2026/2202

2.10.2026

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2026/2202,

16. september 2026,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 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 nõukogu 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 arvamust ([1]),

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt, võttes arvesse lepituskomitees 15. juunil 2026 heaks kiidetud ühist teksti ([2]),

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 261/2004 ([3]) ja nõukogu määrus (EÜ) nr 2027/97 ([4]) on aidanud märkimisväärselt kaitsta lennureisijate õigusi olukorras, kus nende reisiplaanidesse on pardale lubamisest keeldumise, pikaajaliste hilinemiste, lendude tühistamise või pagasikäitlemishäirete tõttu tekkinud tõrkeid.

(2) Liidu seadusandja kinnitab määruse (EÜ) nr 261/2004 algversiooni põhjendustes 1 ja 4 väljendatud eesmärke, nimelt tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, võtta kooskõlas Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikliga 38 täielikult arvesse tarbijakaitse nõudeid üldiselt ja parandada nimetatud määrusega kehtestatud kaitsenõudeid, tagades samal ajal tasakaalustatud lähenemise, mis tugevdab liidu lennuettevõtjate konkurentsivõimet ja ühendatust. Nende eesmärkide saavutamiseks tugevdab käesolev määrus lennureisijate õigusi, suurendades õiguskindlust nii lennureisijate kui ka lennuettevõtjate jaoks, võttes arvesse rohket Euroopa Liidu Kohtu (edaspidi „Euroopa Kohus“) praktikat määruse (EÜ) nr 261/2004 algversiooni tõlgendamisel ning tagades, et lennuettevõtjad tegutsevad liberaliseeritud turul ühtlustatud tingimustel. See tähendab ka seda, et määrusega (EÜ) nr 261/2004 kehtestatud kaitsenõudeid tuleks tugevdada. Sellest tulenevalt tuleks lennureisijate õigused, mis on kaitstud määrustega (EÜ) nr 261/2004 ja (EÜ) nr 2027/97, realiseerida ning tagada selliste õiguste tulemuslikum ning tõhus ja järjepidev kohaldamine kogu liidus, võttes samal ajal arvesse lennuettevõtjate huve ning püüdes jätkuvalt saavutada tasakaalu lennureisijate ja lennuettevõtjate huvide vahel.

([1]) ELT C 327, 12.11.2013, lk 115.

([2]) Euroopa Parlamendi 5. veebruari 2014. aasta seisukoht (ELT C 93, 24.3.2017, lk 336) ja nõukogu 29. septembri 2025. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Euroopa Parlamendi 21. jaanuari 2026. aasta seisukoht (ELT C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Euroopa Parlamendi 7. juuli 2026. aasta õigusloomega seotud resolutsioon (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 13. juuli 2026. aasta otsus.

([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) Samas on määruste (EÜ) nr 261/2004 ja (EÜ) nr 2027/97 kohaste õiguste rakendamisel ilmnenud 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.

(4) Avaliku teenindamise kohustuse alusel toimuval lennul täis- või soodushinnaga reisivatel reisijatel peaksid olema samad määrusest (EÜ) nr 261/2004 tulenevad õigused.

(5) Mõiste „erakorralised asjaolud“ on vaja määratleda, et suurendada lennuettevõtjate ja reisijate õiguskindlust. Eelkõige ja Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt peaks mõiste „erakorralised asjaolud“ viitama sündmustele, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja jäävad väljapoole selle lennuettevõtja tegelikku kontrolli. Need kaks tingimust on kumulatiivsed. Suurema selguse ja prognoositavuse huvides tuleks ette näha ka mitteammendav loetelu sündmustest, mida tuleks kooskõlas Euroopa Kohtu praktikaga pidada nendele tingimustele vastavaks. Komisjon peaks erakorraliste asjaolude loetelu iga viie aasta järel läbi vaatama ning tegema vajaduse korral Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku selle loetelu ajakohastamiseks. Et sündmust saaks käsitada erakorralise asjaoluna, peab see vastama kõigile loetelus nimetatud elementidele. Kui loetellu kandmata sündmust käsitatakse erakorralise asjaoluna, tuleks eespool nimetatud kumulatiivsete tingimuste täitmist hinnata igal üksikjuhul eraldi. Erakorralise asjaolu esinemine ja sellele tuginemine lennuettevõtja poolt konkreetse lennu tõrke puhul ei ole piisav põhjus, et vabastada lennuettevõtja määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitise maksmise kohustusest. Selline erand tuleks teha üksnes juhul, kui lennuettevõtja tõendab ka, et erakorralised asjaolud põhjustasid tõrke ja et tõrget ei oleks saanud vältida isegi siis, kui lennuettevõtja oleks võtnud kõik mõistlikud meetmed.

(6) Kui lennuettevõtja tugineb erakorralistele asjaoludele, tuleks reisijale esitada selge ja põhjendatud selgitus erakorraliste asjaolude kohta. Selle selgituse eesmärk peaks olema teavitada reisijat selgelt ja läbipaistvalt tõrke põhjustanud asjaoludest. Sellega seoses peaks esitatav teave olema seotud reisija lennul esinenud konkreetse tõrkega. Lennuettevõtjad peaksid esitama selle teabe kokkuvõtlikult, lihtsas keeles, vältides sektoripõhist ja õiguslikku žargooni, nii et see oleks reisijale kergesti arusaadav. Seda selgitust tuleks kasutada üksnes reisija teavitamiseks ja seda tuleks selgelt eristada tõenditest, mida lennuettevõtja võib olla kohustatud esitama riiklikele rakendusasutustele, muudele asutustele või kohtutele.

(7) Euroopa Kohus leidis kohtuasjas C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland *vs.* Diether Schenkel) ([5]) 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.

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

(8) Euroopa Kohus leidis kohtuasjas C-537/17 (Claudia Wegener *vs.* Royal Air Maroc SA) ([6]) 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 käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvast 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.

(9) 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.

(10) Reisijatel peaks olema võimalik teha lennupiletite hinnapakkumisi vaadates teadlikke valikuid ning neil peaks olema võimalik kindlaks teha, kas määrusega (EÜ) nr 261/2004 tagatud kaitse kehtib täielikult edasi-tagasi reisil liitu ja liidust välja. Seega tuleks ette näha vabatahtlik liidu lennureisijate õiguste märgis. Märgise kasutamine peaks jääma lennuettevõtjate ja vahendajate jaoks vabatahtlikuks, kui nad esitavad erinevaid lennuvõimalusi, välja arvatud juhul, kui lennuettevõtja või vahendaja on kohustatud seda lendu teostava lennuettevõtjaga sõlmitud ärilepingu tingimuste kohaselt kasutama.

(11) Euroopa Kohus leidis kohtuasjas C-22/11 (Finnair Oyj *vs.* Timy Lassooy) ([7]) 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 ja maksta hüvitist põhjendamatu viivituseta.

(12) 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 reisijaid, 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) Kaitsetaseme parandamiseks ei tohiks tagasireisi ühelgi lennul keelduda reisijaid pardale lubamast põhjusel, et nad ei kasutanud sama õhuveoteenuse lepingu alusel toimunud varasema reisi üht või mitut lendu. Lisaks ei tohiks lennuettevõtjatel olla lubatud nõuda reisijatelt tasu põhjusel, et nad ei ole varasema reisi üht või mitut lendu kasutanud.

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

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

(14) Praegu nõutakse reisijailt valesti kirjutatud nime parandamise eest mõnikord karistava iseloomuga menetlustasusid. Mõistlikkuse piires broneeringuvigade parandamine või halduslike muudatuste tegemine peaks olema tasuta ning lahknevus broneeringus esitatud nime ja reisija parandatud nimi ei tohiks olla alus pardale lubamisest keelduda, tingimusel et soovitud parandus või muudatus ei muuda lennuaegu, kuupäeva, marsruuti ega reisijat.

(15) Lennu tühistamise korral peaks jääma otsus, kas valida pileti ostuhinna tagastamine, reisi teekonnamuudatusega jätkamine või hilisemal kuupäeval reisimine, reisija, mitte lennuettevõtja teha. Teatavatel juhtudel võivad reisijad eelistada saada tagasimakse või hüvitise vautšeri vormis. Selleks et suurendada lennuettevõtjate jaoks paindlikkust ja reisijate jaoks tarbijate valikuvõimalusi, peaks reisijal juhul, kui esineb tõrge, mis annab reisijale õiguse tagasimaksele või hüvitisele, olema õigus pärast püsival andmekandjal antud sõnaselget nõusolekut nõustuda sellise tagasimakse või hüvitisega vautšeri vormis, mille väärtus vastab vähemalt tehtava tagasimakse või makstava hüvitise summale. Vautšeri võimalus tuleks esitada selgelt ja teiste tagasimakse- ja hüvitamisvõimalustega võrdsetel alustel. Kui vautšerit ei ole selle kehtivusaja lõpuks lunastatud või täielikult lunastatud, peaks lennuettevõtja vautšeri ülejäänud väärtuse summa automaatselt täies ulatuses tagasi maksma.

(16) Lennujaamades, mille aastane reisijateveo kogumaht on vähemalt kolmel järjestikusel aastal rohkem kui neli miljonit reisijat, 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 selliste juhtumite puhuks hädaolukorra lahendamise kavad ning arendama neid koos lennujaama kasutajate komitee ja teiste lennujaama oluliste teenuse osutajatega, sealhulgas eriabi osutajatega puuetega või piiratud liikumisvõimega reisijatele. Riiklikud rakendusasutused peaksid jälgima, kas lennujaama haldajad järgivad hädaolukorra lahendamise kava. Lennujaamades, mille aastane reisijateveo kogumaht on vähemalt kolmel järjestikusel aastal vähem kui neli miljonit reisijat, 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.

(17) Määrusesse (EÜ) nr 261/2004 tuleks selge sõnaga lisada reisijate õigus hüvitisele lennu pikaajalise hilinemise eest kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega liidetud kohtuasjades C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ja Alana Sturgeon *vs.* Condor Flugdienst GmbH) ([8]) ja C-432/07 (Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz *vs.* Air France SA), sealhulgas kolmetunnine ajaline künnis kõigi reisijate jaoks ning sihipärased sätted EList väljapoole suunduvate pikkade lendude korral, motiveerides lennuettevõtjaid tagama, et reisijad jõuavad oma lõppsihtkohta õigel ajal.

(18) Hilinemist saabumisel tuleks arvestada alates reisija piletil märgitud kavandatud saabumisajast lõppsihtkohta. Seda eelkõige juhul, kui näiteks õhusõiduk tõusis õhku, kuid oli seejärel sunnitud pöörduma tagasi lähtelennujaama, ning tõusis uuesti õhku hilisemal ajal. Kui teekonda muudetakse mõne muu transpordiliigi abil, tuleks hilinemist saabumisel arvestada, kasutades reisija tegelikku lõppsihtkohta saabumise aega, olenemata kasutatavast transpordivahendist. Kui lend hilineb või lennuplaani muudetakse hiljem kui 14 kalendripäeva enne broneerimise ajal väljastatud reisija piletil märgitud väljumiskuupäeva, tuleks hilinemist saabumisel arvestada alates broneerimise ajal väljastatud reisija piletil märgitud kavandatud saabumisajast. Juhul kui lendu on muudetud vähemalt 14 kalendripäeva enne broneerimise ajal väljastatud reisija piletil märgitud väljumiskuupäeva või kui lendu on muudetud pärast seda, kui reisija on kasutanud lendu, mida on muudetud varasemale ajale, tuleks hilinemist arvestada alates lennuplaani muutmise ajal väljastatud reisija piletil märgitud kavandatud saabumisajast. Kui reisija teekonda muudetakse tõrke tõttu, tuleks muudetud teekonna lennu puhul hilinemist saabumisel arvestada alates kavandatud saabumisajast, mis on märgitud muudetud teekonna lennuks väljastatud piletil.

