKUMISABIVAHENDITE HÄVIMINE, KAOTSIMINEK, KAHJUSTUMINE VÕI SAABUMISE HILINEMINE

Lennuettevõtja vastutab liikumisabivahendite hävimisest, kaotsiminekest, kahjustumisest või saabumise hilinemisest põhjustatud kahju eest, mis ei ületa Montréali konventsiooni artikli 22 lõikes 2 sätestatud, Montréali konventsiooni artikli 24 lõike 2 kohaselt muudetud piirmäära [lennuettevõtja märgib sulgudes ligikaudse summa kohalikus vääringus], kusjuures hüvitise piirmäära kohaldatakse reisija, mitte pagasiühiku kohta.

Reisija suhtes kohaldatakse ilma lisatasuta suuremat vastutuse piirmäära, kui ta esitab hiljemalt lennule registreerimise ajal erideklaratsiooni oma liikumisabivahendi asendamise kulude kohta.

Liikumisabivahendite hävimise, kaotsimineku, kahjustumise või saabumise hilinemise korral maksab lennuettevõtja hüvitist, mis ei ületa erideklaratsioonil märgitud summat.

Enne kõnealuse hüvitise maksmist teeb lennuettevõtja kõik mõistlikud jõupingutused, et pakkuda liikumisabivahenditele viivitamata vajalikke ajutisi asendusi ka pärast asjaomaste reisijate reisi lõppu.

EESPOOL ESITATUD TEABE ALUS

Eespool esitatud normid põhinevad 28. mai 1999. aasta Montréali konventsioonil, mida rakendatakse liidus määrusega (EÜ) nr 2027/97 (mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 889/2002 ja määrusega (EL)*) ning liikmesriikides nende riigisiseste õigusaktidega.

* ELT: palun sisestada käesoleva määruse viitenumber.