Euroopan parlamentti
2024-2029

HYVÄKSYTYT TEKSTIT

P10_TA(2026)0009

Lentomatkustajien oikeudet

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 21. tammikuuta 2026 neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamasta kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Tavallinen lainsäätämisjärjestys: toinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 11. heinäkuuta 2013 antaman lausunnon[1],
- on kuullut alueiden komiteaa,
- ottaa huomioon komission lausunnon (COM(2025)0630),
- ottaa huomioon ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamansa kannan[2] komission ehdotuksesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2013)0130),
- ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan työjärjestyksen 74 artiklan mukaisesti 13. lokakuuta 2025 antamat ohjeet,
- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 7 kohdan,
- ottaa huomioon työjärjestyksen 68 artiklan,

---

1 EUVL C 327, 12.11.2013, s. 115.
2 EUVL C 93, 24.3.2017, s. 336.

- ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan suosituksen toiseen käsittelyyn (A10-0001/2026),

1. vahvistaa jäljempänä esitetyn toisen käsittelyn kannan;

2. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

P10_TC2-COD(2013)0072
Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu toisessa käsittelyssä 21. tammikuuta 2026, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2026/... antamiseksi matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta

(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[2],

---

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.

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.

(1a) Unionin lainsäätäjä vahvistaa johdanto-osan 1 ja 4 kappaleessa esitetyt lentoliikennettä koskevan EU:n lainsäädännön tavoitteet, jotta varmistetaan korkeatasoinen matkustajien suoja, otetaan kaikilta osin huomioon kuluttajansuojaa yleisesti koskevat vaatimukset ja tiukennetaan tässä asetuksessa vahvistettuja suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia. Tämä olisi toteutettava vahvistamalla lentomatkustajien oikeuksia, parantamalla sekä lentomatkustajien että lentoliikenteen harjoittajien oikeusvarmuutta ja kodifioimalla unionin tuomioistuimen asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnassa antamat keskeiset tuomiot 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 ei saisi millään tavoin alentaa. Näin ollen olisi hyödynnettävä lentomatkustajien oikeuksien, sellaisina kuin ne on suojattu asetuksilla (EY) N:o 261/2004 ja (EY) N:o 2027/97, kaikki potentiaali ja varmistettava kyseisten oikeuksien tehokkaampi, tuloksellisempi ja johdonmukaisempi

---

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).

soveltaminen kaikkialla unionissa ottaen samalla huomioon lentoliikenteen harjoittajien edut ja pyrkien edelleen löytämään tasapaino lentomatkustajien ja lentoliikenteen harjoittajien etujen välillä. **[tark. 1]**

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

(3) Komission vuonna 2020 ~~teettämä ja julkaisema tutkimus~~***teettämässä ja julkaisemassa tutkimuksessa*** lentomatkustajien oikeuksien suojelun nykyisestä tasosta EU:ssa, jäljempänä ’***Steer Groupin*** tutkimus’, ~~osoitti~~***esitetään***, että matkustajien tärkein prioriteetti on, että heille tarjotaan apua matkustushäiriöiden tapauksessa ja että heille tarjotaan uudelleenreititystä, jotta he voivat saapua määränpäähänsä mahdollisimman pian. ***Steer Groupin*** tutkimus ~~osoitti~~***osoittaa***, että korvauksen maksaminen on ***siten*** matkustajien tärkeysjärjestyksessä ***kolmesta tarjotusta vaihtoehdosta*** kolmantena. ~~Toisaalta tutkimus osoitti myös, että lentoliikenteen harjoittajille~~***Tutkimuksesta ei kuitenkaan voida päätellä, että korvauksen maksaminen olisi matkustajien tärkeysjärjestyksessä alhaisella sijalla, mihin on kolme syytä. Ensinnäkin kysymysten muotoilu sisältää jo lähtökohtaisesti merkittävän vinouman, joka rajaa mahdollisia tuloksia, koska vastaajille annetut kolme vaihtoehtoa eivät ole luonteeltaan vertailukelpoisia. Vaihtoehdoista kaksi (apu, uudelleenreititys) lupaa välittömän helpotuksen kiireelliseen ongelmaan (lentohäiriö), kun taas kolmas vaihtoehto (korvaus) on luonteeltaan vähemmän välitön ja vähemmän kiireellinen. Tämän*** asetuksen ~~(EY) N:o 261/2004 täytäntöönpanosta aiheutuvat absoluuttiset ja suhteelliset kustannukset ovat kasvaneet merkittävästi vuodesta 2011, mikä saattaa johtaa liikennöitävien reittien määrän rajoittamiseen tai lentoliikenteen harjoittajien matkustajille tarjottavien yhteyksien vähenemiseen~~***mukaisella korvauksella pyritään korjaamaan häiriöstä aiheutuneet vahingot maksulla, joka auttaa matkustajaa*** pitkällä aikavälillä ***sen sijaan, että se ratkaisisi välittömän ongelman (avun tai uudelleenreitityksen avulla)***. ***On aivan luonnollista, että keskimääräinen vastaaja asettaa kolmannelle sijalle kolmesta vaihtoehdosta vähiten kiireellisen ja vähiten välittömän (korvaus).***

Ei kuitenkaan olisi loogisesti eikä tilastollisesti perusteltua päätellä tästä järjestyksestä, että korvauksen saaminen olisi matkustajalle merkittävästi vähemmän tärkeää. Toiseksi tutkimuksen kysymyksenasettelu luo vastaajalle keinotekoisen velvoitteen valita kolmen vaihtoehdon välillä ja asettaa ne tärkeysjärjestykseen, kun asetuksen (EY) N:o 261/2004 nykytodellisuudessa nämä kolme vaihtoehtoa ovat olemassa rinnakkain sulkematta millään tavalla toisiaan pois. Kolmanneksi Steer Groupin tutkimuksen järjestys perustuu vuorovaikutukseen kuluttajien ja matkustajajärjestöjen kanssa ja aineistotutkimukseen eikä kattavaan matkustajatutkimukseen. Jotta siis vältettäisiin Steer-konsernin tutkimuksen kysymyksenasettelusta ja menetelmästä aiheutuvat vinoumat, on syytä tarkastella myös muita edustavia lentomatkustajakyselyjä, jotka koskevat korvauksen saamista tämän asetuksen nojalla. Euroopan tilintarkastustuomioistuimen vuonna 2018 tekemä tilastollinen tutkimus[5], jonka kohteeksi valittiin satunnaisesti 10 350 kansalaista kymmenestä jäsenvaltiosta, osoitti, että ”oikeus korvaukseen, jos matka peruuntuu tai pääsy kulkuvälineeseen evätään”, oli 39,6 prosentin osuudella toiseksi tärkein kymmenestä vaihtoehdosta, joista matkustajien oli valittava kolme tärkeimpinä pitämäänsä oikeutta, kun taas ”oikeus vaihtoehtoiseen kuljetukseen, jos viivästys on pitkä, matka peruuntuu tai pääsy kulkuvälineeseen evätään” oli vain hieman tärkeämpi ja sai 41,7 prosentin osuuden.

---

5 ***Ks. sivu 22, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_FI.pdf.***

Ottaen huomioon, että ero on häviävän pieni, näistä kahdesta lähelle toisiaan sijoittuneesta vaihtoehdosta ei pitäisi päätellä mitään todellista ensisijaisuusjärjestystä. Erään korvausasioita hoitavan yrityksen keväällä 2025 teettämässä YouGov-mielipidekyselyssä, johon osallistui 3 059 Saksan, Espanjan ja Tanskan kansalaista, 70 prosenttia vastaajista vaati nykyisen korvaussäännön säilyttämistä ja korosti, että matkustajien ei pitäisi menettää oikeuksiaan marginaalisen kustannussäästön vuoksi, kun taas vain 14 prosenttia suosi oletettua 1 euron säästöä lipun hinnasta. Jopa toimialajärjestö Airlines for Europe (A4E) toteaa oman YouGov-mielipidekyselynsä perusteella, joka kuvastaa yli 6 000 kuluttajan mielipiteitä viidessä jäsenvaltiossa, että 75 prosenttia matkustajista, jotka ovat lentäneet 12 viime kuukauden aikana, kannattaa nykyisten korvaustasojen säilyttämistä[6]. Tämä näyttö tukee unionin lainsäätäjän asetuksen (EY) N:o 261/2004 ~~tarkistuksessa olisi sen vuoksi keskityttävä erityisesti~~***tarkistamisen yhteydessä tekemää päätöstä olla heikentämättä mitään olemassa olevia*** matkustajien ~~oikeuksiin, jotka koskevat apua ja uudelleenreititystä, ottaen samalla~~***oikeuksia korvaukseen eikä muita yhtä tärkeitä oikeuksia apuun ja uudelleenreititykseen. Molemmat edellä esitetyssä näytössä tarkastellut oikeusluokat, “korvaus” sekä “apu ja uudelleenreititys”, on otettava*** huomioon ***kokonaisuutena, eikä niitä tule keinotekoisesti asettaa vastakkain.*** Lentoliikenteen harjoittajien taloudelliset kannustimet ja vaikutukset yhteyksiin ***voidaan ottaa kaikilta osin huomioon säilyttäen samalla nykyiset lentomatkustajien oikeudet ja kuluttajansuojan korkea taso***. **[tark. 2]**

---

6 ***Ks. A4E:n lehdistötiedote 14. lokakuuta 2025 https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

(3 a) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tavoitteiden mukaisesti riippumaton vertaisarvioitu tutkimus vuodelta 2023[7] antaa vankkaa näyttöä siitä, että asetus nykyisessä muodossaan lyhentää tehokkaasti lentojen keskimääräisiä viivästymisaikoja. Tutkimus osoittaa, että nämä vaikutukset ovat selvästi taloudellisesti merkittäviä ja etteivät ne riipu lentoliikenteen harjoittajien lentojen aikataulun mukaista kestoa koskevista päätöksistä. Se vahvistaa, että tilastollisesti katsottuna olettama siitä, ettei vaikutuksia ole, voidaan torjua hyvin tukevin perustein. Tutkimuksessa korostetaan, että sen tulokset pätevät myös muihin lentojen täsmällisyyden mittareihin (saapumisen viivästykset ja aikataulussa olevien lentojen osuus) ja että se on luotettava myös vaihtoehtoisten eritelmien tapauksessa. Lisäksi siinä todetaan, että nykyinen asetus on tehokkain vähentämään viivästyksiä reiteillä, joilla kilpailua on vähän. Siinä korostetaan, että taloudellisesta näkökulmasta asetuksen (EY) N:o 261/2004 mukaisessa korvausjärjestelmässä sovelletaan periaatetta, jonka mukaan vastuu kuuluu sille osapuolelle, jolla on parhaat edellytykset ehkäisyyn ja hallintaan mahdollisimman alhaisin kustannuksin.

---

7 ***Ks. Gnutzmann ja Spiewanowski teoksessa Transport Policy 136 (2023) 155–168, ks. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

Aikataulujen laadinnan, huoltosuunnittelun, miehistön ja ilma-alusten rotaation ja häiriöistä palautumista koskevien strategioiden avulla aikataulussa pysyminen olisi matkustajien sijasta lentoliikenteen harjoittajien hallinnassa. Kytkemällä vastuun lopulliseen määräpaikkaan saapumisen viivästymiseen asetus tarjoaisi lentoliikenteen harjoittajille tarvittavat taloudelliset kannustimet vähentää pitkiä viivästymisiä ja peruuttamisia. Tutkimuksen havainnot tukevat unionin lainsäätäjän päätöstä pitää voimassa ja säätää nimenomaisesti yleisestä kolmen tunnin korvauskynnyksestä peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen tapauksessa, nykyisistä korvaustasoista ja etäisyyskynnyksistä. Varmistamalla, että matkustajien oikeuksien suojelun nykyistä tasoa ei alenneta, voidaan tehokkaasti parantaa yhteyksiä ja säilyttää lentoliikenteen harjoittajien taloudelliset kannustimet. **[tark. 3]**

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

(5) ~~Lentoliikenteen harjoittajien ja lentomatkustajien oikeusvarmuuden parantamiseksi tarvitaan~~ ”Poikkeuksellisten olosuhteiden” ~~käsitteen määritelmä, jossa otetaan huomioon~~***käsitteestä on olemassa runsaasti*** unionin tuomioistuimen ~~asiassa C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann vastaan Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)~~[8]~~,~~ ~~jäljempänä ’asiassa C-549/07 annettu tuomio’, antama tuomio asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta~~***oikeuskäytäntöä***. ~~”Poikkeuksellisten olosuhteiden” käsitettä~~ Olisi ~~selkiytettävä laatimalla ei-tyhjentävä luettelo olosuhteista, jotka selkeästi ovat tai eivät ole~~***selvennettävä, mitkä ovat*** poikkeuksellisia olosuhteita***, jotta lentomatkustajien oikeudet voivat toteutua tehokkaasti ja johdonmukaisesti. Oikeuskäytännön mukaan tapahtumat, joiden alkuperä on lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan sisäinen,*** ~~. Komission~~ olisi ~~tarkistettava~~***erotettava tapahtumista, joiden alkuperä on siihen nähden ulkoinen. Tapahtumia olisi pidettävä ulkoisina, jos ne johtuvat lentoliikenteen harjoittajasta riippumattomista olosuhteista ja niiden taustalla on luonnontapahtuma tai kolmannen osapuolen toimi. Tällaisia ulkoisia tapahtumia olisi pidettävä yleensä poikkeuksellisina olosuhteina. Tapahtumat, jotka eivät täytä näitä kriteerejä, olisi katsottava sisäisiksi, eikä niitä pitäisi pitää poikkeuksellisina olosuhteina. Tätä eroa olisi selkiytettävä edelleen laatimalla tyhjentävä luettelo olosuhteista, joita voidaan selkeästi pitää poikkeuksellisina.***