([8]) 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.

(19) Veoteenuste osutamise keskkonnamõju läbipaistvuse suurendamine annab klientidele rohkem teavet oma valikute tegemisel. Lennuettevõtjad võivad kasutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/2405 ([9]) artikli 14 kohaselt kehtestatud lennu heitkoguse märgist, et esitada oma veebisaitidel ja piletitel hõlpsasti ligipääsetavas vormis ja võrreldaval viisil täpset ja objektiivset teavet enda osutatavate lennuteenuste kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta.

(20) 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.

(21) 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, samuti Euroopa Kohtu otsusega kohtuasjas C-11/11 (Air France *vs*. Folkerts), ([10]) peaks reisijatel olema õigus saada hüvitist, kui nad saabuvad alternatiivse lennu või alternatiivse transpordimooduse lõppsihtkohta ning seda samadel alustel nagu otselendudel tõrkeid kogevatel reisijatel.

(22) 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.

(23) 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.

(24) Et lihtsustada tõrke järel hüvitistaotluse esitamist ja algatamist, peaksid lennuettevõtjad esitama reisijatele automaatselt ja elektrooniliselt teavet reisijate õiguse kohta hüvitisele ja selged juhised taotluse esitamiseks.

(25) 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. Kõnealune teekonna muutmine peaks teatavatel tingimustel toimuma lennuettevõtja kulul ja võrreldavatel transporditingimustel.

(26) 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 Montréalis 28. mail 1999 vastu võetud rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsiooniga (edaspidi „Montréali konventsioon“).

([9]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023. aasta määrus (EL) 2023/2405, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks (algatus „ReFuelEU Aviation“) (ELT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus (suurkoda), 26. veebruar 2013, Air France *vs.* Heinz-Gerke Folkerts ja Luz-Tereza Folkerts, C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) 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 piletil 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. Puuetega inimesed või piiratud liikumisvõimega isikud ei tohiks teekonna muutmisel olla sunnitud tegema täiendavat ümberistumist, välja arvatud juhul, kui reisija on sellega nõustunud. Teekonna muutmisel peaks reisi kogukestus olema võimalikult lähedane algse lennu kavandatud reisiajale, võttes arvesse kättesaadavaid võimalusi lennujaamas, kus tõrge tekkis, ning toimuma 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 lennuettevõtja pakub reisijale võrreldavate reisitingimustega teekonna muutmist, peaks reisija sellise teekonna muutmise vastu võtma. Kui lennuettevõtja pakub reisijale teekonna muutmise võimalusi, mille reisitingimused ei ole võrreldavad, peab reisijal olema võimalik sellisest teekonna muutmisest keelduda. Õigus teekonna muutmisele, sealhulgas iseseisvale teekonna muutmisele, peaks säilima. 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 1107/2006 ([11]).

(28) Tõrke korral ja juhul, kui lendu teostav lennuettevõtja ei täida oma kohustust pakkuda abi, peaks reisijal olema õigus korraldada reisi ise. Sellisel juhul peaks lendu teostav lennuettevõtja hüvitama reisijale kulud, mis on vajalikud ja mõistlikud ning proportsionaalsed ooteaja kestusega. Eelkõige tuleks arvesse võtta jookide, suupistete ja einete hinda lennujaama asukohas. Majutuskulude vajalikkuse, mõistlikkuse ja proportsionaalsuse hindamisel tuleks arvesse võtta asukohta, kus reisijad peavad oma lendu ootama, seda, kas tõrge toimus tipphooajal, ja viimase hetke broneeringutest tulenevat kõrgemat hinda.

(29) Kui reisija teavitas lendu teostavat lennuettevõtjat oma valikust reisi jätkata ning kui lendu teostav lennuettevõtja ei ole kolme tunni jooksul pakkunud teekonna muutmist võrreldavate reisitingimustega, võib reisija ise korraldada oma teekonna muutmise, et jõuda oma lõppsihtkohta edasise viivituseta. Reisijal peaks siiski säilima õigus saada lendu teostava lennuettevõtja korraldatud teekonna muutmine, kuni reisija on teavitanud lendu teostavat lennuettevõtjat oma otsusest korraldada oma teekonna muutmine ise. Kui reisijad korraldavad oma teekonna muutmist iseseisvalt, peaksid nad piirduma üksnes selliste kuludega, mis on vajalikud, mõistlikud ja asjakohased.

(30) Lendu teostaval lennuettevõtjal peaks olema võimalik abi osutamist piirata või sellest loobuda, kui selle osutamine iseenesest põhjustaks hilinenud lendu või ümbersuunamist ootavatele reisijatele pikemat viivitust. Kui lend hilineb hilisõhtul, kuid eeldatavasti väljub lühikese aja jooksul, ning kui reisijate öine hotellidesse saatmine ja nende lennujaama tagasitoomine võib põhjustada palju pikema hilinemise, peaks lendu teostaval lennuettevõtjal olema õigus keelduda hotellimajutuse ja vastavate transfeeride pakkumisest. Samuti tuleks lubada sellise abi pakkumisest loobuda, kui lennuettevõtjal on kavas pakkuda toitu ja jooke, kuid teatatakse, et algab pardaleminek. Peale nende juhtude peaks lendu teostaval lennuettevõtjal olema võimalik abi osutamist piirata või sellest loobuda ainult väga erandlikel juhtudel, kuna tuleb teha kõik võimalik, et vähendada reisijatele tekitatud ebamugavusi.

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

(31) 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.

(32) Lendu teostaval lennuettevõtjal võib olla vaja pöörata erilist tähelepanu erivajadusega reisijate, näiteks puuetega inimeste, piiratud liikumisvõimega isikute, saatjata alaealiste, väikelaste, rasedate ja arsti poolt kinnitatud eriarstiabi vajavate isikute vajadustele, välja arvatud juhul, kui neid keeldutakse ohutuskaalutlustel pardale lubamast. Eelkõige võib lennutõrgete korral olla raskem korraldada iga sellise reisijate kategooria majutust. Seepärast ei tohiks nende reisijate kategooriate suhtes kohaldada erakorraliste asjaolude ilmnemisel kehtivaid majutusõiguse piiranguid, tingimusel et lendu teostavat lennuettevõtjat on nende olukorrast teavitatud. Kuigi lennuettevõtjad peavad olema teadlikud nende reisijate viibimisest lennul või jätkulennul, tuleks vältida tarbetute või ebaproportsionaalsete teavitamisnõuete kehtestamist. Väikelaste puhul on lennuettevõtja nende viibimisest lennul süstemaatiliselt teavitatud, kuna broneerimise ajal märgitakse nende sünnikuupäev. Saatjata alaealiste puhul on lennuettevõtja tingimata teavitatud nende viibimisest lennul pärast hooldusleping sõlmimist lennuettevõtja ja alaealise eestkostja vahel. Puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikute puhul on lennuettevõtja tingimata teavitatud nende viibimisest lennul määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikli 6 kohase teate vastuvõtmisel. Kui sellist teadet ei ole esitatud, samuti rasedate puhul, peaks lennuettevõtja teavitamise viis ja ajastus arvestama asjaomase reisija konkreetse olukorraga, võttes arvesse, et reisija võib oma konkreetsest olukorrast teada anda hiljemalt siis, kui teda tõrkest teavitatakse. Eriarstiabi vajavate reisijate puhul, kui sellised reisijad teatasid oma tervislikust seisundist lennuettevõtjale enne lendu, et saada lennuks arsti kinnitust, on lennuettevõtja nende olukorrast tingimata teavitatud siis, kui ta nõustub neid vedama. Lennuettevõtjad peaksid tagama, et reisijad saavad kogu sellise määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikli 6 kohaseks teavitamiseks vajaliku teabe hõlpsasti edastada.

(33) Määrust (EÜ) nr 261/2004 kohaldatakse ka nende reisijate suhtes, kes on broneerinud lennureisi pakettreisi ühe osana. Muutmismääruse eesmärk on veelgi parandada sidusust Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/2302 ([12]) ja määruse (EÜ) nr 261/2004 vahel. Sellega seoses peaks reisijatel olema võimalik valida, kumma õigusakti alusel nad oma nõudeid esitavad, ja vajadusel korral esitada nõudeid mõlema õigusakti alusel. Reisija, kes on broneerinud lennutranspordi pakettreisi osana, võib esitada nõudeid mõlema õigusakti alusel, näiteks kui reisija sai lennuettevõtjalt hüvitist lennu hilinemise eest, kuid tal on õigus saada korraldajalt hinnaalandust või hüvitist konkreetsete teenuste eest, nagu hotellimajutus, toitlustus, ekskursioonid või muud üritused, millest ta lennu hilinemise tõttu ilma jäi. Siiski ei tohiks lubada reisijatel vastavaid õigusi kumuleerida, kui mõlema õigusakti alusel antav asjakohane hüvitis või hinnaalandus kaitseb samu huve või on sama eesmärgiga. Kui reisija esitab oma nõude lennuettevõtjale, peaks lennuettevõtja maksma määruse (EÜ) nr 261/2004 kohase hüvitise täies ulatuses. Kui reisija esitab nõude direktiivi (EL) 2015/2302 alusel, tuleks lennuettevõtja makstud hüvitis direktiivi (EL) 2015/2302 alusel maksmisele kuuluvatest summadest maha arvata, kui nende aluseks olevad õigused kaitsevad samu huve või on sama eesmärgiga.

([12]) 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).

(34) 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.

(35) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 ([13]) kohaselt on lennutranspordi lepingu sõlminud isikul kohustus teavitada reisijat lendu teostavast lennuettevõtjast ning nõukogu direktiivi 93/13/EMÜ ([14]) kohaselt on müüjal või teenuste osutajal kohustus anda tarbijale lepingutingimuste kohta teavet. Reisijaid tuleks üksikasjalikumalt teavitada nende õigustest lennutõrke korral, samuti tuleks neid asjakohaselt teavitada tõrke põhjustest kohe, kui selline teave on olemas. Lennuettevõtja või vahendaja peaks sellise teabe esitama ligipääsetavas vormis ja vajaduse korral mobiilirakenduste või muude digitaalsete vahendite kaudu edastatavate nn tõuketeadete kaudu. Selle teabe peaks esitama ka lendu teostav lennuettevõtja.

(36) Kui reisijad valivad teekonna muutmise võimaluse asemel pileti ostuhinna tagasimaksmise, tuleks see tagasimakse teha automaatselt ja õigeaegselt, ilma spetsiaalse taotluse esitamise kohustuseta.

