



Bryssel, 12. maaliskuuta 2026
(OR. en)

7297/26

Toimielinten välinen asia:
2013/0072 (COD)

AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	12. maaliskuuta 2026
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2026) 129 final
Asia:	KOMISSIO LAUSUNTO Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 7 kohdan c alakohdan nojalla Euroopan parlamentin tarkistuksista neuvoston kantaan ehdotuksesta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 129 final.

Liite: COM(2026) 129 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

KOMISSION LAUSUNTO

**Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 7 kohdan c alakohdan
nojalla Euroopan parlamentin tarkistuksista neuvoston kantaan ehdotuksesta**

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOMISSION LAUSUNTO

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 7 kohdan c alakohdan nojalla Euroopan parlamentin tarkistuksista neuvoston kantaan ehdotuksesta

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. JOHDANTO

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 7 kohdan c alakohdassa määrätään, että komissio antaa lausunnon Euroopan parlamentin toisessa käsittelyssä ehdottamista tarkistuksista. Komissio antaa jäljempänä lausuntonsa parlamentin ehdottamasta 243 tarkistuksesta edellä mainittuun ehdotukseen.

2. TAUSTA

Päivä, jona ehdotus on toimitettu Euroopan parlamentille ja neuvostolle: 13.3.2013
(asiakirja COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):

Päivä, jona Euroopan parlamentti on vahvistanut ensimmäisen käsittelyn kantansa: 5.2.2014

Päivä, jona muutettu ehdotus on toimitettu neuvostolle: Ei sovelleta

Päivä, jona neuvosto on vahvistanut ensimmäisen käsittelyn kantansa: 16.9.2025

Euroopan parlamentin tarkistukset toisessa käsittelyssä: 21.1.2026

3. KOMISSION EHDOTUKSEN TAVOITE

Ehdotuksella pyritään parantamaan täytäntöönpanon varmistamista selkeyttämällä niitä keskeisiä periaatteita ja matkustajien implisiittisiä oikeuksia, jotka ovat aiemmin aiheuttaneet monia riitoja lentoyhtiöiden ja matkustajien välillä, sekä tehostamalla ja koordinoimalla paremmin täytäntöönpanon varmistamista kansallisella tasolla ottaen samalla huomioon lentoliikenteen harjoittajien taloudelliset valmiudet. Sillä pyritään myös varmistamaan matkustajien oikeuksien parempi täytäntöönpano matkatavaroiden käsittelyvirheiden osalta.

4. KOMISSION LAUSUNTO EUROOPAN PARLAMENTIN EHDOTTAMISTA TARKISTUKSISTA

4.1. Yhteenveto komission kannasta

Euroopan parlamentti teki 243 tarkistusta. Komissio voi hyväksyä näistä 115 tarkistusta sellaisenaan (1–8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26–33, 35–39, 42, 45, 46, 47, 53, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119–123, 125–128, 130, 135, 137–142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164–167, 169–172, 174–178, 181, 183, 184, 188, 190, 195–198, 200, 201, 203, 206–210, 241–243).

Komissio voi hyväksyä 92 tarkistusta osittain edellyttäen, että ne muotoillaan uudelleen tai niistä päästään periaatteelliseen yhteisymmärrykseen (9, 10, 11, 16, 20, 22, 23, 40, 43, 44, 49, 51, 52, 70, 74, 84, 85, 86, 88, 90, 91, 93, 94, 97, 99, 100–107, 111, 114, 124, 131–134, 136, 143, 144, 149–152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212, 215–239).

Komissio ei voi hyväksyä 36:ta tarkistusta (13, 25, 34, 41, 48, 50, 54, 55, 57, 58, 61, 62, 63, 67, 68, 72, 73, 75, 76, 79, 87, 108, 112, 118, 129, 145, 151, 168, 182, 186, 191, 202, 204, 213, 214 ja 240).

Komissio on tyytyväinen, että Euroopan parlamentti on pyrkinyt lujittamaan matkustajien suojelun tasoa ja parantamaan heidän oikeuksiensa täytäntöönpanon varmistamista neuvoston ensimmäiseen kantaan verrattuna.

4.2. Parlamentin toisessa käsittelyssä tekemät tarkistukset

Seuraavassa esitetään komission kannan perustelut keskittyen tärkeimpiin tarkistuksiin.

4.2.1. Hyväksytyt tarkistukset

Komissio hyväksyy tarkistukset 1–8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26–33, 35–39, 42, 45, 46, 47, 53, 54, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119–123, 125–128, 130, 135, 137–142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164–167, 169–172, 174–178, 181, 183, 184, 188, 190, 195–198, 200, 201, 203, 206–210, 241–243.

