Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2026/2202

2.10.2026

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2026/2202,

annettu 16 päivänä syyskuuta 2026,

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ja ottavat huomioon sovittelukomitean 15 päivänä kesäkuuta 2026 hyväksymän yhteisen tekstin ([2]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004 ([3]) ja neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97 ([4]) ovat edistäneet huomattavasti lentomatkustajien oikeuksien suojelua tapauksissa, joissa matkasuunnitelma häiriintyy lennolle pääsyn epäämisen, pitkäaikaisten viivästymisten, peruutusten tai matkatavaroiden käsittelyvirheiden vuoksi.

(2) Unionin lainsäätäjä vahvistaa asetuksen (EY) N:o 261/2004 alkuperäisen version johdanto-osan 1 ja 4 kappaleessa esitetyt lentoliikennettä koskevan unionin lainsäädännön tavoitteet, eli varmistaa matkustajien suojelun korkea taso, ottaa kaikilta osin huomioon kuluttajansuojaa yleisesti koskevat vaatimukset Euroopan unionin perusoikeuskirjan 38 artiklan mukaisesti ja tiukentaa kyseisessä asetuksessa vahvistettuja suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia samalla kun varmistetaan tasapainoinen lähestymistapa, jolla edistetään unionin lentoliikenteen harjoittajien kilpailukykyä ja yhteyksiä. Kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi tällä asetuksella vahvistetaan lentomatkustajien oikeuksia, parantamalla sekä lentomatkustajien että lentoliikenteen harjoittajien oikeusvarmuutta ottaen huomioon Euroopan unionin tuomioistuimen, jäljempänä 'unionin tuomioistuin', runsas oikeuskäytäntö asetuksen (EY) N:o 261/2004 alkuperäisen version tulkinnasta sekä varmistamalla, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaisin ehdoin. Tämä tarkoittaa myös sitä, että asetuksessa (EY) N:o 261/2004 vahvistettuja suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia olisi vahvistettava. Näin ollen lentomatkustajien oikeuksien, sellaisina kuin ne on suojattu asetuksilla (EY) N:o 261/2004 ja (EY) N:o 2027/97, olisi toteuduttava ja olisi varmistettava kyseisten oikeuksien tehokkaampi sekä tuloksellisempi ja johdonmukaisempi soveltaminen kaikkialla unionissa ottaen samalla huomioon lentoliikenteen harjoittajien edut ja pyrkien edelleen löytämään tasapaino lentomatkustajien ja lentoliikenteen harjoittajien etujen välillä.

([1]) EUVL C 327, 12.11.2013, s. 115.

([2]) Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 5. helmikuuta 2014 (EUVL C 93, 24.3.2017, s. 336), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 29. syyskuuta 2025 (EUVL C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 21. tammikuuta 2026. (EUVL C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, hyväksytty 7. heinäkuuta 2026 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 13. heinäkuuta 2026.

([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta (EUVL L 46, 17.2.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

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

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

(4) Matkustajiin, jotka matkustavat julkisia palveluja koskevien velvoitteiden piiriin kuuluvalla lennolla joko täyteen tai alennettuun hintaan, olisi sovellettava asetuksen (EY) N:o 261/2004 mukaisia samoja oikeuksia.

(5) Lentoliikenteen harjoittajien ja matkustajien oikeusvarmuuden parantamiseksi tarvitaan ”poikkeuksellisten olosuhteiden” käsitteen määritelmä. Poikkeuksellisilla olosuhteilla olisi tarkoitettava erityisesti ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti tapahtumia, jotka luonteensa tai alkuperänsä vuoksi eivät luontaisesti liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole kyseisen lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa. Näiden kahden edellytyksen on täytyttävä samanaikaisesti. Selkeyden ja ennustettavuuden lisäämiseksi olisi myös säädettävä sellaisten tapahtumien ei-tyhjentävästä luettelosta, joiden olisi unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti katsottava täyttävän nämä edellytykset. Komission olisi tarkistettava poikkeuksellisten olosuhteiden luetteloa viiden vuoden välein ja tehtävä Euroopan parlamentille ja neuvostolle tarvittaessa ehdotus kyseisen luettelon päivittämiseksi. Jotta tapahtumaan voidaan vedota poikkeuksellisena olosuhteena, sen on täytettävä kaikki luettelossa mainitut edellytykset. Jos poikkeuksellisena olosuhteena vedotaan luetteloon kuulumattomaan tapahtumaan, edellä mainittujen samanaikaisesti täytettävien edellytysten täyttyminen olisi arvioitava tapauskohtaisesti. Poikkeuksellisen olosuhteen esiintyminen ja lentoliikenteen harjoittajan vetoaminen siihen tiettyyn lentoon liittyvän häiriön osalta eivät ole riittäviä perusteita vapauttaa lentoliikenteen harjoittaja asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklassa säädetystä korvausvelvollisuudesta. Tällaista vapautusta olisi sovellettava ainoastaan, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa lisäksi, että häiriö johtui poikkeuksellisista olosuhteista ja että häiriö ei olisi ollut vältettävissä, vaikka lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet.

(6) Jos lentoliikenteen harjoittaja vetoaa poikkeuksellisiin olosuhteisiin, matkustajalle olisi annettava selkeä ja perusteltu selvitys poikkeuksellisista olosuhteista. Kyseisessä selvityksessä matkustajalle olisi ilmoitettava selkeästi ja avoimesti häiriön aiheuttaneista olosuhteista. Annettavien tietojen olisi tältä osin koskettava nimenomaan matkustajien lentoon liittyvää nimenomaista häiriötä. Lentoliikenteen harjoittajien olisi annettava kyseiset tiedot ytimekkäässä muodossa välttäen alakohtaista ammattisanastoa ja lakikieltä ja käyttäen selkeää kieltä, jota matkustajan on helppo ymmärtää. Selvityksen tarkoituksena olisi oltava ainoastaan matkustajille tiedottaminen, ja se olisi erotettava selkeästi näytöstä, joka lentoliikenteen harjoittajien voidaan vaatia antamaan kansallisille täytäntöönpanoelimille, muille elimille tai tuomioistuimille.

(7) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-173/07 (Emirates Airlines – Direktion für Deutschland vastaan Diether Schenkel) ([5]) antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, että asetuksessa (EY) N:o 261/2004 tarkoitettua ”lennon” käsitettä ei määritelty, mutta unionin tuomioistuin tulkitsi sen muodostuvan lähtökohtaisesti ilmakuljetuksesta, jolloin se on tällaisen kuljetuksen ”yksikkö”, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin. Epävarmuuden välttämiseksi ja saatujen kokemusten perusteella olisi nyt annettava selkeä määritelmä käsitteelle ”lento” sekä siihen liittyville käsitteille ”liityntälento” ja ”matka”.

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

(8) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-537/17 (Claudia Wegener vastaan Royal Air Maroc SA) ([6]) antamassaan tuomiossa unioni tuomioistuin katsoi, että asetusta (EY) N:o 261/2004 sovellettiin mihin tahansa lennon osaan, joka oli yhden tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan matkan osa, riippumatta siitä, missä lento suoritettiin, mukaan lukien lennot, jotka suoritetaan kokonaisuudessaan unionin ulkopuolella. Tätä asetusta olisi sovellettava, kun joko ensimmäinen lähtöpaikka on jäsenvaltion alueella, johon sovelletaan perussopimuksia, tai kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on unionin lentoliikenteen harjoittaja, kun matkan lopullinen määräpaikka on jäsenvaltion alueella, johon sovelletaan perussopimuksia.

(9) Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja kirjoittaa tai hyväksyy liput sen jälkeen, kun matkustajan kanssa on tehty lentokuljetussopimus. Liput olisi voitava tunnistaa yksilöllisellä lipun numerolla, ja niissä olisi oltava yhtä lentokuljetussopimusta koskeva yksilöllinen varauskoodi, joka annetaan varaushetkellä. Lippujen olisi katettava yksi lento tai liityntälento, eikä niissä oteta huomioon teknisistä tai toiminnallisista syistä tehtyjä välilaskuja. Lipuissa olisi annettava useita tietoja kyseisestä lennosta tai liityntälennosta, kuten lennon päivämäärä, lähtö- ja saapumislentoasemat, aikataulun mukaiset lähtö- ja saapumisajat, matkustajan etu- ja sukunimi, lennon numero ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan nimi.

(10) Matkustajien olisi voitava tehdä tietoon perustuvia valintoja tutkiessaan lentohintoja ja heidän olisi voitava todeta, sovelletaanko asetuksen (EY) N:o 261/2004 tarjoamaa suojaa kaikilta osin edestakaiseen matkaan unioniin ja unionista. Näin ollen olisi toteutettava asianmukaiset toimenpiteet vapaaehtoista unionin lentomatkustajien oikeuksia koskevaa merkkiä varten. Kyseisen merkin käytön olisi kuitenkin edelleen oltava lentoliikenteen harjoittajille ja välittäjille vapaaehtoista näiden näyttäessä eri lentovaihtoehtoja, paitsi jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja velvoittaa lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän käyttämään merkkiä kaupallisen sopimuksen nojalla.

(11) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-22/11 (Finnair vastaan Timy Lassooy) ([7]) antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, että ”lennolle pääsyn epäämisen” käsitettä on tulkittava siten, että se koskee paitsi ylivaraustilanteista johtuvia lennolle pääsyn epäämisiä myös muista, esimerkiksi toiminnallisista syistä johtuvia lennolle pääsyn epäämisiä. Matkustajille, jotka ovat ilmoittautuneet lennolle ja joilta evätään pääsy lennolle tai joille on ilmoitettu etukäteen, että heiltä evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan, olisi maksettava hinnan palautus ja korvaus ilman aiheetonta viivytystä.

(12) Samaan aikaan matkustajien lennolle pääsyn epäämiselle on hyväksyttäviä syitä, kuten terveys, turvallisuus tai puutteelliset matkustusasiakirjat. Lentoliikenteen harjoittajien on myös perusteltua evätä lennolle pääsy matkustajilta, jotka käyttäytyvät epäasianmukaisesti ja uhkaavat lennon turvallisuutta, kuten Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetussa rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevassa muutetussa yleissopimuksessa todetaan. Kyseisissä tapauksissa näyttövelvollisuuden olisi oltava lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla.

(13) Matkustajien oikeuksien suojan parantamiseksi matkustajilta ei olisi evättävä pääsyä millekään paluumatkan lennolle sillä perusteella, että he eivät käyttäneet yhtä tai useampaa saman lentokuljetussopimuksen mukaista menomatkan lentoa. Lentoliikenteen harjoittajien ei myöskään pitäisi saada periä matkustajilta mitään maksuja sillä perusteella, että he eivät ole käyttäneet yhtä tai useampaa menomatkan lentoa.

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

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

(14) Tällä hetkellä matkustajille määrätään toisinaan rangaistusluonteisia hallinnollisia maksuja nimitietoihin päätyneiden kirjoitusvirheiden korjaamisesta. Varaustietovirheiden kohtuullisten korjausten, tai hallinnollisten muutosten, olisi oltava maksuttomia eikä varauksessa olevan nimen ja matkustajan korjatun nimen välinen ero saisi olla lennolle pääsyn epäämisen peruste, kunhan korjauksista tai pyydetyistä muutoksista ei aiheudu muutoksia lennon aikatauluun, reittiin tai matkustajiin.

(15) Lennon peruuntumisen yhteydessä päätöksen siitä, haetaanko hinnan palauttamista, jatketaanko matkaa uudelleenreitityksen avulla vai matkustetaanko myöhempänä ajankohtana, olisi kuuluttava matkustajalle eikä lentoliikenteen harjoittajalle. Tietyissä tilanteissa matkustajat saattavat suosia hinnan palautuksen tai korvauksen saamista valittavan kupongin muodossa. Jotta voidaan lisätä sekä joustavuutta lentoliikenteen harjoittajien kannalta että kuluttajien valinnanvaraa matkustajien kannalta, kun on tapahtunut häiriö, jonka pohjalta matkustajalla on oikeus hinnan palautukseen tai korvaukseen, matkustajalla olisi oltava oikeus päättää pysyvällä välineellä antamansa nimenomaisen suostumuksen jälkeen ottaa tällainen hinnan palautus tai korvaus vastaan arvoltaan vähintään maksettavan hinnan palautuksen tai korvauksen määrää vastaavan kupongin muodossa. Kuponkivaihtoehto olisi esitettävä selkeästi ja tasavertaisesti muiden hinnan palauttamiseen ja korvaamiseen tarjottavien vaihtoehtojen kanssa. Jos kuponkia ei ole lunastettu tai sitä ei ole lunastettu kokonaan sen voimassaoloajan päättyessä, lentoliikenteen harjoittajan olisi automaattisesti palautettava kupongin jäljellä oleva määrä kokonaisuudessaan.

(16) Sellaisten lentoasemien, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on ollut vähintään neljä miljoonaa matkustajaa vähintään kolmena peräkkäisenä vuotena, pitäjien ja lentoasemien keskeisten palveluntarjoajien, erityisesti lentoliikenteen harjoittajien ja maahuolintapalvelujen tarjoajien, olisi tehtävä yhteistyötä useista lentohäiriöistä matkustajille koituvien vaikutusten minimoimiseksi. Tätä varten lentoaseman pitäjien olisi laadittava tällaisia tilanteita silmällä pitäen valmiussuunnitelmia ja valmisteltava tällaiset valmiussuunnitelmat yhdessä lentoaseman käyttäjien komitean ja muiden lentoaseman keskeisten palveluntarjoajien kanssa, mukaan lukien vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille erityisapua tarjoavat palveluntarjoajat. Kansallisten valvontaviranomaisten olisi valvottava, että lentoaseman pitäjä noudattaa valmiussuunnitelmia. Lentoasemilla, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on ollut alle neljä miljoonaa matkustajaa vähintään kolmena peräkkäisenä vuotena lentoaseman pitäjän olisi toteutettava kaikki kohtuulliset toimet lentoaseman käyttäjien koordinoimiseksi ja tehtävä järjestelyjä lentoaseman käyttäjien kanssa tilanteissa, joissa huomattava määrä matkustajia saattaa joutua odottamaan lentoasemalla, ja pitämään lentoasemalla odottamaan joutuvat matkustajat ajan tasalla.

(17) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 olisi sisällettävä yksiselitteinen pitkäaikaisia viivästymisiä kohtaavien matkustajien korvausoikeus unionin tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ja Alana Sturgeon vastaan Condor Flugdienst GmbH) ja C-432/07 (Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz vastaan Air France SA) ([8]) antaman tuomion mukaisesti siten, että se käsittää kaikkia matkustajia koskevan kolmen tunnin korvauskynnyksen ja unionin ulkopuolisia kaukolentoja koskevia kohdennettuja säännöksiä, jotta kannustettaisiin liikenteenharjoittajia varmistamaan, että matkustajat pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa oikeaan aikaan.

(18) Saapumisen viivästymiset olisi laskettava matkustajan lippuun merkitystä aikataulun mukaisesta saapumisajasta lopulliseen määräpaikkaan. Näin on erityisesti silloin, kun ilma-alus esimerkiksi lähti lentoon mutta joutui sen jälkeen palaamaan lähtölentoasemalle ja lähti myöhemmin uudestaan. Jos kyseessä on uudelleenreititys jotakin toista liikennemuotoa käyttäen, saapumisen viivästymisen laskemiseen olisi käytettävä matkustajan tosiasiallista saapumisaikaa lopulliseen määräpaikkaansa käytetystä liikennevälineestä riippumatta. Jos lento viivästyy tai sen aikataulua myöhäistetään alle 14 kalenteripäivää ennen matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin varaushetkellä, merkittyä lähtöpäivää, saapumisen viivästyminen olisi laskettava siitä aikataulun mukaisesta saapumisajasta, joka on merkitty matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin varaushetkellä. Tapauksissa, joissa lennon aikataulua on muutettu vähintään 14 kalenteripäivää ennen matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin varaushetkellä, merkittyä lähtöpäivää, tai, kyseisen ajankohdan jälkeen, jos matkustaja on käyttänyt lennon, jonka aikataulua on aikaistettu, saapumisen viivästyminen olisi laskettava siitä aikataulun mukaisesta saapumisajasta, joka on merkitty matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin aikataulun muuttamisen hetkellä. Jos matkustajat reititetään uudelleen häiriön vuoksi, saapumisen viivästyminen olisi uudelleenreititetyn lennon osalta laskettava uudelleenreititetyn lennon lippuun merkitystä aikataulun mukaisesta saapumisajasta.

([8]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio (neljäs jaosto) 19.11.2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ja Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) ja Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz v. Air France SA (C-432/07), yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

(19) Suurempi avoimuus liikennepalvelujen ympäristötehokkuudesta voi antaa asiakkaille enemmän tietoa omien valintojensa tekemistä varten. Lentoliikenteen harjoittajien käytettävissä on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/2405 ([9]) 14 artiklan nojalla perustettu lentopäästömerkki, jonka avulla ne voivat näyttää verkkosivustoillaan ja lipuissa helposti saatavilla olevassa ja vertailukelpoisessa muodossa tarkat ja puolueettomat tiedot harjoittamaansa lentoliikenteeseen liittyvistä kasvihuonekaasupäästöistä.

(20) Oikeusvarmuuden turvaamiseksi asetuksella (EY) N:o 261/2004 olisi vahvistettava yksiselitteisesti, että lento-aikataulujen muuttamisella on matkustajiin samanlainen vaikutus kuin peruutuksilla tai viivästymisillä, joten niiden pitäisi johtaa myös samoihin oikeuksiin.

(21) Matkustajia, jotka myöhästyvät matkansa liityntälento-osuudelta edelliseen lentoonsa liittyvän häiriön vuoksi, olisi avustettava asianmukaisesti heidän odottaessaan uudelleenreititystä. Tällaisissa tapauksissa matkustajilla olisi yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja unionin tuomioistuimen asiassa C-11/11 (Air France vastaan Folkerts) ([10]) antaman tuomion mukaisesti oltava vaihtoehtoisen lentonsa tai kuljetuksensa lopulliseen määräpaikkaan päästessään oikeus korvaukseen samoin perustein kuin matkustajilla, jotka kohtaavat häiriöitä suorilla lennoilla.