(37) Lennuettevõtja või vahendaja peaks reisijaid asjakohasest lennuettevõtjatele või vahendajatele hüvitistaotluste ja kaebuste esitamise korrast asjakohaselt teavitama ning reisijad peaksid saama lennuettevõtjatelt või vahendajatelt tähtaegse vastuse.

(38) Reisijatel peaks olema võimalus algatada peale kaebuste või taotluste menetlemist ka individuaalseid 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.

(39) 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.

(40) Võttes arvesse ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni ([15]) 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 sihtkohta toimetamisel erideklaratsioon (edaspidi „erideklaratsioon“), mis Montréali konventsiooni kohaselt võimaldab neil taotleda täielikku hüvitist. Lennuettevõtjad peaksid reisijaid broneerimise ajal sellise deklaratsiooni esitamise võimalusest ja sellega seotud õigustest teavitama.

([13]) 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).

([14]) 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).

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

(41) 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.

(42) 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. 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.

(43) Ilma et see piiraks lennuettevõtjate ja vahendajate võimalust pakkuda piletihindu, mis ei sisalda käsipagasit, on asjakohane suurendada tarbijate teadlikkust ja hindade läbipaistvust, et edendada võrdseid tingimusi kogu liidus. Selleks peaks reisijatel olema võimalik lihtsamalt võrrelda piletihindu, mis sisaldavad käsipagasit (käsipagasikohvrit). Lennuettevõtjatele, vahendajatele ja metaotsingumootoritele tuleks kehtestada kohustus kuvada alati vaikimisi piletihind, mis sisaldab käsipagasit, enne mis tahes broneerimisprotsessi algust.

(44) Tuleks tagada suurem selgus seoses taotlustega, mis on seotud juhtumitega, kus isiklik ese või käsipagas on jäänud õhusõiduki salongi või seal kaotsi läinud, et hõlbustada selliste taotluste käsitlemist, tagades ühtlustatud protsessi ja vältides täiendava koormuse või vääritimõistmise põhjustamist reisijatele.

(45) Reisijaid tuleks broneerimisel teavitada pagasi maksimaalmõõtmetest ja -kaalust, mida võib õhusõiduki salongi kaasa võtta. Ilma et see piiraks hinnakujundamise vabaduse põhimõtet vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 ([16]) artiklile 22, peaksid lennuettevõtjad määratlema mõistlikud käsipagasi mõõtmeid käsitlevad põhimõtted, mis võimaldavad reisijatel võtta vastavalt õhusõiduki salongi mahutavusele salongi kaasa ühe käsipagasi ühiku, tingimusel et käsipagas vastab kohaldatavatele ohutus-, käitus- ja julgestusnõuetele. Võttes arvesse lennuettevõtjate pagasipoliitika erinevusi, on asjakohane hinnata määruse (EÜ) nr 1008/2008 läbivaatamisel käsipagasile ühtsete miinimumnormide kehtestamise teostatavust.

(46) Reisijate jaoks, kes otsustavad kasutada digitaalselt väljastatud pardakaardi isetrükitud versiooni või küsida pärast lennule registreerimist lennuettevõtjalt trükitud koopiat, tuleks ette näha asjakohased sätted.

([16]) 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).

(47) 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 veomahu-, 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. Sellisel juhul tuleks reisija ja muusikariist paigutada kõrvuti istekohtadele, sealjuures muusikariist aknapoolsele istekohale. Kui see ei ole võimalik, tuleks muusikariistu võimaluse korral vedada asjakohastes tingimustes õhusõiduki lastiruumis. Seetõttu tuleks määrust (EÜ) nr 2027/97 vastavalt muuta.

(48) 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. Kommertsreisiliiklusega lennujaamades peaksid lennujaama haldajad tegema reisijatele lennujaamade pagasi kättesaamise kohtades kättesaadavaks ka ühtse vormi. Komisjon peaks võtma vastu rakendusaktid, et kehtestada ühtse vormi näidis, mis peaks võimaldama reisijal esitada viivitamata kaebuse kahjustatud, hilinenud või kaotsiläinud pagasi kohta.

(49) Kindlustusküsimusi reguleeritakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 785/2004 ([17]) ning määrusega (EÜ) nr 1008/2008.

(50) 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.

(51) 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. Viie 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.

(52) Määruse (EÜ) nr 1008/2008 läbivaatamise raames tuleks hinnata mehhanismi reisijate kaitsmiseks lennuettevõtja maksejõuetuse korral.

(53) 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 eri kohtade vaheliste lendude suhtes kohaldada hüvitise maksmise kohustust, sealhulgas juhul, kui need lennud moodustavad osa reisist liikmesriigi territooriumile või liikmesriigi territooriumilt, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid.

([17]) 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).

(54) Käesolev määrus ei piira Hispaania Kuningriigi seisukohta tema vaidluses Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigiga Gibraltari lennujaama asukohaks oleva maakitsuse suveräänsuse üle. Ükski käesoleva määruse säte ei takista selle edaspidist kohaldamist kõnealuse lennujaama suhtes vastavalt Euroopa Liidu ja Ühendkuningriigi vahelisele Gibraltarit käsitlevale lepingule, mis on sõlmitud Hispaania Kuningriigi eelneval nõusolekul. Juhul kui eespool nimetatud leping lõpetatakse, tuleks käesolevat määrust kohaldada Gibraltari maakitsuses asuva lennujaama suhtes alles pärast kõnealuse vaidluse lahendamist nii, et Hispaania Kuningriik oleks võimeline tagama käesoleva määruse kohaldamise kõnealuse lennujaama suhtes.

(55) Selleks et tagada määruse (EÜ) nr 261/2004 ühetaolised rakendamistingimused seoses liidu lennureisijate märgise kujunduse, sisu ja vormiga ning praktilise korraga hüvitise kohta, mille lennujaama haldaja maksab lendu teostavale lennuettevõtjale, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ([18]).

(56) Selleks et tagada määruse (EÜ) nr 2027/97 ühetaolised rakendamistingimused seoses ühtse vormi ja erideklaratsiooni vormiga, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.

(57) 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.“

([18]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

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;

ca) „lennujaama haldaja“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ (**) artikli 2 punktis 2 määratletud lennujaama haldaja;

d) „reisikorraldaja“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/2302 (***) artikli 3 punktis 8 määratletud isik;

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 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/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“ või „piiratud liikumisvõimega isik“ – isik, kelle liikumisvõime transpordivahendi kasutamisel on füüsilise puude (sensoorse või lokomotoorse, alalise või ajutise), vaimse puude või kahjustuse või muu puude või vanuse tõttu piiratud ning kelle seisund nõuab asjakohast tähelepanu ning kõikidele reisijatele kättesaadava teenuse kohandamist tema erivajadustele;

j) „pardale lubamisest keeldumine“ – reisija õhusõidukiga vedamisest keeldumine, kuigi reisija on pardaleminekuks kohale ilmunud artikli 4 lõikes 1 sätestatud tingimustel, või kui reisijale on eelnevalt teatatud, et teda keeldutakse tema tahte vastaselt 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 õhuveoteenuse leping, ärajätmine, sealhulgas olukorrad,

i) kui õhkutõusnud õhusõiduk kas suunati mis tahes põhjusel ümber muusse kui piletil märgitud sihtlennujaama või naasis lähtelennujaama ega saanud jätkata lendu piletil märgitud sihtlennujaama; või

ii) kui reisijale on väljastatud lennupilet ja reisija piletil märgitud väljumisaega on muudetud varasemaks rohkem kui ühe tunni võrra;“

d) lisatakse järgmised punktid:

„m) „kolmas riik“ – mis tahes riik või liikmesriigi territooriumi osa, mille suhtes ei kohaldata aluslepinguid;

n) „hilinemine väljumisel“ – broneerimise ajal väljastatud reisija piletil märgitud kavandatud väljumisaja ja lennu tegeliku väljumisaja erinevus, välja arvatud juhul, kui

i) lendu on muudetud vähemalt 14 kalendripäeva enne broneerimise ajal väljastatud reisija piletil märgitud väljumiskuupäeva, või pärast seda ajavahemikku, kui lendu on muudetud varasemale ajale, mispuhul tähendab „hilinemine väljumisel“ lennu muutmise ajal väljastatud reisija piletil märgitud kavandatud väljumisaja ja muudetud lennu tegeliku väljumisaja erinevust;

ii) reisija teekonda muudetakse tõrke tõttu muudetud teekonna lennul, mispuhul tähendab „hilinemine väljumisel“ muudetud teekonna lennuks väljastatud piletil märgitud kavandatud väljumisaja ja muudetud teekonna lennu tegeliku väljumisaja erinevust;

o) „hilinemine saabumisel“– broneerimise ajal väljastatud reisija piletil märgitud kavandatud saabumisaja ja lennu tegeliku saabumisaja erinevus, välja arvatud juhul, kui

i) lendu on muudetud vähemalt 14 kalendripäeva enne broneerimise ajal väljastatud reisija piletil märgitud väljumiskuupäeva, või pärast seda ajavahemikku, kui reisija on kasutanud lendu, mis on muudetud varasemale ajale, mispuhul tähendab „hilinemine saabumisel“ lennu muutmise ajal väljastatud reisija piletil märgitud kavandatud saabumisaja ja muudetud lennu tegeliku saabumisaja erinevust;

ii) reisija teekonda muudetakse tõrke tõttu muudetud teekonna lennul, mispuhul tähendab „hilinemine saabumisel“ muudetud teekonna lennuks väljastatud piletil märgitud kavandatud saabumisaja ja muudetud teekonna lennu tegeliku saabumisaja erinevust;

p) „reisiklass“ – õhusõiduki reisijatesalongi osa, mida iseloomustab kas õhuveoteenuste lepingus märgitud konkreetne kood või selliste elementide kombinatsioon, nagu erinevad istmed, erinev istmete paigutus või muu erinevus reisijatele pakutavas teeninduses, näiteks eritoitlustamine, võrreldes salongi teistes osades reisijatele pakutava teenindusega;

q) „õhuveoteenuse leping“ – lennuettevõtja või tema volitatud esindaja ja reisija või reisijate vahel sõlmitud leping ühe või mitme lennu osutamiseks;

r) „erakorralised asjaolud“ – sündmused, mis oma olemuselt või tekkepõhjuselt ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja jäävad väljapoole selle lennuettevõtja tegelikku kontrolli;