---

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

Jotta poikkeuksellisten olosuhteiden luetteloa ~~kolmen vuoden välein ja ehdotettava tarvittaessa~~***voitaisiin muuttaa, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä tarvittavien lisäysten tekemiseksi kyseiseen luetteloon. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa[9] vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun,*** Euroopan parlamentille ja neuvostolle ~~kyseisen luettelon päivittämistä~~***toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä***. **[tark. 4]**

9 ***Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä (EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1).***

(5 a) Lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien olisi oltava Montrealin yleissopimuksen mukaisesti rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Unionin tuomioistuin on oikeuskäytännössään täsmentänyt ”kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden” toteuttamista koskevan velvoitteen merkitystä ja rajoja. **[tark. 5]**

~~(6) Asiassa C-549/07 antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, että odottamaton tekninen ongelma ei ollut poikkeuksellinen olosuhde, paitsi silloin, kun odottamaton tekninen ongelma johtuu ilma-aluksen valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen ilmoittamasta piilevästä valmistusvirheestä taikka sabotaasista tai terroriteosta johtuvasta ilma-aluksen vauriosta. Saatujen kokemusten perusteella ja koska on ehdottoman tärkeää varmistaa, että matkustajille tämän asetuksen nojalla myönnetyt oikeudet eivät vaaranna turvallisuutta, tietyissä tapauksissa tiettyjen varusteiden teknisten ongelmien olisi kuitenkin oltava poikkeuksellisia olosuhteita.~~ **[tark. 6]**

~~(7) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta yhdistetyissä asioissa C-156/22, C-157/22 ja C-158/22 (TAP Portugal vastaan flightright GmbH ja Myflyright GmbH)[10] antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, että lennon suorittamisessa välttämättömän miehistön jäsenen odottamaton poissaolo sairauden tai jopa kuoleman vuoksi vähän ennen lennon lähtöä ei ollut poikkeuksellinen olosuhde. Vaikka lentoliikenteen harjoittajilla on velvollisuus toteuttaa kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimenpiteet, joilla varmistetaan lentäjän, perämiehen tai vaadittavan vähimmäismatkustamomiehistön korvaaminen, sen varmistaminen, että kyseistä velvollisuutta noudatetaan käytännössä lentoliikenteen harjoittajien kotiasemien ulkopuolella, vaatii paljon aikaa ja suuria taloudellisia kustannuksia. Sen vuoksi on aiheellista säätää, että lennon suorittamisessa välttämättömän miehistön jäsenen odottamattoman sairauden tai kuoleman, esimerkiksi silloin, kun se tapahtuu lennon lähtöä edeltävänä päivänä lentoliikenteen harjoittajan kotiasemien ulkopuolella, olisi oltava poikkeuksellinen olosuhde.~~ **[tark. 7]**

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

(8) ~~Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asioissa C-28/20 (Airhelp Ltd vastaan Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann ym. vastaan TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS vastaan Eurowings GmbH)[13] antamissaan tuomioissa ja asiassa C-287/20 (EL ja CP vastaan Ryanair DAC)[14], antamassaan määräyksessä unionin tuomioistuin katsoi, että lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön lakot eivät olleet poikkeuksellisia olosuhteita. Lakon toteutuessa tietyt lentoyhtiöiden henkilöstön esittämät vaatimukset eivät kuitenkaan kuulu lentoliikenteen harjoittajan vastuulle eivätkä ole sen hallittavissa, kuten eläkeiän tai taloudellisten korvausten muutokset, joihin ainoastaan viranomaiset voivat vastata. Sen vuoksi on aiheellista säätää, että tiettyjen lentoyhtiöiden henkilöstön lakkojen olisi oltava poikkeuksellisia olosuhteita.~~ **[tark. 8]**

---

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

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

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

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

(9) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland vastaan Diether Schenkel)[15] 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’.

(10) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-537/17 (Claudia Wegener vastaan Royal Air Maroc SA)[16] antamassaan tuomiossa unioni tuomioistuin katsoi, että asetusta (EY) N:o 261/2004 sovellettiin mihin tahansa lennon osaan, joka oli yhden matkan osa, riippumatta siitä, missä lento suoritettiin, mukaan lukien lennot, jotka suoritetaan kokonaisuudessaan unionin ulkopuolella. ***Tämän tuomion pohjalta ja tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi*** 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. **[tark. 9]**

---

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

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

(11) Tutkimus on osoittanut, että asetuksen (EY) N:o 261/2004 soveltamistasoissa on eroja ja että unionin lentoliikenteen harjoittajat noudattavat asetusta yleensä paremmin kuin kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajat. Sen vuoksi tasapuolisten toimintaedellytysten palauttaminen unionin lentoliikenteen harjoittajien ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välille ja unionin lentoliikenteen harjoittajien taloudellisen kestävyyden parantaminen tukevat unionin kilpailukykyä ja viime kädessä parantavat yleistä matkustajien suojelua.

(11 a) Tasapuolisen kansainvälisen kilpailun vuoksi ja sen varmistamiseksi, että matkustajia suojellaan yhtenäisellä ja johdonmukaisella oikeuksia koskevalla kehyksellä, asetusta (EY) N:o 261/2004 olisi sovellettava kaikkiin unionin sisäisiin matkoihin sekä kaikkiin unionista lähteviin tai unioniin saapuviin matkoihin. **[tark. 10]**

~~(12) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa otetaan huomioon syrjäisimpien alueiden erityispiirteet erityisesti niiden syrjäisen sijainnin osalta. Asetuksesta (EY) N:o 261/2004 saatujen kokemusten valossa on tarpeen varmistaa alueellinen yhteys syrjäisimpien alueiden kanssa ja tehostaa koheesiota kaikkialla unionissa, mikä olisi viime kädessä matkustajien eduksi. Syrjäisimpien alueiden ja muun jäsenvaltion alueen, johon sovelletaan perussopimuksia, välisten matkojen erityispiirteistä johtuen korvauksen määrä olisi määriteltävä matkojen tosiasiallisen pituuden perusteella.~~

[tark. 11]

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

(14) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-22/11 (Finnair vastaan Timy Lassooy)[17] 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. **[tark. 12]**

~~(15) Samaan aikaan matkustajien lennolle pääsyn epäämiselle on hyväksyttäviä syitä, kuten terveys, turvallisuus tai puutteelliset matkustusasiakirjat. Lentoliikenteen harjoittajien on myös perusteltua evätä lennolle pääsy matkustajilta, jotka käyttäytyvät epäasianmukaisesti ja uhkaavat lennon turvallisuutta, kuten Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetussa rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevassa muutetussa yleissopimuksessa todetaan. Kyseisissä tapauksissa todistustaakan olisi oltava lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla.~~ **[tark. 13]**

---

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

(16) Matkustajien oikeuksien suojan parantamiseksi matkustajilta ei olisi evättävä pääsyä paluulennolle sillä perusteella, että he eivät käyttäneet saman lentokuljetussopimuksen mukaista menolentoa.

(17) Tällä hetkellä matkustajille määrätään toisinaan rangaistusluonteisia hallinnollisia maksuja nimitietoihin päätyneiden kirjoitusvirheiden korjaamisesta. Varaustietovirheiden kohtuullisten korjausten, tai hallinnollisten muutosten, olisi oltava ilmaisia, kunhan korjauksista tai pyydetyistä muutoksista ei aiheudu muutoksia lennon aikatauluun, reittiin tai matkustajiin.

(18) Lennon peruuntumisen yhteydessä päätöksen siitä, haetaanko hinnan palauttamista, jatketaanko matkaa uudelleenreitityksen avulla vai matkustetaanko ***myöhemmin samana päivänä tai*** myöhempänä ajankohtana, olisi kuuluttava matkustajalle eikä lentoliikenteen harjoittajalle. **[tark. 14]**

(18 a) Jos matkustaja peruuttaa matkan, lentoliikenteen harjoittajat olisi velvoitettava palauttamaan maksutta kaikki jo maksetut verot. **[tark. 15]**

(19) ~~Sellaisten lentokenttien~~ Lentoasemien pitäjien ***sellaisilla lentoasemilla, joiden vuotuinen matkustajaliikennemäärä on ollut vähintään neljä***~~, jotka käsittelevät yli viisi~~ miljoonaa matkustajaa vuodessa ***vähintään kolmen peräkkäisen vuoden ajan***, ja lentoasemien olennaisten palveluntarjoajien, erityisesti lentoliikenteen harjoittajien ja maahuolintapalvelujen tarjoajien, ***lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja vammaisia matkustajia ja liikuntarajoitteisia matkustajia avustavien toimijoiden,*** olisi ~~tehtävä yhteistyötä~~***toteutettava asianmukaiset toimenpiteet varmistaakseen lentoaseman käyttäjien välisen koordinoinnin ja yhteistyön*** useista lentohäiriöistä matkustajille koituvien vaikutusten minimoimiseksi. Tätä varten lentoaseman pitäjien olisi ~~laadittava~~***varmistettava riittävä koordinointi*** tällaisia tilanteita silmällä pitäen ~~valmiussuunnitelmia~~***laadituilla asianmukaisilla valmiussuunnitelmilla*** ja työskenneltävä yhdessä ***kansallisten, alueellisten tai paikallisten viranomaisten kanssa*** tällaisten suunnitelmien kehittämiseksi. ~~Kaikilla muilla lentoasemilla lentoaseman pitäjän~~***Kansallisten täytäntöönpanoelinten*** olisi ~~toteutettava kaikki kohtuulliset toimet lentoaseman käyttäjien koordinoimiseksi ja tehtävä järjestelyjä lentoaseman käyttäjien kanssa tilanteissa, joissa huomattava määrä matkustajia saattaa joutua odottamaan lentoasemalla ja pitämään lentoasemalla odottamaan joutuvat matkustajat informoituina~~***arvioitava kyseiset suunnitelmat ja tarvittaessa mukautettava niitä***. **[tark. 16]**

(19 a) Lentoliikenteen harjoittajien olisi vahvistettava menettelyt ja koordinoidut toimet, joiden avulla lentoasemalla odottamaan joutuville matkustajille voidaan antaa riittävästi tietoa. Näiden menettelyjen avulla olisi selkeästi ilmoitettava, kuka on kullakin lentoasemalla vastuussa huolenpidosta, avusta, uudelleenreitityksestä tai hinnan palauttamisesta, ja niissä olisi esitettävä näiden palvelujen tarjoamista koskevat menettelyt ja ehdot. **[tark. 17]**

(19 b) Matkustajien auttamiseksi lentohäiriöiden tai matkatavaroiden viivästymis-, vahingoittumis- tai katoamistapauksissa lentoliikenteen harjoittajien olisi perustettava lentoasemille yhteyspisteitä, joissa lentoliikenteen harjoittajien henkilöstön tai niiden valtuuttamien kolmansien osapuolten olisi tarjottava matkustajille tarvittavat tiedot heidän oikeuksistaan, myös valitusmenettelyistä, ja autettava heitä ryhtymään välittömiin toimiin. **[tark. 18]**

(19 c) Koska matkatavaroiden viivästymistä, vahingoittumista tai katoamista koskevien valitusten määräajat ovat niin lyhyitä, kaikille lentoasemille olisi perustettava erityinen matkatavarapalvelu, jossa matkustajilla on saapuessaan mahdollisuus valituksen tekemiseen. Tätä varten lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava matkustajille valituslomake kaikilla unionin virallisilla kielillä. Valituksen tekoon voitaisiin käyttää myös yleistä vahinko- tai katoamisilmoitusta. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä vakiomuotoinen korvausvaatimuslomake. **[tark. 19]**

(20) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 ~~olisi sisällettävä yksiselitteinen pitkäaikaisia viivästymisiä kohtaavien matkustajien korvausoikeus unionin tuomioistuimen~~***tavoitteena on vahvistaa kuluttajien oikeuksia varmistamalla korkeatasoinen lentomatkustajien suoja sisämarkkinoilla perusoikeuskirjan 38 artiklan mukaisesti.*** 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)[18], jäljempänä ’yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 annettu tuomio’, ~~antaman tuomion~~***unionin tuomioistuin otti tämän tavoitteen huomioon toteamalla, että matkustajille, joiden lento viivästyy vähintään kolme tuntia, aiheutuu vahinkoa peruuttamattoman ajanmenetyksen muodossa, minkä vuoksi se on korvattava välittömästi ja vakiomuotoisesti.***