(22) Varauksen yhteydessä ja ennen lippujen ostamista lentoliikenteen harjoittajien tai tapauksen mukaan välittäjien olisi ilmoitettava matkustajille selkeästi siitä, kuuluuko heidän matkasuunnitelmansa yhden lentokuljetussopimuksen piiriin, ja heille asetuksen (EY) N:o 261/2004 nojalla kuuluvista oikeuksista, erityisesti liityntälennoilta myöhästymisen osalta.

(23) Matkustajien suojelun tehostamiseksi olisi tehtävä selväksi, että viivästyneiden lentojen matkustajilla olisi oltava oikeus apuun ja korvauksiin riippumatta siitä, odottavatko he lentoaseman terminaalissa vai istuvatko jo ilma-aluksessa. Jälkimmäisessä tapauksessa matkustajilla ei kuitenkaan ole käytettävissään terminaalin palveluja, joten heidän oikeuksiaan olisi vahvistettava perustarpeiden ja koneesta poistumista koskevan oikeuden osalta. Koneesta poistumista koskevaa oikeutta voidaan rajoittaa vain turvallisuuteen, maahanmuuttoon, lennonjohtoon tai turvatoimiin liittyvistä syistä. Jos lentoliikenteen harjoittaja on poistamassa matkustajat koneesta, mutta lennonjohtoviranomaiset ilmoittavat sille, että lento saa juuri lähteä, sen olisi voitava kieltäytyä matkustajien poistamisesta.

(24) Lentoliikenteen harjoittajien olisi helpotettava korvaushakemusten tekemistä ja vireillepanoa häiriön jälkeen asettamalla automaattisesti ja sähköisessä muodossa matkustajien saataville tietoja matkustajan oikeudesta korvaukseen ja selkeät ohjeet siitä, miten korvaushakemus esitetään.

(25) Jos matkustaja on valinnut mahdollisimman pikaisen uudelleenreitityksen, lentoliikenteen harjoittaja asettaa uudelleenreitityksen ehdoksi usein paikkojen saatavuuden omilla lennoillaan ja epää näin ollen matkustajiltaan mahdollisuuden nopeampaan uudelleenreititykseen jonkin toisen yhtiön lennolla. Sen vuoksi lentoliikenteen harjoittajan olisi ehdotettava myös muita uudelleenreitityksen vaihtoehtoja, muun muassa toiselle lentoasemalle, eri reitin kautta, jonkin toisen lentoliikenteen harjoittajan lennolla tai muiden liikennemuotojen välityksellä, jos tämä nopeuttaisi uudelleenreititystä. Vaihtoehtoisen uudelleenreitityksen olisi oltava riippuvainen paikkojen saatavuudesta. Kyseisen uudelleenreitityksen olisi tietyin ehdoin tapahduttava lentoliikenteen harjoittajan kustannuksella ja vastaavin kuljetusehdoin.

(26) Matkustajien uudelleenreitityksen yhteydessä lentoliikenteen harjoittajien olisi pyrittävä varmistamaan, että matkustajat voivat matkustaa matkatavaroidensa kanssa, mukaan lukien kirjatut ja kirjaamattomat matkatavarat. Matkustajan olisi sallittava lentoliikenteen harjoittajan menetellä toisin, jos matkatavaroiden kuljetusta koskevat rajoitukset saattaisivat aiheuttaa lisäviivästyksiä uudelleenreititystä odottaville matkustajille, sanotun kuitenkaan rajoittamatta matkustajien matkatavaroita koskevaa lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuta, josta säädetään asetuksessa (EY) N:o 2027/97 ja määrätään eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyssä yleissopimuksessa, jäljempänä 'Montrealin yleissopimus'.

([9]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2405, annettu 18 päivänä lokakuuta 2023, tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle (ReFuelEU Aviation -aloite) (EUVL L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 26.2.2013, Air France v. Heinz-Gerke Folkerts ja Luz-Tereza Folkerts, asia C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) Kuljetusehtojen vastaavuus voi riippua useista tekijöistä ja erityisistä olosuhteista. Jos mahdollista, matkustajia ei olisi siirrettävä lipussa edellytettyä alempaan liikennepalvelujen luokkaan, ellei tästä aiheudu lisäviivästyksiä. Tarjotusta uudelleenreitityksestä ei olisi aiheuduttava matkustajalle lisäkustannuksia, vaikka matkustajat reititettäisiin toisen lentoliikenteen harjoittajan lennolle tai toiseen liikennemuotoon taikka alun perin ostettua liikennepalvelua korkeampaan matkustus- tai hintaluokkaan. Ylimääräisiä vaihtoja olisi pyrittävä kohtuullisin keinoin välttämään. Vammaisia henkilöitä tai liikuntarajoitteisia henkilöitä ei pitäisi uudelleenreitittää siten, että heidän matkaansa tulee ylimääräistä liityntälentoa, ellei matkustajan kanssa toisin sovita. Matkustajia uudelleenreititettäessä kokonaismatkustusajan olisi oltava niin lähellä alkuperäisen lennon aikataulun mukaista matkustusaikaa kuin on kohtuudella mahdollista samassa tai tarvittaessa korkeammassa matkustusluokassa ottaen huomioon saatavilla olevat vaihtoehdot sillä lentoasemalla, jolla häiriö tapahtui. Jos vastaavalla aikataululla on saatavilla useita lentoja, uudelleenreititykseen oikeutettujen matkustajien olisi hyväksyttävä lentoliikenteen harjoittajan tarjoama vaihtoehto, myös lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan yhteistyökumppanien lennoilla. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa matkustajalle uudelleenreititystä vastaavin kuljetusehdoin, matkustajan olisi hyväksyttävä tällainen uudelleenreititys. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa matkustajalle uudelleenreititysvaihtoehtoja, joiden kuljetusehdot eivät ole vastaavia, matkustajan olisi voitava kieltäytyä tällaisesta uudelleenreitityksestä. Oikeuden uudelleenreititykseen, myös omatoimiseen uudelleenreititykseen, olisi säilyttävä. Jos alkuperäiselle lennolle oli varattu apua vammaisille henkilöille tai liikuntarajoitteisille henkilöille, tällaista apua olisi oltava saatavilla myös vaihtoehtoisella reitillä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1107/2006 ([11]) mukaisesti.

(28) Häiriötilanteessa matkustajilla olisi oltava oikeus toteuttaa omat järjestelynsä, jos lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat eivät noudata velvollisuuttaan tarjota apua. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien olisi tällaisissa tapauksissa korvattava matkustajille kustannukset, jotka ovat välttämättömiä, kohtuullisia ja oikeassa suhteessa odotusaikaan. Huomioon olisi otettava erityisesti virvokkeiden ja aterioiden hinta lentoasemapaikassa. Majoituksesta aiheutuneiden kustannusten välttämättömyyttä, kohtuullisuutta ja oikeasuhteisuutta arvioitaessa huomioon olisi otettava paikka, jossa matkustajat joutuvat odottamaan lentoaan, se, onko häiriö tapahtunut sesongin aikana, ja viime hetkellä tehtyjen varausten korkeampi hinta.

(29) Jos matkustaja on ilmoittanut lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle päätöksestään jatkaa matkaansa ja jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei ole tarjonnut uudelleenreititystä kolmen tunnin kuluessa vastaavin kuljetusehdoin, matkustajalla olisi oltava oikeus järjestää oma uudelleenreitityksensä päästäkseen lopulliseen määräpaikkaansa ilman lisäviivästystä. Matkustajalla olisi kuitenkin edelleen oltava oikeus lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tarjoamaan uudelleenreititykseen, kunnes matkustaja on ilmoittanut lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle päätöksestään järjestää oma uudelleenreitityksensä. Järjestäessään oman uudelleenreitityksensä matkustajien olisi rajoitettava kustannuksia siten, että ne ovat välttämättömiä, kohtuullisia ja asianmukaisia.

(30) Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan olisi voitava rajoittaa apua tai evätä se, jos sen tarjoaminen itsessään aiheuttaisi lisäviivästyksiä viivästynyttä lentoa tai uudelleenreititystä odottaville matkustajille. Jos lento viivästyy myöhään illalla mutta sen voidaan odottaa lähtevän lyhyen ajan kuluessa ja jos matkustajien siirtäminen hotelleihin ja heidän tuomisensa takaisin lentoasemalle keskellä yötä voisi johtaa huomattavasti pidempään viivästymiseen, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan olisi voitava kieltäytyä tarjoamasta hotellimajoitusta ja siihen liittyviä kuljetuksia. Samoin jos lentoliikenteen harjoittaja on aloittamassa ruoan ja juoman tarjoamisen mutta saakin tietää lennon olevan valmis ottamaan matkustajat koneeseen, lentoliikenteen harjoittajalla olisi oltava oikeus kieltäytyä tarjoamasta sellaista apua. Kyseisiä tapauksia lukuun ottamatta lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan olisi voitava rajoittaa apua tai evätä se vain hyvin poikkeuksellisissa tapauksissa, koska matkustajille aiheutuvia haittoja olisi pyrittävä kaikin tavoin vähentämään.

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

(31) Lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava matkustajille apua aikataulun mukaisesta lähtöajasta alkaen heidän lentonsa tai vaihtoehtoisen kuljetuksen lähtöön saakka. Lentoliikenteen harjoittajilla on tällä hetkellä rajoittamaton vastuu matkustajiensa majoittamisesta pitkäkestoisten poikkeuksellisten olosuhteiden yhteydessä. Tämä epävarmuus yhdessä keston ennakoimattomuuden kanssa saattaa vaarantaa lentoliikenteen harjoittajan taloudellisen vakauden ja vaikuttaa kielteisesti matkustajiin yhteyksien osalta. Lentoliikenteen harjoittajalla olisi sen vuoksi oltava mahdollisuus rajoittaa majoituksen tarjonta kolmeen yöhön. Valmiussuunnittelun ja nopean uudelleenreitityksen pitäisi lisäksi vähentää riskiä, että matkustajat joutuvat odottamaan pitkiä aikoja.

(32) Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja saattaa joutua kiinnittämään erityistä huomiota sellaisten matkustajien tarpeisiin, joilla on erityistarpeita, kuten vammaiset henkilöt, liikuntarajoitteiset henkilöt, ilman huoltajaa matkustavat alaikäiset, sylilapset, raskaana olevat naiset ja lääkärintodistuksen perusteella erityistä lääkinnällistä apua tarvitsevat henkilöt, ellei tällaisilta henkilöiltä evätä pääsyä lennolle turvallisuussyistä. Erityisesti majoituksen järjestäminen kaikille kyseisiin matkustajaryhmiin kuuluville henkilöille voi olla vaikeampaa häiriön tapahtuessa. Sen vuoksi rajoituksia, jotka koskevat majoitusoikeutta poikkeuksellisissa olosuhteissa, ei olisi sovellettava kyseisiin matkustajaryhmiin edellyttäen, että lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle on ilmoitettu asiasta. Lentoliikenteen harjoittajien täytyy olla tietoisia tällaisten matkustajien läsnäolosta lennolla tai liityntälennolla, mutta tarpeettomien tai kohtuuttomien ilmoitusvaatimusten luomista olisi kuitenkin vältettävä. Lentoliikenteen harjoittaja saa järjestelmällisesti tiedon sylilapsien läsnäolosta lennolla, sillä heidän syntymäaikansa ilmoitetaan varauksen yhteydessä. Lentoliikenteen harjoittaja saa väistämättä tiedon ilman huoltajaa matkustavien alaikäisten läsnäolosta lennolla lentoliikenteen harjoittajan ja alaikäisen huoltajan välisen huolenpitosopimuksen seurauksena. Lentoliikenteen harjoittaja saa väistämättä tiedon vammaisisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden läsnäolosta lennolla asetuksen (EY) N:o 1107/2006 6 artiklan mukaisesti annetun ilmoituksen perusteella. Jos tällaista ilmoitusta ei ole annettu, ja raskaana olevien naisten osalta siinä, miten ja milloin tällaisten matkustajien läsnäolo saatetaan lentoliikenteen harjoittajan tietoon, olisi otettava huomioon heidän erityistilanteensa, jonka matkustaja saattaa ilmoittaa vasta siinä vaiheessa, kun hänelle ilmoitetaan häiriöstä. Lentoliikenteen harjoittaja saa väistämättä tiedon erityistä lääkinnällistä apua tarvitsevien matkustajien tilanteesta, kun se hyväksyy tällaisten henkilöiden kuljettamisen, jos tällaiset matkustajat ovat ilmoittaneet etukäteen sairaudestaan lentoliikenteen harjoittajalle saadakseen lentoluvan lääkärintodistuksen perusteella. Lentoliikenteen harjoittajien olisi varmistettava, että matkustajat voivat helposti toimittaa kaikki tällaisia asetuksen (EY) N:o 1107/2006 6 artiklan mukaisia ilmoituksia varten tarvittavat tiedot.

(33) Asetusta (EY) N:o 261/2004 sovelletaan myös niihin matkustajiin, jotka ovat varanneet lentomatkan osana matkapakettia. Tällä muutosasetuksella pyritään edelleen parantamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/2302 ([12]) ja asetuksen (EY) N:o 261/2004 välistä johdonmukaisuutta. Siinä mielessä matkustajien olisi voitava valita, kumman säädöksen nojalla he esittävät vaatimuksensa ja tapauksen mukaan esittää vaatimuksia molempien säädösten nojalla. Matkustaja, joka on varannut lentokuljetuksen osana matkapakettia, voi esittää vaatimuksia molempien säädösten nojalla, esimerkiksi jos matkustaja on saanut lentoliikenteen harjoittajalta korvauksen lennon viivästymisestä, mutta hänellä on oikeus matkanjärjestäjän myöntämään hinnanalennukseen tai korvaukseen tietyistä palveluista, kuten hotellimajoituksesta, aterioista, retkestä tai muista tapahtumista, joista hän jäi paitsi lennon viivästymisen vuoksi. Matkustajien ei kuitenkaan pitäisi saada vedota samoihin seikkoihin perustuviin oikeuksiin, jos molempien säädösten nojalla myönnetyllä korvauksella tai hinnanalennuksella suojataan samaa etua tai sillä on sama tavoite. Jos matkustajat esittävät vaatimuksensa lentoliikenteen harjoittajalle, lentoliikenteen harjoittajan olisi maksettava asetuksen (EY) N:o 261/2004 nojalla myönnettävä korvaus kokonaisuudessaan. Jos matkustajat esittävät vaatimuksen direktiivin (EU) 2015/2302 nojalla, lentoliikenteen harjoittajan maksama korvaus olisi vähennettävä direktiivin (EU) 2015/2302 mukaisesti maksettavista maksuista, jos perusteena olevilla oikeuksilla suojataan samaa etua tai niillä on sama tavoite.

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

(34) Viivästymisten ja peruutettujen lentojen nykyinen määrä unionissa ei johdu pelkästään lentoliikenteen harjoittajista. Lentoliikenneketjun kaikkien toimijoiden kannustaminen löytämään tehokkaita ja oikea-aikaisia ratkaisuja viivästymisten ja peruutusten matkustajille aiheuttamien haittojen minimoimiseksi edellyttää sitä, että asetuksella (EY) N:o 261/2004 ei rajoiteta lentoliikenteen harjoittajien oikeutta hakea korvausta kolmannelta osapuolelta, joka on vaikuttanut tapahtumaan, josta korvausvelvoite tai muut velvoitteet ovat aiheutuneet.

(35) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005 ([13]) edellyttää, että lentokuljetuksesta vastaava sopimuspuoli ilmoittaa matkustajalle, mikä lentoliikenteen harjoittaja suorittaa lennon, ja neuvoston direktiivi 93/13/ETY ([14]) edellyttää, että elinkeinonharjoittaja antaa kuluttajalle tietoja sopimuksen ehdoista ja edellytyksistä. Matkustajille olisi tiedotettava yksityiskohtaisesti lentohäiriön synnyttämistä oikeuksista, ja heille olisi kerrottava asianmukaisesti myös häiriön syistä heti, kun tiedot ovat saatavilla. Kyseiset tiedot olisi saatava ainakin lentoliikenteen harjoittajalta tai välittäjältä saavutettavassa muodossa ja tarvittaessa mobiilisovelluksista tai muista digitaalisista välineistä lähettävien niin kutsuttujen push-ilmoitusten avulla. Myös lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan olisi annettava kyseiset tiedot.

(36) Kun matkustajat valitsevat häiriön jälkeen hinnan palauttamisen uudelleenreitityksen sijaan, heille olisi palautettava hinta automaattisesti kohtuullisen ajan kuluessa ilman velvollisuutta esittää erillinen hakemus.

(37) Lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän olisi tiedotettava matkustajille riittävästi asiaankuuluvista menettelyistä, joita on noudatettava esitettäessä lentoliikenteen harjoittajille tai välittäjille korvaushakemuksia ja valituksia, ja heidän olisi saatava vastaus lentoliikenteen harjoittajilta tai välittäjiltä kohtuullisen ajan kuluessa.

(38) Matkustajilla olisi myös oltava mahdollisuus esittää lentoliikenteen harjoittajalle esitettyjen valitusten tai hakemusten jälkeen yksittäisiä riita-asioita ratkaistavaksi tuomioistuinten ulkopuolisesta menettelystä vastaavalle elimelle tai vastaaville elimille. Koska oikeus tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin tuomioistuimessa on kuitenkin Euroopan unionin perusoikeuskirjan 47 artiklassa tunnustettu perusoikeus, kyseisten toimenpiteiden ei pitäisi estää tai vaikeuttaa matkustajien pääsyä oikeuteen.

(39) Jotta matkustajat voisivat käyttää hakemuksia, valituksia ja yksittäisiä riita-asioita koskevia oikeuksiaan, heidän olisi voitava toimittaa hakemus suoraan ja henkilökohtaisesti lentoliikenteen harjoittajille, välittäjille tai asiaankuuluville elimille asetuksen (EY) N:o 261/2004 mukaisesti selkeällä, helposti saavutettavissa olevalla tavalla.