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 reisija poolt lennuettevõtja või tema volitatud esindajaga eelnevalt kokku lepitud esialgse väljumispunkti ja lõppsihtkoha vahel ajavahemikuks, mis ületab aega, mis on vajalik otsetransiidiks, või ümberistumise korral ajavahemikuks, mis tavaliselt kestab järgmise jätkulennu väljumisajani ja hõlmab sageli 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) „tõrge“ – pardale lubamisest keeldumine, lennu tühistamine, hilinemine väljumisel, hilinemine saabumisel või viivitus lennurajal;

aa) „öö“ – ajavahemik alates kesköösst kuni kella 6.00ni;

ab) „laps“ – isik, kes on lennu või esimese jätkulennu, mis toimub õhuveoteenuse lepingu alusel, väljumiskuupäeval noorem kui 14-aastane;

ac) „saatjata alaealine“ – isik, kes on lennu või esimese jätkulennu, mis toimuvad õhuveoteenuse lepingu alusel, väljumiskuupäeval noorem kui 18-aastane ning reisib ilma täiskasvanud hooldajata ja kelle eest lennuettevõtja on kohustunud hoolitsema vastavalt avaldatud eeskirjadele;

ad) „väikelaps“ – isik, kes on lennu või esimese jätkulennu, mis toimuvad õhuveoteenuse lepingu alusel, väljumiskuupäeval noorem kui kaheaastane;

ae) „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;

af) „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 (*);

ag) „algne väljumiskoht“ – lennu või jätkulende sisaldava reisi puhul esimese lennu väljumiskoht;

ah) „isiklik ese“ – registreerimata pagas, mis vastab julgestus- ja ohutusnõuetele, tingimusel et selle maksimaalsed mõõtmed on 40 × 30 × 15 cm või see mahub reisija istekoha ees oleva istme alla;

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

(*) 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 neile ei ole selles kolmandas riigis antud hüvitust, makstud hüvitist ning kui nad pole saanud abi, mis on võrdväärne ja vastab käesoleva määruse eesmärgile, 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, välja arvatud:

a) reisijad, kellel on lennuettevõtja või vahendaja poolt püsikliendiprogrammi või muu äriprogrammi alusel väljastatud piletid ning kelle suhtes kohaldatakse määrust täielikult, ning

b) väikelapsed, kes reisivad tasuta või soodushinnaga, mis ei ole vahetult või kaudselt avalikkusele kättesaadav, ning isikud, kes reisivad tasuta või soodushinnaga, mis ei ole vahetult või kaudselt avalikkusele kättesaadav, kuna nad saadavad puuetega inimest või piiratud liikumisvõimega isikut vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1107/2006 (*) artikli 4 lõikes 2 osutatud tingimustele, ning kelle suhtes kohaldatakse käesolevat määrust, välja arvatud käesoleva määruse artiklit 7.

4. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 2 esimese lõigu punkti e 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 ümberistumisega lennul, mis nii väljub Gröönimaa lennujaamast kui ka saabub Gröönimaa lennujaama.

(*) 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).“

4) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 3a*

Liidu lennureisijate õiguste märgis

1. Käesolevaga kehtestatakse vabatahtlik liidu lennureisijate õiguste märgis (edaspidi „märgis“).

2. Märgis võimaldab reisijaid kiiresti teavitada käesoleva määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisest reisi suhtes, et hõlbustada piletipakkumiste võrdlemist ja valikut.

3. Seda märgist võivad kasutada lennuettevõtjad või vahendajad, kes pakuvad reisijatele pileteid käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvateks reisideks, mida teostavad liidu lennuettevõtjad.

4. Lennuettevõtja või vahendaja kasutab märgist vabatahtlikult, välja arvatud juhul, kui lendu teostav lennuettevõtja kohustab lennuettevõtjat või vahendajat kasutama märgist ärilepingu alusel.

5. Märgis kuvatakse üksnes sellise müügi- ja turundustegevuse ajal, mis toimub käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva ja liidu lennuettevõtja teostatava reisi pakkumise korral või on sellega otseselt seotud. Mitme reisipakkumise kuvamisel peab olema selge, millise reisi suhtes märgis kehtib.

6. Keelatud on igasugune vale või eksitav reklaam või märgist meenutava märgise või logo kasutamine.

7. Komisjon edendab märgise kasutamist lennuettevõtjate või vahendajate poolt.

8. Selleks et tagada käesoleva artikli ühetaoline rakendamine, võtab komisjon hiljemalt 23. oktoobriks 2027 vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted käesoleva artikli kohaselt kättesaadavaks tehtud märgise kujunduse, sisu ja malli kohta.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16h lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.“

5) 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 hüvitisele, nagu on sätestatud artiklis 7, õigust pileti ostuhinna tagasimaksele või teekonna muutmisele vastavalt artiklile 8 ning õigust abile vastavalt artiklile 9.

Lendu teostav lennuettevõtja püüab leida vabatahtlikke, kes oleksid nõus pardaleminekust loobuma tingimustel, milles iga vabatahtlik reisija ja lendu teostav lennuettevõtja omavahel kokku lepivad. Lendu teostav lennuettevõtja teavitab vabatahtlikke nende õigustest käesoleva määruse alusel. Hüvitust käsitlev kokkulepe vabatahtlikuga asendab vabatahtliku õiguse hüvitisele, nagu on sätestatud artikli 7 lõikes 1, ainult juhul, kui vabatahtlik selle kokkuleppe sõnaselgelt püsival andmekandjal kinnitab. Sellise kinnituse puudumise korral peab vabatahtlik saama põhjendamatu viivituseta 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 asjaomastele reisijatele viivitamata teabe kaebuste käsitlemise kohta vastavalt artiklile 15a.

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

5. Reisijaid ei keelduta pardale lubamast ja neilt ei võeta tagasireisi, sealhulgas jätkulendudest koosneva reisi eest tasu põhjusel, et nad ei kasutanud sama õhuveoteenuse lepingu alusel toimunud varasemat lendu.“

6) 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 sätestatud hüvitise taotlemise korra kohta ning artikli 15a kohaselt toimuva kaebuste käsitlemise kohta.

Lendu teostav lennuettevõtja teatab põhjendamatu viivituseta asjaomastele reisijatele tühistamise põhjuse.

2. Tühistatud lendu teostav lennuettevõtja pakub asjaomastele reisijatele põhjendamatu viivituseta 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 taotluse alusel tühistatud lendu teostavalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7.

5. Õigust saada lõike 4 kohast hüvitist ei kohaldata, kui reisijaid on tühistamisest teavitatud vähemalt 14 kalendripäeva enne reisija piletil märgitud väljumiskuupäeva või neid on teavitatud tühistamisest vähem kui 14 kalendripäeva enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega. Kohustus tõendada, kas ja millal on reisijat lennu tühistamisest teavitatud, lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.

6. Õigust saada lõikes 2 sätestatud tagasimakset ja teekonda muuta ning saada lõikes 4 sätestatud hüvitist ei kohaldata, kui õhusõiduk tõusis õhku, kuid suunati ümber muusse kui piletil märgitud sihtlennujaama, kui tegelik sihtlennujaam ja piletil märgitud sihtlennujaam teenindavad sama linna või piirkonda ning lennuettevõtja tagas reisijale transpordi piletil märgitud sihtlennujaama, tingimusel et hilinemine piletil märgitud sihtlennujaama saabumisel ei ületa kolme tundi. Sel eesmärgil lasub lendu teostaval lennuettevõtjal kohustus tõendada alternatiivse transpordivahendiga piletil märgitud sihtlennujaama saabumise aega.

Käesoleva lõike esimest lõiku ei kohaldata juhul, kui artikli 11 lõikes 3 osutatud erivajadustega reisijatele või neid saatvatele isikutele keeldutakse alternatiivsele transpordivahendile piletit müümast või keeldutakse neid selle pardale lubamast kohaldatavate ohutusnõuete tõttu või seetõttu, et pardaleminek on füüsiliselt võimatu, või kui nad ei saa seda transporditeenust kasutada abi puudumise tõttu. Lendu teostav lennuettevõtja teeb mõistlikke pingutusi, et võimaldada sellistele reisijatele juurdepääs alternatiivsetele transpordivahenditele eelmise lõigu tähenduses. Piletil märgitud sihtlennujaama hilinemise arvutamisel võetakse aluseks selle transporditeenuse abil saabumise aeg, mida osutas lendu teostav lennuettevõtja ja mida erivajadustega reisijad või kohaldataval juhul neid saatvad isikud kõnealusesse lennujaama jõudmiseks tegelikult kasutasid või võisid kasutada.“

7) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 6*

Hilinemine

1. Kui lendu teostav lennuettevõtja eeldab lennu hilinemist väljumisel või saabumisel, 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, ning annab teavet artiklis 7 sätestatud hüvitise taotlemise korra kohta ning artikli 15a kohaselt toimuva kaebuste käsitlemise kohta.

Lendu teostav lennuettevõtja teatab põhjendamatu viivituseta asjaomastele reisijatele lennu väljumisel või saabumisel tekkinud hilinemise põhjused.

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

3. Kui hilinemise kestus väljumisel jõuab viie tunnini, pakub lendu teostav lennuettevõtja asjaomastele reisijatele põhjendamatu viivituseta tagasimakset vastavalt artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punktile a.

4. Reisijatel on õigus saada hilinenud lendu teostavalt lennuettevõtjalt taotluse alusel artikli 7 kohaselt hüvitist, kui nad saabuvad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab kolme tundi.“

8) 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 ning laseb tasuta kasutada lennukitualette ja tagab, et artiklis 11 osutatud reisijad saavad vajalikku tähelepanu. Lendu teostav lennuettevõtja pakub pardal tasuta 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 kommertsreisiliiklusega lennujaamas on viivitus lennurajal kestnud kaks 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. Käesoleva artikli 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 muutma reisija teekonda vastavalt artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punktile b ja pakkuma abi vastavalt artiklile 9.

2. Kui lendu teostaval lennuettevõtjal ei ole võimalik pakkuda reisijale uut lendu viie tunni jooksul alates jätkulennust mahajäänud reisija piletil märgitud väljumisajast, pakub lendu teostav lennuettevõtja asjaomasele reisijale põhjendamatu viivituseta ka tagasimakset vastavalt artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punktile a.

3. Reisijatel on samuti õigus saada taotluse alusel tõrkega lendu teostavalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, kui nad saabuvad oma lõppsihtkohta hilinemisega, mis ületab kolme tundi.

Erandina mõiste „hilinemine saabumisel“ määratlusest arvutatakse jätkulendudest mahajäämise korral hilinemist saabumisel alates reisija piletil märgitud lõppsihtkohta saabumise ajast enne jätkulennust mahajäämist.

Artikkel 6c

Erakorralised asjaolud

1. Käesoleva määruse kohaldamisel hõlmavad erakorralised asjaolud lisas esitatud erakorraliste asjaolude loetellu kantud sündmusi, kuid ei piirdu nendega.

2. Lendu teostav lennuettevõtja on kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, välja arvatud juhul, kui ta suudab tõendada, et tühistamise, hilinemise või jätkulennust mahajäämise põhjustasid erakorralised asjaolud ning tühistamist, hilinemist või jätkulennust mahajäämist ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui lennuettevõtja oleks võtnud kõik mõistlikud meetmed. Erakorralistele asjaoludele võib tugineda üksnes juhul, kui selle asjaolu esinemise ja lennutõrke vahel on otsene põhjuslik seos. Kohustus tõendada otsese põhjusliku seose olemasolu ja et lennuettevõtja on võtnud kõik mõistlikud meetmed tõrke vältimiseks, lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.“

9) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 7*

Õigus hüvitisele

1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

a) 250 eurot reiside puhul, mille pikkus on kuni 1 500 kilomeetrit;

b) 400 eurot kõigi liidusiseste reiside puhul, mille pikkus on üle 1 500 kilomeetri, ja kõigi muude reiside puhul, mille pikkus on 1 500 – 3 500 kilomeetrit;

c) 600 eurot kõikide reiside puhul, mis ei kuulu punktide a või b alla.