Näillä tarkistuksilla selvennetään määritelmiä, matkustajien oikeuksia sekä lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien velvoitteita. Niillä myös parannetaan neuvoston tekstiä erityisesti siltä osin kuin on kyse siitä, miten lentoliikenteen harjoittajat ja välittäjät käsittelevät valituksia, sekä kansallisten täytäntöönpanoelinten nimeämisestä, tietojenvaihdosta ja rajatylittävästä yhteistyöstä kansallisten täytäntöönpanoelinten välillä, seuraamuksista ja jäsenvaltioiden ja komission välisestä yhteistyöstä. Nämä muutokset parantavat säädöstekstin laatua ja matkustajien suojelun tasoa sekä varmistavat myös yhdenmukaisuuden muihin liikennemuotoihin sovellettavien sääntöjen kanssa.

4.2.2. Osittain hyväksytyt tarkistukset

Sallitut matkatavaramäärät

Tarkistuksella 144 Euroopan parlamentti pyrkii sisällyttämään käsimatkatavaroita koskevia säännöksiä asetukseen (EY) N:o 261/2004. Komission vuoden 2013 ehdotuksen 2 artiklaan, jolla muutetaan asetusta (EY) N:o 2027/97, sisältyy

kuitenkin matkatavaroiden kuljetusta koskevia sääntöjä, mukaan lukien kansallisten täytäntöönpanoelinten vastuu varmistaa asetuksen noudattaminen.

Tarkistuksella 144 lisätään uusi 11 a artikla (”Oikeus henkilökohtaiseen tavarahan ja käsimatkatavaraan”), joka koostuu kolmesta kohdasta: 1 kohta ’henkilökohtaisista tavaroista’, 2 kohta oikeudesta yhteen lipun hintaan sisältyvään käsimatkatavaraan ja 3 kohta ilma-aluksen matkustamoon unohtettujen henkilökohtaisten tavaroiden ja käsimatkatavaroiden noutomenettelystä tiedottamisesta.

Komissio ei hyväksy ehdotusta säännellä oikeutta tuoda käsimatkatavaraa ilman lisäkustannuksia (ehdotetun uuden artiklan 2 kohta), kuten Euroopan parlamentti pyysi asetusta (EY) N:o 261/2004 koskevassa tarkistuksessa 144 ja asetusta (EY) N:o 2027/97 koskevassa tarkistuksessa 204. Tällaisesta toimenpiteestä on tehtävä asianmukainen vaikutustenarviointi tahattomien seurausten välttämiseksi. Arviointia tehdäänkin parhaillaan osana asetuksen (EY) N:o 1008/2008 uudelleentarkastelua (ks. myös käsimatkatavaroita koskeva 4.2.4 kohta).

Tarkistuksen 144 muiden osien osalta komissio katsoo, että ’henkilökohtaista tavaraa’ koskevan uuden artiklan 1 kohtaa olisi myös parempi käsitellä osana lentoliikenneasetuksen (EY) N:o 1008/2008 meneillään olevaa uudelleentarkastelua, jossa henkilökohtaista tavaraa koskevista toimenpiteistä voidaan tehdä täydellinen vaikutustenarviointi.

Vaihtoehtoisesti, jos tähän kysymykseen (1 kohta) puututtaisiin asetuksessa (EY) N:o 261/2004, myös kansallisten täytäntöönpanoelinten olisi oltava vastuussa näiden sääntöjen täytäntöönpanon varmistamisesta (ottaen huomioon, että Euroopan parlamentti ei ehdottanut muutosta asetuksen (EY) N:o 2027/97 mukaisiin kansallisten täytäntöönpanoelinten velvollisuuksiin, kuten komissio ehdotti vuoden 2013 ehdotuksessaan). Tällöin komissio voisi suhtautua joustavasti siihen, säännelläänkö tätä asiaa asetuksella (EY) N:o 261/2004 vai asetuksella (EY) N:o 2027/97.

Komissio voi hyväksyä 3 kohdan (matkustajille tiedottaminen ilma-aluksen matkustamoon jääneen käsimatkatavaran noutomenettelyistä). Tätä olisi säänneltävä asetuksella (EY) N:o 261/2004.

Liikkumisen apuvälineet – etuutta koskeva ilmoitus

Tarkistus 199 koskee etuutta koskevaa erityisilmoitusta, jonka vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt voivat tehdä saadakseen katettua liikkumisen apuvälineensä, jos katoaminen tai vahingoittuminen ylittää Montrealin yleissopimuksessa ja asetuksessa (EY) N:o 2027/97 määrätyn kiinteämääräisen korvauksen. Tarkistus velvoittaisi komission hyväksymään mallilomakkeen tällaista erityisilmoitusta varten. Komissio vastustaa tätä velvoitetta, koska se aiheuttaa kohtuutonta hallinnollista rasitetta myös lentoliikenteen harjoittajille, joiden olisi käytettävä eri lomaketta kuin se, jota tavallisesti käytetään. Komissio voisi kannattaa tarkistusta 199 sillä edellytyksellä, että poistetaan vaatimus, jonka mukaan komission on annettava täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan käytettävä mallilomake.