(40) Ottaen huomioon vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus ([15]) ja jotta varmistetaan, että liikkumisen apuvälineiden vahingoittuminen, tuhoutuminen tai katoaminen taikka hyväksyttyjen avustavien koirien loukkaantuminen tai kuolema korvataan täysimääräisesti, lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava asetuksessa (EY) N:o 1107/2006 määritellyille vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille mahdollisuus tehdä maksutta määräpaikkaan toimittamiseen liittyvää etuutta koskeva erityinen ilmoitus, jäljempänä ’etuutta koskeva erityinen ilmoitus’, jonka perusteella he voivat Montrealin yleissopimuksen nojalla hakea täyttä korvausta. Lentoliikenteen harjoittajien olisi ilmoitettava matkustajille mahdollisuudesta tehdä tällainen etuutta koskeva ilmoitus ja siihen liittyvistä oikeuksista varauksen tekohetkellä.

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

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

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

(41) Vammaisilla henkilöillä ja liikuntarajoitteisilla henkilöillä olisi oltava oikeus saada lentoliikenteen harjoittajalta viipymättä tilapäinen korvaava liikkumisen apuväline, jolla kirjatut liikkumisen apuvälineet korvataan, jos ne katoavat, tuhoutuvat tai vahingoittuvat. Koska hyväksyttyjä avustavia koiria ei voida helposti korvata, olisi tarjottava muita tilapäisiä ratkaisuja, jos hyväksytty avustava koira katoaa, kuolee tai loukkaantuu.

(42) Matkustajille ei ole aina selvää, mikä on heidän koneeseen sallittavien matkatavaroiden koko, paino ja lukumäärä. Jotta matkustajat olisivat täysin tietoisia siitä, mitä kirjaamattoman ja kirjatun matkatavaran kuljetusoikeuksia heidän lippuunsa sisältyy, lentoliikenteen harjoittajien olisi ilmoitettava nämä oikeudet selkeästi sekä varaushetkellä että lentoasemalla. Matkustajien kuljetukseen liittyvänä pakollisena tekijänä pidetyillä henkilökohtaisilla esineillä tarkoitetaan esineitä, jotka ovat välttämättömiä koko matkan ajan ja joita voivat olla passit ja muut matkustusasiakirjat, välttämättömät lääkkeet, henkilökohtaiset laitteet ja lukumateriaali sekä lennon keston kannalta asianmukaiset ruoat ja juomat.

(43) Rajoittamatta lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien mahdollisuutta tarjota lentohintoja, joihin ei sisälly käsimatkatavaraa, on aiheellista lisätä kuluttajien tietoisuutta ja hintojen avoimuutta tasapuolisten toimintaedellytysten parantamiseksi kaikkialla unionissa. Tätä varten matkustajien olisi voitava vertailla helpommin sellaisia lentohintoja, joihin sisältyy käsimatkatavara (lentolaukku). Olisi otettava käyttöön lentoliikenteen harjoittajia, välittäjiä ja metahakukoneita koskeva velvoite esittää lentohinta aina oletusarvoisesti käsimatkatavara mukaan lukien ennen varausprosessin aloittamista.

(44) Olisi selkeytettävä pyyntöjä, jotka liittyvät henkilökohtaisen tavaran tai käsimatkatavaran jäämiseen ilma-aluksen matkustamoon tai katoamiseen matkustamossa, jotta voidaan helpottaa tällaisten pyyntöjen käsittelyä, varmistaa prosessin sujuvuus ja estää matkustajille aiheutuva lisärasite ja matkustajien väärinkäsitykset.

(45) Matkustajille olisi ilmoitettava varaushetkellä niiden matkatavaroiden enimmäismitat ja -paino, jotka he voivat tuoda mukanaan matkustamoon. Rajoittamatta hinnoitteluvapauden periaatteen soveltamista Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 ([16]) 22 artiklan nojalla lentoliikenteen harjoittajien olisi määriteltävä käsimatkatavaroiden mittoja koskevat kohtuulliset käytännöt, jotta matkustajat voivat ottaa käsimatkatavaran matkustamoon, jos ilma-aluksen matkustamossa on tilaa, edellyttäen, että käsimatkatavara on sovellettavien toiminta- ja turvallisuusvaatimusten mukainen. Lentoliikenteen harjoittajien käytäntöjen moninaisuuden vuoksi on aiheellista, että asetuksen (EY) N:o 1008/2008 uudelleentarkastelun yhteydessä arvioidaan käsimatkatavaroita koskevien yhdenmukaisten vähimmäissääntöjen käyttöönoton toteutettavuutta.

(46) Olisi toteutettava asianmukaiset toimenpiteet niitä matkustajia varten, jotka käyttävät itse tulostettua versiota digitaalisesti myönnetystä tarkastuskortista tai jotka pyytävät tulostetun kappaleen lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta lähtöselvityksen jälkeen.

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

(47) Soittimilla voi olla mittava rahallinen, taiteellinen ja historiallinen arvo. Lisäksi soittimet ovat muusikoiden työkaluja, joilla he harjoittelevat ja joiden kanssa he esiintyvät säännöllisesti, eikä niitä voi helposti korvata. Sen vuoksi matkustajilla olisi oltava oikeus tuoda matkustamoon soittimia omalla vastuullaan edellyttäen, että kyseiset soittimet ovat kapasiteettia ja turvallisuutta koskevien sääntöjen sekä lentoliikenteen harjoittajan noudattamien matkatavaroiden enimmäismäärää koskevien periaatteiden mukaisia. Kun kapasiteetti- ja turvallisuusvaatimukset täyttyvät, lentoliikenteen harjoittajan olisi pyrittävä antamaan matkustajille mahdollisuus kuljettaa soittimia ylimääräisillä istuimilla edellyttäen, että vastaavat maksut on suoritettu. Tällöin matkustajan ja soittimen istuinpaikkojen olisi oltava vierekkäin niin, että soitin on ikkunanpuoleisella istuinpaikalla. Jos tämä ei ole mahdollista, soittimet olisi mahdollisuuksien mukaan kuljetettava asianmukaisissa olosuhteissa ilma-aluksen rahtitilassa. Sen vuoksi asetus (EY) N:o 2027/97 olisi muutettava vastaavasti.

(48) Koska asetuksen (EY) N:o 2027/97 mukaisia oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien valitusten määräajat ovat lyhyitä, lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava matkustajille mahdollisuus valituksen tekemiseen tarjoamalla heille valituslomake muodoissa, jotka ovat sekä vammaisten henkilöiden että henkilöiden, jotka eivät käytä digitaalisia välineitä, saavutettavissa. Lentoliikenteen harjoittajien olisi vähintään asetettava valituslomake saataville lentoliikenteen harjoittajien mobiilisovelluksissa ja niiden verkkosivustoilla. Lentoasemilla, joilla harjoitetaan kaupallista matkustajaliikennettä, lentoaseman pitäjien olisi myös asetettava matkustajien saataville yhteinen lomake lentoaseman matkatavara-alueella. Komission olisi hyväksyttävä täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan malli tällaiselle yhteiselle lomakkeelle, jonka avulla matkustajan olisi voitava tehdä välittömästi valitus vahingoittuneesta, viivästyneestä tai kadonneesta matkatavarasta.

(49) Vakuutuskysymyksistä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 785/2004 ([17]) ja asetuksella (EY) N:o 1008/2008.

(50) Lentoliikenteen harjoittajien on tarpeen säännöllisesti muuttaa asetuksen (EY) N:o 2027/97 liitteessä tarkoitettuja, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) suorittamaan Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohtaan perustuvaan tarkistukseen pohjautuvia rahamäärää koskevia rajoja taloudellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

(51) Draghin raportissa korostettiin liikenteen ratkaisevaa merkitystä unionin kilpailukyvylle. Siinä myös kuvattiin epäsymmetrisestä sääntelystä johtuvaa riskiä liiketoiminnan ohjautumisesta unionissa sijaitsevista liikennekeskuksista unionin naapurustossa sijaitseviin keskuksiin. Asetusta (EY) N:o 261/2004 sovelletaan matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle, vain, jos asianomaisesta lennosta vastaa unionin lentoliikenteen harjoittaja. Viiden vuoden kuluessa siitä, kun asetusta (EY) N:o 261/2004 on alettu soveltaa, komission olisi arvioitava tarvetta tarkistaa kyseisen asetuksen soveltamisalaa, jotta matkustajien suojelun tasoa sekä unionin ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia toimintaedellytyksiä voidaan parantaa entisestään.

(52) Mekanismia matkustajien turvaamiseksi lentoliikenteen harjoittajan maksukyvyttömyystilanteessa olisi arvioitava asetuksen (EY) N:o 1008/2008 tarkistamisen yhteydessä.

(53) Grönlanti on alttiina erityisen ankarille sääolosuhteille, ja siellä on hyvin alhainen väestöntiheys ja syrjäisiä asuttuja alueita. Jotta Grönlannissa voidaan varmistaa yhteydet ja säilyttää lentojen saatavuus Grönlannin sisällä, Grönlannin paikkakuntien välisiin lentoihin ei olisi sovellettava korvausvelvoitteita, myöskään silloin, kun tällaiset lennot muodostavat osan matkasta, joka alkaa perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalta jäsenvaltion alueelta tai päättyy sinne.

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

(54) Tämä asetus ei vaikuta Espanjan kuningaskunnan kantaan sen riidassa Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan kanssa koskien sen kannaksen suvereniteettia, jolla Gibraltarin lentoasema sijaitsee. Mikään tässä asetuksessa ei estä soveltamasta sitä tulevaisuudessa kyseiseen lentoasemaan Espanjan kuningaskunnan ennakkosuostumuksella tehdyn Euroopan unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen Gibraltaria koskevan sopimuksen ehtojen mukaisesti. Jos edellä mainittu sopimus irtisanotaan, tätä asetusta olisi sovellettava Gibraltarin kannaksella sijaitsevaan lentoasemaan vasta, kun kyseinen riita on ratkaistu siten, että Espanjan kuningaskunta on saavuttanut aseman, jossa se voi varmistaa tämän asetuksen soveltamisen kyseiseen lentoasemaan.

(55) Jotta voidaan varmistaa asetuksen (EY) N:o 261/2004 yhdenmukainen täytäntöönpano unionin lentomatkustajien oikeuksia koskevan merkin suunnittelun, sisällön ja mallin sekä lentoaseman pitäjän lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle suorittamaan korvaukseen sovellettavien käytännön järjestelyjen osalta, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([18]) mukaisesti.

(56) Jotta voidaan varmistaa asetuksen (EY) N:o 2027/97 yhdenmukainen täytäntöönpano yhteisen lomakkeen mallin ja etuutta koskevaa erityistä ilmoitusta varten käytettävän lomakkeen osalta, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

(57) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, eli suojella lentomatkustajien oikeuksia oikeudenmukaisella ja tasapainoisella tavalla, varmistaa unionin ilmailualan kilpailukyky ja säilyttää yhteydet matkustajille pitkällä aikavälillä, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

1) korvataan 1 artikla seuraavasti:

"*1 artikla*

Aihe

Tällä asetuksella vahvistetaan siinä säädetyin edellytyksin lentomatkustajien vähimmäisoikeudet, kun:

a) heiltä evätään pääsy lennolle;

b) heidän lentonsa peruuntuu, viivästyy tai sen aikataulua muutetaan;

c) he myöhästyvät liityntälennolta;

d) heidän matkustusluokkaansa korotetaan tai alennetaan.";

([18]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

2) muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan b–f alakohta seuraavasti:

”b) ’lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko matkustajan kanssa tehdyn lentokuljetussopimuksen mukaisesti tai sellaisen toisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön puolesta tehdyn lentokuljetussopimuksen mukaisesti, joka on tehnyt kyseisen matkustajan kanssa sopimuksen, myös lentoliikenteen harjoittajaa, joka käyttää toisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta joko kyseisen toisen lentoliikenteen harjoittajan miehistön kanssa tai ilman sen miehistöä lentojensa suorittamiseksi;

c) ’unionin lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva liikennelupa, jonka jäsenvaltio on myöntänyt lentoliikenteen harjoittamisen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 (*) säännösten mukaisesti;

c a)’ lentoaseman pitäjällä’ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY (**) 2 artiklan 2 alakohdassa määriteltyä lentoaseman pitäjää;

d) ’matkanjärjestäjällä’ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/2302 (***) 3 artiklan 8 alakohdassa määriteltyä matkanjärjestäjää;

e) ’matkapaketilla’ direktiivin (EU) 2015/2302 3 artiklan 2 alakohdassa määriteltyä matkapalvelujen yhdistelmää;

f) ’lipulla’ pätevää todistetta lentokuljetussopimuksesta sen muodosta riippumatta;

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

(**) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista (EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj);

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

b) kumotaan g alakohta;

c) korvataan h–l alakohta seuraavasti:

”h) ’lopullisella määräpaikalla’ lennon tai matkan viimeisen liityntälennon määräpaikkaa;

i) ’vammaisella henkilöllä’ tai ’liikuntarajoitteisella henkilöllä’ henkilöä, jonka liikkumiskyky liikennevälineitä käytettäessä on rajoittunut (pysyvän tai väliaikaisen sensorisen tai motorisen) fyysisen vamman, kehitysvamman tai älyllisen vamman tai jonkin muun vamman taikka iän vuoksi ja jonka tilanne edellyttää asianmukaista huomiota ja kaikille matkustajille tarjolla olevien palvelujen mukauttamista kyseisen henkilön erityisiin tarpeisiin;

j) ’lennolle pääsyn epäämisellä’ kieltäytymistä kuljettamasta matkustajia lennolla, vaikka he ovat ilmoittautuneet lennolle 4 artiklan 1 kohdan ehtojen mukaisesti tai jos heille on ilmoitettu etukäteen, että heiltä evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan, paitsi jos lennolle pääsyn epäämiselle on hyväksyttävät syyt, kuten terveys, turvallisuus tai puutteelliset matkustusasiakirjat;

k) ’vapaaehtoisella’ matkustajaa, joka on ilmoittautunut lennolle 4 artiklan 1 kohdan ehtojen mukaisesti ja on valmis lentoliikenteen harjoittajan pyynnöstä jäämään nousematta lentonsa koneeseen etuuksia vastaan;

l) ’peruuttamisella’ sitä, että aikataulun mukainen lento, josta oli tehty lentokuljetussopimus, ei toteudu, sisältäen tilanteita, joissa

i) ilma-alus lähti lentoon mutta joutui syystä tai toisesta joko laskeutumaan jollekin muulle lentoasemalle kuin lippuun merkitylle saapumislentoasemalle tai palaamaan lähtölentoasemalle eikä voinut jatkaa matkaa lippuun merkitylle saapumislentoasemalle, tai

ii) matkustajalle on kirjoitettu lippu lennolle ja matkustajan lippuun merkittyä lähtöaikaa on aikaistettu yli tunnilla;”;

d) lisätään alakohdat seuraavasti:

”m) ’kolmannella maalla’ kaikkia maita tai jäsenvaltion alueen osia, joihin ei sovelleta perussopimuksia;

n) ’lähdön viivästymisellä’ matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin varaushetkellä, merkityn, aikataulun mukaisen lähtöajan ja lennon todellisen lähtöajan välistä eroa, paitsi jos

i) lennon aikataulua on muutettu vähintään 14 kalenteripäivää ennen matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin varaushetkellä, merkittyä lähtöpäivää tai, kyseisen ajankohdan jälkeen, lennon aikataulua on aikaistettu, jolloin ’lähdön viivästymisellä’ tarkoitetaan sen aikataulun mukaisen lähtöajan, joka on merkitty matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin aikataulun muuttamisen hetkellä, ja lennon, jonka aikataulu on muuttunut, todellisen lähtöajan välistä eroa;

ii) matkustaja reititetään uudelleen häiriön vuoksi, jolloin uudelleenreititetyn lennon osalta ’lähdön viivästymisellä’ tarkoitetaan uudelleenreititetyn lennon lippuun merkityn aikataulun mukaisen lähtöajan ja uudelleenreititetyn lennon todellisen lähtöajan välistä eroa;

o) ’saapumisen viivästymisellä’ matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin varaushetkellä, merkityn aikataulun mukaisen saapumisajan ja lennon todellisen saapumisajan välistä eroa, paitsi jos

i) lennon aikataulua on muutettu vähintään 14 kalenteripäivää ennen matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin varaushetkellä, merkittyä lähtöpäivää tai, kyseisen ajankohdan jälkeen, jos matkustaja on käyttänyt lennon, jonka aikataulua on aikaistettu, jolloin ’saapumisen viivästymisellä’ tarkoitetaan sen aikataulun mukaisen saapumisajan, joka on merkitty matkustajan lippuun, sellaisena kuin se annettiin aikataulun muuttamisen hetkellä, ja lennon, jonka aikataulu on muuttunut, todellisen saapumisajan välistä eroa;

ii) matkustaja reititetään uudelleen häiriön vuoksi, jolloin uudelleenreititetyn lennon osalta ’saapumisen viivästymisellä’ tarkoitetaan uudelleenreititetyn lennon lippuun merkityn aikataulun mukaisen saapumisajan ja uudelleenreititetyn lennon todellisen saapumisajan välistä eroa;

p) ’matkustusluokalla’ ilma-aluksen matkustamon osaa, jolle on ominaista joko tietty lentokuljetussopimuksessa ilmoitettu koodi tai yhdistelmä erilaisia elementtejä kuten istuimia, erilainen istuinten järjestely ja muut matkustajille tarjottavan palvelun erot, kuten tietty ateriapalvelu, matkustamon muihin osiin verrattuna;

q) ’lentokuljetussopimuksella’ lentoliikenteen harjoittajan tai sen valtuutetun edustajan matkustajan tai matkustajien kanssa tekemää kuljetussopimusta, joka koskee yhden tai useamman lennon suorittamista;