2. Lendu teostavad lennuettevõtjad võivad vähendada lõike 1 punktis c sätestatud hüvitist 50 % võrra juhul, kui saabumisaeg ei ületa algselt broneeritud reisi kavandatud saabumisaega nelja tunni võrra ja kui:

a) reisijatele pakutakse artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punkti b kohaselt võimalust jõuda lõppsihtkohta hiljem alternatiivse lennuga; või

b) algselt broneeritud reisi saabumine hilineb.

3. Artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punkti b kohase teekonna muutmise korral võib lendu teostav lennuettevõtja pärast tühistamist vähendada artiklis 5 sätestatud hüvitist, kui muudetud teekonnaga reis peaks kavakohaselt väljuma rohkem kui üks tund enne algse reisi või lennu kavandatud väljumisaega:

a) 50 % võrra, kui kavandatud väljumisaeg muudetakse varasemaks vähem kui kahe tunni võrra ja reisija on lennule läinud;

b) 25 % võrra, kui kavandatud väljumisaeg muudetakse varasemaks vähem kui kolme tunni võrra ja reisija on lennule läinud.

4. Kui reisijal võib olla õigus hüvitisele vastavalt artikli 5 lõikele 4, artikli 6 lõikele 4 või artikli 6b lõikele 3, saadab lendu teostav lennuettevõtja 96 tunni jooksul pärast reisi lõppemist reisijale püsival andmekandjal elektrooniliselt info reisija õiguse kohta hüvitisele ja selged juhised, kuidas esitada hüvitistaotlust.

5. 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.

6. Kui reisija on valinud oma reisi jätkamise vastavalt artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punktidele a, b või c ja muudetud teekonnal toimub järjekordne tõrge, säilib reisija õigus täiendavale hüvitisele teekonna muutmisel tema algsesse väljumiskohta või lõppsihtkohta.

7. Hüvitis makstakse elektroonilise pangaülekandega või, kui reisija on sellega sõnaselgelt püsival andmekandjal nõustunud, siis muul viisil.

8. Kohustus tõendada, millal ja kuidas reisija nõustus lõikes 7 sätestatud hüvitise maksmise vormi käsitleva kokkuleppega, lasub lendu teostaval lennuettevõtjal.

9. Reisija esitab käesoleva artikli kohase hüvitistaotluse üheksa kuu jooksul alates reisija piletil märgitud tegelikust väljumiskuupäevast. Kui taotluse esitab reisijate nimel kolmas isik, võib lendu teostav lennuettevõtja nõuda kehtiva volituse tõendamist. Lendu teostavad lennuettevõtjad teatavad taotluse kättesaamisest viivitamata püsival andmekandjal. 30 kalendripäeva jooksul alates taotluse kättesaamisest lendu teostav lennuettevõtja kas maksab hüvitist või esitab reisijale põhjenduse hüvitise maksmata jätmise kohta, millisel juhul tuleb esitada teave kaebuste käsitlemise kohta vastavalt artiklile 15a. Kui lendu teostav lennuettevõtja tugineb artikli 6c lõikes 2 sätestatud tingimustel erakorralisele asjaolule, täpsustab ta, millisele lisas loetletud erakorralisele asjaolule ta tugineb, ning kui ta tugineb sündmusele, mida selles loetelus ei ole, täpsustab ta, millisele sündmusele ta tugineb ja miks seda tuleks käsitada erakorralise asjaoluna. Kui lendu teostav lennuettevõtja tugineb erakorralisele asjaolule, esitab ta selge ja põhjendatud selgituse, sealhulgas lühiselgituse selle kohta, kuidas erakorraline asjaolu vastab otsese põhjusliku seose tingimustele ja kõigile artikli 6c lõikes 2 sätestatud mõistlikele meetmetele.

Kui lendu teostav lennuettevõtja taotletud hüvitist ei maksa, võib reisija esitada artikli 15a kohaselt kaebuse.“

10) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 8*

Õigus tagasimaksele või teekonna muutmisele

1. Tõrke korral pakub lendu teostav lennuettevõtja põhjendamatu viivituseta ning artiklites 4, 5, 6 või 6b ja käesolevas artiklis sätestatud tingimustel reisijatele tasuta valikut järgmiste võimaluste vahel:

a) kogu pileti ostuhinna ja kohaldataval juhul vahendustasude automaatne tagasi maksmine seitsme kalendripäeva jooksul alates reisija valikust elektroonilise pangaülekandega või, kui reisija on sellega sõnaselgelt püsival andmekandjal nõustunud, 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 võrreldavatel veotingimustel nii, et ta saabub lõppsihtkohta esimesel võimalusel pärast reisija piletil märgitud väljumisaega või kokkuleppel reisijaga enne seda aega; või

c) teekonna muutmine võrreldavatel veotingimustel 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 esimese lõigu punktis a osutatud tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.

2. Selleks et reisija jõuaks lõike 1 esimese lõigu punkti b kohaselt kindlaks määratud sihtkohta esimesel võimalusel ja reisi kogukestusega, mis on võimalikult lähedane algse lennu kavandatud reisiajale, pakub lendu teostav lennuettevõtja reisijale kaalumiseks ja püsival andmekandjal sõnaselge nõusoleku andmiseks vähemalt ühe järgmistest alternatiivsetest võimalustest, lähtudes vabade kohtade olemasolust:

a) lend või jätkulennud, mis järgivad õhuveoteenuse lepingus ettenähtuga sama teekonda;

b) erinev lennuteekond õhuveoteenuse lepingus märgitud lähte- ja sihtlennujaama vahel;

c) õhuveoteenuse lepingus märgitud lennujaamaga võrreldes alternatiivsesse lennujaama viiv või neist lähtuv teekond, millisel juhul kannab lendu teostav lennuettevõtja kulud, mis tehakse reisija veoks õhuveoteenuse lepingus märgitud lennujaamast ja alternatiivsesse lennujaama;

d) teise lennuettevõtja osutatavate teenuste kasutamine või,

e) kui see on läbitava vahemaa puhul sobiv, muu transpordiliigi kasutamine.

Kui teekonda muudetakse selliselt, et see kulgeb mõne muu lennuettevõtja või transpordiliigi kaudu, vastutab lendu teostav lennuettevõtja teabe andmise, abi pakkumise ja teekonna muutmise eest ainult kuni kõnealuse teekonna muutmise teenuse lõpetamiseni. Lendu teostav lennuettevõtja jääb vastutavaks lõppsihtkohta saabumise hilinemise korral hüvitise maksmise eest vastavalt artiklile 7. Muu transpordiliigi puhul vastutab muudetud teekonna transporditeenuse osutaja kõigi muude selle teenusega seotud õiguste eest vastavalt selle transpordiliigi puhul reisijate õigusi käsitlevatele kohaldatavatele liidu õigusaktidele.

3. Kui reisija teavitas lendu teostavat lennuettevõtjat oma valikust jätkata oma reisi vastavalt lõike 1 punktile b ja käesoleva artikli lõikele 5 ning kui lendu teostav lennuettevõtja ei ole pakkunud teekonna muutmist võrreldavatel veotingimustel kolme tunni jooksul, võib reisija ise korraldada oma teekonna muutmise vastavalt käesoleva artikli lõikele 2. Kui reisija otsustab teekonna muutmise ise korraldada, teavitab ta sellest lendu teostavat lennuettevõtjat. Reisijal on õigus keelduda teekonna muutmise võimalustest, kui pakutav teekonna muutmine ei toimu võrreldavatel veotingimustel, ja sel juhul säilib tal teekonna muutmise ootamise ajal õigus artiklis 9 osutatud abile.

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 piletite täishinnast ja kohaldataval juhul vahendustasudest, 14 kalendripäeva jooksul alates taotluse esitamisest. Kui lennujaama juhtorgan aktiveerib oma hädaolukorra lahendamise kava, võib lendu teostav lennuettevõtja seda tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.

4. Ilma et see piiraks käesoleva artikli muude sätete kohaldamist, on reisijal juhul, kui ta korraldas vahepeatuse, täiendav õigus keelduda teekonna muutmise võimalustest, kui need teekonna muutmise võimalused seda vahepeatust ei hõlma.

5. Reisija võib valida lõike 1 esimese lõigu punkti a kohase tagasimakse või lõike 1 esimese lõigu 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 esimese lõigu 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.

6. Lendu teostav lennuettevõtja esitab reisija taotluse alusel käesolevas artiklis sätestatud teabe paberkandjal. Lendu teostav lennuettevõtja tagab, et reisija poolt käesoleva artikli kohaselt tehtud valikut kinnitatakse sõnaselgelt püsival andmekandjal.

7. Lõikes 1 sätestatud võimalused peavad olema selgelt esitatud, ilma et nende suhtes kohaldataks eelvalikut, vaikeseadeid või täiendavat menetluskoormust, mis eelistaks ühte võimalust.“

11) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 8a*

Vautšerid

1. Kui reisijal on õigus hüvitisele vastavalt artiklile 7 või tagasimaksele vastavalt artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punktile a või artikli 10 lõikele 2, võib lennuettevõtja pakkuda reisijale vautšerit, mille väärtus vastab vähemalt tagasimakse või makstava hüvitise summale.

2. Reisija ei ole kohustatud makse asemel vautšerit vastu võtma. Vastuvõtmine kehtib üksnes juhul, kui reisija on andnud püsival andmekandjal sõnaselge nõusoleku. Kõik artikli 7 lõikes 7 ja artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punktis a sätestatud võimalused peavad olema selgelt esitatud, ilma et nende suhtes kohaldataks eelvalikut, vaikeseadeid või täiendavat menetluskoormust, mis eelistaks ühte võimalust.

3. Lennuettevõtja teavitab reisijat püsival andmekandjal selgelt lõigetes 2, 4, 5 ja 6 sätestatud teabest enne seda, kui reisija teeb lõikes 1 osutatud valiku.

4. Vautšer peab:

a) kehtima maksimaalselt 12 kuud alates kuupäevast, mil reisija vautšeri vastu võttis; kehtivusaega võib pikendada ainult üks kord maksimaalselt 12 kuu võrra, tingimusel et nii reisija kui ka lennuettevõtja lepivad selles pikendamises püsival andmekandjal sõnaselgelt kokku;

b) olema kasutatav täielikult või osaliselt lennuettevõtja mis tahes teenuste jaoks vautšeri kehtivusaja jooksul, sealhulgas teenuste jaoks, mis broneeritakse vautšeri kehtivusaja jooksul, kuid mida osutatakse pärast selle kehtivusaja lõppu;

c) olema välja antud püsival andmekandjal ning sellel pean olema selgelt märgitud selle väärtus, kehtivusaeg ja kasutustingimused; kui väärtus on suurem kui makse, millele reisijal on õigus artikli 7, artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punkti a või artikli 10 lõike 2 alusel, märgitakse see vautšerile.

5. Reisija ja lennuettevõtja võivad kokku leppida täielikus või osalises makses igal ajal enne vautšeri lunastamist või aegumist, hoolimata sellest, et reisija oli algselt valinud vautšeri.