Määräajat

Euroopan parlamentin kanta poikkeaa neuvoston kannasta siltä osin kuin on kyse lentoliikenteen harjoittajille asetettavista erilaisista määräajoista, jotka koskevat matkustajille tiedottamista (tarkistus 88), korvausten maksamista matkustajille (tarkistukset 114, 124 ja 131), määräaikojen pidentämisen sallimista valmiussuunnitelman käyttöönoton yhteydessä (tarkistukset 118 – ks. jäljempänä ei-

hyväksytyt tarkistukset – ja 129) sekä valituksen vastaanottamista matkustajalta (165 ja 180).

Tarkistuksen 88 osalta komissio hyväksyy Euroopan parlamentin ehdottaman määräajan eli sen, että matkustajille on ilmoitettava tapahtumasta heti tietojen tultua saataville ja viimeistään 30 minuutin kuluttua, koska tämä on linjassa komission ehdotuksen kanssa (ks. asiakirjan COM(2013) 130 final 14 artiklan 5 kohta).

Tarkistusten 114 ja 124 osalta komissio hyväksyy palautuksille tai maksuille asetetun seitsemän päivän määräajan vain, jos ei ole käytetty välittäjiä. Jos on käytetty välittäjiä, määräaikojen olisi oltava pidempiä (ks. ehdotuksen COM(2023) 753 final uusi luonnos asetuksen (EY) N:o 261/2004 8 a artiklaksi). Tarkistuksen 124 osalta komissio kannattaa määräaikojen pidentämistä siinä tapauksessa, että valmiussuunnitelmat otetaan käyttöön, ja tukee siksi tältä osin neuvoston kantaa, jossa ehdotetaan korvausten osalta 30 päivän pidennystä, kun taas Euroopan parlamentti ehdotti tarkistuksessa 124 tällaisen pidennyksen poistamista.

Tarkistuksen 131 osalta komissio voi olla samaa mieltä Euroopan parlamentin kanssa seitsemän päivän määräajasta korvauksen maksamiselle, jos matkustusluokkaa alennetaan, koska tämä vastaa nykyisten sääntöjen vaatimusta.

Täytäntöönpanon varmistaminen

Komissio voi tukea tarkistuksissa 40 ja 185 ehdotettua tuomioistuinten ulkopuolista ratkaisua vain osittain, koska komissio vastustaa lentoyhtiöiden pakollista osallistumista vaihtoehtoisin riidanratkaisumenettelyihin ja niissä tehtyjen päätösten sitovuutta ilman ennakoarviointia. Pakollinen vaihtoehtoinen riidanratkaisu ja kaikkia jäsenvaltioita sitovat päätökset aiheuttaisivat hallinnollista lisärasitetta, eikä sitä ole arvioitu perusteellisesti. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että äskettäisessä yhteisymmärryksessä matkapakettidirektiivin tarkistamisesta tätä ei vastaavista syistä oteta käyttöön matkapakettien osalta.

4.2.3. Hyväksytyt tarkistukset, joiden osalta edellytetään sanamuodon muuttamista tai periaatteellista yhteisymmärrystä

Poikkeukselliset olosuhteet

Euroopan parlamentti lisää tarkistuksessa 99 uuden 'poikkeuksellisia olosuhteita' koskevan artiklan, jossa säädetään muun muassa, että liitteessä oleva tyhjentävä luettelo kattaa olosuhteet, joita pidetään 'poikkeuksellisina', ja että komissio voi muuttaa luetteloa delegoidulla säädöksellä. Komissio voisi hyväksyä tarkistuksen 99, jos tyhjentävä luettelo korvattaisiin ei-tyhjentävällä luettelolla.

Tarkistuksissa 86 ja 93 säädetään lentoliikenteen harjoittajan velvollisuudesta maksaa korvaus peruutuksista ja viivästymisistä, jos se ei pysty esittämään näyttöä poikkeuksellisten olosuhteiden olemassaolosta. Lentoliikenteen harjoittajalle ei kuitenkaan ole asetettu määräaikaa tällaisen näytön esittämiselle. Oikeusvarmuuden ja riitojen nopean ratkaisemisen varmistamiseksi komissio voisi kannattaa näitä muutoksia, jos lentoliikenteen harjoittajalle asetettaisiin selkeä määräaika, johon mennessä sen on esitettävä näyttö poikkeuksellisten olosuhteiden olemassaolosta.