---

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

Yhdenvertaisen kohtelun periaatteeseen tukeutuen tuomioistuin katsoi, että pitkät viivästykset aiheuttavat peruutuksiin verrattavissa olevaan vahinkoa ja että erilaista kohtelua ei voida objektiivisesti perustella. Tuomioistuin katsoi erityisesti, että kun lennon saapuminen viivästyy vähintään kolme tuntia, asianomaisilla matkustajilla on oikeus korvaukseen samoin kuin matkustajilla, joiden alkuperäinen lento on peruutettu ja joille lentoliikenteen harjoittaja ei voi tarjota uudelleenreititystä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädettyjen edellytysten mukaisesti~~. Kyseisessä tuomiossa viitatun~~ ***eli lennolla, joka lähtisi korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.*** Yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaisesti ***tällaisten korvausoikeuksien*** olisi ~~sovellettava samoja hinnan palauttamista, uudelleenreititystä ja korvausta koskevia sääntöjä~~***ulotuttava koskemaan myös matkustajia, joiden lentoja ei ole peruutettu mutta jotka menettävät vastaavasti aikaa sen vuoksi, että lento sekä lähtee aiemmin että saapuu myöhemmin. Jotta voidaan säilyttää matkustajia koskevat vahvat suojatoimet perusoikeuskirjan 38 artiklan mukaisesti sekä varmistaa yhdenmukainen suojelu, oikeusvarmuus ja tehokas täytäntöönpano kaikissa jäsenvaltioissa, asetuksessa (EY) N:o 261/2004 olisi nimenomaisesti vahvistettava yleinen kolmen tunnin korvauskynnys, jos matkustajille aiheutuu peruuttamatonta ajanmenetystä vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan alun perin suunnittelemaan kestoon nähden***. **[tark. 20]**

(21) ~~Yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 annetussa tuomiossa viitataan kolmen tunnin pituiseen odotusaikarajaan, joka oikeuttaa viivästymistapauksissa maksettavaan korvaukseen. Asetuksen (EY) N:o 261/2004 soveltamisesta saatujen kokemusten valossa monia viivästymisiä ei kuitenkaan voida ratkaista kyseisessä tuomiossa viitatun kolmen tunnin aikarajan kuluessa, ja lyhyt odotusaikaraja voi lisätä lentojen peruutusten määrää, jos lentoliikenteen harjoittajat vähentävät viivästyneiden lentojen kerrannaisvaikutuksia myöhempiin lentoihin peruuttamalla yhden tai useamman lennon, jotta ilma-alus voidaan sijoittaa uudelleen seuraavaa lentoa varten. Useimmissa tapauksissa matkustaja pitäisi viivästymistä kuitenkin parempana kuin peruutusta, koska matkustaja on tällöin varmempi siitä, että hän pääsee mahdollisimman pian määräpaikkaansa. Monilla reiteillä lentotiheys on rajallinen, eikä matkustajaa voida lennon peruuntuessa välittömästi uudelleenreitittää. Odotusaikarajan pidentämisestä on sen vuoksi etua matkustajalle.~~ **[tark. 21]**

~~(22) Yhteyksien säilyttämiseksi korvausoikeuteen johtavaa odotusaikarajaa olisi pidennettävä, jotta voitaisiin ottaa huomioon alaan kohdistuvat taloudelliset ja kilpailukykyä koskevat vaikutukset. Tällä tavoin voidaan välttää tarjoamasta kannustimia peruutusten yleistymiseen tai liikennöitävien reittien määrän rajoittamiseen tai matkustajille tarjottavien yhteyksien vähentämiseen pitkällä aikavälillä. Jotta unionin sisällä matkustaviin matkustajiin sovellettaisiin yhdenmukaisia korvaussääntöjä, odotusaikarajan olisi oltava sama kaikilla unionin sisäisillä matkoilla.~~ **[tark. 22]**

(23) Asetuksessa (EY) N:o 261/2004 säädetyn vakiokorvauksen tarkoituksena on korvata ajanmenetys, joka on kaikille matkustajille yhteinen. ~~Asetuksessa (EY) N:o 261/2004 vahvistetut määrät voivat monissa tapauksissa ylittää matkustajille aiheutuneen vahingon arvon, kuten taloudellisissa tutkimuksissa on todettu.~~ Sen vuoksi on aiheellista määritellä häiriöitä varten ~~erilaiset korvauksiin oikeuttavat kynnysarvot~~***korvaustasot*** keskeytyneen lennon pituuden ja saapumisen viivästymisen mukaan. **[tark. 23]**

~~(24) Ilmastoneutraalin ja ympäristöystävällisen liikkuvuuden edistämiseksi toteutettavien unionin pyrkimysten mukaisesti on myös aiheellista varmistaa, että eri liikennemuotojen matkustajien oikeuksia koskevat sääntelykehykset saatetaan mahdollisimman lähelle toisiaan ja että eri liikennemuotojen korvaukset tasataan.~~ **[tark. 24]**

(24 a) Palveluntarjoajien käytettävissä on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/2405[19] 14 artiklan nojalla perustettu lentopäästömerkki, jos ne haluavat näyttää verkkosivustoillaan ja lipuissa helposti saatavilla olevassa ja vertailukelpoisessa muodossa tarkat ja puolueettomat tiedot matkansa ympäristövaikutuksista. **[tark. 25]**

---

19 ***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).***

(25) Oikeusvarmuuden turvaamiseksi asetuksella (EY) N:o 261/2004 olisi vahvistettava yksiselitteisesti, että lentoaikataulujen muuttamisella on matkustajiin samanlainen vaikutus kuin peruutuksilla ~~tai~~***,*** viivästymisillä ***tai lennolle pääsyn epäämisellä***, joten niiden pitäisi johtaa myös samoihin oikeuksiin. **[tark. 26]**

(26) Matkustajia, jotka myöhästyvät matkansa liityntälento-osuudelta edelliseen lentoonsa liittyvän häiriön***, sen aikataulumuutoksen tai sen viivästymisen*** 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)[20] antaman tuomion*** mukaisesti oltava vaihtoehtoisen lentonsa tai kuljetuksensa lopulliseen määräpaikkaan päästessään oikeus korvaukseen samoin perustein kuin matkustajilla, jotka kohtaavat häiriöitä suorilla lennoilla***, kun otetaan huomioon viivästyminen matkan lopullisen määräpaikan saavuttamisessa***. **[tark. 27]**

---

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

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

(29) Jos matkustaja on valinnut mahdollisimman pikaisen uudelleenreitityksen, lentoliikenteen harjoittaja asettaa uudelleenreitityksen ehdoksi usein paikkojen saatavuuden omilla lennoillaan ja epää näin ollen matkustajiltaan mahdollisuuden nopeampaan uudelleenreititykseen jonkin toisen yhtiön lennolla. Sen vuoksi lentoliikenteen harjoittajan olisi ehdotettava myös muita uudelleenreitityksen vaihtoehtoja, muun muassa toiselle lentoasemalle, eri reitin kautta, jonkin toisen yhtiön lennolla tai muiden liikennemuotojen välityksellä, jos tämä nopeuttaisi uudelleenreititystä. Vaihtoehtoisen uudelleenreitityksen olisi oltava riippuvainen paikkojen saatavuudesta. ~~Jos lentoliikenteen harjoittaja ei ole tarjonnut uudelleenreititystä, ja yhteenlaskettu odotusaika pitenee vähintään kolmella tunnilla, matkustajalla olisi oltava oikeus järjestää oma uudelleenreitityksensä päästäkseen lopulliseen määräpaikkaansa ilman lisäviivästystä.~~ Kyseisen uudelleenreitityksen olisi tietyin ehdoin tapahduttava lentoliikenteen harjoittajan kustannuksella ja vastaavin kuljetusehdoin. **[tark. 28]**

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

(31) Kuljetusehtojen vastaavuus voi riippua useista tekijöistä ja erityisistä olosuhteista. Jos mahdollista, matkustajia ei olisi siirrettävä varausta alempaan liikennepalvelujen luokkaan, ellei tästä aiheudu lisäviivästyksiä. Tarjotusta uudelleenreitityksestä ei olisi aiheuduttava matkustajalle lisäkustannuksia, vaikka matkustajat reititettäisiin toisen lentoliikenteen harjoittajan lennolle tai toiseen liikennemuotoon taikka alun perin ostettua liikennepalvelua korkeampaan matkustus- tai hintaluokkaan. Ylimääräisiä vaihtoja olisi pyrittävä kohtuullisin keinoin välttämään. ~~Kun uudelleenreititykseen käytetään toista lentoliikenteen harjoittajaa tai vaihtoehtoista liikennemuotoa~~***Vammaisia henkilöitä tai liikuntarajoitteisia henkilöitä ei saisi uudelleenreitittää siten, että heidän matkaansa tulee ylimääräinen liityntälento, ellei matkustajan kanssa toisin sovita.***

Kokonaismatkustusajan olisi oltava niin lähellä alkuperäisen lennon aikataulun mukaista matkustusaikaa kuin on kohtuudella mahdollista ***ottaen huomioon saatavilla olevat vaihtoehdot sillä lentoasemalla, jolla häiriö tapahtui***, samassa tai tarvittaessa korkeammassa matkustusluokassa. Jos vastaavalla aikataululla on saatavilla useita lentoja, uudelleenreititykseen oikeutettujen matkustajien olisi hyväksyttävä lentoliikenteen harjoittajan tarjoama vaihtoehto, myös lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan yhteistyökumppanien lennoilla. Jos ***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 uudelleenreititysksestä. 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[21] mukaisesti **[tark. 29]**.

---

21 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 a) Jos matkustaja on ilmoittanut lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle päätöksestään jatkaa matkaansa ja jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei ole tarjonnut uudelleenreititystä kolmen tunnin kuluessa, matkustajalla olisi oltava oikeus järjestää oma uudelleenreitityksensä vastaavin kuljetusehdoin 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. **[tark. 30]**

(31 b) Apua voitaisiin rajoittaa tai siitä voitaisiin luopua, 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 lähettäminen hotelleihin ja heidän tuomisensa takaisin lentoasemalle keskellä yötä voisi johtaa huomattavasti pidempään viivästymiseen, 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 kyseistä apua. Näitä tapauksia lukuun ottamatta tätä rajoitusta olisi sovellettava vain hyvin poikkeuksellisissa tapauksissa, koska matkustajille aiheutuvia haittoja olisi pyrittävä kaikin tavoin vähentämään. **[tark. 31]**

(32) Lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava matkustajille apua aikataulun mukaisesta lähtöajasta alkaen heidän lentonsa ~~tai vaihtoehtoisen kuljetuksen~~ lähtöön saakka. Lentoliikenteen harjoittajilla on tällä hetkellä rajoittamaton vastuu matkustajiensa majoittamisesta pitkäkestoisten poikkeuksellisten olosuhteiden yhteydessä. ~~Tämä epävarmuus yhdessä keston ennakoimattomuuden kanssa saattaa vaarantaa liikenteenharjoittajan taloudellisen vakauden ja vaikuttaa kielteisesti matkustajiin yhteyksien osalta.~~ Lentoliikenteen harjoittajalla olisi sen vuoksi oltava mahdollisuus rajoittaa ***huolenpidon tarjonta majoittumisen keston osalta ja, jos matkustajat järjestävät*** majoituksen ~~tarjonta~~***itse, kustannusten ja huolenpidon osalta*** kolmeen yöhön. Valmiussuunnittelun ja nopean uudelleenreitityksen pitäisi lisäksi vähentää riskiä, että matkustajat joutuvat odottamaan pitkiä aikoja. **[tark. 32]**

(33) Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja saattaa joutua kiinnittämään erityistä huomiota sellaisten matkustajien tarpeisiin, joilla on erityistarpeita, kuten vammaiset henkilöt, liikuntarajoitteiset henkilöt, ilman huoltajaa matkustavat lapset, sylilapset, raskaana olevat naiset ja erityistä lääkinnällistä apua tarvitsevat henkilöt, kuten vakavaa diabetesta tai epilepsiaa sairastavat henkilöt. Erityisesti majoituksen järjestäminen voi olla heille vaikeampaa häiriön tapahtuessa. Sen vuoksi rajoituksia, jotka koskevat majoitusoikeutta poikkeuksellisissa olosuhteissa, ei ~~olisi sovellettava~~***pitäisi missään tapauksessa soveltaa*** kyseisiin matkustajaryhmiin ~~edellyttäen, että he ovat ilmoittaneet asiasta lentoliikenteen harjoittajalle hyvissä ajoin~~. **[tark. 33]**

(33a) Palveluntarjoajien olisi varmistettava, että vammaisilla henkilöillä ja liikuntarajoitteisilla henkilöillä on jokaisessa tilanteessa oikeus käyttää turvahyväksyttyjä hengityslaitteita maksutta ilma-aluksissa. Komission olisi laadittava luettelo hyväksytyistä lääkinnällisistä happilaitteista yhteistyössä alan toimijoiden ja vammaisia henkilöitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä edustavien järjestöjen kanssa ja asianmukaiset turvallisuusmääräykset huomioon ottaen. **[tark. 34]**

(34) Asetusta (EY) N:o 261/2004 sovelletaan myös niihin matkustajiin, jotka ovat varanneet lentomatkan osana pakettimatkaa. Tällä muutosasetuksella pyritään edelleen parantamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/2302[22] ja asetuksen (EY) N:o 261/2004 välistä johdonmukaisuutta. Siinä mielessä matkustajien ~~ei tulisi pystyä hyödyntämään, erityisesti~~***olisi voitava valita, kumman säädöksen nojalla he esittävät vaatimuksensa, ja tarvittaessa esittää vaatimuksia*** molempien säädösten nojalla***. Matkustajan, joka on varannut lentokuljetuksen osana pakettimatkaa, olisi voitava 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 hotelliyöstä, aterioista, retkestä tai muista tapahtumista, joista hän jäi paitsi lennon viivästymisen vuoksi***~~, päällekkäisiä oikeuksia~~.