6. Lennuettevõtja tagastab asjaomase vautšeri järelejäänud summa reisijale automaatselt põhjendamatu viivituseta ja igal juhul hiljemalt seitsme kalendripäeva jooksul:

a) reisijale pärast vautšeri kehtivusaja lõppu, kui vautšerit ei ole lunastatud; see kehtib ka asjaomase vautšeri järelejäänud summa kohta varasema osalise lunastamise korral;

b) reisijale, kui reisija ja lennuettevõtja lepivad enne vautšeri kehtivusaja lõppu sellises hüvitamises kokku; või

c) surnud reisija asju ajavale isikule asjaomase reisija surma korral nimetatud isiku taotlusel, esitades püsival andmekandjal asjakohased tõendavad dokumendid.“

12) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 9*

Õigus abile

1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, pakutakse reisijatele tasuta:

a) toitu ja jooke iga kahetunnise ooteaja järel;

b) eine kolme tunni pärast ja iga viie ootetunni järel, maksimaalselt kolm einekorda päevas;

c) internetiühendust ja kahte telefonikõnet.

Lendu teostav lennuettevõtja võib esimese lõigu alusel pakutavat abi piirata või selle pakkumisest keelduda, kui selle pakkumine viivitaks täiendavalt hilinenud 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 esimese lõigu 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. Lõike 2 punktis a kohast hotellimajutuse vautšerit saab väljastada üksnes juhul, kui lendu teostav lennuettevõtja on asjaomase reisija jaoks eelnevalt broneerinud toa.

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 tõrkega lendu teostav lennuettevõtja seda tähtaega pikendada 30 kalendripäevani.

5. Kõigis liidu kommertsreisiliiklusega 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 hotellimajutuse kogukestust maksimaalselt kolmele ööle.

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

13) 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 14 kalendripäeva jooksul pärast reisija madalamasse reisiklassi paigutamist reisijale automaatselt hüvitist summas, mis on vähemalt:

a) 30 % lennu hinnast lendude puhul, mille pikkus on 1 500 kilomeetrit või vähem;

b) 50 % lennu hinnast kõigi liidusiseste lendude puhul, mille pikkus on üle 1 500 kilomeetri, välja arvatud liikmesriikide Euroopa territooriumi ja Prantsusmaa äärepoolseimate piirkondade vahelised lennud, ja kõigi muude lendude puhul, mille pikkus on 1 500–3 500 kilomeetrit; või

c) 75 % lennu hinnast kõigi muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul, sealhulgas liikmesriikide Euroopa territooriumi ja Prantsusmaa äärepoolseimate piirkondade vahelised lennud.

3. Kui piletil ei ole lennu hinda märgitud, võetakse käesoleva artikli lõikes 2 osutatud hüvitise arvutamisel aluseks asjaomase lennu pikkuse proportsioon võrreldes õhuveoteenuse lepingus märgitud kogupikkusega ning arvutus tehakse vastavalt artikli 7 lõikele 5.

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 kõrvalteenuste suhtes, mis on reisiklassist sõltumatud ja mida müüakse eraldi, näiteks teatav istekoht või toitlustamine.“

14) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 10a*

Lennujaama hädaolukorra lahendamise kava

1. Liidu lennujaamades, mille aastane reisijateveo kogumaht vähemalt kolmel järjestikusel aastal on rohkem kui neli miljonit reisijat, 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 ja abi, 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, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega inimestele eriabi osutajate osavõtul. Asjakohasel korral kaasatakse hädaolukorra lahendamise kava koostamisse asjaomased ametiasutused. 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, kes on määratud käesoleva määruse artikli 16 kohaselt. Riiklik rakendusasutus teostab järelevalvet käesoleva artikli nõuete täitmise üle lennujaama haldaja poolt.

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 reisijateveo aastane kogumaht 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).“

15) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 11*

Erivajadustega reisijad

1. Käesolevas artiklis sätestatud puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute õigused ei piira õigusi, mida nad võivad kasutada vastavalt määrusele (EÜ) nr 1107/2006.

2. Kogu vastavalt käesolevale määrusele reisijatele esitatav teave esitatakse ligipääsetavas vormis.

3. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse erivajadustega reisijatena järgmisi reisijate kategooriaid:

a) puuetega inimesed, piiratud liikumisvõimega isikud ja rasedad, tingimusel et lendu teostavat lennuettevõtjat on teavitatud nende konkreetsetest abivajadustest, võimaluse korral broneerimisel või lennule registreerimisel ning hiljemalt siis, kui reisijat on teavitatud tõrkest vastavalt artikli 4 lõikele 2, artikli 5 lõikele 1 või artikli 6 lõikele 1 või kui ta jääb maha jätkulennust vastavalt artikli 6b lõikele 1;

b) väikelapsed ja saatjata alaealised; ning

c) arsti poolt kinnitatud eriarstiabi vajavad isikud, välja arvatud juhul, kui neid keeldutakse ohutuskaalutlustel pardale lubamast.

Loetakse, et kõik lennuettevõtjale esimeses lõigus osutatud asjaolude kohta esitatud teated hõlmavad kõiki õhuveoteenuse lepingu alusel toimuvaid lende.

4. Lennuettevõtja pakub lõikes 3 osutatud isikuid või last sama õhuveoteenuse lepingu alusel saatvale isikule tasuta võimalust istuda saadetava kõrvalistmel. Kui kõrvaliste ei ole vaba, püüab lennuettevõtja aidata saatval isikul või saatvatel isikutel leida kõrvuti istekohad.

5. Lennuettevõtjad annavad pardaleminekul eesõiguse lõikes 3 osutatud isikutele ja kõikidele neid saatvatele isikutele ja tunnustatud abikoertele, samuti lapsevankris või -kärus olevatele lastele koos neid saatva isikuga.

6. Lennuettevõtjad tagavad ilma lisatasuta, et väikelapsi ja lapsi, kes vajavad lapsevankrit või -käru, saab vedada nende lapsevankris või -kärus kuni lähteväravani või õhusõiduki ukseni ning et see lapsevanker või -käru tagastatakse neile õhusõiduki ukse juures, välja arvatud juhul, kui esineb ohutus-, turvalisus-, mahutavus- või tegevusalaseid piiranguid.

7. Kui lennujaama haldaja ei täida määruse (EÜ) nr 1107/2006 artiklitest 7 ja 8 tulenevaid kohustusi ning selle tulemusena jäävad puuetega inimesed ja piiratud liikumisvõimega isikud oma lennust maha, vastutab lendu teostav lennuettevõtja kõnealustele reisijatele hüvitise maksmise, teekonna muutmise ja neile abi pakkumise eest vastavalt käesoleva määruse artiklitele 7, 8 ja 9. Lendu teostav lennuettevõtja pakub sellist teekonna muutmist ja abi ka neid saatvale isikule vastavalt määruse (EÜ) nr 1107/2006 artikli 4 lõikes 2 osutatud tingimustele.

Lennujaama haldaja maksab lendu teostavale lennuettevõtjale tagasi selle lendu teostava lennuettevõtja poolt käesoleva lõike esimese lõigu kohaselt kantud kulud. Hiljemalt 23. oktoobriks 2027 võtab komisjon kooskõlas artikli 16h lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega vastu rakendusakti, milles sätestatakse sellise tagasimaksmise praktiline kord. Kõnealuse rakendusaktiga ei tohi kahjustada lennuettevõtja kohustusi seoses reisijatele käesoleva lõike kohase hüvitise maksmise, teekonna muutmise ja neile abi pakkumisega.

8. Kui lennuettevõtja või tema volitatud esindaja sõlmib saatjata alaealiste nimel tegutseva isikuga lepingu, et osutada neile alaealistele reisiks eriabi, ning eriabi osutamata jätmise tõttu jäävad need alaealised lennust maha, vastutab lendu teostav lennuettevõtja neile alaealistele hüvitise maksmise, teekonna muutmise ja abi osutamise eest kooskõlas artiklitega 7, 8 ja 9.

9. Teekonna muutmisel ja abi pakkumisel kooskõlas artiklitega 8 ja 9 pööravad lendu teostavad lennuettevõtjad erilist tähelepanu käesoleva artikli lõikes 3 osutatud isikute vajadustele. Lennuettevõtjad pakuvad võimalikult kiiresti kõnealustele isikutele, sealhulgas kõikidele neid saatvatele isikutele ja tunnustatud abikoertele teekonna muutmist ja abi.

10. Artikli 9 lõiget 6 ei kohaldata käesoleva artikli lõikes 3 nimetatud reisijate ega neid saatvate isikute ja tunnustatud abikoerte suhtes.“

16) Lisatakse järgmised artiklid:

„*Artikkel 11a*

Isiklik ese ja käsipagas

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

Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1107/2006 kohaldamist, lubavad lendu teostavad lennuettevõtjad reisijatel vastavalt õhusõiduki salongi mahutavusele võtta salongi kaasa ühe käsipagasi ühiku.

Piletihindade pakkumisel või avaldamisel tuleb enne broneerimisprotsessi algust vaikimisi kuvada piletihinnad, sealhulgas lubatud käsipagas.

Käesolev lõige ei takista lennuettevõtjatel või vahendajatel pakkuda äriliselt diferentseeritud pakkumisi reisijatele, kes vabatahtlikult otsustavad reisida käsipagasita.

2. Juhul, kui konkreetsel põhjusel, näiteks ohutusest või veomahust tulenevalt või õhusõiduki tüübi muutmise tõttu pärast lennu broneerimist ei ole lõikes 1 osutatud isiklikku eset või käsipagasit salongis võimalik vedada, võib lendu teostav lennuettevõtja lennule registreerimisel või vajaduse korral väravas nõuda, et registreerimata pagasit veetaks õhusõiduki lastiruumis, kuid ei või reisijalt selle eest lisatasu nõuda.

3. Käesolev artikkel ei mõjuta registreerimata pagasile liidu normidega, nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 300/2008 (*) ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2015/1998, (**) või rahvusvaheliste julgestus- ja ohutusnormidega sätestatud piirangute kohaldamist.

Artikkel 11b

Pardakaardid

Reisijaid ei keelduta pardale lubamast põhjusel, et nad kasutasid oma digitaalselt väljastatud pardakaardi prinditud versiooni, tingimusel et see on trükitud selgel ja masinloetaval viisil. Reisijaid ei keelduta pardale lubamast põhjusel, et nad ei maksnud lisatasu digitaalselt väljastatud pardakaardi oma trükitud versiooni kasutamise eest.

Kui lennuettevõtjad näevad ette digitaalsed pardakaardid, on reisijatel võimalik saada oma pardakaardid lennule registreerimisel digitaalselt ilma täiendava taotluseta ning nad ei ole kohustatud omama kasutajakontot või erirakendust pardakaartide saamiseks ja väljatrükkimiseks.

Lennuettevõtjad ei või nõuda lisatasu reisijale pardakaardi trükitud versiooni andmise eest, kui reisija on juba lennule registreerunud.