Tarkistukset 215–239 koskevat erilaisia tapahtumia, jotka katsotaan poikkeukselliseksi olosuhteiksi. Euroopan parlamentin esittämä olosuhdeluettelo vastaa suurelta osin Euroopan unionin tuomioistuimen nykyistä oikeuskäytäntöä, mutta poikkeaa siitä useissa tapauksissa. Rajoittamatta kantaansa, jonka mukaan luettelon on pysyttävä ei-tyhjentävänä ja sitä on myöhemmin muutettava

delegoidulla säädöksellä, komissio voisi luettelon päivittämisen varmistamiseksi puoltaa luetteloon sisällytettyjä olosuhteita edellyttäen, että ne muotoillaan siten, että ne vastaavat oikeuskäytännön mukaista yleistä lähestymistapaa.

Korvausmäärät ja -kynnykset

Tarkistusten 100, 101 ja 102 (matkan pituuteen perustuvat korvausmäärät) sekä tarkistusten 105, 106 ja 107 (korvauksen kynnyksarvot) osalta komissio voisi kokonaiskompromissin helpottamiseksi osoittaa joustavuutta kynnyksarvojen ja viivästyskorvausten määrien suhteen edellyttäen, että lopullinen yhteisymmärrys parantaisi matkustajien oikeuksia tehokkaimmin ja tuloksekkaimmin ottaen samalla huomioon vaikutukset lentoliikenteen harjoittajien taloudelliseen kannattavuuteen.

Korvausmäärien mukauttaminen

Tarkistuksella 104 Euroopan parlamentti pyrkii velvoittamaan komission mukauttamaan korvausmääriä delegoidulla säädöksellä joka kolmas vuosi. Komissio voi periaatteessa hyväksyä tämän ehdotuksen edellyttäen, että uudelleentarkastelujakso pidennetään viideksi vuodeksi hallinnollisen taakan rajoittamiseksi.

Esitetyt lomakkeet

Tarkistuksissa 88, 91, 97 ja 111 lentoliikenteen harjoittajat veloitetaan antamaan matkustajille esitetyt lomakkeet korvauksen ja palautuksen hakemista varten. Jos i) lomakkeen sisältö ja ii) olosuhteet, joissa lomake on toimitettava, luonnostellaan paremmin, komissio voi hyväksyä periaatteen, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajien on toimitettava esitetyt lomakkeet sen varmistamiseksi, että matkustajat voivat käyttää matkustajien oikeuksia tehokkaammin.

Tarkistus 156 on muotoiltava uudelleen, koska siinä viitataan myös 15 a artiklan mukaisiin valituksiin liittyviin esitetyihin lomakkeisiin (tarkistukset 164–171), eikä kyseisessä artiklassa mainita tällaisia lomakkeita.

Täytäntöönpanon varmistaminen

Komissio hyväksyy periaatteessa tarkistukset, jotka koskevat sitä, miten lentoliikenteen harjoittajat, välittäjät ja kansalliset täytäntöönpanoelimet käsittelevät valituksia, sekä vaihtoehtoista riitojenratkaisua, kansallisten täytäntöönpanoelinten nimeämistä ja kansallisten täytäntöönpanoelinten täytäntöönpanon varmistamistehtäviä. Selkeyden, johdonmukaisuuden ja oikeusvarmuuden takaamiseksi seuraavat tarkistukset olisi kuitenkin laadittava uudelleen: 40, 165, 173, 179 ja 180.

Siirretty säädösvalta

Tarkistuksella 187 (siirretyn säädösvallan käyttäminen) siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä vain viideksi vuodeksi, jota aikaa voidaan jatkaa. Komissio voi hyväksyä tarkistuksen 187 edellyttäen, että säädösvallan siirtoa ei rajata ajallisesti.

Matkatavaroita koskevat valitukset

Tarkistuksella 194 Euroopan parlamentti ottaa käyttöön erityissäännöksiä, jotka koskevat matkustajien valituksia matkatavaroiden vahingoittumisesta tai viivästymisestä. Niissä säädetään erityisistä tavoista, joilla lentoasemien on asetettava valituslomakkeet saataville. Vaikka komissio on periaatteessa samaa

mieltä tästä tarkistuksesta, valituslomake olisi komission näkemyksen mukaan toteutettava tavalla, joka on teknologianeutraalimpi.

Komission kertomukset

Tarkistuksessa 211 säädetään komission velvollisuudesta laatia kertomus muutetun asetuksen toimivuudesta. Komissio voisi kannattaa tarkistusta 211, jos kolmen vuoden määräaika pidennettäisiin viiteen vuoteen muutetun asetuksen voimaantulosta, jotta sen vaikutuksia voitaisiin analysoida perusteellisesti.