---

22 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).

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 nojalla maksettavista maksuista, jos perusteena olevilla oikeuksilla suojataan samaa etua tai niillä on sama tavoite. **[tark. 35]**

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

(36) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkinnasta asiassa C-502/18 (CS ym. vastaan České aerolinie a.s.)[23] antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, että kun on kyse kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvista liityntälennoista, jokainen lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, joka vastaa vähintään jostakin kyseiseen lentoon sisältyvän liityntälennon suorittamisesta, on velvollinen maksamaan matkustajalle tämän asetuksen mukaisen korvauksen riippumatta siitä, oliko kyseisen lentoliikenteen harjoittajan suorittamaan lentoon kohdistunut häiriö vai ei. Vaikka asetuksessa (EY) N:o 261/2004 säädetään, että lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat voivat sen mukaisia velvoitteita täyttäessään hakea korvausta miltä tahansa kolmannelta osapuolelta, tutkimus on osoittanut kyseisessä asetuksessa säädetyn takautumisoikeuden vähäisen vaikuttavuuden. Tämän seurauksena unionin lentoliikenteen harjoittajilla on kannettavanaan suhteeton taloudellinen rasite verrattuna kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin. Jotta unionin lentoliikenteen harjoittajien kilpailukyky voitaisiin syyskuussa 2024 Euroopan kilpailukyvyn tulevaisuudesta annetun raportin, jäljempänä ’Draghin raportti’, suositusten mukaisesti palauttaa ja säilyttää yhteydet pitkällä aikavälillä, asetuksen (EY) N:o 261/2004 tarkistuksessa olisi sen vuoksi rajoitettava lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu lentoihin, joita se liikennöi lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana. **[tark. 36]**

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

(37) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005[24] edellyttää, että lentokuljetuksesta vastaava sopimuspuoli ilmoittaa matkustajalle, mikä lentoliikenteen harjoittaja suorittaa lennon, ja neuvoston direktiivi 93/13/ETY[25] 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~~***Lentoliikenteen harjoittajan*** olisi annettava ***kyseiset tiedot*** myös siinä tapauksessa, että matkustaja on hankkinut lipun unionissa toimivan välittäjän kautta. Kyseiset tiedot olisi saatava ainakin lentoliikenteen harjoittajalta tai välittäjältä saavutettavassa muodossa ja tarvittaessa mobiilisovelluksista tai muista digitaalisista välineistä lähettävien niin kutsuttujen push-ilmoitusten avulla.
[tark. 37]

---

24 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).

25 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).

~~(38) Jotta matkustajien oikeudet toteutuisivat paremmin, kansallisten täytäntöönpanoelinten olisi seurattava asetuksen (EY) N:o 261/2004 täytäntöönpanoa ja päätettävä asianmukaisista seuraamuksista, joilla kannustetaan kyseisen asetuksen noudattamiseen.~~ **[tark. 38]**

(38 a) Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksessa 15/2021 todettiin, että kansallisilla täytäntöönpanoelimillä ei ole hyvää yleiskuvaa siitä, miten liikenteenharjoittajat noudattavat matkustajien oikeuksia. Myös komissio totesi arvioinneissaan, että kansallisten täytäntöönpanoelinten yleinen lähestymistapa asetusten täytäntöönpanon seurantaan vaihtelee huomattavasti. Jotkin kansalliset täytäntöönpanoelimet ovat hyvin ennakoivia, kun taas toiset näyttävät vain reagoivan saamiinsa valituksiin. Näiden puutteiden korjaamiseksi ja matkustajien oikeuksien paremman toteutumisen varmistamiseksi täytäntöönpanomekanismeja olisi vahvistettava myöntämällä riippumattomuus kansallisille täytäntöönpanoelimille, perustamalla rajatylittävän yhteistyön mekanismi, vahvistamalla kansallisten täytäntöönpanoelinten valtuuksia hankkia tietoja liikenteenharjoittajilta ja ottamalla käyttöön tehokkaampi seuraamusjärjestelmä. **[tark. 39]**

(39) Jotta matkustajien oikeudet toteutuisivat paremmin, jäsenvaltioiden olisi annettava kuluttajille mahdollisuus käyttää tuomioistuimen ulkopuolisia riitojenratkaisumekanismeja, jos kyseiset kuluttajat ovat menestyksettä tehneet valituksen tai esittäneet hakemuksen lentoliikenteen harjoittajalle tai välittäjälle. ~~Kyseiset mekanismit eivät saisi vaikuttaa jäsenvaltioiden oikeuteen päättää, olisiko~~***Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien*** lentoliikenteen harjoittajien ~~tai~~***ja*** välittäjien osallistumisen ***vaihtoehtoisiin riidanratkaisumenettelyihin olisi*** oltava pakollista ***ja niissä tehtyjen päätösten sitovia***. **[tark. 40]**

(39 a) Koska kaupallinen ilmailu muodostaa yhtenäiset unionin markkinat, tämän asetuksen täytäntöönpanon takaavat toimenpiteet olisivat tehokkaampia, jos ne toteutettaisiin unionin tasolla ja jos komissio osallistuisi niihin tiiviimmin. Komission olisi erityisesti tiedotettava yleisölle enemmän siitä, miten lentoliikenteen harjoittajat noudattavat matkustajien oikeuksia koskevia vaatimuksia, ja julkaistava luettelo liikenteenharjoittajista, jotka järjestelmällisesti jättävät noudattamatta tätä asetusta. **[tark. 41]**

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

(41) Lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän olisi tiedotettava matkustajille riittävästi asiaankuuluvista menettelyistä, joita on noudatettava esitettäessä lentoliikenteen harjoittajille tai välittäjille korvaushakemuksia ja valituksia, ja heidän olisi saatava vastaus lentoliikenteen harjoittajilta tai välittäjiltä kohtuullisen ajan kuluessa. Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön lentoasemaa koskevan valmiussuunnitelmansa, vastaamisen määräaikoja voidaan pidentää.

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

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

(44) Ottaen huomioon vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimuksen[26] 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 ilmaiseksi mahdollisuus tehdä etuutta koskeva erityinen ilmoitus, jonka perusteella he voivat Montrealin yleissopimuksen nojalla hakea täyttä korvausta ***katoamisesta tai vahingoittumisesta***. ***Lentoliikenteen harjoittajien olisi tiedotettava matkustajille kyseisestä ilmoituksesta ja siihen liittyvistä oikeuksista lippuvarauksen yhteydessä.*** **[tark. 42]**

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

---

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

(46) ~~Matkustajille ei ole aina selvää, mikä on heidän koneeseen sallittavien matkatavaroiden koko, paino ja lukumäärä. Jotta matkustajat olisivat täysin tietoisia siitä, mitä kirjaamattoman ja kirjatun matkatavaran kuljetusoikeuksia~~***Asetuksella (EY) N:o 261/2004 olisi varmistettava sen tavoite matkustajien suojelua ja heille tiedottamista koskevien vaatimusten tiukentamisesta, vahvistettava*** heidän ~~lippuunsa sisältyy~~***oikeuksiaan ja varmistettava***, ***että*** lentoliikenteen ~~harjoittajien olisi ilmoitettava nämä oikeudet selkeästi sekä varauksen yhteydessä että lentoasemalla~~***harjoittajat toimivat yhdenmukaisin ehdoin, myös mitä tulee käsimatkatavaroiden kokoon***.~~ Jotta matkustajien riittävä henkilökohtainen mukavuus voidaan varmistaa matkan aikana ja kuten~~ Unionin ~~tuomioistuin on~~***tuomioistuimen*** asiassa C-487/12 (Vueling Airlines SA vastaan Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27]~~antamassaan tuomiossa todennut,~~***antaman tuomion mukaisesti käsimatkatavaroiden (eli kirjaamattomien matkatavaroiden) olisi katsottava olevan*** matkustajien ~~olisi voitava ottaa matkustamoon maksutta henkilökohtaisia esineitä, jotka ovat heidän kuljetukseensa~~***kuljetukseen*** liittyvä pakollinen tekijä, ~~edellyttäen, että henkilökohtaiset esineet ovat sovellettavien turvallisuusvaatimusten sekä~~***jos tällainen matkatavara on*** painoa ja kokoa koskevien kohtuullisten edellytysten ~~mukaisia. Matkustajien kuljetukseen liittyvänä pakollisena tekijänä pidetyillä henkilökohtaisilla esineillä tarkoitetaan esineitä, jotka ovat välttämättömiä koko matkan ajan ja joita voivat olla passit ja muut matkustusasiakirjat, välttämättömät lääkkeet, henkilökohtaiset laitteet ja lukumateriaali sekä lennon keston kannalta asianmukaiset ruoat ja juomat~~***mukainen, eikä niiden kuljettamisesta näin ollen voida periä lisämaksua. Lentoyhtiöiden olisi myös ilmoitettava käsimatkatavaran koko selkeästi matkustajille***. **[tark. 43]**

---

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

(46 a) Olisi selvennettävä tapauksia, joissa henkilökohtainen tavara tai käsimatkatavara on jäänyt tai kadonnut ilma-aluksen matkustamoon, jotta voidaan helpottaa tällaisten pyyntöjen käsittelyä, varmistaa prosessin sujuvuus ja estää matkustajille aiheutuvat lisärasitteet ja väärinkäsitykset. **[tark. 44]**

~~(47) Matkustajille olisi ilmoitettava varausta tehtäessä selkeässä ja saavutettavissa olevassa muodossa niiden matkatavaroiden enimmäismitat ja -paino, jotka he voivat tuoda mukanaan matkustamoon. Rajoittamatta hinnoitteluvapauden periaatteen soveltamista lentoliikenteen harjoittajien olisi määriteltävä käsimatkatavaroiden mittoja koskevat kohtuulliset käytännöt, jotta matkustajat voivat ottaa käsimatkatavaran matkustamoon edellyttäen, että se on sovellettavien turvallisuusvaatimusten mukainen. Lentoliikenteen harjoittajien käytäntöjen moninaisuuden vuoksi on aiheellista, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008[28] uudelleentarkastelun yhteydessä arvioidaan käsimatkatavaroita koskevien yhdenmukaisten vähimmäissääntöjen käyttöönoton toteutettavuutta.~~ **[tark. 45]**

---

28 ~~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).~~

(48) Soittimilla voi olla mittava rahallinen, taiteellinen ja historiallinen arvo. Lisäksi soittimet ovat muusikoiden työkaluja, joilla he harjoittelevat ja joiden kanssa he esiintyvät säännöllisesti, eikä niitä voi helposti korvata. Sen vuoksi matkustajilla olisi oltava oikeus tuoda matkustamoon soittimia omalla vastuullaan edellyttäen, että kyseiset soittimet ovat kapasiteettia ja turvallisuutta koskevien sääntöjen sekä lentoliikenteen harjoittajan noudattamien matkatavaroiden enimmäismäärää koskevien periaatteiden mukaisia. ***Jotta asianomaiset matkustajat voisivat arvioida, voidaanko heidän soittimensa kuljettaa matkustamossa, lentoliikenteen harjoittajien olisi tiedotettava heille säilytystilan koosta.*** Kun kapasiteetti- ja turvallisuusvaatimukset täyttyvät, lentoliikenteen harjoittajan olisi pyrittävä antamaan matkustajille mahdollisuus kuljettaa soittimia ylimääräisillä istuimilla edellyttäen, että vastaavat maksut on suoritettu. Jos tämä ei ole mahdollista, soittimet olisi mahdollisuuksien mukaan kuljetettava asianmukaisissa olosuhteissa ilma-aluksen rahtitilassa. Sen vuoksi asetus (EY) N:o 2027/97 olisi muutettava vastaavasti. **[tark. 46]**

(49) Koska asetuksen (EY) N:o 2027/97 mukaisia oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien valitusten määräajat ovat lyhyitä, lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava matkustajille mahdollisuus valituksen tekemiseen tarjoamalla heille valituslomake muodoissa, jotka ovat sekä vammaisten että henkilöiden, jotka eivät käytä digitaalisia välineitä, saavutettavissa. Lentoliikenteen harjoittajien olisi vähintään asetettava valituslomake saataville lentoliikenteen harjoittajien mobiilisovelluksissa ja niiden verkkosivuilla. Kyseisen lomakkeen avulla matkustajan olisi voitava tehdä välittömästi valitus vahingoittuneesta, viivästyneestä tai kadonneesta matkatavarasta.