(*) 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).“

17) 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 alusel makstud hüvitise või artikli 10 lõike 2 alusel tehtud tagasimakse 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 alusel antavast hüvitisest või artikli 10 lõike 2 alusel tehtavast tagasimaksest 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 käesoleva määruse artikli 8 lõike 1 esimese lõigu punktist a, kui lend on osa direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 3 punktis 3 määratletud pakettreisilepingust, ei ole reisijatel vastavalt käesolevale määrusele 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 käesoleva artikli lõiget 1 vabatahtlike suhtes vastavalt artikli 4 lõikes 2 sätestatud tingimustele.

3. Kui reisijale on vastavalt kolmanda riigi õigusaktidele hüvitist juba makstud või tagasimakse tehtud, arvatakse sellise hüvitise või tagasimakse summa maha vastavalt käesolevale määrusele makstava hüvitise või tagasimakse summast.“

18) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 12a*

Nimede parandamine

1. Kui lendu teostav lennuettevõtja saab taotluse hiljemalt 48 tundi enne kavandatud väljumisaega, parandab ta reisija nimes esinevad õigekirjavead või ajakohastab halduslikku muudatuse korral reisija nime. Selline parandamine või ajakohastamine toimub vähemalt üks kord tasuta ja see ei anna alust lennureisist mahajätmiseks vastavalt artiklile 4.

2. Lõikes 1 osutatud taotluse võivad esitada järgmised isikud:

a) reisija seoses selle reisija nimega või iga sellise reisija nimega, kelle pilet on osa samast lennutranspordilepingust kui taotluse esitanud reisija pilet;

b) vahendaja seoses sellise reisija nimega, kelle nimel on vahendaja broneeringu teinud.

3. Lõike 1 kohaselt tehtud parandused või ajakohastused ei kujuta endast pileti üleandmist reisijalt teisele isikule.“

19) 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. Eelkõige ei kitsenda käesolev määrus mitte mingil viisil lendu teostava lennuettevõtja õigust taotleda kulude hüvitamist või nõuda nende katmist täies ulatuses lennujaamalt või mis tahes muult kolmandalt isikult, kellega lendu teostav lennuettevõtja sõlmis lepingu.“

20) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 14*

Reisijate teavitamise kohustus

1. Lendu teostav lennuettevõtja ja vahendaja esitavad oma veebisaidil ja mobiilirakenduses teadaande, milles täpsustavad käesoleva määruse kohased õigused, sealhulgas teabe kaebuste käsitlemise korra kohta. Selle nõude täitmiseks võivad lendu teostav lennuettevõtja ja vahendaja kasutada käesoleva määruse sätete kokkuvõtet, mille komisjon on koostanud ja üldsusele kättesaadavaks teinud kõigis liidu ametlikes keeltes.

2. Lennupiletite või jätkulendude piletite pakkumisel ja enne selliste lendude piletite 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 kaebuste käsitlemise korra ja tagasimaksmismenetluse kohta;

c) artiklis 12a sätestatud tähtaeg, mille jooksul, ja kord, mille kohaselt reisija võib taotleda nime parandamist;

d) õhuveoteenuse lepingu tingimused;

e) salongi unustatud isiklike esemete või käsipagasi kättesaamise kord; see teave sisaldab elektroonilisi kontaktandmeid, kohaldatavaid vorme ja muid asjakohaseid üksikasju, mis reisijale on vajalikud taotluse algatamiseks ning

f) kontaktandmed tõrke korral abi aamiseks.

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 ja püsival andmekandjal.

4. Lennujaama haldaja või asjakohasel juhul lendu teostav lennuettevõtja tagab, et registreerimislaudades (sealhulgas iseteenindusega registreerimisautomaatides) ja lähteväravates oleks selgelt esitatud järgmine tekst: „Kui Teid keeldutakse pardale lubamast või kui Teie lend tühistatakse või hilineb väljumisel vähemalt kaks tundi või lõppsihtkohta saabumisel rohkem kui kolm tundi, küsige registreerimislauast või lähteväravast 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. Samuti tagab lennujaama haldaja, et registreerimislaudades kuvatakse kõnealuse teksti kõrval ruutkood või muud digitaalsed vahendid, mille abil saab juurdepääsu reisijate õigusi käsitlevale komisjoni mobiilirakendusele, mis sisaldab käesoleva määruse kokkuvõtet. Selleks teevad lennujaama haldajad koostööd lendu teostavate lennuettevõtjatega.

5. Pärast piletite ostmist esitavad lendu teostavad lennuettevõtjad reisijatele põhjendamatu viivituseta püsival andmekandjal lõikes 2 sätestatud teabe.

6. Lennuettevõtjad ja asjakohasel juhul vahendajad esitavad käesoleva artikli kohase teabe õhuveoteenuse lepingu keeles ning rahvusvaheliselt kasutatavas keeles.

7. Reisijatele käesoleva määruse alusel esitatav teave, nendega peetav kirjavahetus või vormide või dokumentide vahetamine, sealhulgas artikli 7 lõikes 4 osutatud teabevahetus ja artiklite 4, 5, 6b, 7, 8 või 8a kohased valikuvõimalusi käsitlevad pakkumised või kokkulepped, peavad olema kergesti kättesaadavad ning esitatud selgel ja üheselt mõistetaval viisil. Kui teave, kirjavahetus, vormid või dokumendid edastatakse elektrooniliselt, esitavad lennuettevõtjad ja vahendajad need püsival andmekandjal ning need sisaldavad kuupäeva ja kellaaega.

Sel eesmärgil tagavad lennuettevõtjad ja vahendajad, et reisija ei ole käesoleva määruse kohasele teabele, kirjavahetusele, vormidele või dokumentidele, sealhulgas pardakaartidele juurdepääsu või nende saamise eeltingimusena kohustatud omama kasutajakontot või erirakendust, välja arvatud teave ja dokumendid, mis on seotud selliste teemadega nagu lennuettevõtja või vahendaja pakutavad püsikliendiprogrammid või muud äriprogrammid.

Kohustus tõendada, kas ja millal nad on esitanud reisijatele vajaliku teabe, pidanud nendega kirjavahetust, esitanud neile vormid või dokumendid, sealhulgas artikli 7 lõikes 4 osutatud teabevahetuse ja pardakaardid või artiklite 4, 5, 6b, 7, 8 või 8a kohased valikuvõimalusi käsitlevad pakkumised või kokkulepped, lasub lennuettevõtjatel ja vahendajatel.

Käesoleva määruse kohaldamisel peavad kõik sidevahendid võimaldama reisijal lennuettevõtjate ja vahendajatega kiiresti ja tasuta ühendust võtta ja tulemuslikult suhelda.“

21) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 15a*

Kaebus lennuettevõtjale või vahendajale

1. Iga lennuettevõtja ja vahendaja seab oma vastutusalas sisse käesoleva määrusega hõlmatud õiguste ja kohustustega seotud kaebuste menetlemise mehhanismi.

2. Reisijad võivad lõikes 1 osutatud mehhanismi kaudu esitada kaebuse igale lennuettevõtjale või vahendajale seoses nende vastava vastutusalaga. Kaebus tuleb esitada 12 kuu jooksul alates kuupäevast, mil lend väljus või pidi väljuma, või kolme kuu jooksul alates hüvitistaotluse esitamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem.

Kaebuse saaja kinnitab reisijale seitsme tööpäeva jooksul alates kaebuse kättesaamisest, et on tema kaebuse kätte saanud. Adressaat peab ühe kuu jooksul pärast kaebuse saamist andma kas põhjendatud vastuse või, põhjendatud juhtudel, teatama reisijale, et ta saab lõpliku vastuse kuni kahe kuu jooksul pärast kaebuse kättesaamist.

Lõplik vastus sisaldab ka käesoleva määruse kohaselt kaebuste käsitlemise eest vastutava(te) asutus(t)e asjakohaseid kontaktandmeid. Selle kohustuse täitmiseks võib suunata reisija komisjoni poolt kättesaadavaks tehtud kaebuste menetlemise üksuste loetelu juurde.

3. Kohustus tõendada, et reisijatele on vajalik teave antud, lasub lennuettevõtjal ja vahendajal.“

22) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 16h*

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses (*).

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“

23) Artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 17*

Läbivaatamine ja aruanne

1. Hiljemalt 23. oktoobriks 2031 ja seejärel iga viie aasta järel esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande lisas esitatud erakorraliste asjaolude loetelu kohta, võttes arvesse igale aruandele eelnenud aasta jooksul toimunud lendude õigeaegset ja tulemuslikku teostamist mõjutavaid sündmusi.

2. Hiljemalt 23. oktoobriks 2031 ja seejärel iga viie aasta järel esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse toimimise, jõustamise ja tulemuste kohta. Komisjon lisab aruandesse teabe lennureisijate parema kaitsmise kohta nendel kolmandatesse riikidesse lahkuvatel ja kolmandatest riikidest saabuvatel lendudel, mida teostavad kolmandate riikide lennuettevõtjad.

Kõnealune aruanne sisaldab ka käesolevas määruses sätestatud piirmäärade ja summade ülevaadet, võttes muu hulgas arvesse piletihindade arengut, inflatsioonimäära ja statistikat pardale lubamisest keeldumist, tühistamiste, hilinemiste ja jätkulendudest mahajäämiste kohta, mida saab seostada lennuettevõtjatega, ning statistikat reisiklassi alandamise kohta viie eelneva aasta jooksul.

Aruandes 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 soovitab viise, kuidas seda ohtu leevendada ja neid raskusi kõrvaldada;

b) hüvitistaotluste või hüvitismaksete täiendava automatiseerimise teostatavus viivituste korral.

3. Kõnealustele aruannetele seadusandlikud ettepanekud.“

24) 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, lk 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.

(*) 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) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 3*

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

2. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 785/20041 artikli 6 ja määruse (EÜ) nr 1008/2008 (*) artiklis 11 sätestatud kindlustuskohustust, kuivõrd see on seotud vastutusega reisijate eest, tõlgendatakse nii, nagu kohustaks see liidu lennuettevõtjat olema piisavalt kindlustatud tagamaks, et kõik isikud, kellel on õigus saada hüvitist, saavad kogu hüvitissumma, millele neil on käesoleva määruse kohaselt õigus.

(*) 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).“;

3) Artikkel 3a asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 3a*

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

4) 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 käesoleva artikli 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 Montréali konventsiooni artikliga 20 ettenähtud juhtudel või juhul, kui isikul, kes sai ettemakse, ei olnud õigust hüvitisele.“

5) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liidus õhuveoteenust müües annavad kõik lennuettevõtjad reisijatele selgel ja kättesaadaval viisil põhjalikku teavet menetluste kohta, mida tuleb järgida pagasi kaotsimineku, hilinemise või kahjustumise korral. Lennuettevõtjad tagavad, et reisijatele tehakse kõikides müügipunktides, sealhulgas telefoni ja interneti teel müümisel, kättesaadavaks kokkuvõte, mis sisaldab reisijate ja nende pagasiga seotud vastutust käsitlevaid põhisätteid, sealhulgas kahju hüvitamise nõude esitamise tähtaegu ja teavet erideklaratsiooni 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 Montréali konventsiooni sätete tõlgendamiseks.“;

b) lõikele 2 lisatakse järgmine taane:

„— puuetega inimestele või piiratud liikumisvõimega isikutele antav teave nende õiguse kohta esitada tasuta erideklaratsioon oma liikumisabivahendi 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 ning kõigi liidu kommertsreisiliiklusega lennujaamade haldajad teevad oma pagasi kättesaamise kohtades kättesaadavaks vormi, mis võimaldab reisijal viivitamata esitada internetis või paberkandjal kaebuse kahjustatud, hilinenud või kaotsiläinud pagasi kohta.