r) ’poikkeuksellisilla olosuhteilla’ tapahtumia, jotka luonteensa tai alkuperänsä vuoksi eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen ja jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa;

s) ’lennolla’ ilmakuljetusta, joka suoritetaan yhdellä ilma-aluksella lipussa täsmennettyjen kahden lentoaseman välillä ennalta määritetyn reitin, aikataulun ja yksilöllisen tunnistenumeron mukaisesti, riippumatta siitä, tehdäänkö välilaskuja yksinomaan teknisistä tai toiminnallisista syistä;

t) ’liityntälennolla’ lentoa, joka on osa matkaa ja jonka avulla matkustajan on tarkoitus lähteä ensimmäisestä lähtöpaikasta ja saapua kauttakulkupaikkaan jatkaakseen matkaansa toisella lennolla tai jonka avulla matkustajan on tarkoitus lähteä kauttakulkupaikasta päästäkseen toiseen kauttakulkupaikkaan tai matkustajan lopulliseen määräpaikkaan;

u) ’pysähdyksellä välimääränpäässä’ matkustajan toteuttamaa, lentoliikenteen harjoittajan tai sen valtuutetun avustajan kanssa etukäteen sovittua yhden lentokuljetussopimuksen mukaista matkan tarkoituksellista keskeyttämistä ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välillä pidemmäksi ajaksi kuin on tarpeen suoraa kauttakulkua varten tai lentoa vaihdettaessa yleensä seuraavan liityntälennon lähtöaikaan saakka ja sisältäen usein yöpymisen;

v) ’matkalla’ lentoa tai liityntälentoja, joilla matkustaja kuljetetaan ensimmäisestä lähtöpaikasta matkustajan lopulliseen määräpaikkaan yhden lentokuljetussopimuksen mukaisesti siten, että meno- ja paluulennot ovat erillisiä matkoja;

w) ’lähtöajalla’ ajankohtaa, jona ilma-alus lähtee lähtöpaikalta joko työnnettynä tai oman moottorinsa voimalla (liikkeellelähtöaika, off-block);

x) ’saapumisajalla’ ajankohtaa, jona ilma-alus saapuu saapumispaikalle ja sen pysäköintijarrut kytketään päälle (pysähtymisaika, on-block);

y) ’kenttäalueella odottamisella’ yli 30 minuutin pituista aikaa, jonka ilma-alus on maassa alkaen ilma-aluksen ovien sulkemisesta lentoonlähtöön asti lähdön yhteydessä, tai yli 30 minuutin pituista aikaa alkaen ilma-aluksen laskeutumisesta sen ovien avaamiseen asti saapumisen yhteydessä;

z) ’häiriöllä’ lennolle pääsyn epäämistä, peruuttamista, lähdön viivästymistä, saapumisen viivästymistä tai kenttäalueella odottamista;

a a)’ yöllä’ jaksoa, johon sisältyy keskiyön ja kello kuuden välinen aika;

a b)’ lapsella’ henkilöä, joka on alle 14-vuotias lentokuljetussopimuksen lennon tai ensimmäisen liityntälennon lähtöpäivänä;

a c) 'ilman huoltajaa matkustavalla alaikäisellä' henkilöä, joka on alle 18-vuotias lentokuljetussopimuksen lennon tai ensimmäisen liityntälennon lähtöpäivänä ja joka matkustaa ilman aikuista huoltajaa ja jonka huolenpidosta lentoliikenteen harjoittaja on ottanut vastuun julkaistujen sääntöjensä mukaisesti;

a d)' sylilapsella' henkilöä, joka on alle 2-vuotias lentokuljetussopimuksen lennon tai ensimmäisen liityntälennon lähtöpäivänä;

a e)' pysyvällä välineellä' välinettä, jonka avulla matkustaja voi tallentaa tietoja siten, että tiedot ovat saatavissa myöhempää käyttöä varten tietojen käyttötarkoituksen kannalta riittävän ajan, ja joka mahdollistaa tallennettujen tietojen toisinnan muuttumattomina;

a f)' saavutettavalla muodolla' muotoa, joka antaa vammaiselle henkilölle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle pääsyn kaikkiin asiaankuuluviin tietoihin, muun muassa antamalla kyseiselle henkilölle pääsyn yhtä helposti ja vaivattomasti kuin henkilölle, jolla ei ole mitään rajoitetta tai vammaa, ja joka täyttää sovellettavan lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/882 (*) mukaisesti määritellyt esteettömyysvaatimukset;

a g) 'ensimmäisellä lähtöpaikalla' lennon tai matkan ensimmäisen liityntälennon lähtöpaikkaa;

a h)' henkilökohtaisella tavaralla' kirjaamatonta matkatavaraa, joka on turvallisuusvaatimusten mukainen ja joko mitoiltaan enintään 40 × 30 × 15 cm tai sopii matkustajan istuimen edessä olevan istuimen alle;

a i)' käsimatkatavaralla' kirjaamatonta matkatavaraa, joka ei ole henkilökohtainen tavara ja joka on turvallisuusvaatimusten mukainen.

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

3) korvataan 3 artikla seuraavasti:

"*3 artikla*

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan

a) matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta;

b) matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet tätä asetusta vastaavia ja sen tarkoituksen mukaisia etuuksia, korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli asianomaisesta lennosta vastaa unionin lentoliikenteen harjoittaja.

2. Edellä 1 kohtaa sovelletaan sillä edellytyksellä, että

a) matkustajalla on lippu kyseiselle lennolle; tai

b) lentoliikenteen harjoittaja tai välittäjä on siirtänyt matkustajan lennolta, jolle hänellä on lippu, toiselle lennolle, riippumatta siirron syystä.

3. Tätä asetusta ei sovelleta matkustajiin, jotka matkustavat ilmaiseksi tai alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle, lukuun ottamatta

a) matkustajia, joilla on lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän kanta-asiakasohjelman tai muun kaupallisen ohjelman mukaisesti kirjoitettu lippu, joihin tätä asetusta sovelletaan kaikilta osin; ja

b) sylilapsia, jotka matkustavat ilmaiseksi tai alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle, ja henkilöitä, jotka matkustavat ilmaiseksi tai alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle, sen vuoksi, että he ovat vammaisen henkilön tai liikuntarajoitteisen henkilön seurassa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1107/2006 (*) 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen ehtojen mukaisesti, joihin tätä asetusta sovelletaan sen 7 artiklaa lukuun ottamatta.

4. Tätä asetusta sovelletaan ainoastaan moottoroidulla kiinteäsiipisellä ilma-aluksella kuljetettaviin matkustajiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan e alakohdan soveltamista.

5. Jollei toisin säädetä, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa tämän asetuksen mukaisten velvoitteiden täyttämisestä.

6. Tätä asetusta sovelletaan myös matkustajiin, joita kuljetetaan direktiivin (EU) 2015/2302 3 artiklan 3 alakohdassa määriteltyyn matkapakettisopimukseen kuuluvalla lennolla, ellei kyseistä matkapakettisopimusta pureta tai elleivät muut syyt kuin kyseisen lennon häiriö vaikuta sen toteuttamiseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän asetuksen 12 artiklan soveltamista.

7. Tämän asetuksen 7 artiklaa ei sovelleta, jos häiriö tapahtuu liityntälennolla, joka sekä lähtee Grönlannissa sijaitsevalta lentoasemalta että saapuu sinne.

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

4) lisätään artikla seuraavasti:

"*3 a artikla*

Unionin lentomatkustajien oikeuksia koskeva merkki

1. Perustetaan vapaaehtoinen unionin lentomatkustajien oikeuksia koskeva merkki, jäljempänä 'merkki'.

2. Merkin avulla matkustajat saavat nopeasti tiedon siitä, että matkaan sovelletaan tätä asetusta, mikä helpottaa lipputarjousten vertailua ja valintaa.

3. Lentoliikenteen harjoittajat ja välittäjät voivat käyttää merkkiä, kun ne tarjoavat matkustajille tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia matkoja, joiden toteuttamisesta vastaavat unionin lentoliikenteen harjoittajat.

4. Merkin käyttö on lentoliikenteen harjoittajalle tai välittäjälle vapaaehtoista, paitsi jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja velvoittaa lentoliikenteen harjoittajaa tai välittäjää käyttämään merkkiä kaupallisen sopimuksen perusteella.

5. Merkki saa olla näkyvillä ainoastaan myynti- ja markkinointitoimien aikana unionin lentoliikenteen harjoittajan toteuttaman tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan matkan tarjoamisen yhteydessä tai siihen suoraan liittyen. Useita matkatarjouksia näytettäessä on oltava selvää, mitä matkaa merkki koskee.

6. Kaikenlainen virheellinen tai harhaanjohtava mainonta taikka sellaisen merkin tai tunnuksen käyttö, joka voidaan sekoittaa unionin lentomatkustajien oikeuksia koskevaan merkkiin, on kiellettyä.

7. Komissio edistää sitä, että lentoliikenteen harjoittajat tai välittäjät käyttävät merkkiä.

8. Tämän artiklan yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi komissio hyväksyy viimeistään 23 päivänä lokakuuta 2027 täytäntöönpanosäädöksiä, jotka sisältävät yksityiskohtaiset säännökset tämän artiklan nojalla saataville asetetun merkin suunnittelusta, sisällöstä ja mallista.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 h artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.”;

5) korvataan 4 artikla seuraavasti:

”*4 artikla*

Lennolle pääsyn epääminen

1. Tätä artiklaa sovelletaan matkustajiin, jotka ilmoittautuvat verkossa tehdyn lähtöselvityksen tai lentoasemalla tehdyn lähtöselvityksen jälkeen lennolle portilla niitä ehtoja noudattaen ja siinä määräajassa, jotka lentoliikenteen harjoittaja tai välittäjä on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut (myös sähköisesti), tai, jos lennolle ilmoittautumisen määräaikaa ei ole ilmoitettu, viimeistään 45 minuuttia ennen matkustajan lipussa ilmoitettua lähtöaikaa. Tätä artiklaa sovelletaan myös matkustajiin, jotka eivät ilmoittaudu lennolle, kun heille on ilmoitettu etukäteen, että heiltä evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan.

2. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi lennolle pääsyn epäämisen olevan todennäköistä, sen on viipymättä ilmoitettava tästä asianomaisille matkustajille. Samalla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on täsmennettävä asianomaisille matkustajille heidän erityiset oikeutensa, joita kyseiseen tapaukseen sovelletaan tämän asetuksen mukaisesti, erityisesti 7 artiklassa säädettyyn oikeuteen korvauksesta, 8 artiklan mukaisen oikeuden hinnan palauttamiseen tai uudelleenreititykseen sekä 9 artiklan mukaisen oikeuden apuun osalta.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on etsittävä vapaaehtoisia jäämään nousematta koneeseen etuuksia vastaan ehdoilla, joista kukin vapaaehtoinen ja lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sopivat keskenään. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava vapaaehtoisille heidän tämän asetuksen mukaisista oikeuksistaan. Kunkin vapaaehtoisen kanssa tehtävä sopimus etuuksista korvaa vapaaehtoisen 7 artiklan 1 kohdassa säädetyn oikeuden korvaukseen ainoastaan, jos vapaaehtoinen nimenomaisesti hyväksyy sen pysyvällä välineellä. Jos tällainen hyväksyntä puuttuu, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään seitsemän kalenteripäivän kuluessa lennolle pääsyn epäämisestä maksettava vapaaehtoiselle korvaus 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

3. Jos vapaaehtoisia ei ilmoittaudu riittävästi, jotta jäljellä olevat matkustajat, joilla on lippu, voitaisiin päästää lennolle, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi evätä matkustajilta pääsyn lennolle vastoin heidän tahtoaan, lukuun ottamatta 11 artiklassa tarkoitettuja matkustajia.

4. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on viipymättä annettava asianomaisille matkustajille tiedot 15 a artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on ilman aiheetonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys. Poiketen siitä, mitä 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdassa säädetään, kun matkustajilla, joiden pääsy lennolle on evätty, on oikeus hinnan palauttamiseen, se on myönnettävä ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään seitsemän kalenteripäivän kuluessa lennolle pääsyn epäämisestä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on tarjottava asianomaisille matkustajille apua 9 artiklan mukaisesti. Poiketen siitä, mitä 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään, virvokkeita on tarjottava välittömästi.

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

5. Matkustajilta ei voida evätä lennolle pääsyä eikä heiltä saa periä maksuja paluumatkalla, myöskään silloin, kun matka koostuu useista lennoista, siitä syystä, että he ovat jättäneet samaan lentokuljetussopimukseen kuuluvan menomatkan käyttämättä.";

6) korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

Peruuttaminen

1. Jos lento peruutetaan, peruutetusta lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on välittömästi ilmoitettava siitä asianomaisille matkustajille. Samalla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on täsmennettävä asianomaisille matkustajille heidän erityiset oikeutensa, joita kyseiseen tapaukseen sovelletaan tämän asetuksen mukaisesti, erityisesti 8 artiklan mukaisen hinnan palauttamisen tai uudelleenreitityksen ja 9 artiklan mukaisen avun osalta, sekä tiedot 7 artiklassa esitetystä korvauksen hakumenettelystä ja 15 a artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

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

2. Peruutetusta lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys.

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava asianomaisille matkustajille apua 9 artiklan mukaisesti.

4. Matkustajilla on pyynnöstä oikeus saada peruutetusta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti.

5. Oikeutta 4 kohdan mukaiseen korvauksen saamiseen ei sovelleta, jos matkustajille on ilmoitettu peruutuksesta vähintään 14 kalenteripäivää ennen matkustajan lippuun merkittyä lähtöpäivää tai jos matkustajille on ilmoitettu peruutuksesta alle 14 kalenteripäivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan heidän olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai he saapuisivat määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. Näyttövelvollisuus siitä, että matkustajalle on ilmoitettu lennon peruuttamisesta ja ajankohdasta, jona ilmoitus on tehty, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.

6. Oikeutta 2 kohdassa säädettyyn hinnan palauttamiseen ja uudelleenreititykseen ja 4 kohdassa säädettyyn korvauksen saamiseen ei sovelleta, jos ilma-alus lähti lentoon mutta joutui laskeutumaan jollekin muulle lentoasemalle kuin lippuun merkitylle saapumislentoasemalle, jos lentoasema, jolle lento on tosiasiallisesti saapunut, ja lippuun merkitty saapumislentoasema palvelevat samaa kaupunkia tai aluetta ja lentoliikenteen harjoittaja kuljetti matkustajan lippuun merkitylle saapumislentoasemalle, edellyttäen, että saapuminen lippuun merkitylle saapumislentoasemalle viivästyy enintään kolme tuntia. Tätä tarkoitusta varten lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on saapumisaikaa vaihtoehtoisella liikennevälineellä lippuun merkitylle saapumislentoasemalle koskeva näyttövelvollisuus.

Tämän kohdan ensimmäistä alakohtaa ei sovelleta tapauksissa, joissa 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilta matkustajilta, joilla on erityistarpeita, tai heidän seurassaan olevilta henkilöiltä joko evätään lipun saaminen tai pääsy vaihtoehtoiseen liikennevälineeseen sovellettavan turvallisuusvaatimuksen perusteella tai siksi, että liikennevälineeseen nousu on fyysisesti mahdotonta tai että he eivät voi käyttää kyseistä liikennepalvelua, koska apua ei ole saatavilla. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava kohtuullisiksi katsottavat toimet, jotta tällaiset matkustajat voivat käyttää vaihtoehtoisia liikennevälineitä. Lippuun merkitylle saapumislentoasemalle saapumisen viivästyminen lasketaan sen liikennepalvelun saapumisajan perusteella, jonka lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tarjosi ja jota matkustajat, joilla on erityistarpeita, tai tapauksen mukaan heidän seurassaan olevat henkilöt, tosiasiallisesti käyttivät tai voivat käyttää saapuakseen kyseiselle lentoasemalle.”;

7) korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Viivästyminen

1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja arvioi olevan todennäköistä, että lennon lähtö tai saapuminen viivästyy, sen on ilmoitettava asiasta asianomaisille matkustajille välittömästi, jos tämä on mahdollista, mutta viimeistään matkustajan lippuun merkittynä lähtöaikana. Matkustajien on mahdollisuuksien mukaan saatava säännöllisiä reaaliaikaisia päivityksiä. Samalla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on annettava asianomaisille matkustajille tiedot heidän erityisistä oikeuksistaan, joita kyseiseen tapaukseen sovelletaan tämän asetuksen mukaisesti, erityisesti 9 artiklan mukaisen avun osalta, sekä tiedot 7 artiklassa esitetystä korvauksen hakumenettelystä ja 15 a artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä ilmoitettava asianomaisille matkustajille lennon lähdön tai saapumisen viivästymisen syyt.

2. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava asianomaisille matkustajille apua 9 artiklan mukaisesti.

3. Kun lähdön viivästymisen kesto saavuttaa viisi tuntia, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille hinnan palauttamista 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan mukaisesti.

4. Matkustajilla on pyynnöstä oikeus saada viivästyneestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää kolme tuntia.”;

8) lisätään artiklat seuraavasti:

”*6 a artikla*

Odottaminen kenttäalueella

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

2. Jos kenttäalueella on odotettava, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on, jos turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvät seikat sen sallivat, varmistettava matkustamon riittävä lämmitys tai viilennys ja veloitukseton pääsy aluksen käymälöihin sekä varmistettava, että 11 artiklassa tarkoitetut matkustajat saavat heidän edellyttämänsä huomion. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava aluksella veloituksetta juomavettä, paitsi jos se pidentäisi kenttäalueella odottamista tai se ei ole sovitettavissa yhteen ilmailun turvallisuutta ja turvatoimia koskevien vaatimusten kanssa.