Henkilöt, joilla on erityistarpeita

Euroopan parlamentti pyrkii tarkistuksella 143 saattamaan lentoliikenteen harjoittajat uudelleenreitityksen ja avun tarjoamisen lisäksi vastuuseen myös korvauksista vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille sekä ilman saattajaa matkustaville lapsille, jos nämä myöhästyvät lennolta lentoaseman pitäjän riittämättömän avun vuoksi. Tarkistuksella valtuutetaan komissio antamaan täytäntöönpanosäädös, jossa esitetään yksityiskohtaiset säännöt tällaisesta järjestelmästä ja lentoliikenteen harjoittajien keinoista hakea hyvitystä lentoaseman pitäjiltä.

Komission ehdotus ei sisältänyt tällaista säännöstä, eikä komissio siksi ole tehnyt tästä vaikutustenarviointia. Komissio panee merkille, että neuvoston käsittelyn aikana ilmoitukset tällaisista tapauksista jäsenvaltioissa olivat hyvin harvinaisia.

Komissio toteaa myös, että velvollisuus avustaa vammaista tai liikuntarajoitteista matkustajaa lentoasemalla kuuluu lentoaseman pitäjälle asetuksen (EY) N:o 1107/2006 nojalla. Lentoliikenteen harjoittajan mahdolliseen velvollisuuteen maksaa korvaus vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle matkustajalle, jota lentoaseman pitäjä ei ole tosiasiallisesti avustanut, olisi yhdistettävä lentoliikenteen harjoittajan nimenomainen oikeus vaatia korvaus takaisin lentoaseman pitäjältä.

Komissio voi näin ollen hyväksyä tarkistuksen 143 periaatteen edellyttäen, että siihen sisällytetään nämä tärkeät oikeudelliset suojatoimet.

Ilman huoltajaa olevien lasten osalta tarkistuksessa säädetään, että vastuu on sillä lentoliikenteen harjoittajalla, joka on suostunut kuljettamaan lapsen. Tällaisissa tapauksissa komissio voi hyväksyä oikeuden korvaukseen.

Komissio korostaa myös, että täytäntöönpanosäädös voisi kattaa vain todelliset yksityiskohtaiset säännöt. Oikeuden korvaukseen sellaisenaan sekä hyvitysoikeuksien olisi sen vuoksi oltava osa perussäädökseen sisältyvän oikeuden olennaisia osia.

4.2.4. Tarkistukset, joita komissio ei hyväksy

Johdanto-osan kappaleet

Tarkistuksessa 54 matkustajien oikeuksien suojelu kehoitetaan sisällyttämään kansainvälisiin sopimuksiin. Komissio ei hyväksy tätä tarkistusta, koska se ei vastaa mitään asetuksen aineellista säännöstä.

Tarkistuksessa 55 Euroopan parlamentti vaatii lentokentille erityisjärjestelyjä 'vaikeasti vammaisia matkustajia' varten. Komissio ei hyväksy tätä tarkistusta, koska asiasta olisi keskusteltava vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä annetun asetuksen (EY) N:o 1107/2006 puitteissa.

Määritelmät

Euroopan parlamentin tarkistus 57 sisältää uuden 'lentolipun hinnan' määritelmän. Komissio ei hyväksy tätä tarkistusta, koska asiaan puututaan täytäntöönpanoehdotuksessa.

Tarkistuksella 58 Euroopan parlamentti lisää 'varauksen' määritelmän. Tätä termiä ei käytetä muualla asetuksessa, joten määritelmä on tarpeeton. Tämän vuoksi komissio ei hyväksy tarkistusta 58.

Tarkistuksilla 62 ja 63 Euroopan parlamentti poisti useita rivejä peruuttamisen määritelmästä. Koska nämä seikat perustuvat oikeuskäytäntöön, niiden poistaminen jättää määritelmän epätäydelliseksi ja epäselväksi. Tästä syystä näitä poistoja ei hyväksytty.

Euroopan parlamentti lisäsi tarkistuksella 68 'liityntälentojen' määritelmään tekstin, jossa viitataan yhteen kuljetussopimukseen. Tällainen viittaus ei ole tarpeen ja voi olla harhaanjohtava. Tästä syystä tätä lisäystä ei hyväksytty.

Poikkeukselliset olosuhteet

Euroopan parlamentti poisti tarkistuksella 67 ilmaisun 'poikkeukselliset olosuhteet' määritelmän ja siirsi sen 6 c artiklaan. Johdonmukaisuuden vuoksi ja lainsäädännön laatimisoheiden¹ mukaan kaikki määritelmät olisi esitettävä yhdessä artiklassa (2 artikla). Tätä poistoa ei siksi hyväksytty.