(50) Asetuksen (EY) N:o 2027/97 3 artiklan 2 kohta on vanhentunut, sillä vakuutuskysymyksistä säädetään nyt Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 785/2004[29]. Näin ollen se olisi kumottava.

29 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).

~~(51) Lentoliikenteen harjoittajien on tarpeen säännöllisesti muuttaa asetuksen (EY) N:o 2027/97 liitteessä tarkoitettuja, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) suorittamaan Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohtaan perustuvaan tarkistukseen pohjautuvia rahamäärää koskevia rajoituksia taloudellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.~~ **[tark. 47]**

(52) Draghin raportissa korostetaan liikenteen ratkaisevaa merkitystä unionin kilpailukyvylle. Siinä myös ~~kuvattiin~~***kuvataan*** 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. ~~Kolmen vuoden kuluessa siitä, kun asetusta (EY) N:o 261/2004 on alettu soveltaa, komission olisi arvioitava tarvetta~~***Nämä havainnot tukevat unionin lainsäätäjän päätöstä*** tarkistaa ~~kyseisen~~***tämän*** asetuksen soveltamisalaa, jotta matkustajien suojelun tasoa sekä unionin ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia toimintaedellytyksiä voidaan parantaa entisestään. **[tark. 48]**

(53) ~~Mekanismia~~***Matkustajien taloudellinen suojelu lentoyhtiön konkurssitapauksessa on*** matkustajien ~~turvaamiseksi~~***oikeuksia koskevan tehokkaan järjestelmän keskeinen osatekijä. Jotta voidaan tehostaa lentomatkustajien suojelua tapauksissa, joissa lentoja peruuntuu*** lentoliikenteen harjoittajan ~~maksukyvyttömyystilanteessa~~***maksukyvyttömyyden tai liikenneluvan peruuttamisesta johtuvan toiminnan keskeyttämisen vuoksi, lentoliikenteen harjoittajat*** olisi ~~arvioitava asetuksen (EY) N:o 1008/2008 tarkistamisen yhteydessä~~***velvoitettava antamaan riittävät todisteet vakuuksista, joilla huolehditaan matkustajille maksettavista korvauksista tai heidän paluukuljetuksistaan***. **[tark. 49]**

(53a) Esimerkiksi takuurahaston tai pakollisen vakuutusjärjestelmän perustamisen olisi annettava lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuus huolehtia hinnan palautuksista matkustajille tai heidän paluukuljetuksistaan lentojen peruuntuessa lentoliikenteen harjoittajan maksukyvyttömyyden tai liikenneluvan peruuttamisesta johtuvan toiminnan keskeyttämisen vuoksi. **[tark. 50]**

~~(54) 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 sisäisiin lentoihin ei olisi sovellettava korvausvelvoitteita, myöskään silloin, kun kyseiset lennot ovat liityntälentoja, jotka saapuvat perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalle jäsenvaltion alueelle tai lähtevät sieltä.~~ **[tark. 51]**

~~(55) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 ei olisi vaikutettava Gibraltarin alueen, jolla Gibraltarin lentoasema sijaitsee, asemaan eikä sitä koskevaan suvereniteettiin eikä Espanjan kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan tältä osin. Nykyiset olosuhteet huomioon ottaen ja oikeusvarmuuden takaamiseksi olisi täsmennettävä, että asetuksen (EY) N:o 261/2004 sääntöjä olisi sovellettava Gibraltarin lentoasemaan vasta, kun Espanjan kuningaskunta pystyy sen ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen riidan ratkaisemisen jälkeen käyttämään tosiasiallista määräysvaltaa Gibraltarin lentoasemaan ja varmistamaan, että asetuksessa (EY) N:o 261/2004 vahvistettuja sääntöjä sovelletaan kyseiseen lentoasemaan, ja kun riidan ratkaisemisesta on julkaistu ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.~~ **[tark. 52]**

(55 a) Tässä asetuksessa kunnioitetaan niitä perusoikeuksia ja noudatetaan niitä periaatteita, jotka on tunnustettu erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa ja jotka koskevat etenkin kuluttajansuojaa, oikeutta henkilötietojen suojaan, kaikenlaisen syrjinnän kieltämistä ja vammaisten henkilöiden sopeutumista yhteiskuntaan sekä oikeutta tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin ja puolueettomaan tuomioistuimeen. **[tark. 53]**

(55 b) Jotta lentomatkustajien suojelua voitaisiin parantaa unionin rajojen ulkopuolella, näitä oikeuksia olisi käsiteltävä myös kahdenvälisissä ja kansainvälisissä sopimuksissa. **[tark. 54]**

(55 c) Kaikilla unionin lentoasemilla, joiden matkustajamäärä on yli miljoona matkustajaa vuodessa, olisi oltava vaikeasti vammaisten matkustajien pukuhuone- ja wc-tiloiksi tarkoitettuja tiloja, joita kyseiset matkustajat voivat käyttää maksutta. **[tark. 55]**

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

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

1) korvataan 1 artikla seuraavasti:

‘1 artikla

Aihe

Tällä asetuksella vahvistetaan siinä säädetyin edellytyksin lentomatkustajien vähimmäisoikeudet, kun:

a) heiltä evätään pääsy lennolle;

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

c) he myöhästyvät liityntälennolta;

d) heidän matkustusluokkaansa korotetaan tai alennetaan.;’

2) muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan b – f alakohta seuraavasti:

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

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

c a) 'lentoaseman pitäjällä' yhteisöä, jonka tarkoituksena on kansallisten lakien, asetusten tai sopimusten nojalla huolehtia muun toimintansa ohella tai yksinomaisesti lentoaseman tai lentoasemaverkon infrastruktuurien hallinnosta ja hallinnasta sekä kyseisellä lentoasemalla tai kyseisessä lentoasemaverkossa olevien eri tahojen toiminnan yhteensovittamisesta ja valvonnasta;
[tark. 56]

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

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

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

f a) ’lentolipun hinnalla’ varausprosessin päätteeksi maksettavaa lopullista hintaa, joka kattaa lentohinnan sekä kaikki sovellettavat verot, maksut, lisämaksut ja palvelumaksut, jotka maksetaan kaikista lippuun sisältyvistä vapaaehtoisista ja pakollisista palveluista, lukuun ottamatta välitysmaksuja, riippumatta siitä, onko nämä lisämaksut ja palvelumaksut maksettu kuljetuspalvelun hinnassa vai erikseen myöhemmässä vaiheessa; **[tark. 57]**

f b) ’varauksella’ sitä, että matkustajalla on lippu tai muu todiste, joka osoittaa, että lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä on hyväksynyt ja rekisteröinyt kyseisen varauksen; **[tark. 58]**

---

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

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

~~b)~~ ~~kumotaan g alakohta;~~ **[tark. 59]**

c) korvataan h – l alakohta seuraavasti:

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

i) ’vammaisella henkilöllä’ ja ’liikuntarajoitteisella henkilöllä’ henkilöä, ~~jolla on pysyvä tai väliaikainen fyysinen, psyykkinen, älyllinen tai aisteihin liittyvä vamma, joka saattaa yhdessä muiden esteiden kanssa estää häntä käyttämästä liikennevälineitä täysin ja tehokkaasti samalla tavoin kuin muut matkustajat, tai~~ jonka liikkumiskyky liikennevälineitä käytettäessä on rajoittunut ***(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***; **[tark. 60]**

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~~;
[tark. 61]

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

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

i) ilma-alus lähti lentoon mutta joutui syystä tai toisesta joko laskeutumaan jollekin muulle lentoasemalle kuin lippuun merkitylle saapumislentoasemalle tai palaamaan lähtölentoasemalle eikä voinut jatkaa matkaa lippuun merkitylle saapumislentoasemalle, ~~paitsi jos lentoasema, jolle lento on tosiasiallisesti saapunut, ja lippuun merkitty saapumislentoasema palvelevat samaa kaupunkia tai aluetta ja lentoliikenteen harjoittaja kuljetti matkustajan lippuun merkitylle saapumislentoasemalle,~~ tai **[tark. 62]**

ii) matkustajalle on kirjoitettu lippu lennolle ja matkustajan lippuun merkittyä lähtöaikaa on aikaistettu yli tunnilla~~, paitsi jos lähtöselvitysaika ja lennolle pääsyn aika eivät muutu tai ellei matkustaja ole ottanut lentoa, jonka aikataulu on muutettu;’~~ **[tark. 63]**

d) lisätään alakohdat seuraavasti:

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

n) ’lähdön viivästymisellä’ matkustajan lippuun merkityn lähtöajan ja lennon todellisen lähtöajan välistä eroa;

o) ’saapumisen viivästymisellä’ matkustajan lippuun merkityn saapumisajan ja lennon todellisen saapumisajan välistä eroa; ***sellaisen lennon saapumista, jossa ilma-alus lähti lentoon mutta joutui sen jälkeen palaamaan lähtölentoasemalle ja lähti myöhemmin uudestaan, pidetään viivästyneenä;*** **[tark. 64]**

p) ’matkustusluokalla’ ilma-aluksen matkustamon osaa, jolle ~~ovat ominaisia erilaiset istuimet~~***on ominaista joko tietty lentokuljetussopimuksessa ilmoitettu koodi tai yhdistelmä erilaisia istuimia***, erilainen istuinten järjestely ~~tai mikä tahansa~~***ja muut*** matkustajille tarjottavan palvelun ~~ero~~***erot, kuten tietty ateriapalvelu,*** matkustamon muihin osiin verrattuna; **[tark. 65]**

q) ’lentokuljetussopimuksella’ lentoliikenteen harjoittajan tai sen valtuutetun edustajan matkustajan ***tai matkustajien*** kanssa tekemää kuljetussopimusta, joka koskee yhden tai useamman lennon suorittamista; **[tark. 66]**

~~r) ’poikkeuksellisilla olosuhteilla’ olosuhteita, jotka luonteensa tai alkuperänsä vuoksi eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa, kuten olosuhteet, jotka ovat liitteen 1 kohdassa esitetyssä ei-tyhjentävässä poikkeuksellisten olosuhteiden luettelossa, mutta pois lukien olosuhteet, jotka ovat liitteen 2 kohdassa esitetyssä ei-tyhjentävässä olosuhteiden luettelossa;~~ **[tark. 67]**

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’ ***yhden kuljetussopimuksen tai yhden varauksen tai molempien puitteissa tapahtuvaa*** 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; **[tark. 68]**

u) ’stopover-pysähdyksellä’ yhden lentokuljetussopimuksen mukaista matkan tarkoituksellista keskeyttämistä pidemmäksi ajaksi kuin on tarpeen suoraa kauttakulkua varten, tai lentoa vaihdettaessa yleensä seuraavan liityntälennon lähtöaikaan saakka ja sisältäen poikkeustapauksissa yöpymisen;

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

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

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

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

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

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

z aa) ’ilman saattajaa matkustavalla lapsella’ lasta, joka matkustaa ilman aikuista huoltajaa ja jonka huolenpidosta lentoliikenteen harjoittaja on ottanut vastuun julkaistujen sääntöjensä mukaisesti; **[tark. 69]**

z b) ’sylilapsella’ henkilöä, joka on alle 2-vuotias lentokuljetussopimuksen lennon tai ensimmäisen liityntälennon lähtöpäivänä;

z c) ’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;

z d) ’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;

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

z f) ’ensimmäisellä lähtöpaikalla’ lennon tai matkan ensimmäisen liityntälennon lähtöpaikkaa.

***z fa) ’henkilökohtaisella tavaralla’ kirjaamatonta matkatavaraa, joka on turvallisuusvaatimusten mukainen ja joko mitoiltaan enintään 40 × 30 × 15 cm tai sopii matkustajan istuimen edessä olevan istuimen alle;* [tark. 70]**

***z fb) ’käsimatkatavaralla’ kirjaamatonta matkatavaraa, joka ei ole henkilökohtainen tavara ja joka on turvallisuusvaatimusten mukainen.”;* [tark. 71]**

---

* 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 ***perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalla*** jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ~~ja perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalle~~ lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet ***vastaavia*** etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa~~, mikäli asianomaisesta lennosta vastaa unionin lentoliikenteen harjoittaja~~. **[tark. 72]**

2. Edellä 1 kohtaa sovelletaan sillä edellytyksellä, että

   a) matkustajalla on lippu kyseiselle lennolle; tai

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

~~3. Tätä asetusta ei sovelleta matkustajiin, jotka matkustavat ilmaiseksi tai alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle. Sitä kuitenkin sovelletaan matkustajiin, joilla on lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän kanta-asiakasohjelman tai muun kaupallisen ohjelman mukaisesti kirjoitettu lippu.~~

[tark. 73]

4. Jollei 8 artiklan 2 kohdan d alakohdasta muuta johdu, tätä asetusta sovelletaan ainoastaan moottoroidulla kiinteäsiipisellä ilma-aluksella kuljetettaviin matkustajiin.