3. Kun odotus kenttäalueella saavuttaa kahden tunnin ajan jäsenvaltion alueella sijaitsevalla ja perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla, jolla harjoitetaan kaupallista matkustajaliikennettä, ilma-aluksen on palattava portille tai johonkin muuhun sopivaan aluksesta poistumiseen tarkoitettuun paikkaan, jossa matkustajat voivat poistua aluksesta. Kyseisen määräajan jälkeen kenttäalueella odottamista voidaan jatkaa ainoastaan, jos turvatoimiin, maahanmuuttoon, lennonvalvontaan tai turvallisuuteen liittyvät seikat estävät ilma-alusta jättämästä paikkaansa kenttäalueella.

4. Tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti aluksesta poistuneilla matkustajilla on oikeus 6 artiklassa ja tapauksen mukaan 11 artiklassa säädettyihin oikeuksiin ottaen huomioon odottaminen kenttäalueella ja matkustajan lippuun merkitty lähtöaika.

6 b artikla

Liityntälennolta myöhästyminen yhden lentokuljetussopimuksen puitteissa tehtyjen matkojen aikana

1. Jos matkustaja myöhästyy matkan aikana liityntälennolta edelliseen lentoon liittyvän häiriön vuoksi, edellisestä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on uudelleenreititettävä matkustaja 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaisesti ja tarjottava 9 artiklan mukaista apua.

2. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei voi uudelleenreitittää matkustajaa viiden tunnin kuluessa menetettyä liityntälentoa koskevaan lippuun merkitystä lähtöajasta, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille myös hinnan palauttamista 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan mukaisesti.

3. Matkustajilla on myös oikeus saada pyynnöstä häiriöllisestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, jos he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää kolme tuntia.

Saapumisen viivästymisen määritelmästä poiketen liityntälennoilta myöhästymisen tapauksessa saapumisen viivästyminen lasketaan matkustajan lippuun ennen liityntälennolta myöhästymistä merkitystä saapumisajasta lopulliseen määräpaikkaan.

6 c artikla

Poikkeukselliset olosuhteet

1. Tässä asetuksessa poikkeukselliset olosuhteet kattavat muun muassa olosuhteet, jotka sisältyvät liitteessä olevassa poikkeuksellisten olosuhteiden luettelossa mainitut tapahtumat.

2. Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen maksamaan 7 artiklan mukaisen korvauksen, ellei se pysty osoittamaan, että peruuntuminen, viivästyminen tai liityntälennolta myöhästyminen johtui poikkeuksellisista olosuhteista eikä peruuntumista, viivästymistä tai liityntälennolta myöhästymistä olisi voitu välttää, vaikka lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Poikkeuksellisiin olosuhteisiin voidaan vedota ainoastaan edellyttäen, että kyseisen olosuhteen ja lennon häiriön välillä on välitön syy-yhteys. Näyttövelvollisuus kyseisen välittömän syy-yhteyden olemassaolosta ja siitä, että lentoliikenteen harjoittaja on toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet häiriön välttämiseksi, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.";

9) korvataan 7 artikla seuraavasti:

"*7 artikla*

Oikeus korvaukseen

1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajan on saatava seuraavan suuruinen korvaus:

a) 250 euroa matkoilla, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä;

b) 400 euroa kaikilla unionin sisäisillä matkoilla, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja kaikilla muilla matkoilla, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä mutta enintään 3 500 kilometriä;

c) 600 euroa kaikilla matkoilla, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa.

2. Lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat voivat alentaa 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettua korvausta 50 prosentilla, jos saapumisaika verrattuna alun perin varatun matkan aikataulun mukaiseen saapumisaikaan ei ylitä neljää tuntia ja jos

a) matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä myöhemmin 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaisesti; tai

b) hänen saapumisensa viivästyy alun perin varatun matkan saapumisajasta.

3. Jos kyseessä on 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukainen uudelleenreititys sen jälkeen, kun lento on peruutettu, ja jos uudelleenreititetyn matkan aikataulun mukainen lähtöaika on yli tunti ennen alkuperäisen matkan tai lennon aikataulun mukaista lähtöaikaa, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 5 artiklassa säädettyä korvausta

a) 50 prosentilla, jos aikataulun mukaista lähtöaikaa aikaistetaan alle kahdella tunnilla ja matkustaja on ottanut lennon;

b) 25 prosentilla, jos aikataulun mukaista lähtöaikaa aikaistetaan alle kolmella tunnilla ja matkustaja on ottanut lennon.

4. Jos matkustajalla voi olla oikeus korvaukseen 5 artiklan 4 kohdan, 6 artiklan 4 kohdan tai 6 b artiklan 3 kohdan mukaisesti, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on 96 tunnin kuluessa matkan päättymisestä annettava matkustajalle sähköisesti pysyvällä välineellä tietoja matkustajan oikeudesta korvaukseen ja selkeät ohjeet siitä, miten korvaushakemus esitetään.

5. Tässä asetuksessa tarkoitettuja etäisyyksiä määriteltäessä laskelman perusteena käytetään ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välistä etäisyyttä. Siinä tapauksessa, että kyseessä on liityntälento, ainoastaan ensimmäinen lähtöpaikka ja lopullinen määräpaikka otetaan huomioon. Kyseiset etäisyydet mitataan isoympyräratamenetelmällä.

6. Jos matkustaja on päättänyt jatkaa matkaansa 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a, b tai c alakohdan nojalla ja uudelleenreitityksen aikana tapahtuu uusi häiriö, hänellä säilyy oikeus saada lisäkorvausta hänen ensimmäiseen lähtöpaikkaansa tai lopulliseen määräpaikkaansa suuntautuvan uudelleenreitityksen aikana.

7. Korvaus on maksettava sähköisenä pankkisiirtona tai, jos matkustaja on siihen nimenomaisesti suostunut pysyvällä välineellä, muulla tavoin.

8. Näyttövelvollisuus siitä, milloin ja miten matkustaja hyväksyi 7 kohdan mukaisen korvauksen maksutavan, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.

9. Matkustajan on esitettävä tämän artiklan mukaiset korvaushakemukset yhdeksän kuukauden kuluessa matkustajan lippuun merkitystä tosiasiallisesta lähtöpäivästä. Jos kolmas osapuoli esittää hakemuksen matkustajien puolesta, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi vaatia todisteita pätevästä valtuutuksesta. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on vahvistettava viipymättä pysyvällä välineellä vastaanottaneensa hakemuksen. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on 30 kalenteripäivän kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta joko maksettava korvaus tai esitettävä matkustajalle perustelut sille, että korvausta ei makseta, jolloin on esitettävä tieto 15 a artiklan mukaisten valitusten käsittelyyn. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja vetoaa poikkeukselliseen olosuhteeseen 6 c artiklan 2 kohdassa säädettyjen edellytysten mukaisesti, sen on täsmennettävä, mihin liitteessä lueteltuun poikkeukselliseen olosuhteeseen se vetoaa, ja jos se vetoaa tapahtumaan, joka ei sisälly kyseiseen luetteloon, sen on täsmennettävä, mihin tapahtumaan se vetoaa ja miksi sitä olisi pidettävä poikkeuksellisena olosuhteena. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja vetoaa poikkeukselliseen olosuhteeseen, sen on annettava selkeä ja perusteltu selvitys, johon sisältyy lyhyt selvitys siitä, miten poikkeuksellinen olosuhde, joihin vedotaan, täyttää 6 c artiklan 2 kohdassa säädetyt edellytykset, jotka koskevat välitöntä syy-yhteyttä ja kaikkia kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä.

Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei maksa haettua korvausta, matkustaja voi tehdä valituksen 15 a artiklan mukaisesti.”;

10) korvataan 8 artikla seuraavasti:

”*8 artikla*

Oikeus hinnan palauttamiseen tai uudelleenreititykseen

1. Häiriön tapauksessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä ja 4, 5, 6 tai 6 b artiklassa ja tässä artiklassa esitetyin edellytyksin tarjottava matkustajille maksutta mahdollisuus valita seuraavien vaihtoehtojen välillä:

a) lippujen hinnan ja mahdollisten välitysmaksujen automaattinen palauttaminen kokonaisuudessaan seitsemän kalenteripäivän kuluessa matkustajan valittua tämän vaihtoehdon sähköisenä pankkisiirtona tai, jos matkustaja on siihen nimenomaisesti suostunut pysyvällä välineellä, muulla tavoin siltä matkan tai matkojen osalta tai niiltä osilta, joka jäi tai jotka jäivät tekemättä, sekä jo tehdyltä osalta tai tehdyiltä osilta matkaa tai matkoja, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa paluulento ensimmäiseen lähtöpaikkaan mahdollisimman pian matkustajan lippuun merkityn lähtöajan jälkeen tai matkustajan suostumuksella ennen kyseistä aikaa;

b) matkustajan matkan jatkaminen uudelleenreitittämällä matkustaja vastaavin kuljetusehdoin siten, että matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa mahdollisimman pian matkustajan lippuun merkityn lähtöajan jälkeen tai matkustajan suostumuksella ennen kyseistä aikaa; tai

c) matkustajan uudelleenreititys vastaavin kuljetusehdoin siten, että matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

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

2. Jotta matkustaja pääsisi 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan nojalla määriteltyyn määräpaikkaansa mahdollisimman pian ja niin, että kokonaismatkustusaika on niin lähellä alkuperäisen lennon aikataulun mukaista matkustusaikaa kuin on kohtuudella mahdollista, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on edellyttäen, että paikkoja on saatavilla, tarjottava matkustajan harkittavaksi ja nimenomaisesti hyväksyttäväksi pysyvällä välineellä vähintään yhtä seuraavista vaihtoehdoista:

a) lento tai liityntälennot, jotka liikennöidään samalla reitillä kuin lentokuljetussopimuksessa on esitetty;

b) erilainen reitti lentokuljetussopimuksessa todetun lähtölentoaseman ja saapumislentoaseman välillä;

c) uudelleenreititys lentokuljetussopimuksessa todetun lentoaseman vaihtoehtoiselle lentoasemalle tai vaihtoehtoiselta lentoasemalta; tässä tapauksessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä lentokuljetussopimuksessa todetun lentoaseman ja vaihtoehtoisen lentoaseman välillä;

d) toisen lentoliikenteen harjoittajan palvelujen käyttö; tai

e) jonkin toisen liikennemuodon käyttö, jos se on matkan pituuden kannalta tarkoituksenmukaista.

Jos uudelleenreititys tapahtuu jotakin toista lentoliikenteen harjoittajaa tai toista liikennemuotoa käyttäen, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa tiedottamisesta, avun antamisesta ja uudelleenreitityksestä vain tämän uudelleenreititetyn liikennöintipalvelun lähtöön saakka. Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa lopulliseen määräpaikkaan saapumisen viivästymisen korvaamisesta 7 artiklan mukaisesti. Uudelleenreititetyn liikennöintipalvelun tarjoava liikenteenharjoittaja on vastuussa kaikkien muiden kyseiseen palveluun liittyvien oikeuksien toteutumisesta kyseistä liikennemuotoa käyttävien matkustajien oikeuksia koskevan sovellettavan unionin lainsäädännön mukaisesti.

3. Jos matkustaja on ilmoittanut lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle päätöksestään jatkaa matkaansa tämän artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 5 kohdan mukaisesti ja jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei ole tarjonnut kolmen tunnin kuluessa uudelleenreititystä vastaavin kuljetusehdoin, matkustaja voi järjestää oman uudelleenreitityksensä tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti. Jos matkustaja päättää järjestää oman uudelleenreitityksensä, hänen on ilmoitettava asiasta lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle. Matkustajalla on oikeus kieltäytyä uudelleenreititysvaihtoehdoista, jos niitä ei tarjota vastaavin kuljetusehdoin, ja tällöin hän säilyttää oikeutensa 9 artiklan mukaiseen apuun uudelleenreititystä odottaessaan.

Peruutusten tapauksessa ensimmäistä alakohtaa sovelletaan matkustajan matkalippuun merkitystä lähtöajasta alkaen.

Järjestäessään oman uudelleenreitityksensä matkustajien on rajoitettava kustannuksia siten, että ne ovat välttämättömiä, kohtuullisia ja asianmukaisia. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on korvattava matkustajille aiheutuneet kustannukset, jotka ovat enintään 400 prosenttia lipun tai lippujen kokonaishinnasta ja mahdollisista välitysmaksuista, 14 kalenteripäivän kuluessa korvauspyynnön esittämisestä. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi pidentää kyseistä määräaikaa 30 kalenteripäivään.

4. Jos matkustaja on järjestänyt pysähdyksen välimääränpäässä, hänellä on lisäksi oikeus kieltäytyä uudelleenreititysvaihtoehdoista, jos niihin ei sisälly kyseistä pysähdystä välimääränpäähän, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan muiden säännösten soveltamista.

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

Matkustajan on ilmoitettava valinnastaan lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.

6. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on matkustajan pyynnöstä annettava tässä artiklassa säädetyt tiedot paperimuodossa. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava, että matkustajan tämän artiklan nojalla tekemä päätös vahvistetaan nimenomaisesti pysyvällä välineellä.

7. Edellä olevan 1 kohdan mukaiset vaihtoehdot on esitettävä selkeästi ilman yhtä vaihtoehtoa suosivia esivalintoja, oletusasetuksia tai menettelyyn liittyviä lisähankaluuksia.";

11) lisätään artikla seuraavasti:

"8 a artikla

Kupongit

1. Jos matkustajalla on oikeus 7 artiklan mukaiseen korvaukseen tai 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan tai 10 artiklan 2 kohdan mukaiseen hinnan palauttamiseen, lentoliikenteen harjoittaja voi tarjota matkustajalle mahdollisuuden valita kuponki, jonka arvo vastaa vähintään hinnan palautuksen tai myönnettävän korvauksen määrää.

2. Matkustaja ei ole velvollinen hyväksymään kuponkia maksun sijasta. Hyväksyntä on pätevä ainoastaan, jos matkustaja on antanut nimenomaisen suostumuksen pysyvällä välineellä. Kaikki 7 artiklan 7 kohdan ja 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan mukaiset vaihtoehdot on esitettävä selkeästi ilman yhtä vaihtoehtoa suosivia esivalintoja, oletusasetuksia tai menettelyyn liittyviä lisähankaluuksia.

3. Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava matkustajalle selkeästi pysyvällä välineellä 2 ja 4, 5 ja 6 kohdassa tarkoitetut tiedot, ennen kuin matkustaja tekee 1 kohdassa tarkoitetun valinnan.

4. Kupongin on täytettävä seuraavat edellytykset:

a) se on voimassa enintään 12 kuukautta siitä päivästä, jona matkustaja on hyväksynyt kupongin; kyseistä voimassaoloaikaa voidaan jatkaa ainoastaan kerran enintään 12 kuukaudella edellyttäen, että matkustaja ja lentoliikenteen harjoittaja kumpikin antavat kyseiselle pidennykselle nimenomaisen suostumuksensa pysyvällä välineellä;

b) se voidaan käyttää kokonaan tai osittain lentoliikenteen harjoittajan palveluihin sen voimassaoloaikana, mukaan lukien kupongin voimassaoloaikana varatut mutta voimassaolon päättymispäivän jälkeen suoritetut palvelut;

c) se on annettava pysyvällä välineellä, ja siinä on ilmoitettava selkeästi sen arvo, voimassaoloaika ja käyttöehdot; jos arvo on suurempi kuin maksu, johon matkustaja on oikeutettu 7 artiklan, 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan tai 10 artiklan 2 kohdan nojalla, tästä on ilmoitettava kupongissa.

5. Matkustaja ja lentoliikenteen harjoittaja voivat sopia täydestä tai osittaisesta maksusta milloin tahansa ennen kupongin lunastamista tai sen voimassaolon päättymistä huolimatta siitä, että matkustaja on alun perin valinnut kupongin.

6. Lentoliikenteen harjoittajan on automaattisesti palautettava kyseisen kupongin jäljelläoleva määrä ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa viimeistään seitsemän kalenteripäivän kuluessa

a) matkustajalle kupongin voimassaoloajan päättymisestä, jos kuponkia ei ole lunastettu; tämä koskee myös kyseisen kupongin jäljellä olevaa määrää, jos kuponki on aiemmin lunastettu osittain;

b) matkustajalle, jos matkustaja ja lentoliikenteen harjoittaja sopivat palauttamisesta ennen kupongin voimassaoloajan päättymistä; tai

c) kuolleen matkustajan asioita hoitavalle henkilölle, jos kyseinen matkustaja kuolee, kyseisen henkilön pyynnöstä; tämän on esitettävä asianmukaiset asiakirjatodisteet pysyvällä välineellä.";

12) korvataan 9 artikla seuraavasti:

"*9 artikla*

Oikeus apuun

1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajille on tarjottava maksutta

a) virvokkeita kahden tunnin välein odotusaikana;

b) ateria kolmen tunnin kuluttua ja sen jälkeen viiden tunnin välein odotusaikana; enintään kolme ateriaa päivässä;

c) mahdollisuus saada internetyhteys ja soittaa kaksi puhelua.

Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi rajoittaa ensimmäisessä alakohdassa säädettyä apua tai evätä sen, jos sen tarjoaminen viivästyttäisi entisestään viivästyneen lennon lähtöä tai uudelleenreititystä, myös vaihtoehtoisen kuljetuksen lähtöä.

2. Lisäksi, jos majoittautuminen yhdeksi tai useammaksi yöksi on välttämätöntä lentoa tai vaihtoehtoista kuljetusta odotettaessa, matkustajille on tarjottava maksutta

a) hotellimajoitus;

b) kuljetus lentoasemalta hotellimajoitukseen ja takaisin.

3. Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi käyttää kuponkeja täyttääkseen 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdan sekä 2 kohdan mukaiset velvoitteensa. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti tarjottuja kuponkeja on voitava käyttää kaikissa myymälöissä, jotka tarjoavat elintarvikkeita ja virvokkeita lentoasemalla, jolla kyseiset matkustajat joutuvat odottamaan lentoaan, koneessa lennolla ja tarvittaessa 2 kohdan a alakohdan nojalla tarjotussa majoituksessa. Edellä olevan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti tarjottu kuponki hotellimajoitukseen voidaan antaa vain, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on varannut etukäteen huoneen kyseiselle matkustajalle.

4. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei täytä 1, 2 ja 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan, asianomaiset matkustajat voivat toteuttaa omat järjestelynsä. Häiriöllisestä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on korvattava matkustajille aiheutuneet kustannukset 14 kalenteripäivän kuluessa korvauspyynnön esittämisestä siinä määrin kuin kyseiset kustannukset ovat välttämättömiä, kohtuullisia ja oikeassa suhteessa odotusaikaan sekä virvokkeiden ja aterioiden hintaan lentoasemapaikassa tai majoituspaikassa, jossa matkustajat joutuvat odottamaan lentoaan. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, häiriöllisestä lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi pidentää kyseistä määräaikaa 30 kalenteripäivään.

5. Kaikilla unionin lentoasemilla, joilla harjoitetaan kaupallista matkustajaliikennettä, lentoaseman pitäjän on otettava käyttöön järjestelyt, joilla varmistetaan, että juomavettä ja elektronisten laitteiden latausasemia voidaan asettaa saataville maksutta vuorokaudenajasta, lennosta tai terminaalista riippumatta.

6. Jos häiriö johtuu poikkeuksellisista olosuhteista eikä häiriötä olisi voitu välttää, vaikka lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimenpiteet, lentoliikenteen harjoittaja voi rajoittaa 2 kohdan a alakohdan nojalla tarjottavan hotellimajoituksen enintään kolmeen yöhön.

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

13) korvataan 10 artikla seuraavasti:

"*10 artikla*

Matkustusluokan muuttaminen

1. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sijoittaa matkustajan tämän hankkimassa lentolipussa edellytettyä korkeampaan matkustusluokkaan, se ei voi vaatia tästä lisämaksua.

2. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sijoittaa matkustajan tämän hankkimassa lentolipussa edellytettyä alempaan matkustusluokkaan, sen on 14 kalenteripäivän kuluessa matkustusluokan alentamisesta palautettava matkustajalle automaattisesti vähintään

a) 30 prosenttia matkustajan lennon hinnasta enintään 1 500 kilometrin pituisten lentojen osalta;

b) 50 prosenttia matkustajan lennon hinnasta kaikkien yli 1 500 kilometrin pituisten unionin sisäisten lentojen osalta, jäsenvaltioiden eurooppalaisten alueiden ja Ranskan syrjäisimpien alueiden väliset lennot pois lukien, ja kaikkien muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta enintään 3 500 kilometriä; tai

c) 75 prosenttia matkustajan lennon hinnasta kaikkien niiden lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa, jäsenvaltioiden eurooppalaisten alueiden ja Ranskan syrjäisimpien alueiden väliset lennot mukaan lukien.

3. Jos lennon hintaa ei ole ilmoitettu lentolipussa, tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettu palautus lasketaan perustuen asiaankuuluvan lennon pituuteen verrattuna lentokuljetussopimuksen kattamaan kokonaispituuteen, laskettuna 7 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

4. Tässä artiklassa tarkoitettu lennon hinta ei sisällä lippuun merkittyjä veroja ja maksuja, silloin kun kyseisten verojen ja maksujen maksuvelvollisuus ja niiden määrä eivät riipu siitä, mihin matkustusluokkaan kyseinen lippu on ostettu.

5. Tätä artiklaa ei sovelleta matkustusluokasta riippumattomiin ja erikseen myytäviin lisäpalveluihin, kuten tiettyyn istuinpaikkaan tai ateriapalveluun.";

14) lisätään artikla seuraavasti:

"10 a artikla

Lentoasemien valmiussuunnitelmat

1. Unionin lentoasemalla, jonka vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on ollut vähintään neljä miljoonaa matkustajaa vähintään kolmena peräkkäisenä vuotena, on lentoaseman pitäjän varmistettava, että lentoaseman pitäjän ja lentoaseman keskeisten palveluntarjoajien, erityisesti lentoliikenteen harjoittajien sekä maahuolintapalveluiden tarjoajien, toiminnan koordinoinnissa käytetään asianmukaista valmiussuunnitelmaa sellaisten mahdollisten tilanteiden varalta, joissa useat peruuttamiset, useat lentojen viivästymiset tai molemmat aiheuttavat sen, että huomattava määrä matkustajia joutuu niiden vuoksi odottamaan lentoasemalla. Valmiussuunnitelma on laadittava sen varmistamiseksi, että lentoasemalla odottamaan joutuville matkustajille annetaan riittävästi tietoa ja apua, ja sen on sisällettävä järjestelyt, joilla minimoidaan matkustajien odotusaika ja heille aiheutuva epämukavuus.

2. Lentoasemien valmiussuunnitelmissa on otettava huomioon 11 artiklassa tarkoitettujen matkustajien erityiset ja yksilölliset tarpeet.

3. Valmiussuunnitelma on laadittava erityisesti siten, että siihen osallistuvat neuvoston direktiivissä 96/67/EY (*) tarkoitettu lentoaseman käyttäjien komitea, maahuolintapalvelujen tarjoajat sekä muut lentoaseman keskeiset palveluntarjoajat, mukaan lukien vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille erityisapua tarjoavat palveluntarjoajat. Asiaan liittyvien viranomaisten on tarvittaessa osallistuttava valmiussuunnitelman laatimiseen. Valmiussuunnitelmassa on myös mainittava sellaisen yhden tai useamman henkilön yhteystiedot, jonka lentoaseman käyttäjien komiteaan osallistuvat lentoliikenteen harjoittajat ovat nimenneet edustajakseen paikan päällä tilanteissa, joissa on useita peruuttamisia, useita lentojen viivästymisiä tai molempia. Lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava, että jokaisella nimetyllä henkilöllä on riittävät keinot avustaa matkustajia tästä asetuksesta johtuvien velvoitteiden mukaisesti tilanteissa, joissa heidän lentoonsa on kohdistunut häiriöitä.

4. Lentoaseman pitäjän on toimitettava valmiussuunnitelma direktiivissä 96/67/EY tarkoitetulle lentoaseman käyttäjien komitealle ja pyynnöstä tämän asetuksen 16 artiklan nojalla nimetylle kansalliselle täytäntöönpanoelimelle. Kansallinen täytäntöönpanoelin valvoo, että lentoaseman pitäjä noudattaa tämän artiklan vaatimuksia.

5. Jäsenvaltio voi päättää, että sen alueella sijaitsevan, 1 kohdan soveltamisalaan kuulumattoman lentoaseman on täytettävä 1–4 kohdassa säädetyt velvoitteet.

6. Unionin lentoasemilla, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä jää alle 1 kohdassa asetetun rajan, tai 5 kohdan mukaisen jäsenvaltion päätöksen soveltamisalaan kuulumattomilla unionin lentoasemilla lentoaseman pitäjän on toteutettava kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimet lentoaseman käyttäjien koordinoimiseksi ja järjestelyjen tekemiseksi lentoaseman käyttäjien kanssa tietojen antamiseksi lentoasemalla odottamaan joutuville matkustajille, jos useat peruuttamiset, useat lentojen viivästymiset tai molemmat aiheuttavat sen, että huomattava määrä matkustajia joutuu niiden vuoksi odottamaan lentoasemalla.

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

15) korvataan 11 artikla seuraavasti:

”*11 artikla*

Matkustajat, joilla on erityistarpeita

1. Tässä artiklassa säädetyt vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet eivät rajoita heille asetuksen (EY) N:o 1107/2006 mukaisesti kuuluvia oikeuksia.

2. Kaikki matkustajille tämän asetuksen mukaisesti annettavat tiedot on annettava saavutettavassa muodossa.

3. Tätä asetusta sovellettaessa ”matkustajina, joilla on erityistarpeita” pidetään seuraavia matkustajaryhmiä:

a) vammaiset henkilöt, liikuntarajoitteiset henkilöt ja raskaana olevat naiset edellyttäen, että lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle on ilmoitettu heidän erityisistä avuntarpeistaan mahdollisuuksien mukaan varaushetkellä tai lähtöselvityksen yhteydessä ja viimeistään silloin, kun matkustajalle ilmoitetaan 4 artiklan 2 kohdan, 5 artiklan 1 kohdan tai 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta häiriöstä tai matkustaja myöhästyy 6 b artiklan 1 kohdan mukaiselta liityntälennolta;

b) sylilapset ja ilman huoltajaa matkustavat alaikäiset; ja

c) lääkärintodistuksen perusteella erityistä lääkinnällistä apua tarvitsevat henkilöt, jos heiltä ei evätä pääsyä lennolle turvallisuussyistä.

Lentoliikenteen harjoittajalle ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista olosuhteista annetun ilmoituksen katsotaan kattavan kaikki lentokuljetussopimukseen kuuluvat matkat.

4. Lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava 3 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden seurassa samalla lentokuljetussopimuksella olevalle henkilölle tai lapsen saattajana toimivalle henkilölle mahdollisuus maksutta kyseisen henkilön tai lapsen viereiseen istuinpaikkaan. Jos viereisiä istuinpaikkoja ei ole saatavilla, lentoliikenteen harjoittajan on pyrittävä auttamaan seurassa olevaa tai saattajana toimivaa henkilöä tai seurassa olevia tai saattajina toimivia henkilöitä viereisten istuinpaikkojen löytämisessä.

5. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on annettava ilma-alukseen pääsyn yhteydessä ensisijainen pääsy 3 kohdassa tarkoitetuille henkilöille ja heidän seurassaan olevalle henkilölle tai hyväksytyille avustaville koirille sekä lastenvaunuissa tai -rattaissa kuljetettaville lapsille ja heidän mukanaan matkustavalle henkilölle.

6. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on huolehdittava ilman lisämaksua siitä, että lastenvaunuja tai -rattaita tarvitsevat sylilapset ja lapset voidaan kuljettaa lastenvaunuissaan tai -rattaissaan lähtöportille tai ilma-aluksen ovelle saakka ja että kyseiset lastenvaunut tai -rattaat palautetaan heille ilma-aluksen ovella, elleivät turvallisuuteen, turvatoimiin, kapasiteettiin tai toiminnallisuuteen liittyvät seikat tätä estä.

7. Jos lentoaseman pitäjä ei täytä asetuksen (EY) N:o 1107/2006 7 ja 8 artiklan mukaisia velvoitteitaan ja sen seurauksena vammaiset henkilöt ja liikuntarajoitteiset henkilöt myöhästyvät lennoltaan, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen maksamaan näille matkustajille korvauksen, uudelleenreitittämään heidät ja antamaan heille apua tämän asetuksen 7, 8 ja 9 artiklan mukaisesti. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on myös tarjottava tätä uudelleenreitittämistä ja apua henkilöille, jotka ovat heidän seurassaan asetuksen (EY) N:o 1107/2006 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen ehtojen mukaisesti.

Lentoaseman pitäjän on korvattava lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle tälle tämän kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti aiheutuneet kustannukset. Komissio hyväksyy 23 päivään lokakuuta 2027 mennessä 16 h artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan kyseistä korvausta koskevat käytännön järjestelyt. Kyseisellä täytäntöönpanosäädöksellä ei saa vähentää lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia, jotka liittyvät tämän kohdan mukaisiin matkustajien korvausten maksamiseen, heidän uudelleenreititykseen ja heille annettavaan apuun.

8. Jos lentoliikenteen harjoittaja tai sen valtuutettu edustaja tekee ilman huoltajaa matkustavien alaikäisten puolesta toimivan henkilön kanssa sopimuksen erityisen avun antamisesta näille alaikäisille heidän matkaansa varten ja jos kyseiset alaikäiset myöhästyvät lennoltaan siksi, että erityistä apua ei ole annettu, lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat ovat velvollisia maksamaan näille alaikäisille korvauksen, uudelleenreitittämään heidät ja antamaan heille apua 7, 8 ja 9 artiklan mukaisesti.

9. Soveltaessaan 8 artiklan mukaisesti uudelleenreititystä ja 9 artiklan mukaisesti apua lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on kiinnitettävä erityistä huomiota tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden tarpeisiin. Lentoliikenteen harjoittajien on toimitettava kyseinen uudelleenreititys ja apu mahdollisimman pian kyseisille henkilöille, mukaan lukien heidän seurassaan olevat henkilöt tai hyväksytyt avustavat koirat.

10. Edellä olevaa 9 artiklan 6 kohtaa ei sovelleta tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin matkustajiin eikä heidän seurassaan oleviin henkilöihin tai hyväksyttyihin avustaviin koiriin.";

16) lisätään artiklat seuraavasti:

"*11 a artikla*

Henkilökohtainen tavara ja käsimatkatavara

1. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on sallittava matkustajien kuljettaa henkilökohtainen tavara matkustamossa ilman lisäkustannuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1107/2006 soveltamista.

Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on sallittava matkustajien kuljettaa yksi käsimatkatavara matkustamossa, jos ilma-aluksen matkustamossa on tilaa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1107/2006 soveltamista.

Kun lentohintoja tarjotaan tai julkaistaan, lentohinnat, joihin sisältyy sallittu käsimatkatavaramäärä, on esitettävä oletusarvoisesti ennen varausprosessin aloittamista.

Tämä kohta ei estä lentoliikenteen harjoittajia tai välittäjiä esittämästä eriytettyjä kaupallisia ehtoja sisältäviä tarjouksia matkustajille, jotka päättävät vapaaehtoisesti matkustaa ilman käsimatkatavaroita.

2. Jos erityiset syyt, kuten turvallisuussyyt, kapasiteettisyyt tai ilma-aluksen tyypin muuttuminen varauksen tekemisen jälkeen, estävät 1 kohdassa tarkoitetun henkilökohtaisen tavaran tai käsimatkatavaran kuljettamisen matkustamossa, lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi edellyttää tarvittaessa lähtöselvityksen yhteydessä tai portilla, että kirjaamaton matkatavara kuljetetaan ilma-aluksen rahtitilassa, mistä ei saa aiheutua matkustajalle lisäkustannuksia.

3. Tämä artikla ei vaikuta kirjaamattomia matkatavaroita koskeviin rajoituksiin, joita asetetaan unionin säännöissä, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 300/2008 (*) ja komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2015/1998 (**) säädetyt säännöt, tai turvallisuutta koskevissa kansainvälisissä säännöissä.

11 b artikla

Tarkastuskortit

Matkustajilta ei saa evätä pääsyä lennolle sillä perusteella, että he ovat käyttäneet omaa tulostettua versiotaan digitaalisesti annetusta tarkastuskortista, edellyttäen, että tuloste on selkeä ja koneellisesti luettavissa. Matkustajilta ei saa evätä pääsyä lennolle sillä perusteella, että he eivät ole maksaneet lisämaksua digitaalisesti myönnetyn tarkastuskortin oman tulostetun version käytöstä.

Jos lentoliikenteen harjoittajat tarjoavat digitaalisia tarkastuskortteja, matkustajien on voitava saada tarkastuskorttinsa digitaalisesti lähtöselvityksen yhteydessä ilman erillistä pyyntöä eikä heiltä saa edellyttää käyttäjätiliä tai erityistä sovellusta, jotta he voivat saada ja tulostaa tarkastuskorttinsa.

Lentoliikenteen harjoittajat eivät saa periä lisämaksua tulostetun tarkastuskortin antamisesta matkustajalle, jos matkustaja on jo tehnyt lähtöselvityksen.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta (EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

(**) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1998, annettu 5 päivänä marraskuuta 2015, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi (EUVL L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).";

17) korvataan 12 artikla seuraavasti:

"*12 artikla*

Muut oikeudet

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

Tämän asetuksen 7 artiklan mukaisesti myönnetty korvaus tai 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti myönnetty hinnan palautus vähennetään korvauksesta tai hinnanalennuksesta, joka myönnetään muiden säädösten, kuten direktiivin (EU) 2015/2302, mukaisesti, jos korvauksen tai hinnanalennuksen myöntämisen perusteena olevilla oikeuksilla suojataan samaa etua tai niillä on sama tavoite. Samoin muiden säädösten, kuten direktiivin (EU) 2015/2302, mukaisesti myönnetty korvaus tai hinnanalennus vähennetään tämän asetuksen 7 artiklan mukaisesti myönnetystä korvauksesta tai 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti myönnetystä hinnan palautuksesta, jos korvauksen tai hinnanalennuksen myöntämisen perusteena olevilla oikeuksilla suojataan samaa etua tai niillä on sama tavoite.

Sen estämättä, että matkapaketin järjestäjällä on direktiivin (EU) 2015/2302 22 artiklan mukaisesti oikeus hakea korvausta tai palautusta, rajoittamatta tämän asetuksen 13 artiklan soveltamista ja poiketen siitä, mitä tämän asetuksen 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdassa säädetään, jos lento on osa direktiivin (EU) 2015/2302 3 artiklan 3 alakohdassa määriteltyä matkapakettisopimusta, matkustajilla ei ole oikeutta hinnan palautukseen tämän asetuksen mukaisesti siltä osin kuin vastaava oikeus perustuu direktiiviin (EU) 2015/2302.

2. Tämän artiklan 1 kohtaa ei sovelleta 4 artiklan 2 kohdassa säädettyjen ehtojen mukaisesti vapaaehtoisiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisen lainsäädännön asiaankuuluvien periaatteiden ja sääntöjen, oikeuskäytäntö mukaan lukien, soveltamista.

3. Jos matkustajalle on jo maksettu korvaus tai hinnan palautus kolmannen maan lainsäädännön mukaisesti, tällaisen korvauksen tai hinnan palautuksen määrä vähennetään tämän asetuksen mukaisesti myönnetyn korvauksen tai hinnan palautuksen määrästä.";

18) lisätään artikla seuraavasti:

"*12 a artikla*

Nimien korjaaminen

1. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on viimeistään 48 tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa esitetyn pyynnön saatuaan korjattava matkustajan nimessä olevat kirjoitusvirheet tai hallinnollisen muutoksen tapauksessa päivitettävä matkustajan nimi. Tällainen korjaus tai päivitys on tehtävä maksutta vähintään kerran, eikä se saa olla perusteena lennolle pääsyn epäämiselle 4 artiklan mukaisesti.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun pyynnön voi esittää

a) matkustaja omasta nimestään tai sellaisen matkustajan nimestä, jonka lippu kuuluu samaan lentokuljetussopimukseen kuin pyynnön esittävän matkustajan lippu;

b) välittäjä sellaisen matkustajan nimestä, jonka varauksen välittäjä on tehnyt.