Komissio ei hyväksy tarkistuksia 213 ja 214 (poikkeuksellisten olosuhteiden luokittelu sellaisiksi, että niitä "voidaan pitää" poikkeuksellisina), koska se katsoo, että tällainen poikkeuksellisten olosuhteiden luokittelu on epäselvää ja voi näin ollen aiheuttaa oikeudellista epävarmuutta ja hämmentää matkustajia.

Komissio ei hyväksy tarkistusta 213 myös siksi, että sillä pyritään muuttamaan luettelon tila 'ei-tyhjentävästä' 'tyhjentäväksi'. Vaikka tällä voi olla oikeusvarmuuteen liittyviä etuja, on tärkeää välttää riski siitä, ettei jotain poikkeuksellista olosuhdetta oteta huomioon eikä sisällytetä luetteloon.

Komissio ei hyväksy tarkistusta 240 (poikkeuksellisina pidettävien olosuhteiden luettelon poistaminen). Tällainen liitteeseen 1 sisällytettävä luettelo lisää oikeudellista selkeyttä siten kuin komissio sitä alun perin ehdotti vuonna 2013.

Soveltamisala

Euroopan parlamentti ehdottaa, että asetuksen soveltamisalaa laajennetaan niin, että se kattaa EU:n lentoliikenteen harjoittajien liikennöimien unioniin saapuvien lentojen lisäksi kaikkien lentoliikenteen harjoittajien unioniin saapuvat lennot, poistamalla rajoitus "mikäli asianomaisesta lennosta vastaa unionin lentoliikenteen harjoittaja" (tarkistus 72). Tämä tarkoittaisi, että EU:n lentoasemille lentoja liikennöivien EU:n ulkopuolisten lentoliikenteen harjoittajien lennolla lentävät matkustajat kuuluisivat asetuksen soveltamisalaan ensimmäistä kertaa, mikä laajentaisi merkittävästi matkustajien oikeuksien kattavuutta Euroopan ilmatilassa.

Komissio ei ehdottanut asetuksen soveltamisalan muuttamista eikä ole arvioinut tällaisen soveltamisalan laajentamisen vaikutuksia vaikutustenarvioinnissaan.

Vaikka komissio on edelleen valmis tarkistamaan asetuksen soveltamisalaa arvioimalla tulevaisuudessa toimivaltaristiriitojen riskiä ja täytäntöönpanovaikeuksia

¹ Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission yhteisen käytännön opas Euroopan unionissa säädöstekstien laatimiseen osallistuville, 2015, ohje 14.

– kuten tarkistuksessa 191 poistetussa neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannassa ehdotetaan – komissio ei voi kannattaa soveltamisalan välitöntä laajentamista ilman ennakoarviointia. Tästä syystä komissio ei hyväksy tarkistuksia 48, 72 ja 191.

Tarkistuksilla 75 ja 76 poistetaan neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan säännökset asetuksen soveltamisesta Gibraltarin lentoasemaan. Koska nämä säännökset kuvastavat EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisestä sopimuksesta parhaillaan käytävien keskustelujen tilannetta, komissio vastustaa näitä poistoja eikä siksi hyväksy tarkistuksia 75 ja 76.

Yksilökohtainen soveltamisala

Asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdassa jätetään asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle tietyt matkustajat ja erityisesti matkustajat, jotka matkustavat ilmaiseksi taikka sellaiseen alennettuun hintaan, joka ei ole suoraan tai välillisesti yleisön saatavilla. Euroopan parlamentti poistaa tämän poikkeuksen tarkistuksella 73. Komissio vastustaa tätä poistoa, koska säännöksessä säädettiin perustellusta (ja rajoitetusta) poikkeuksesta. Tämän vuoksi komissio ei hyväksy tarkistusta 73.

Lennolle pääsyn epääminen

Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannassa säilytetään lennolle pääsyn epäämisen määritelmässä neuvoston kannassa luetellut perustellut syyt (terveys, turvallisuus, turvatoimet tai puutteelliset matkustusasiakirjat), jotka oikeuttavat lennolle pääsyn epäämisen, koska nämä poikkeukset on jo määritelty asetuksessa (EY) N:o 261/2004 (2 artiklan j alakohta). Tämä on nykyisen asetuksen mukaista, eikä komissio ehdottanut tämän määritelmän muuttamista.