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

6. Tätä asetusta sovelletaan myös matkustajiin, joita kuljetetaan direktiivin (EU) 2015/2302 3 artiklan 3 alakohdassa määriteltyyn valmismatkasopimukseen kuuluvalla lennolla, ellei kyseistä valmismatkasopimusta 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.~~ **[tark. 74]**

~~8. Tämä asetus ei vaikuta Espanjan kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan, joka koskee Gibraltarin aluetta sekä kannasta ja sille rakennettua lentoasemaa.~~ **[tark. 75]**

~~Sitä sovelletaan Gibraltarin lentoasemaan, kun Espanjan kuningaskunta pystyy sen ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen riidan ratkaisemisen seurauksena käyttämään tosiasiallista määräysvaltaa kyseiseen lentoasemaan ja varmistamaan tämän asetuksen soveltamisen kyseiseen lentoasemaan. Espanjan kuningaskunnan on ilmoitettava komissiolle, kun nämä edellytykset täyttyvät, ja komissio julkaisee riidan ratkaisemista koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Tätä asetusta sovelletaan kyseiseen lentoasemaan sitä päivää seuraavan kuukauden ensimmäisestä päivästä, jona kyseinen ilmoitus on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.;”~~ **[tark. 76]**

4) korvataan 4 artikla seuraavasti:

‘4 artikla

Lennolle pääsyn epääminen

1. Tätä artiklaa sovelletaan matkustajiin, jotka ilmoittautuvat verkossa tehdyn lähtöselvityksen tai lentoasemalla tehdyn lähtöselvityksen jälkeen lennolle portilla niitä ehtoja noudattaen ja siinä määräajassa, jotka lentoliikenteen harjoittaja tai välittäjä on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut (myös sähköisesti) tai, jos lennolle ilmoittautumisen 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 ~~8 artiklan~~***tämän asetuksen*** mukaisen oikeuden hinnan palauttamiseen ~~tai~~***,*** uudelleenreititykseen ***ja korvaukseen*** sekä ~~9 artiklan mukaisen~~ oikeuden apuun osalta. **[tark. 77]**

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on etsittävä vapaaehtoisia ehdoilla, joista kukin vapaaehtoinen ja lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sopivat keskenään. ~~Tämä~~***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 allekirjoitetulla asiakirjalla tai jollakin digitaalisella tavalla 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~~***välittömästi*** maksettava vapaaehtoiselle korvaus 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti. **[tark. 78]**

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 ilmoitettava asianomaisille matkustajille tiedot 15 a ja 16 a artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

   Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn, on ilman aiheetonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille selkeällä tavalla mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys. Poiketen siitä, mitä 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään, kun matkustajilla, joiden pääsy lennolle on evätty, on oikeus hinnan palauttamiseen, se on myönnettävä ~~ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään seitsemän kalenteripäivän kuluessa lennolle pääsyn epäämisestä~~***välittömästi***. **[tark. 79]**

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 ***välittömästi*** maksettava asianomaisille matkustajille korvaus 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti ~~ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään seitsemän kalenteripäivän kuluessa lennolle pääsyn epäämisestä~~. **[tark. 80]**

~~5.~~ ~~Edellä olevaa 3 ja 4 kohtaa sovelletaan myös paluulentoihin, jos matkustajalta evätään pääsy lennolle sillä perusteella, ettei matkustaja käyttänyt samaan lentokuljetussopimukseen kuulunutta menolentoa.~~ **[tark. 81]**

5 a. Matkustajalta ei voida evätä pääsyä paluumatkalle, myöskään silloin, kun se koostuu useista lennoista, siitä syystä, että hän on jättänyt edestakaisen matkan menolennon käyttämättä tai ei ole maksanut tästä aiheutunutta lisämaksua. Jos matkustajilta evätään lennolle pääsy kyseisistä syistä vastoin heidän tahtoaan, sovelletaan tätä artiklaa. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on lisäksi suoritettava asianomaisille matkustajille välittömästi korvaus 7 artiklan mukaisesti ja annettava heille apua 8 ja 9 artiklan mukaisesti. **[tark. 82]**

~~6. Jos matkustaja tai välittäjä vaatii yhden tai useamman matkustajan suku- tai etunimessä tai -nimissä olevan kirjoitusvirheen korjaamista tai kyseisiin nimiin tehdään hallinnollinen muutos, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on korjattava virhe tai tehtävä muutos ainakin kerran vähintään 48 tuntia ennen lähtöä ilman matkustajalle tai välittäjälle aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia.;”~~ **[tark. 83]**

5) korvataan 5 artikla seuraavasti:

‘5 artikla
Peruuttaminen

1. Jos lento peruutetaan, peruutetusta lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on välittömästi ilmoitettava siitä asianomaisille matkustajille. Samalla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on täsmennettävä asianomaisille matkustajille heidän erityiset oikeutensa, joita kyseiseen tapaukseen sovelletaan tämän asetuksen mukaisesti, erityisesti 8 artiklan mukaisen hinnan palauttamisen tai uudelleenreitityksen ja 9 artiklan mukaisen avun osalta, sekä tiedot 7 artiklassa määritellystä korvauksen hakumenettelystä ja 15 a ja 16 a artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ~~ilman aiheetonta viivytystä täsmennettävä~~***ilmoitettava*** asianomaisille matkustajille ~~peruutuksen syyt. Matkustajilla on oikeus saada pyynnöstä kirjallisesti tiedoksi~~***sähköisesti*** peruutuksen syyt~~.~~ ~~Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on toimitettava~~ tällaiset ***heti kun nämä*** tiedot ~~selkeällä tavalla seitsemän kalenteripäivän kuluessa pyynnön esittämisestä~~***ovat saatavilla ja joka tapauksessa viimeistään 30 minuutin kuluttua aikataulun mukaisesta lähtöajasta***. **[tark. 84]**

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

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

4. Matkustajilla on oikeus saada peruutetusta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he valitsevat hinnan palauttamisen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tai uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti, ~~tai~~***ja/tai*** kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 2 kohdassa ~~vahvistetut kynnysarvot~~***vahvistetun kynnysarvon*** heidän valittuaan uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Tätä varten lentoliikenteen harjoittajan on järjestelmällisesti tarjottava matkustajalle esitäytetty lomake saavutettavassa muodossa pysyvällä välineellä ***matkustajien oikeuksien toteuttamisesta unionissa annetun asetuksen [2023/0437(COD)] 16 a a artiklan mukaisesti***. Lentoliikenteen harjoittajan on annettava vastaus 7 artiklan 5 kohdassa vahvistetussa määräajassa. **[tark. 85]**

5. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtui poikkeuksellisista olosuhteista eikä peruutusta olisi voitu välttää, vaikka lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Tällaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin voidaan vedota ainoastaan siinä tapauksessa, että ne vaikuttivat asianomaiseen lentoon tai ~~vähintään yhteen kolmesta edeltävästä lennosta, jotka on suunniteltu liikennöitäväksi~~ samalla ilma-aluksella ~~rotaation yhteydessä~~***liikennöitävään edeltävään lentoon***, ja edellyttäen, että kyseisen olosuhteen ja lennon peruuttamisen välillä on välitön syy-yhteys. Näyttövelvollisuus kyseisen välittömän syy-yhteyden olemassaolosta kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle. ***Ellei lentoliikenteen harjoittaja esitä näyttöä poikkeuksellisista olosuhteista kirjallisesti, sen on maksettava 7 artiklassa tarkoitettu korvaus.*** **[tark. 86]**

6. Oikeutta 3 kohdan mukaisen avun ja 4 kohdan mukaisen korvauksen saamiseen ei sovelleta, jos matkustajille on ilmoitettu peruutuksesta vähintään 14 kalenteripäivää ennen matkustajan lippuun merkittyä lähtöpäivää. Näyttövelvollisuus siitä, että matkustajalle on ilmoitettu lennon peruuttamisesta ja ajankohdasta, jona ilmoitus on tehty, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.;

6 a. Lennon peruuntuessa lentoliikenteen harjoittajan maksukyvyttömyyden, konkurssin, toiminnan keskeyttämisen tai lopettamisen vuoksi kentälle jääneillä matkustajilla on oikeus korvaukseen, paluulentoon lähtöpaikkaan tai uudelleenreititykseen sekä oikeus huolenpitoon tämän asetuksen 8 ja 9 artiklassa tarkoitetulla tavalla. Myös niillä matkustajilla, jotka eivät vielä ole aloittaneet matkaansa, on oikeus korvaukseen. Lentoliikenteen harjoittajien on osoitettava, että ne ovat toteuttaneet tarvittavat toimenpiteet, kuten vakuutuksen ottaminen tai takuurahaston perustaminen, varmistaakseen tarvittaessa kentälle jääneiden matkustajien huolenpidon, uudelleenreitityksen tai näille maksettavat korvaukset. Nämä oikeudet kuuluvat kaikille asianomaisille matkustajille heidän asuinpaikastaan, lähtöpaikastaan tai lipun ostopaikasta riippumatta.” **[tark. 87]**

6) korvataan 6 artikla seuraavasti:

‘6 artikla

Viivästyminen

1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy, sen on ilmoitettava asiasta asianomaisille matkustajille välittömästi, jos tämä on mahdollista, mutta viimeistään matkustajan lippuun merkittynä lähtöaikana. Matkustajien on mahdollisuuksien mukaan saatava säännöllisiä reaaliaikaisia päivityksiä. Samalla lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on annettava asianomaisille matkustajille tiedot heidän erityisistä oikeuksistansa, joita kyseiseen tapaukseen sovelletaan tämän asetuksen mukaisesti, erityisesti 9 artiklan mukaisen avun osalta, tiedot 7 artiklassa määritellystä korvauksen hakumenettelystä ja 15 a ja 16 a artiklan mukaisten valitusten käsittelystä.

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ~~ilman aiheetonta viivytystä~~***heti näiden tietojen tultua saataville ja joka tapauksessa viimeistään 30 minuutin kuluttua aikataulun mukaisesta lähtöajasta*** täsmennettävä asianomaisille matkustajille lennon viivästymisen syyt. Matkustajilla on oikeus saada pyynnöstä kirjallisesti tiedoksi saapumisen viivästymisen syyt. Viivästyneestä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ~~toimitettava tällaiset tiedot selkeällä tavalla seitsemän kalenteripäivän~~***lähetettävä matkustajille esitäytetty yhteinen lomake 48 tunnin*** kuluessa ~~pyynnön esittämisestä~~***matkustushäiriöstä lipun hinnan palautusta ja korvausta varten 6 c artiklan mukaisesti***.
[tark. 88]

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

3. Kun viivästys saavuttaa 7 artiklan 2 kohdassa ~~vahvistetut kynnysarvot~~***vahvistetun kynnysarvon*** matkustajan lippuun merkitystä lähtöajasta laskettuna, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys. **[tark. 89]**

3 a. Matkustajilla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, kun he lähtevät viimeistään tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja pääsevät lopullisen määränpaikkaansa siten, että viivästyminen aikataulun mukaisesta saapumisajasta on vähintään kaksi tuntia, edellyttäen, että matkustajan ennen lähtöä ja saapumisen viivästymisen vuoksi yhteenlaskettu ajanmenetys vastaa 7 artiklan 2 kohdassa vahvistettua kynnysarvoa tai ylittää sen. **[tark. 90]**

4. Matkustajilla on ~~pyynnöstä~~ oikeus saada viivästyneestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 2 kohdassa ~~vahvistetut kynnysarvot~~***vahvistetun kynnysarvon***. ***Tätä varten lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on järjestelmällisesti 48 tunnin kuluessa viivästymisestä tarjottava matkustajalle esitäytetty lomake matkustajien oikeuksien toteuttamisesta unionissa annetun asetuksen [2023/0437(COD)] 16 a a artiklan mukaisesti.*** **[tark. 91]**

Matkustajilla on ~~pyynnöstä~~ oikeus saada viivästyneestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he valitsevat hinnan palauttamisen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tai uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti~~,~~ tai kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 2 kohdassa ~~vahvistetut kynnysarvot~~***vahvistetun kynnysarvon*** heidän valittuaan uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. **[tark. 92]**

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

   Oikeutta 2 kohdan mukaisen avun ja 4 kohdan mukaisen korvauksen saamiseen ei sovelleta, jos matkustajalle on ilmoitettu tällaisesta muutoksesta vähintään 14 kalenteripäivää ennen matkustajan lippuun merkittyä lähtöaikaa. Näyttövelvollisuus siitä, että matkustajalle on ilmoitettu aikataulumuutoksesta, ja siitä, milloin ilmoitus on tehty, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.

6. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että viivästyminen saavuttaessa johtui poikkeuksellisista olosuhteista eikä sitä olisi voitu välttää, vaikka lentoliikenteen harjoittaja olisi toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Tällaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin voidaan vedota ainoastaan siinä tapauksessa, että ne vaikuttivat asianomaiseen lentoon tai ~~vähintään yhteen kolmesta edeltävästä lennosta, jotka on suunniteltu liikennöitäväksi~~ samalla ilma-aluksella ~~rotaation yhteydessä~~***liikennöitävään edeltävään lentoon***, ja edellyttäen, että kyseisen olosuhteen ja seuraavan lennon lähdön viivästymisen välillä on välitön syy-yhteys. Näyttövelvollisuus kyseisen välittömän syy-yhteyden olemassaolosta kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle. ***Ellei lentoliikenteen harjoittaja esitä näyttöä poikkeuksellisista olosuhteista kirjallisesti, sen on maksettava 7 artiklassa tarkoitettu korvaus. Edellä esitetty ei kuitenkaan vapauta lentoliikenteen harjoittajia velvollisuudesta tarjota matkustajille apua 9 artiklan mukaisesti.”***;" **[tark. 93]**

7) 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 kolmen tunnin ajan jäsenvaltion alueella sijaitsevalla ja~~ perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalla ~~lentoasemalla~~***jäsenvaltion alueella sijaitsevan kaupallista matkustajaliikennettä harjoittavan lentoaseman kenttäalueella saavuttaa kahden tunnin ajan***, 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~~***maahantulotarkastukseen, lennonjohtoon*** tai turvallisuuteen liittyvät seikat estävät ilma-alusta jättämästä paikkaansa kenttäalueella. **[tark. 94]**

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

6 b artikla

Liityntälennolta myöhästyminen yhden lentokuljetussopimuksen puitteissa tehtyjen matkojen aikana

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

2. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei voi uudelleenreitittää matkustajaa 7 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetussa ajassa, laskettuna menetettyä liityntälentoa koskevaan lippuun merkitystä lähtöajasta, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä tarjottava asianomaisille matkustajille selkeällä tavalla mahdollisuus valita 8 artiklan mukaisesti hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys.

3. Matkustajilla on myös oikeus saada ~~pyynnöstä~~ häiriöllisestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, jos he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää 7 artiklan 2 kohdassa ~~vahvistetut kynnysarvot~~***vahvistetun kynnysarvon***. **[tark. 95]**

   Matkustajilla on ~~pyynnöstä~~ oikeus saada häiriöllisestä lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, kun he valitsevat hinnan palauttamisen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tai uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti tai kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa siten, että saapumisen viivästyminen ylittää saavuttaessa 7 artiklan 2 kohdassa ~~vahvistetut kynnysarvot~~***vahvistetun kynnysarvon*** heidän valittuaan uudelleenreitityksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. **[tark. 96]**

Kun sovelletaan tämän artiklan 2 ja 3 kohtaa, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on järjestelmällisesti 48 tunnin kuluessa liityntälennolta myöhästymisestä tarjottava matkustajalle esitäytetty lomake matkustajien oikeuksien toteuttamisesta unionissa annetun asetuksen [2023/0437(COD)] 16 a a artiklan mukaisesti. **[tark. 97]**

~~4. Jos matkustaja suunnittelee ja tekee stopover-pysähdyksen, lentoasemaa, jolla stopover-pysähdys tehdään, pidetään matkustajan lopullisena määräpaikkana.;~~ **[tark. 98]**

6 c artikla
Poikkeukselliset olosuhteet

1. Poikkeuksellisiksi olosuhteiksi katsotaan tapahtumat, jotka luonteensa tai alkuperänsä vuoksi eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa. Tässä asetuksessa poikkeukselliset olosuhteet rajoittuvat liitteessä lueteltuihin olosuhteisiin.

2. ***Kun matkustajalla on oikeus saada lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 4, 5 ja 6 artiklan mukaisesti, lentoliikenteen harjoittajan on lähetettävä matkustajalle 48 tunnin kuluessa kirjallisessa muodossa tieto siitä, ovatko kyseessä poikkeukselliset olosuhteet, ja annettava pääsy esitäytettyyn yhteiseen lomakkeeseen [matkustajien oikeuksien toteuttamisesta unionissa annetun asetuksen [2023/...] 16 a a artiklan] mukaisesti.***

3. ***Jos on sattunut epätavallinen tapahtuma, johon yksi tai useampi jäsenvaltio ei voi vaikuttaa ja jolla on merkittävä vaikutus lentoliikenteeseen ja merkittäviä epäsuotuisia seurauksia ilmailualalle ja joka ei kuulu tämän asetuksen liitteen soveltamisalaan, komissiolle siirretään valta antaa delegoitu säädös 16 h artiklan mukaisesti kyseisessä liitteessä olevan tyhjentävän luettelon muuttamiseksi lisäämällä siihen asianomainen poikkeuksellinen olosuhde edellyttäen, että tämä on ehdottoman välttämätöntä tällaiseen epätavalliseen tapahtumaan reagoimiseksi.”* **[tark. 99]**

8) korvataan 7 artikla seuraavasti:

‘7 artikla

Oikeus korvaukseen

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

a) 300 euroa kaikilla ~~unionin sisäisillä matkoilla ja~~ matkoilla, joiden pituus on enintään ~~3 500~~***1 500*** kilometriä; **[tark. 100]**

b) ~~500~~***400*** euroa ***kaikilla*** matkoilla, joiden pituus on yli ***1 500 mutta enintään*** 3 500 kilometriä~~.~~***;*** **[tark. 101]**

b a) 600 euroa kaikilla matkoilla, joiden pituus on yli 3 500 kilometriä. **[tark. 102]**

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

[tark. 103]

1 a. Komissio antaa joka kolmas vuosi delegoidun säädöksen, jolla tässä kohdassa tarkoitettuja korvausmääriä mukautetaan automaattisesti Eurostatin asetuksen (EU) 2016/792* nojalla julkaisemaan Euroopan kuluttajahintaindeksiin perustuvan kolmen edellisen vuoden yhteenlasketun kokonaisinflaation mukaisesti. **[tark. 104]**

2. Kun kyseessä on saapumisen viivästyminen 5 artiklan mukaisen, peruutuksen johdosta toteutetun uudelleenreitityksen jälkeen, 6 artiklan mukainen saapumisen viivästymisen tai 6 b artiklan mukainen, liityntälennolta myöhästymisestä johtunut saapumisen viivästyminen, oikeus korvaukseen syntyy, jos saapumisen viivästyminen ***tai 6 artiklan 3 a kohdan mukainen ajanmenetys on vähintään kolme tuntia, matkan pituudesta riippumatta.*** ~~on yli~~ **[tark. 105]**

~~a)~~ ~~neljä tuntia kaikilla unionin sisäisillä matkoilla ja matkoilla, joiden pituus on enintään 3 500 kilometriä;~~ **[tark. 106]**

~~b)~~ ~~kuusi tuntia matkoilla, joiden pituus on yli 3 500 kilometriä.~~ **[tark. 107]**

3. Tässä asetuksessa tarkoitettuja etäisyyksiä määriteltäessä laskelman perusteena käytetään ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välistä etäisyyttä. Jos kyseessä on liityntälento, ainoastaan ensimmäinen lähtöpaikka ja lopullisen määräpaikan lentoasema otetaan huomioon. Kyseiset etäisyydet mitataan isoympyräratamenetelmällä.

4. Jos matkustajat ovat päättäneet jatkaa matkaansa 8 artiklan 1 kohdan ***a, b tai c*** ~~b~~ alakohdan nojalla ja uudelleenreitityksen aikana tapahtuu uusi häiriö, ~~matkustaja voi saada oikeuden~~***matkustajan oikeus*** korvauksiin ~~ainoastaan kerran~~***on säilytettävä heidän alkuperäiseen lähtöpaikkaansa tai*** lopulliseen ~~määräpaikkaan~~***määräpaikkaansa*** suuntautuvan ~~matkan~~***uudelleenreitityksen*** aikana. **[tark. 108]**

4 a. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettava sähköisenä pankkisiirtona pyynnön esittäneen matkustajan ilmoittamalle tilille. Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ja pyynnön esittänyt matkustaja voivat sopia pysyvällä välineellä, että korvaus maksetaan ainoastaan luottokortilla tai käteisellä. **[tark. 109]**

4 b. Näyttövelvollisuus siitä, milloin ja miten matkustaja hyväksyi tämän artiklan 4 a kohdan mukaisen korvauksen maksutavan, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle. **[tark. 110]**

5. Matkustajan on esitettävä tämän artiklan mukaiset korvaushakemukset ~~kuuden kuukauden~~***lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan lähettämää esitäytettyä yhteistä lomaketta käyttäen vuoden*** kuluessa ~~matkustajan lippuun merkitystä tosiasiallisesta lähtöpäivästä~~***päivästä, jona lento suoritettiin tai jona se olisi aikataulun mukaan pitänyt suorittaa***. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ~~14 kalenteripäivän~~***seitsemän työpäivän*** kuluessa hakemuksen toimittamisesta joko maksettava korvaus tai esitettävä matkustajalle perustelut sille, miksi korvausta ei makseta, 5 artiklan 5 kohdan tai 6 artiklan 6 kohdan ***ja 6 c artiklan*** mukaisesti, mukaan lukien tarvittaessa selkeä ja perusteltu selvitys poikkeuksellisista olosuhteista. ~~Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, kyseistä määräaikaa voidaan pidentää 30 kalenteripäivään.~~ **[tark. 111]**

Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei maksa haettua korvausta, matkustaja voi tehdä valituksen 16 a artiklan mukaisesti.

6. ~~Korvaus on maksettava käteisenä tai, jos matkustaja on siihen suostunut allekirjoitetulla asiakirjalla tai millä tahansa digitaalisella tavalla pysyvällä välineellä, muulla tavoin.;~~ **[tark. 112]**

---

* ***Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/792, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, yhdenmukaistetuista kuluttajahintaindekseistä ja asuntohintaindekseistä sekä neuvoston asetuksen (EY) N:o 2494/95 kumoamisesta (EUVL L 135, 24.5.2016, s. 11).”***

9) korvataan 8 artikla seuraavasti:

‘8 artikla

Oikeus hinnan palauttamiseen tai uudelleenreititykseen

1. Häiriön tapauksessa ***lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on ilman enempää harkintaa ja 4, 5, 6 tai 6 b artiklassa ja tässä artiklassa asetetuin edellytyksin tarjottava*** matkustajille ~~on tarjottava maksutta~~***ilmaiseksi*** mahdollisuus valita seuraavien vaihtoehtojen välillä ~~4, 5, 6 tai 6 b artiklassa ja tässä artiklassa määritellyin edellytyksin~~: **[tark. 113]**

a) lippujen hinnan automaattinen palauttaminen kokonaisuudessaan ~~14 kalenteripäivän~~***esitäytetyn yhteisen lomakkeen täyttämisen jälkeen seitsemän työpäivän*** kuluessa matkustajan lippuun ~~merkityn häiriöllisen lennon lähtöpäivästä käteisenä tai, jos matkustaja on siihen suostunut allekirjoitetulla asiakirjalla tai muulla digitaalisella tavalla pysyvällä välineellä, muulla tavoin,~~***merkittyä häiriöllistä lentoa koskevasta matkustajan pyynnöstä ainoastaan sähköisenä pankkisiirtona, luottokorttipalautuksena tai pankkisiirtona korvaukseen oikeutetun matkustajan ilmoittamalle tilille*** 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; **[tark. 114]**

b) matkustajan matkan jatkaminen ***vastaavin kuljetusehdoin*** uudelleenreitittämällä matkustaja siten, että matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa mahdollisimman pian matkustajan lippuun merkityn lähtöajan jälkeen tai matkustajan suostumuksella ennen kyseistä aikaa; tai **[tark. 115]**

c) uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee ***vastaavin kuljetusehdoin*** lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla. **[tark. 116]**

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on annettava tiedot matkustajille tämän artiklan mukaisesti selkeällä ja yksiselitteisellä tavalla sähköisesti ja matkustajan pyynnöstä muilla keinoin, kuten paperimuodossa. **[tark. 117]**

~~Jos lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa 10 a artiklan mukaisesti, tämän kohdan a alakohdassa tarkoitettua määräaikaa voidaan pidentää 30 kalenteripäivään.~~ **[tark. 118]**

2. Jotta matkustaja pääsisi 1 kohdan mukaisesti 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 hyväksyttäväksi allekirjoitetulla asiakirjalla tai muulla digitaalisella tavalla pysyvällä välineellä~~,~~ vähintään yhtä seuraavista vaihtoehdoista edellyttäen, että ne ovat lentokuljetussopimuksessa esitettyjen vastaavien kuljetusehtojen mukaisia: **[tark. 119]**

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

b) erilainen reititys~~, myös~~ lentokuljetussopimuksessa ~~todetun lentoaseman vaihtoehtoiselle lentoasemalle tai vaihtoehtoiselta lentoasemalta~~ ***todettujen lähtö- ja saapumislentoasemien välillä***; ~~tässä tapauksessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä lentokuljetussopimuksessa todetulta lentoasemalta vaihtoehtoiselle lentoasemalle tai lentokuljetussopimuksessa todetulle lentoasemalle vaihtoehtoiselta lentoasemalta;~~ **[tark. 120]**

b a) uudelleenreititys jollekin lentokuljetussopimuksessa todetun lentoaseman vaihtoehtoiselle lentoasemalle tai joltakin vaihtoehtoiselta lentoasemalta; tässä tapauksessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä lentokuljetussopimuksessa todetun lentoaseman ja vaihtoehtoisen lentoaseman välillä; **[tark. 121]**

c) toisen lentoliikenteen harjoittajan palvelujen käyttö; tai

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

Jos uudelleenreititys tapahtuu muuta liikennemuotoa käyttäen tai toisen lentoliikenteen harjoittajan lennolla, 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. **[tark. 122]**

3. Jos matkustaja on ilmoittanut lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle päätöksestään jatkaa matkaansa 1 kohdan b alakohdan ja 4 kohdan mukaisesti ja jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei ole tarjonnut kolmen tunnin kuluessa uudelleenreititystä ***vastaavin kuljetusehdoin***, matkustaja voi järjestää oman uudelleenreitityksensä 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 artiklassa tarkoitettuun apuun uudelleenreititystä odottaessaan.*** **[tark. 123]**

Peruutusten tapauksessa ensimmäistä alakohtaa sovelletaan matkustajan matkalippuun merkitystä lähtöajasta alkaen.