3. Edellä olevan 1 kohdan nojalla tehdyt korjaukset tai päivitykset eivät saa merkitä lipun siirtoa matkustajalta toiselle henkilölle.";

19) korvataan 13 artikla seuraavasti:

"*13 artikla*

Takautumisoikeus

Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut tämän asetuksen mukaiset velvollisuutensa, tämän asetuksen tai kansallisen lainsäädännön säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan unionin oikeuden tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina. Tämä asetus ei etenkään millään tavoin rajoita lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan oikeutta hakea korvausta tai saada takaisin sille aiheutuneet kustannukset lentoasemalta tai muulta kolmannelta osapuolelta, jonka kanssa lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on tehnyt sopimuksen.";

20) korvataan 14 artikla seuraavasti:

"*14 artikla*

Velvoitteet antaa matkustajille tietoja

1. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ja välittäjän on esitettävä verkkosivustollaan ja mobiilisovelluksessaan tiedote, jossa täsmennetään tämän asetuksen mukaiset oikeudet, valitusten käsittelyprosessia koskevat tiedot mukaan luettuina. Kyseisen vaatimuksen täyttämiseksi lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ja välittäjä voivat käyttää komission kaikilla unionin virallisilla kielillä laatimaa ja yleisön saataville asettamaa yhteenvetoa tämän asetuksen säännöksistä.

2. Tarjotessaan lippuja lennolle tai jatkolennoille sekä ennen lippujen ostoa näille lennoille lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on annettava matkustajalle seuraavat tiedot:

a) tarjottavien yhden tai useamman lipun tyyppi, erityisesti se, kuuluuko lippu yhden ainoan lentokuljetussopimuksen vai erillisten yhdistettyjen lentokuljetussopimusten piiriin;

b) tämän asetuksen mukaiset matkustajan, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ja välittäjän oikeudet ja velvollisuudet sellaisina kuin ne ovat lentokuljetussopimuksen liitteenä, mukaan lukien tiedot valitusten käsittelystä ja korvausmenettelyistä;

c) määräaika, johon mennessä matkustaja voi pyytää nimen korjaamista 12 a artiklan mukaisesti, ja menettely, jolla sitä pyydetään;

d) lentokuljetussopimuksen ehdot ja edellytykset;

e) matkustamoon unohdettujen henkilökohtaisten tavaroiden tai käsimatkatavaroiden noutomenettely; kyseisiin tietoihin on sisällyttävä sähköiset yhteystiedot, sovellettavat lomakkeet ja muut asiaankuuluvat tiedot, joita matkustaja tarvitsee pyynnön esittämiseksi; ja

f) yhteystiedot, joiden kautta saa apua häiriötilanteessa.

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

4. Lentoaseman pitäjän tai tarvittaessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava, että lähtöselvitystiskeillä (itsepalveluperiaatteella toimivat lähtöselvitysautomaatit mukaan luettuina) ja lähtöportilla on selkeästi esitettynä seuraava teksti: ”Jos teiltä evätään pääsy lennolle, lentonne peruutetaan, sen lähtö viivästyy vähintään kaksi tuntia tai sen saapuminen lopulliseen määräpaikkaanne viivästyy yli kolme tuntia, pyytäkää lähtöselvityksestä tai lähtöportilta tiedote, jossa ilmoitetaan oikeutenne erityisesti hinnan palauttamiseen tai uudelleenreititykseen, apuun ja mahdolliseen korvaukseen.” Kyseinen teksti on esitettävä ainakin lentoaseman sijaintipaikan kielellä tai kielillä ja jollakin kansainvälisesti käytetyllä kielellä. Lentoaseman pitäjän on myös varmistettava, että lähtöselvitystiskeillä on kyseisen tekstin vieressä esillä QR-koodi tai muu digitaalinen väline, jolla pääsee matkustajien oikeuksia koskevaan komission mobiilisovellukseen, joka sisältää yhteenvedon tästä asetuksesta. Tätä varten lentoaseman pitäjien on tehtävä yhteistyötä lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien kanssa.

5. Lippujen ostamisen jälkeen lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on ilman aiheetonta viivytystä annettava matkustajille 2 kohdassa esitetyt tiedot pysyvällä välineellä.

6. Lentoliikenteen harjoittajien ja tarvittaessa välittäjien on annettava tämän artiklan mukaiset tiedot lentokuljetussopimuksen kielellä ja jollakin kansainvälisesti käytetyllä kielellä.

7. Tämän asetuksen nojalla matkustajille annettavien tietojen, heidän kanssaan käytävän kirjeenvaihdon tai heidän kanssaan vaihdettavien lomakkeiden tai asiakirjojen, mukaan lukien 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu ilmoitus ja 4, 5, 6 b, 7, 8 ja 8 a artiklan mukaiset valinnanmahdollisuuksia koskevat tarjoukset tai sopimukset, on oltava helposti saatavilla, ja ne on annettava selkeällä ja yksiselitteisellä tavalla. Jos tiedot, kirjeenvaihto, lomakkeet tai asiakirjat toimitetaan sähköisesti, lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on toimitettava ne pysyvällä välineellä, jossa näkyvät myös päivämäärä ja kellonaika.

Tätä varten lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on varmistettava, että matkustajalta ei edellytetä käyttäjätiliä tai erityistä sovellusta, jotta hän voi saada tai vastaanottaa tämän asetuksen mukaiset tiedot, kirjeenvaihdon, lomakkeet tai asiakirjat, mukaan lukien tarkastuskortit, lukuun ottamatta kuitenkaan tietoja ja asiakirjoja, jotka liittyvät esimerkiksi lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän tarjoamiin kanta-asiakasohjelmiin tai muihin kaupallisiin ohjelmiin.

Lentoliikenteen harjoittajilla ja välittäjillä on näyttövelvollisuus sen suhteen, ovatko ne toimittaneet matkustajille tarvittavat tiedot, kirjeenvaihdon, lomakkeet tai asiakirjat, mukaan lukien 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen osalta ja tarkastuskortit tai 4, 5, 6 b, 7, 8 tai 8 a artiklan mukaiset valinnanmahdollisuuksia koskevat tarjoukset tai sopimukset, ja milloin ne ovat toimittaneet ne.

Tätä asetusta sovellettaessa kaikkien viestintävälineiden on tarjottava matkustajalle mahdollisuus ottaa nopeasti ja maksutta ja yhteyttä lentoliikenteen harjoittajiin ja välittäjiin ja viestiä näiden kanssa tehokkaasti.”;

21) lisätään artikla seuraavasti:

”*15 a artikla*

Valitus lentoliikenteen harjoittajalle tai välittäjälle

1. Jokaisen lentoliikenteen harjoittajan ja välittäjän on perustettava valitustenkäsittelymenettely tämän asetuksen kattamia oikeuksia ja velvollisuuksia varten omilla vastuualueillaan.

2. Matkustaja voi tehdä valituksen mille tahansa lentoliikenteen harjoittajalle tai välittäjälle niiden vastuualueisiin kuuluvista seikoista käyttäen 1 kohdassa tarkoitettua menettelyä. Tällainen valitus on tehtävä 12 kuukauden kuluessa päivästä, jona lento suoritettiin tai jona se olisi aikataulun mukaan pitänyt suorittaa, tai kolmen kuukauden kuluessa korvaushakemuksen esittämisestä sen mukaan, kumpi ajankohta on myöhäisempi.

Vastaanottajan on seitsemän työpäivän kuluessa valituksen vastaanottamisesta vahvistettava matkustajalle, että valitus on vastaanotettu. Valituksen vastaanottajan on kuukauden kuluessa joko annettava perusteltu vastaus tai asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa ilmoitettava matkustajalle, että tämä saa lopullisen vastauksen viimeistään kahden kuukauden kuluttua valituksen vastaanottamispäivästä.

Lopullisen vastauksen on sisällettävä myös valitusten käsittelystä tämän asetuksen nojalla vastaavan elimen tai vastaavien elinten asiaankuuluvat yhteystiedot. Kyseinen velvoite voidaan täyttää ohjaamalla matkustaja komission saataville asettamaan valituksia käsittelevien elinten luetteloon.

3. Näyttövelvollisuus vaadittavien tietojen toimittamisesta matkustajille kuuluu lentoliikenteen harjoittajalle ja välittäjälle.”;

22) lisätään artikla seuraavasti:

”*16 h artikla*

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 (*) tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.

3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).”;

23) korvataan 17 artikla seuraavasti:

”*17 artikla*

Uudelleentarkastelu ja kertomus

1. Komissio antaa 23 päivään lokakuuta 2031 mennessä ja sen jälkeen viiden vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen liitteessä olevasta poikkeuksellisten olosuhteiden luettelosta kutakin kertomusta edeltäneiden vuosien aikana lentojen oikea-aikaiseen ja tehokkaaseen liikennöintiin vaikuttaneiden tapahtumien perusteella.

2. Komissio antaa 23 päivään lokakuuta 2031 mennessä ja sen jälkeen viiden vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen toiminnasta, täytäntöönpanosta ja tuloksista. Komissio sisällyttää kyseiseen kertomukseen tietoja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien suorittamien kolmansiin maihin suuntautuvien ja kolmannesta maasta lähtevien lentojen matkustajien tehostetusta suojelusta.

Kyseisessä kertomuksessa on myös tarkasteltava uudelleen tässä asetuksessa vahvistettuja kynnysarvoja ja määriä ottaen huomioon muun muassa lentohintojen kehitys, inflaatioaste ja tilastot lennolle pääsyn epäämisistä, peruuttamisista, viivästymisistä ja lentoliikenteen harjoittajista johtuneista myöhästymisistä jatkolennoilta sekä tilastot matkustusluokan alentamisista viiden edeltävän vuoden ajalta.

Ensimmäisen alakohdan mukaisessa kertomuksessa komissio arvioi myös seuraavia:

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

b) mahdollisuudet lisätä edelleen viivästymisistä aiheutuneiden korvauspyyntöjen tai korvausten maksujen automatisointia.

3. Kyseisiin kertomuksiin liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.”;

24) lisätään tämän asetuksen liitteessä I oleva teksti asetuksen (EY) N:o 261/2004 liitteeksi.

2 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 2027/97 seuraavasti:

1) muutetaan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

a) korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) ’unionin lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 (*) säännösten mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa;

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

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

”h) ’liikkumisen apuvälineellä’ kaikkia välineitä, jotka on tarkoitettu avustamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1107/2006 (*) 2 artiklan a alakohdassa tarkoitettuja vammaisia tai liikuntarajoitteisia henkilöitä heidän liikuntakyvyssään;

i) ’hyväksytyllä avustavalla koiralla’ koiraa, joka on erityisesti koulutettu lisäämään vammaisten henkilöiden riippumattomuutta ja itsemääräämisoikeutta ja joka on virallisesti hyväksytty sovellettavien kansallisten sääntöjen mukaisesti, jos tällaisia sääntöjä on olemassa;

j) ’saavutettavalla muodolla’ muotoa, joka antaa vammaiselle henkilölle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle pääsyn kaikkiin asiaankuuluviin tietoihin, muun muassa antamalla kyseiselle henkilölle pääsyn yhtä helposti ja vaivattomasti kuin henkilölle, jolla ei ole mitään rajoitetta tai vammaa, ja joka täyttää sovellettavan lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/882 (**) mukaisesti määritellyt esteettömyysvaatimukset;

k) ’välittäjällä’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ei ole lentoliikenteen harjoittaja ja joka toimii elinkeino-, liike- tai ammattitoimintaansa kuuluvassa tarkoituksessa lentoliikenteen harjoittajan tai matkustajan puolesta kuljetussopimuksen tekemiseksi.

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

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

2) korvataan 3 artikla seuraavasti:

”*3 artikla*

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

2. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 785/2004 (*) 6 artiklassa ja asetuksen (EY) N:o 1008/2008 11 artiklassa tarkoitetun vakuutusvelvollisuuden käsitetään, siltä osin kuin se liittyy matkustajia koskevaan korvausvastuuseen, edellyttävän, että unionin lentoliikenteen harjoittaja on vakuutettu sellaiseen määrään saakka, joka riittää varmistamaan, että kaikki korvaukseen oikeutetut henkilöt saavat täysimääräisenä sen korvauksen, mihin he ovat oikeutettuja tämän asetuksen mukaisesti.

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

3) korvataan 3 a artikla seuraavasti:

”*3 a artikla*

Lisämaksun, jonka lentoliikenteen harjoittaja voi pyytää Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdan mukaisesti ja tämän asetuksen 6 a artiklan soveltamiseen vaikuttamatta, silloin kun matkustaja on tehnyt matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen liittyvää etuutta koskevan erityisen ilmoituksen, jäljempänä ’etuutta koskeva erityinen ilmoitus’, on unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta perustuttava tariffiin, joka kuvastaa kuljetuksen ja vakuuttamisen lisäkustannuksia sellaisen matkatavaran osalta, jonka arvo ylittää korvausvastuun rajan. Tariffi on asetettava pyynnöstä matkustajien saataville.”;

4) korvataan 5 artikla seuraavasti:

”*5 artikla*

1. Jos matkustaja kuolee tai loukkaantuu, unionin lentoliikenteen harjoittajan on viipymättä ja viimeistään 15 päivän kuluttua siitä, kun korvaukseen oikeutetun luonnollisen henkilön henkilöllisyys on todettu, suoritettava ennakkomaksu, joka kattaa kyseisen henkilön välittömät taloudelliset tarpeet ja joka on suhteutettu hänen kärsimäänsä vahinkoon.

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

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

5) muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Kaikkien unionissa lentoliikennepalveluja myyvien lentoliikenteen harjoittajien on annettava matkustajille selkeällä, helposti saavutettavissa olevalla tavalla kattavat tiedot sovellettavista menettelyistä, joita noudatetaan kadonneiden, viivästyneiden tai vahingoittuneiden matkatavaroiden tapauksessa. Lentoliikenteen harjoittajien on varmistettava, että matkustajille annetaan kaikissa myyntipisteissä, puhelinmyynti ja internetin välityksellä tapahtuva myynti mukaan luettuina, yhteenveto tärkeimmistä matkustajiin ja heidän matkatavaroihinsa sovellettavista korvausvastuuta koskevista säännöistä, mukaan lukien korvauskanteen nostamista koskevat määräajat ja mahdollisuudet tehdä etuutta koskeva erityinen ilmoitus. Tämän tiedonantovelvollisuuden täyttämiseksi unionin lentoliikenteen harjoittajien on käytettävä liitteenä olevaa tiedotetta. Tällaista yhteenvetoa tai tiedotetta ei voida käyttää korvausvaatimuksen perustana eikä tämän asetuksen säännösten tai Montrealin yleissopimuksen määräysten tulkinnassa.”;

b) lisätään 2 kohtaan luetelmakohta seuraavasti:

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

c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

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

d) lisätään kohdat seuraavasti:

”4. Kaikkien lentoliikenteen harjoittajien on tarjottava mobiilisovelluksissaan ja verkkosivustoillaan ja lentoaseman pitäjien kaikilla unionin lentoasemilla, joilla harjoitetaan kaupallista matkustajaliikennettä, on tarjottava matkatavara-alueella lomake, jonka avulla matkustaja voi tehdä välittömästi verkossa tai paperilla valituksen matkatavaroiden vahingoittumisesta, viivästymisestä tai katoamisesta.

Lentoaseman pitäjien matkustajille antaman lomakkeen on oltava yhteinen lomake. Matkustajilla on oikeus tehdä valitus lentoliikenteen harjoittajille tätä yhteistä lomaketta käyttäen. Lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota matkustajille oman lomakkeensa verkkosivustoillaan, mobiilisovelluksissaan tai paperilla edellyttäen, että tällaisessa lomakkeessa esitetään yhteisessä lomakkeessa vahvistetut vaihtoehdot ja tiedot saavutettavassa muodossa ja että se on saatavilla ainakin varauksen kielellä.

Lentoliikenteen harjoittajan on katsottava lomakkeen jättöpäivä Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaiseksi muistutuksen tekopäiväksi, vaikka lentoliikenteen harjoittaja pyytäisikin myöhemmin lisätietoja. Tämä kohta ei vaikuta matkustajan oikeuteen tehdä valitus muulla tavalla Montrealin yleissopimuksessa asetettujen määräaikojen puitteissa.

5. Jotta voidaan varmistaa tämän artiklan 4 kohdan yhdenmukainen täytäntöönpano, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan yhteinen lomake. Kyseinen yhteinen lomake on laadittava saavutettavassa muodossa. Komissio asettaa yhteisen lomakkeen saataville kaikilla unionin virallisilla kielillä verkkosivustollaan. Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 6 d artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

6. Kaikki tämän artiklan mukaisesti annettavat tiedot ja valituslomakkeet on annettava saavutettavassa muodossa ja asetettava myös sellaisten henkilöiden saataville, jotka eivät käytä digitaalisia välineitä.