Tarkistuksella 61 Euroopan parlamentti pyrkii poistamaan perustellut syyt. Tämä tarkoittaisi, että lentoliikenteen harjoittajien olisi kohdeltava lennolle pääsyn epäämisenä tapauksia, joissa matkustajien kuljetuksesta lennolla kieltäydytään perustelluista syistä. Komissio katsoo, että tämä aiheuttaisi kohtuuttoman rasitteen lentoliikenteen harjoittajille eikä se ole perusteltua. Tästä syystä komissio ei hyväksy tarkistusta 61.

Jos matkustajalta evätään pääsy lennolle vastoin hänen tahtoaan, hän voi valita lipun hinnan palauttamisen. Nykyisten sääntöjen mukaan korvaus on maksettava määräajassa eli seitsemän päivän kuluessa. Euroopan parlamentti pyytää, että jos lennolle pääsy evätään, korvaukset maksetaan välittömästi (tarkistus 79). Komissio pitää tätä kohtuuttomana rasitteena lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle, koska sitä lipun hintaa, joka vastaa lipun käyttämättömiä osuuksia (käyttämättömiä lento-osuuksia), ei aina voida määrittää välittömästi, erityisesti kun on kyse liityntälentoista. Tästä syystä komissio ei hyväksy tarkistusta 79.

Vakuutusjärjestelmä/takuurahasto

Tarkistuksissa 50 ja 87 asetetaan lentoyhtiöille velvollisuus perustaa vakuutusjärjestelmä ja takuurahasto. Komissio ei ehdottanut tällaisia sääntöjä, eikä myöskään neuvosto. Komissio ei voi tukea tällaisten sääntöjen välitöntä käyttöönottoa ilman ennakoarviointia. Tästä syystä komissio ei hyväksy tarkistuksia 50 ja 87, koska se arvioi tällaisten sääntöjen tarvetta jo lentoliikenneasetuksen (EY) N:o 1008/2008 meneillään olevan uudelleentarkastelun yhteydessä.

Kaksinkertainen korvaus

Komissio ehdotti vuonna 2013, että oikeus korvaukseen voi syntyä vain kerran silloin, kun matkustajat uudelleenreititetään mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa. Neuvosto säilytti tämän säännöksen ensimmäisen käsittelyn kannassaan. Tarkistuksessa 108 parlamentti vaatii, että matkustajilla säilyy oikeus lisäkorvaukseen, jos heidän matkansa sen jatkuttua vielä keskeytyy. Korvaus olisi maksettava vain kerran yhden matkan ajalta, joten komissio pyrkii säilyttämään alkuperäisen ehdotuksensa tasapainon eikä siksi hyväksy tätä tarkistusta.

Maksutapa

Komissio ei hyväksy tarkistusta 112, jolla poistetaan lentoliikenteen harjoittajien nimenomainen mahdollisuus sopia matkustajan kanssa korvauksen maksamisesta muussa muodossa kuin käteisenä, esimerkiksi matkakuponkina. Komissio korostaa, että tämä on hyödyllinen vaihtoehto tietyille matkustajille, minkä vuoksi se olisi säilytettävä edellyttäen, että matkustaja antaa siihen nimenomaisen suostumuksensa.

Määräajat

Euroopan parlamentin kannassa vaaditaan tarkistuksessa 84, että lentoliikenteen harjoittajien on ilmoitettava matkustajille sähköisesti peruutuksen syyt viimeistään 30 minuutin kuluttua aikataulun mukaisesta lähtöajasta. Määräaika on liian lyhyt, koska tällaisten peruutusten syyt voivat olla monimutkaisia.

Euroopan parlamentti ehdottaa tarkistuksessa 118, että korvausten määräajan pidentäminen 30 päivään poistetaan siinä tapauksessa, että valmiussuunnitelma on otettu käyttöön. Komissio kannattaa sitä, että korvausten määräaikaa pidennetään, jos valmiussuunnitelma on otettu käyttöön, eikä sen vuoksi voi hyväksyä tarkistusta 118.

Komissio ei hyväksy tarkistusta 129, koska kolmen tunnin määräaika, jonka kuluessa lentoliikenteen harjoittajan on täytettävä velvollisuutensa tarjota apua matkustajille, ei välttämättä ole kaikissa tapauksissa oikeasuhteinen (se voi myös olla lyhyempi esimerkiksi silloin, kun häiriö tapahtuu keskiyön jälkeen), majoituksen hintaindeksin määrittäminen jäsenvaltioissa aiheuttaa suuren hallinnollisen taakan, indeksiä tarvittaisiin myös kolmansia maita varten ja määräajan pidentäminen valmiussuunnitelmien käyttöönottopaauksessa on jätetty (todennäköisesti virheellisesti) avoimeksi.

Lippujen siirto

Komissio ei hyväksy tarkistusta 145 (oikeus siirtää lippu matkustajan tai hänen lähisukulaisensa kuoltua), koska komissio katsoo, että lipun siirtäminen toiselle henkilölle saattaisi synnyttää lippujen luvatonta myyntiä, mitä on vältettävä.