Lennujaama haldajate poolt reisijatele antav vorm on ühtne vorm. Reisijatel on õigus esitada lennuettevõtjatele kaebus, kasutades kõnealust ühtset vormi. Lennuettevõtjad võivad pakkuda reisijatele oma veebisaidil, mobiilirakendustes või paberil oma vormi, tingimusel et see vorm pakub ligipääsetaval kujul samasid valikuid ja sama teavet nagu ühtne vorm ning on kättesaadav vähemalt broneeringu keeles.

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. Käesoleva artikli lõike 4 ühetaolise kohaldamise tagamiseks võtab komisjon vastu rakendusakti, millega kehtestatakse ühtne vorm. Kõnealune ühtne vorm kehtestatakse ligipääsetavas vormis. Komisjon teeb ühtse vormi oma veebisaidil kättesaadavaks kõigis liidu ametlikes keeltes. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 6d lõikes 2 määratletud nõuandemenetlusega.

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

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

6) Lisatakse järgmised artiklid:

„*Artikkel 6a*

1. Registreeritud liikumisabivahendite või tunnustatud abikoerte vedamisel tagab liidu lennuettevõtja, et kõiki puuetega inimesi või piiratud liikumisvõimega isikuid teavitatakse nende õigustest ja neile pakutakse võimalust esitada Montréali konventsiooni artikli 22 lõike 2 kohane erideklaratsioon ligipääsetavas vormis 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.

2. Selleks et tagada käesoleva artikli lõike 1 ühetaoline kohaldamine, võtab komisjon vastu rakendusakti, millega kehtestatakse erideklaratsiooni vorm. Kõnealune vorm kehtestatakse puuetega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute jaoks ligipääsetavas vormis. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 6d lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

Reisijatel on õigus esitada lennuettevõtjatele erideklaratsioon, kasutades kõnealust vormi. Lennuettevõtjad võivad pakkuda reisijatele oma veebisaidil, mobiilirakendustes või paberil oma vormi, tingimusel et see vorm pakub ligipääsetaval kujul samasid valikuid ja sama teavet nagu komisjoni kehtestatud vorm ning on kättesaadav vähemalt broneeringu keeles.

Liidu lennuettevõtja nimel õhuvedusid müües teavitavad vahendajad asjaomaseid reisijaid nende õigustest ja pakuvad neile 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. Nimetatud erideklaratsioon esitatakse samadel tingimustel, mis on sätestatud käesoleva lõike esimeses lõigus. Vahendaja edastab deklaratsiooni võimalikult kiiresti liidu lennuettevõtjale.

3. 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.

4. Käesoleva artikli lõike 3 kohaldamisel ja ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1107/2006 artiklite 7 ja 8 ning I lisa neljanda lõigu kohaldamist, teevad liidu lennuettevõtjad kiiresti kõik mõistlikud jõupingutused, et viivitamata vajalikud registreeritud liikumisabivahendid ajutiselt asendada ja leida ajutised lahendused tunnustatud abikoerte asendamiseks. Puuetega 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.

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

Artikkel 6b

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;

— kõik võimalikud lisatasud, mida kohaldatakse registreeritud ja registreerimata pagasi, sealhulgas artiklis 6c osutatud muusikariistade vedamisel;

— konkreetsed põhjused, mis võivad takistada registreerimata pagasi pardale kaasavõtmist.

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. Muusikariistad on osa reisija registreerimata pagasist. Lennuettevõtja võib anda reisijatele võimaluse võtta lisaks lubatud registreerimata pagasile kaasa veel ühe ühiku käsipagasit, mille eest võidakse nõuda lisatasu.

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. Sellise teise pileti hinna suhtes ei kohaldata määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 23 lõike 1 punktides b, c ja d osutatud makse. Reisija ja muusikariist paigutatakse kõrvuti istekohtadele, sealjuures muusikariist aknapoolsele istekohale. Võimaluse ja vajaduse korral veetakse muusikariistu õhusõiduki lastiruumi kõetavas osas, kui kohaldatavatest ohutusnormidest ning asjaomase õhusõiduki ruumipiirangutest ja tehnilistest omadustest ei tulene teisiti.

Artikkel 6d

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 (*) tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“

7) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 7*

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 23. oktoobriks 2031 aruande käesoleva määruse toimimise ja tulemuste kohta.

Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlik ettepanek.“

8) 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*.

Seda kohaldatakse alates 23. oktoobrist 2027.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 16. september 2026

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*
R. METSOLA	T. BYRNE

I LISA

„LISA

Erakorraliste asjaolude mittetäielik loetelu

Erakorralisena käsitatakse järgmisi asjaolusid.

1) Asjaolud, mis ei tulene õhusõiduki käitamisest:

   a) looduskatastroofid, mis ei võimalda lendu ohutult teostada;

   b) keskkonnakatastroofid, mis ei tulene lendu teostavast lennuettevõtjast ja mis ei võimalda lendu ohutult teostada;

   c) ilmaolud või ilmastikunähtustest tingitud õhusõiduki kahjustus, mis ei võimalda lendu ohutult teostada;

   d) sõda või ülestõus, mis ei võimalda lendu ohutult teostada;

   e) tõsised piiriülesed terviseohud, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2022/2371 (*) artikli 2 lõike 1 või lõike 4 kohaldamisalasse ja mis ei võimalda lendu ohutult teostada.

2) Reisijaga seotud intsidendid:

   a) korda rikkuvate reisijatega seotud intsidendid 2014. aasta Montréali protokolli tähenduses, mis ei võimalda lendu ohutult teostada, mille tõttu tuleb asjaomane lend katkestada või ümber suunata või mis võivad lennu väljumist edasi lükata, välja arvatud juhul, kui lendu teostav lennuettevõtja põhjustas sellise käitumise;

   b) terviseriskid või akuutne terviseprobleem, mis avastati vahetult enne lennu väljumist või mille tõttu tuleb asjaomane lend katkestada või ümber suunata.

3) Muud intsidendid:

   a) sabotaaži või terrorismi põhjustatud kahjustused, mis ei võimalda lendu ohutult teostada;

   b) julgestusriskid ja kahju, mis on põhjustatud muudest seadusevastastest tegudest, mis ei võimalda lendu ohutult teostada, tingimusel et selline olukord väljub lendu teostava lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt;

   c) tootja või pädeva asutuse avalikustatud varjatud tootmis- või projekteerimisvead, mis ei võimalda lendu ohutult teostada;

   d) lennuliikluskorralduse piirangud või lennujaama piiratud läbilaskevõime või õhuruumi sulgemine, sealhulgas lennuraja sulgemine ametiasutuste poolt, tingimusel et see tuleneb otsusest, mis väljus lendu teostava lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt;

   e) lennujaama osaline või täielik plaaniväline sulgemine, sealhulgas lennujaama süsteemi üldine rike, voolukatkestus, elektroonilise side katkemine või hädaolukorra lahendamise plaani aktiveerimine lennujaama haldaja poolt, mis ei võimalda lendu kavandatud ajal ja ohutult teostada;

   f) tankimissüsteemi üldine rike, tingimusel et olukord ei ole lahutamatult seotud õhusõiduki käitamisega ja et see väljub lendu teostava lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt;

g) selliste oluliste teenuste osutajate, nagu lennujaama haldaja, aeronavigatsiooniteenuste osutaja või maapealse teeninduse teenuste osutaja streik, keda lennuettevõtjad direktiivi 96/67/EÜ tähenduses tegelikult ei vali, tingimusel et streik väljub lendu teostava lennuettevõtja või kontserni, kuhu kõnealune lennuettevõtja kuulub, tegeliku kontrolli alt;

h) lendu teostava lennuettevõtja streik, tingimusel et streik tuleneb nõudmistest, mida saavad täita üksnes avaliku sektori asutused ja mis väljub seega lendu teostava lennuettevõtja või kontserni, kuhu asjaomane lennuettevõtja kuulub, tegeliku kontrolli alt;

i) maapinnal või õhus õhusõidukile tekitatud kahjustus, mille on põhjustanud kolmandad isikud, kelle eest lennuettevõtja ei vastuta, loomad või võõrkehad, ning mis ei võimalda lendu ohutult teostada;

j) puhastamata lennurada, mis ei võimalda lendu ohutult teostada, tingimusel et saaste ei pärine lennuettevõtjalt;

k) pärast lennu väljumist ilmnenud meeskonnaliikme tõsine terviserisk või akuutne terviseprobleem, mille tõttu tuleb asjaomane lend katkestada või ümber suunata;

l) puudujäägid selliste lennujaama oluliste teenuste osutajate tegevuses nagu lennujaama haldaja, aeronavigatsiooniteenuste osutaja, ja maapealse käitluse teenuste osutaja, keda lennuettevõtjad direktiivi 96/67/EÜ tähenduses tegelikult ei vali, tingimusel et lendu teostav lennuettevõtja ei saanud neid olulisi teenuseosutajaid tulemuslikult kontrollida.

(*) 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).“

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, keelduda vastutusest ega piirata oma vastutust ([1]). 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 ([2]).

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 ([3]).

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 ([4]), 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.

([1]) Lennuettevõtja märgib sulgudes selle piirmäära ligikaudse summa kohalikus vääringus.
([2]) Lennuettevõtja märgib sulgudes selle piirmäära ligikaudse summa kohalikus vääringus.
([3]) Lennuettevõtja märgib sulgudes selle piirmäära ligikaudse summa kohalikus vääringus.
([4]) Lennuettevõtja märgib sulgudes selle piirmäära ligikaudse summa kohalikus vääringus.

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, kusjuures hüvitise piirmäära kohaldatakse reisija, mitte pagasiühiku kohta ([5]).

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 piiresse jääva pagasi vedamise ja kindlustamise kuludele ([6]). 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, hilinemise, 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 hilinemise puhul hiljemalt 21 päeva jooksul, mida mõlemal juhul arvestatakse alates pagasi kättesaamise kuupäevast. Sel eesmärgil võivad reisijad leida spetsiaalse vormi liidu kommertsreisiliiklusega lennujaamade pagasi kättesaamise kohtades või lennuettevõtja veebisaidilt ja veebipõhistest taotlustest, mida saab esitada kas paberkandjal 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 kokku lepitud ühega neist kahest lennuettevõtjast.

([5]) Lennuettevõtja märgib sulgudes selle piirmäära ligikaudse summa kohalikus vääringus.
([6]) Lennuettevõtja märgib sulgudes selle piirmäära ligikaudse summa kohalikus vääringus.

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, kaotsiminekust, 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, kusjuures hüvitise piirmäära kohaldatakse reisija, mitte pagasiühiku kohta ([7]).

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) 2026/2202) ning liikmesriikides nende riigisiseste õigusaktidega.“

([7]) Lennuettevõtja märgib sulgudes selle piirmäära ligikaudse summa kohalikus vääringus.