7. Kaikkia tämän artiklan mukaisia tiedotusvelvoitteita sovelletaan myös välittäjiin, kun ne myyvät ilmakuljetuksia unioniin tai unionista taikka unionin alueella.”;

6) lisätään artiklat seuraavasti:

”6 a artikla

1. Kuljettaessaan kirjattuja liikkumisen apuvälineitä tai hyväksyttyjä avustavia koiria unionin lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava, että vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille kerrotaan heidän oikeuksistaan ja heille tarjotaan varaushetkellä ja samanaikaisesti asetuksen (EY) N:o 1107/2006 6 artiklan mukaisen ilmoituksen kanssa ja viimeistään silloin, kun apuvälineet luovutetaan lentoliikenteen harjoittajalle, ja hyväksytyn avustavan koiran tapauksessa lennolle pääsyn yhteydessä mahdollisuus tehdä saavutettavassa muodossa Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu etuutta koskeva erityinen ilmoitus. Tässä tapauksessa unionin lentoliikenteen harjoittaja ei saa periä asianomaisilta matkustajilta lisämaksua. Jos välineet tuhoutuvat, katoavat, vahingoittuvat tai viivästyvät tai jos hyväksytty avustava koira kuolee tai loukkaantuu, unionin lentoliikenteen harjoittaja voi vaatia vammaiselta henkilöltä tai liikuntarajoitteiselta henkilöltä sitä, että tämä toimittaa etuutta koskevassa erityisessä ilmoituksessa mainitun etuutta koskevan määrän tueksi todisteita kustannuksista, joita aiheutuu uusien välineiden tai hyväksytyn avustavan koiran korvaamisesta, mukaan lukien väliaikainen korvaaminen.

2. Jotta voidaan varmistaa tämän artiklan 1 kohdan yhdenmukainen täytäntöönpano, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan lomake etuutta koskevaa erityistä ilmoitusta varten. Kyseinen lomake on laadittava muodossa, joka on vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden saavutettavissa. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 6 d artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

Matkustajilla on oikeus antaa lentoliikenteen harjoittajille etuutta koskeva erityinen ilmoitus kyseistä lomaketta käyttäen. Lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota matkustajille oman lomakkeensa verkkosivustoillaan, mobiilisovelluksissaan tai paperilla edellyttäen, että tällaisessa lomakkeessa esitetään komission laatimassa lomakkeessa vahvistetut vaihtoehdot ja tiedot saavutettavassa muodossa ja että se on saatavilla ainakin varauksen kielellä.

Myydessään ilmakuljetuksia unionin lentoliikenteen harjoittajan puolesta välittäjien on kerrottava asianomaisille matkustajille heidän oikeuksistaan ja tarjottava heille mahdollisuus tehdä saavutettavassa muodossa varaushetkellä ja samanaikaisesti asetuksen (EY) N:o 1107/2006 6 artiklan mukaisen ilmoituksen kanssa Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu etuutta koskeva erityinen ilmoitus. Kyseinen etuutta koskeva erityinen ilmoitus on annettava tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa vahvistetuin edellytyksin. Välittäjän on toimitettava ilmoitus unionin lentoliikenteen harjoittajalle mahdollisimman pian.

3. Siinä tapauksessa, että kirjatut liikkumisen apuvälineet tuhoutuvat, katoavat, vahingoittuvat tai viivästyvät kuljetuksen aikana tai että hyväksytty avustava koira kuolee tai loukkaantuu, unionin lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen suorittamaan korvauksena enintään matkustajan ilmoittaman määrän, jollei se voi näyttää toteen, että vaadittu määrä on suurempi kuin matkustajan ilmoittaman määräpaikkaan toimittamiseen liittyvän etuuden todellinen arvo.

4. Sovellettaessa tämän artiklan 3 kohtaa ja rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1107/2006 7 ja 8 artiklan ja liitteessä I olevan neljännen kohdan soveltamista unionin lentoliikenteen harjoittajien on toteutettava nopeasti kaikki kohtuulliset toimet välittömästi tarvittavien kirjattujen liikkumisen apuvälineiden korvaamiseksi väliaikaisesti sekä väliaikaiset ratkaisut hyväksyttyjen avustavien koirien korvaamiseksi. Vammaiset henkilöt tai liikuntarajoitteiset henkilöt saavat pitää kyseisen väliaikaisen korvaavan välineen maksutta siihen saakka, kun 3 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettu tai kun unionin lentoliikenteen harjoittajat ovat korvanneet oikeushenkilöille tai luonnollisille henkilöille liikkumisen apuvälineiden tai hyväksytyn avustavan koiran tarvittavasta väliaikaisesta korvaamisesta aiheutuvat kustannukset.

5. Edellä olevan 4 kohdan noudattaminen ei merkitse unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun tunnustamista.

6 b artikla

Rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1008/2008 soveltamista kaikkien unionin lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on myydessään ilmakuljetuksia unioniin, unionista taikka unionin alueella selvästi ilmoitettava saavutettavassa muodossa varaushetkellä ja mobiilisovelluksissaan ja verkkosivustollaan sekä myös lentoliikenteen harjoittajien osalta asetettava pyynnöstä saataville lentoasemalla (itsepalveluperiaatteella toimivat lähtöselvitysautomaatit mukaan luettuina):

— matkustajan varaukseen sisältyvän kunkin lennon matkustusluokan hintaa vastaava mittoina ja painona ilmaistu matkatavaroiden sallittu enimmäismäärä, jonka matkustaja voi kuljettaa matkustamossa ja ilma-aluksen rahtitilassa;

— mahdolliset matkatavaroiden lukumäärää koskevat rajoitukset, joita jonkin sallitun enimmäismäärän rajoissa sovelletaan;

— ehdot, joilla särkyviä tai arvoesineitä, kuten soittimia, urheiluvälineitä, lastenrattaita ja lastenistuimia, kuljetetaan ilma-aluksen matkustamossa tai rahtitilassa;

— kirjattujen ja kirjaamattomien matkatavaroiden, mukaan lukien 6 c artiklassa tarkoitetut soittimet, kuljetukseen mahdollisesti sovellettavat lisämaksut;

— erityiset syyt, jotka voivat estää kirjaamattomien matkatavaroiden kuljettamisen matkustamossa.

6 c artikla

1. Unionin lentoliikenteen harjoittajan on sallittava matkustajan kuljettaa soitin ilma-aluksen matkustamossa, jollei sovellettavista turvallisuutta koskevista säännöistä ja asianomaisen ilma-aluksen teknisistä eritelmistä ja rajoituksista muuta johdu. Soittimet hyväksytään ilma-aluksen matkustamossa kuljetettavaksi käsimatkatavaraksi edellyttäen, että kyseiset soittimet voidaan matkustamossa sijoittaa turvallisesti siihen soveltuvaan matkatavaralokeroon tai asianmukaisen matkustajaistuimen alle. Soittimien on kuuluttava matkustajan sallittuun kirjaamattomaan matkatavaramäärään. Lentoliikenteen harjoittaja voi tarjota matkustajille mahdollisuuden ottaa koneeseen kyseisen sallitun matkatavaramäärän lisäksi toisen käsimatkatavaran mahdollisia lisämaksuja vastaan.

2. Jollei sovellettavista turvallisuutta koskevista säännöistä muuta johdu, jos soitin on liian suuri sijoitettavaksi matkustamoon turvallisesti soveltuvaan matkatavaralokeroon tai asianmukaisen matkustajaistuimen alle, lentoliikenteen harjoittaja voi vaatia toisen lipun ostamista, jos tällainen soitin kuljetetaan kirjaamattomana matkatavarana toisella istuinpaikalla. Tällaisesta toisesta lipusta ei peritä asetuksen (EY) N:o 1008/2008 23 artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitettuja veroja. Matkustajan ja soittimen istuinpaikkojen on sijaittava vierekkäin niin, että soitin on ikkunanpuoleisella istuinpaikalla. Soittimet on kuljetettava ilma-aluksen rahtitilan lämmitetyssä osassa, jos tämä on mahdollista ja sitä on pyydetty, jollei sovellettavista turvallisuutta koskevista säännöistä, tilaan liittyvistä rajoitteista ja asianomaisen ilma-aluksen teknisistä eritelmistä muuta johdu.

6 d artikla

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 (*) tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).";

7) korvataan 7 artikla seuraavasti:

"*7 artikla*

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 23 päivään lokakuuta 2031 mennessä kertomuksen tämän asetuksen toimivuudesta ja tuloksista.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.";

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

3 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 23 päivästä lokakuuta 2027.

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

Tehty Strasbourgissa 16 päivänä syyskuuta 2026.

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
R. METSOLA	T. BYRNE

LIITE I

”LIITE

Ei-tyhjentävä luettelo poikkeuksellisina pidettävistä olosuhteista

Seuraavat olosuhteet ovat poikkeuksellisia:

1) olosuhteet, jotka eivät aiheudu ilma-aluksen toiminnasta:

   a) luonnonkatastrofit, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;

   b) ympäristökatastrofit, jotka eivät johdu lennosta vastaavasta lentoliikenteen harjoittajasta ja joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;

   c) sääolosuhteet tai ilma-alukselle aiheutunut vaurio, joka johtuu sääilmiöistä, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;

   d) sota tai kapina, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;

   e) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/2371 (*) 2 artiklan 1 tai 4 kohdan soveltamisalaan kuuluvat rajatylittävät vakavat terveysuhkat, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;

2) matkustajaan liittyvät vaaratilanteet:

   a) Montrealin pöytäkirjassa 2014 tarkoitettu matkustajien häiriökäyttäytyminen, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta, joka edellyttää lennon keskeyttämistä tai määräpaikan muuttamista tai joka viivästyttää lennon lähtöä, paitsi jos häiriökäyttäytyminen johtuu lennosta vastaavasta lentoliikenteen harjoittajasta;

   b) terveysriskit tai sairaanhoitoa vaativat hätätapaukset, jotka on havaittu lyhyellä varoitusajalla ennen lennon lähtöä tai jotka edellyttävät lennon keskeyttämistä tai määräpaikan muuttamista;

3) muut vaaratilanteet:

   a) sabotaasin tai terrorismin aiheuttamat vahingot, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;

   b) turvallisuusriskit tai muiden laittomien tekojen aiheuttamat vahingot, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta, edellyttäen, että tilanne ei ole lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa;

   c) valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen ilmoittamat piilevät valmistus- tai suunnitteluvirheet, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;

   d) ilmaliikenteen hallinnan tai lentoaseman kapasiteetin asettamat rajoitukset tai ilmatilan sulkeminen, viranomaisten suorittamat kiitotien sulkemiset mukaan luettuina, edellyttäen, että tapahtuma johtuu päätöksestä, joka ei ollut lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa;

   e) lentoaseman osittainen tai täydellinen suunnittelematon sulkeminen, mukaan lukien yleinen lentoasemajärjestelmän vika, sähkökatkos, sähköisten viestintävälineiden katkokset tai lentoaseman pitäjän toteuttama valmiussuunnitelman aktivointi, jonka tai joidenka vuoksi lennon aikataulun mukainen ja turvallinen toteutus on mahdotonta;

   f) tankkausjärjestelmän yleinen vika edellyttäen, että tilanne ei liity erottamattomasti ilma-aluksen toimintaan ja että se ei ole lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa;

g) keskeisten palveluntarjoajien, kuten lentoaseman pitäjän, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tai sellaisten direktiivissä 96/67/EY tarkoitettujen maahuolintapalvelujen tarjoajien, joita lentoliikenteen harjoittajat eivät tosiasiallisesti valitse, lakot edellyttäen, että nämä lakot eivät ole lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tai konsernin, johon tämä lentoliikenteen harjoittaja kuuluu, tosiasiallisesti hallittavissa;

h) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan lakot edellyttäen, että nämä lakot johtuvat vaatimuksista, jotka ainoastaan viranomaiset voivat täyttää ja jotka eivät siten ole lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tai konsernin, johon tämä lentoliikenteen harjoittaja kuuluu, tosiasiallisesti hallittavissa;

i) kolmansien osapuolten, joista lentoliikenteen harjoittaja ei ole vastuussa, tai eläinten tai vieraiden esineiden ilma-alukselle sen ollessa maassa tai ilmassa aiheuttama vaurio, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;

j) lentoaseman epäpuhdas kiitotie, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta, edellyttäen, että epäpuhtaus ei johdu lentoliikenteen harjoittajasta;

k) lähdön jälkeen miehistön jäsentä koskevat vakavat terveysriskit tai sairaanhoitoa vaativat hätätapaukset, jotka edellyttävät lennon keskeyttämistä tai määräpaikan muuttamista;

l) lentoaseman keskeisten palveluntarjoajien, kuten lentoaseman pitäjän, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja sellaisten direktiivissä 96/67/EY tarkoitettujen maahuolintapalvelujen tarjoajien, joita lentoliikenteen harjoittajat eivät tosiasiallisesti valitse, toiminnalliset puutteet edellyttäen, että lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei ole voinut tosiasiallisesti valvoa kyseisiä keskeisiä palveluntarjoajia.

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

LIITE II

”LIITE

6 artiklassa tarkoitettu tiedote

TIEDOTE LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN KORVAUSVASTUUSTA MATKUSTAJIEN JA HEIDÄN MATKATAVAROIDENSA OSALTA

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

KORVAUS KUOLEMANTAPAUKSISSA JA LOUKKAANTUMISEN YHTEYDESSÄ

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

Lentoliikenteen harjoittaja ei voi vapautua korvausvastuusta tai rajoittaa sitä niiden vahinkojen osalta, joissa korvausvastuu ei ylitä Montrealin yleissopimuksen 21 artiklassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti päivittämänä, mainittua rajaa ([1]), sanotun kuitenkaan rajoittamatta Montrealin yleissopimuksen vastuusta vapauttamista koskevan 20 artiklan soveltamista. Tätä määrää suuremmissa vahingoissa lentoliikenteen harjoittajalla ei ole korvausvastuuta, jos se osoittaa, että

— vahinko ei aiheutunut lentoliikenteen harjoittajan tai sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiamiesten huolimattomuudesta tai muusta väärästä teosta tai laiminlyönnistä; tai

— vahinko aiheutui yksinomaan kolmannen osapuolen huolimattomuudesta tai muusta väärästä teosta tai laiminlyönnistä.

ENNAKKOMAKSUT

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

MATKUSTAJAN VIIVÄSTYMINEN

Matkustajan viivästyessä lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa vahingosta, paitsi jos se on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiksi katsottaviin toimiin vahingon välttämiseksi tai jos tällaisia toimia ei ollut mahdollista toteuttaa. Matkustajan viivästyessä korvausvastuu on rajoitettu Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 1 kohdan, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mukaiseen rajaan ([3]).

MATKATAVARAN VIIVÄSTYMINEN

Matkatavaroiden viivästyessä lentoliikenteen harjoittajalla on korvausvastuu Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mainittuun rajaan asti ([4]); korvausrajaa sovelletaan matkustajakohtaisesti, ei kutakin kirjattua matkatavaraa kohden. Lentoliikenteen harjoittaja ei ole korvausvastuussa, jos se on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiksi katsottaviin toimiin tällaisen viivästymisen aiheuttamien vahinkojen välttämiseksi tai jos tällaisia toimia ei ollut mahdollista toteuttaa.

([1]) Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa tämän rajan likimääräinen määrä paikallisena valuuttana.
([2]) Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa ennakkomaksun likimääräinen määrä paikallisena valuuttana.
([3]) Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa ennakkomaksun likimääräinen määrä paikallisena valuuttana.
([4]) Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa ennakkomaksun likimääräinen määrä paikallisena valuuttana.

MATKATAVARAN TUHOUTUMINEN, KATOAMINEN TAI VAHINGOITTUMINEN

Lentoliikenteen harjoittajalla on korvausvastuu Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mainittuun rajaan asti ([5]); korvausrajaa sovelletaan matkustajakohtaisesti, ei kutakin matkatavaraa kohden.

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

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

KORKEAMMAT KORVAUSVASTUUN RAJAT MATKATAVAROIDEN OSALTA

Matkustaja voi sopia korkeammista korvausvastuun rajoista tekemällä viimeistään lähtöselvityksessä etuutta koskevan erityisen ilmoituksen ja suorittamalla lisämaksun, jos sitä vaaditaan. Kyseisen lisämaksun on perustuttava tariffiin, joka on sidoksissa kyseisten matkatavaroiden kuljetuksesta ja vakuuttamisesta aiheutuviin lisäkustannuksiin, jotka ylittävät Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mainitun korvausvastuun rajan ([6]). Tariffi on asetettava pyynnöstä matkustajien saataville.

Vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille on tarjottava varaushetkellä ja samanaikaisesti asetuksen (EY) N:o 1107/2006 6 artiklan mukaisen ilmoituksen kanssa ja viimeistään silloin, kun liikkumisen apuvälineet luovutetaan lentoliikenteen harjoittajalle, ja hyväksytyn avustavan koiran tapauksessa lennolle pääsyn yhteydessä, järjestelmällisesti mahdollisuutta tehdä saavutettavassa muodossa etuutta koskeva erityinen ilmoitus heidän liikkumisen apuvälineidensä tai hyväksytyn avustavan koiransa kuljettamisesta ilman lisäkustannuksia.

VASTUUSTA VAPAUTTAMINEN

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

MATKATAVAROITA KOSKEVIEN VALITUSTEN MÄÄRÄAIKA

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

SOPIMUKSEN TEHNEEN LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN JA LENNON TOSIASIALLISESTI LIIKENNÖINEEN LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN KORVAUSVASTUU

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

([5]) Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa tämän rajan likimääräinen määrä paikallisena valuuttana.
([6]) Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa tämän rajan likimääräinen määrä paikallisena valuuttana.

TOIMIA KOSKEVA MÄÄRÄAIKA

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

LIIKKUMISEN APUVÄLINEIDEN TUHOUTUMINEN, KATOAMINEN, VAHINGOITTUMINEN TAI VIIVÄSTYMINEN

Lentoliikenteen harjoittajalla on korvausvastuu liikkumisen apuvälineiden tuhoutumisesta, katoamisesta, vahingoittumisesta tai viivästymisestä Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa mainittuun, Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaiseen rajaan asti ([7]); korvausrajaa sovelletaan matkustajakohtaisesti, ei kutakin kirjattua matkatavaraa kohden.

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

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

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

TÄMÄN TIEDOTTEEN TIETOJEN PERUSTA

Edellä esitetyt säännöt perustuvat 28 päivänä toukokuuta 1999 tehtyyn Montrealin yleissopimukseen, joka on pantu unionissa täytäntöön asetuksella (EY) N:o 2027/97 (sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 889/2002 ja asetuksella (EU) 2026/2202) ja jäsenvaltioissa niiden kansallisella lainsäädännöllä.”

([7]) Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa tämän rajan likimääräinen määrä paikallisena valuuttana.