Yhdistettyjä lippuja koskeva tietovaatimus

Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kantaan sisältyi lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien velvollisuus ilmoittaa matkustajille selkeästi, jos he myyvät yhdistettyihin lentokuljetussopimuksiin kuuluvan lipun. Poistetulla tekstillä pyrittiin selventämään matkustajille, että jos heille ei myyty lippua yhdellä sopimuksella, heillä ei ole oikeutta korvaukseen, palautukseen, uudelleenreititykseen tai apuun, jos he myöhästyvät myöhemmältä lennolta.

Komissio ei hyväksy tarkistusta 151, jolla tämä velvoite poistetaan.

Täytäntöönpanon varmistaminen

Komissio ei hyväksy tarkistusta 41 (komission julkaisema luettelo lentoliikenteen harjoittajista, jotka eivät noudata asetusta), koska ehdotettu johdanto-osan kappale ei

vastaa mitään asetuksen aineellista säännöstä. Lisäksi komissiolle ehdotettu velvoite aiheuttaisi kohtuuttoman hallinnollisen taakan.

Komissio ei hyväksy tarkistusta 168 (määräajat / valituksiin vastaaminen), sillä ehdotettu lähestymistapa, jossa lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän valitukseen vastaamatta jättäminen katsottaisiin matkustajan vaatimusten hyväksymiseksi, voisi olla kauaskantoinen ja aiheuttaa oikeudellista epävarmuutta. Se ei myöskään sopisi tämän asetuksen mukaisen valitusten käsittelyn oikeudelliseen rakenteeseen eikä olisi johdonmukainen matkustajien oikeuksia koskevan kaikissa liikennemuodoissa voimassa olevan lainsäädännön mukaisten valitusten käsittelymekanismien kanssa.

Komissio ei hyväksy tarkistusta 182 (komission suorittamat kansallisten täytäntöönpanoelinten tarkastukset), koska ehdotettu velvoite voisi olla ristiriidassa toissijaisuusperiaatteen kanssa ja sillä olisi myös merkittäviä hallinnollisia ja taloudellisia vaikutuksia komissiolle.

Komissio ei hyväksy tarkistusta 186 (säännösten mukaisuutta koskevat asiakirjat) hallinnollisen lisärasitteen vuoksi.

Matkatavaroita koskevien sallittujen määrien läpinäkyvyys

Komissio ei hyväksy tarkistusta 202 (läpinäkyvyys / keskeisten matkapalvelujen ostaminen / lisämaksut), koska säännöt siitä, miten nämä palvelut ja maksut voidaan ostaa ja miten ne on esitettävä läpinäkyvyyden vuoksi, kuuluvat lentoliikenneasetuksen (EY) N:o 1008/2008 soveltamisalaan.

Käsimatkatavarat

Euroopan parlamentin tarkistuksessa 204 vaaditaan, että lentoliikenteen harjoittaja kuljettaa käsimatkatavarat, joiden pituus on enintään 100 cm (leveys, pituus ja korkeus yhteensä) ja paino enintään 7 kg, ilman matkustajalle aiheutuvia lisäkustannuksia. Erityisesti olisi otettava huomioon, että näistä kahdesta kysymyksestä on jo käynnistetty vaikutustenarviointi lentoliikenneasetuksen uudelleentarkastelun yhteydessä, kun avoin julkinen kuuleminen päättyi joulukuussa 2025. Sidosryhmien näkemykset näistä kahdesta kysymyksestä eivät ole yhteneväisiä. Komissio on erityisen huolissaan mahdollisista tahattomista seurauksista, joita aiheutuu sellaisen normin hyväksymisestä, jota ei tällä hetkellä käytetä laajalti. Tämä voi lisätä riskiä siitä, että lentoyhtiöt vähentävät käsimatkatavaroiden sallittua määrää nykyisestä, joka on likimain IATA:n suosittelema enimmäistaso (56 x 45 x 25 = 126 cm). Tästä syystä komissio ei hyväksy tarkistusta 204 ja vastaavaa säännöstä tarkistuksessa 144.

5. PÄÄTELMÄT

Komissio tukee edelleen lainsäädäntöprosessia, jolla pyritään edistämään tasapainoista ja oikeudellisesti vankkaa lopputulosta matkustajien tehokkaan suojelun varmistamiseksi niin, että puitteet säilyvät ilmailualan kannalta oikeasuhteisina ja toimivina.

Komissio on edelleen sitoutunut rakentamaan yhteistyöhön molempien lainsäätäjien kanssa menettelyn seuraavissa vaiheissa.