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

[tark. 124]

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

Matkustajan on ilmoitettava valinnastaan lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.;

4 a. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on annettava tiedot matkustajille tämän artiklan mukaisesti selkeällä ja yksiselitteisellä tavalla sähköisesti ja matkustajan pyynnöstä muilla keinoin, kuten paperimuodossa. Näyttövelvollisuus matkustajan päätöksestä kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle. Tätä varten lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on myös varmistettava, että matkustajan tämän artiklan mukaisesti tekemä päätös vahvistetaan allekirjoitetulla asiakirjalla tai jollakin digitaalisella pysyvällä välineellä.”;” **[tark. 125]**

10) korvataan 9 artikla seuraavasti:

‘9 artikla

Oikeus apuun

1. ~~Häiriön tapauksessa ja 4, 5, 6, 6 a ja 6 b artiklassa sekä tässä artiklassa tarkoitettujen edellytysten mukaisesti ja kun matkustajien lennon tai vaihtoehtoisen kuljetuksen odotusaika pitenee vähintään kahdella tunnilla, heille~~***Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajille*** on tarjottava maksutta **[tark. 126]**

a) virvokkeita kahden tunnin välein odotusaikana;

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

c) mahdollisuus ~~lähettää tekstiviestejä,~~ saada internetyhteys ja soittaa kaksi puhelua. **[tark. 127]**

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

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

a) hotellimajoitus;

b) kuljetus lentoasemalta hotellimajoitukseen ja takaisin.

3. Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi käyttää kuponkeja täyttääkseen 1 kohdan a ja b alakohdan sekä 2 kohdan mukaiset velvoitteensa. Edellä 1 kohdan mukaisesti tarjottuja kuponkeja on voitava käyttää kaikissa myymälöissä, jotka tarjoavat elintarvikkeita ja virvokkeita lentoasemalla, jolla kyseiset matkustajat joutuvat odottamaan lentoaan, koneessa lennolla ja tarvittaessa 2 kohdan a alakohdan nojalla tarjotussa majoituksessa. ***Edellä 2 kohdan a alakohdan mukaisesti tarjottu kuponki voidaan antaa vain, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on varannut etukäteen huoneen kyseiselle matkustajalle.*** **[tark. 128]**

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 ***majoituksen,*** virvokkeiden ja aterioiden hintaan lentoasemapaikassa tai majoituspaikassa, jossa matkustajat joutuvat odottamaan lentoaan. Jos ***lentoliikenteen harjoittaja ei tarjoa hotellimajoitusta kolmen tunnin kuluessa, matkustajalla on oikeus järjestää majoituksensa itse ja saada lentoliikenteen harjoittajalta korvaus siitä seitsemän työpäivän kuluessa tätä koskevan kuitin esittämisestä. Jos*** lentoaseman pitäjä ottaa käyttöön valmiussuunnitelmansa, kyseistä määräaikaa voidaan pidentää ~~30~~***[…]*** kalenteripäivään. ***Korvattava määrä on enintään hotellikulujen enimmäismäärä, johon viitataan komission julkaisemassa indeksissä Eurostatin tietojen mukaisista jäsenvaltioiden hinnoista, kerrottuna kertoimella 2, jotta voidaan ottaa huomioon rajallinen saatavuus ja kysyntäpiikkien aikainen hinnoittelu ja kannustaa tarjoamaan majoitusta lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien kautta kolmen tunnin määräajan sisällä. Jos kertoimella kerrottu enimmäismäärä ei ole riittävän korkea siihen, että matkustaja voisi löytää asianmukaisen majoituksen, matkustajan oikeus järjestää majoituksensa itse ei vapauta lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa sen velvollisuudesta tarjota majoitus.*** **[tark. 129]**

5. Kaikilla ***kaupallista matkustajaliikennettä harjoittavilla*** unionin lentoasemilla lentoaseman pitäjän on otettava käyttöön järjestelyt, joilla varmistetaan, että juomavettä ja elektronisten laitteiden latausasemia voidaan asettaa saataville maksutta vuorokaudenajasta, lennosta tai terminaalista riippumatta. **[tark. 130]**

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

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

11) korvataan 10 artikla seuraavasti:

‘10 artikla

Matkustusluokan muuttaminen

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

2. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sijoittaa matkustajan tämän hankkimassa lentolipussa edellytettyä alempaan matkustusluokkaan, sen on ~~ilman pyyntöä 14 kalenteripäivän~~***seitsemän työpäivän*** kuluessa matkustusluokan alentamisesta ~~annettava matkustajalle~~***maksettava*** 7 artiklan 6 kohdassa säädetyllä tavalla ~~korvaus, joka on vähintään~~***takaisin*** **[tark. 131]**

   a) ~~40~~***30*** prosenttia matkustajan lennon hinnasta ***kaikkien*** enintään ~~3 500~~***1 500*** kilometrin pituisten lentojen osalta~~;~~***,*** tai **[tark. 132]**

   b) ~~75~~***50*** prosenttia matkustajan lennon hinnasta ~~yli 3 500 kilometrin pituisten~~ ***kaikkien unionin sisäisten*** lentojen osalta~~.~~***, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja kaikkien muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta enintään 3 500 kilometriä, tai*** **[tark. 133]**

ba) 75 prosenttia matkustajan lennon hinnasta kaikkien niiden lentojen osalta, jotka eivät kuulu a tai b alakohdan soveltamisalaan, jäsenvaltioiden eurooppalaisten alueiden ja Ranskan syrjäisimpien alueiden väliset lennot mukaan lukien. **[tark. 134]**

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

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

5. Tätä artiklaa ei sovelleta ~~etuuksiin, jotka sisältyvät saman matkustusluokan korkeampaan hintaan~~***matkustusluokasta riippumattomiin ja erikseen myytäviin lisäpalveluihin***, kuten ~~tietty istuinpaikka tai ateriapalvelu~~***tiettyyn istuinpaikkaan tai ateriapalveluun***.;” **[tark. 135]**

12) lisätään artikla seuraavasti:

‘10 a artikla
Lentokenttien valmiussuunnitelmat

1. Unionin lentoasemalla, jonka vuotuinen ~~matkustajamäärä on yli viisi~~***matkustajaliikennemäärä on ollut vähintään neljä*** miljoonaa matkustajaa ***vähintään kolmen peräkkäisen vuoden ajan***, on lentoaseman pitäjän varmistettava, että lentoaseman pitäjän ja lentoaseman keskeisten palveluntarjoajien, erityisesti lentoliikenteen harjoittajien sekä maahuolintapalveluiden tarjoajien, toiminnan koordinoinnissa käytetään asianmukaista valmiussuunnitelmaa sellaisten mahdollisten tilanteiden varalta, joissa useat peruuttamiset, useat lentojen viivästymiset tai molemmat aiheuttavat sen, että huomattava määrä matkustajia joutuu niiden vuoksi odottamaan lentoasemalla. Valmiussuunnitelma on laadittava sen varmistamiseksi, että lentoasemalla odottamaan joutuville matkustajille annetaan riittävästi tietoa, ja sen on sisällettävä järjestelyt, joilla minimoidaan matkustajien odotusaika ja heille aiheutuva epämukavuus. **[tark. 136]**

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

3. Valmiussuunnitelma on laadittava erityisesti siten, että siihen osallistuu neuvoston direktiivissä 96/67/EY** tarkoitettu lentoaseman käyttäjien komitea, maahuolintapalvelujen tarjoajat sekä muut lentoaseman keskeisten palveluntarjoajat***, mukaan lukien vammaisia matkustajia ja liikuntarajoitteisia matkustajia avustavat palveluntarjoajat. Asiaan liittyvien kansallisten, alueellisten ja paikallisten viranomaisten ja järjestöjen 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. **[tark. 137]**

4. Lentoaseman pitäjän on toimitettava valmiussuunnitelma direktiivissä 96/67/EY tarkoitetulle lentoaseman käyttäjien komitealle ja pyynnöstä ***16 artiklan nojalla nimetylle*** kansalliselle täytäntöönpanoelimelle***. Kansallinen täytäntöönpanoelin valvoo, että lentoaseman pitäjä noudattaa***~~, joka vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanosta~~ tämän ~~asetuksen 16~~ artiklan ~~1 kohdan mukaisesti~~***vaatimuksia***.
[tark. 138]

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

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

---

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

13) korvataan 11 artikla seuraavasti:

‘11 artikla

Matkustajat, joilla on erityistarpeita

-1. Tässä artiklassa säädetyt vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet eivät rajoita heille asetuksen (EY) N:o 1107/2006 nojalla kuuluvia oikeuksia. **[tark. 139]**

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

2. Tätä artiklaa sovelletaan vammaisiin henkilöihin, liikuntarajoitteisiin henkilöihin, sylilapsiin, ilman huoltajaa matkustaviin lapsiin ja raskaana oleviin naisiin edellyttäen, että lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle on ilmoitettu heidän erityisistä avuntarpeistaan viimeistään silloin, kun häiriöstä on ilmoitettu. Sitä sovelletaan myös erityistä lääkinnällistä apua tarvitseviin henkilöihin edellyttäen, että lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle on ilmoitettu heidän erityisen lääkinnällisen avun tarpeistaan viimeistään lähtöselvityksen yhteydessä. Lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat voivat vaatia todisteen tällaisista tarpeista.

Tällaisen ilmoituksen katsotaan kattavan kaikki lentokuljetussopimukseen kuuluvat matkat.

3. ~~Edellä~~***Lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava*** 2 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden mukana ***samalla lentokuljetussopimuksella*** matkustavalle henkilölle tai lapsen saattajana toimivalle henkilölle ~~on viimeistään lähtöselvityksen yhteydessä tarjottava~~ mahdollisuus maksutta kyseisen henkilön tai lapsen viereiseen ~~istumapaikkaan, mikäli istumapaikka on~~***istuinpaikkaan. Jos viereisiä istuinpaikkoja ei ole*** saatavilla***, lentoliikenteen harjoittajan on pyrittävä auttamaan mukana matkustavaa henkilöä tai matkustavia henkilöitä viereisen istuinpaikan tai viereisten istuinpaikkojen löytämisessä***. **[tark. 140]**

4. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on annettava ilma-alukseen pääsyn yhteydessä ensisijainen pääsy 2 kohdassa tarkoitetuille henkilöille ja heidän mukanaan matkustavalle henkilölle tai hyväksytyille avustaville koirille ***sekä lastenvaunuissa tai -rattaissa kuljetettaville lapsille ja heidän mukanaan matkustavalle henkilölle***. **[tark. 141]**

4 a. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on huolehdittava ilman lisämaksua siitä, että lastenvaunuja tai -rattaita tarvitsevat sylilapset ja lapset voidaan kuljettaa lastenvaunuissa tai -rattaissa lähtöportille tai ilma-aluksen ovelle saakka ja että lastenvaunut tai -rattaat ovat heidän saatavillaan ilma-aluksen ovella, elleivät turvallisuuteen, turvatoimiin, kapasiteettiin tai toiminnallisuuteen liittyvät seikat tätä estä. **[tark. 142]**

4 b. Jos lentoasema ei täytä asetuksen (EY) N:o 1107/2006 7 ja 8 artiklan mukaisia velvoitteitaan ja sen seurauksena vammaiset henkilöt ja liikuntarajoitteiset henkilöt tai ilman saattajaa matkustavat alaikäiset myöhästyvät lennoltaan, lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen maksamaan näille matkustajille korvauksen, uudelleenreitittämään heidät ja auttamaan heitä tämän asetuksen 7, 8 ja 9 artiklan mukaisesti. Komissio määrittelee ... päivään ...kuuta ... [tämän muutosasetuksen soveltamispäivä] mennessä tämän asetuksen 16 b d artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksellä yksityiskohtaiset järjestelyt lentoliikenteen harjoittajan ja lentoaseman pitäjän velvollisuuksien ja muutoksenhakukeinojen soveltamiseksi. Tämä täytäntöönpanosäädös ei saa vähentää lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia, jotka liittyvät tämän kohdan mukaisiin matkustajien korvauksiin ja uudelleenreititykseen ja matkustajille tarjottavaan apuun. **[tark. 143]**

5. Soveltaessaan 8 artiklan mukaisesti uudelleenreititystä ja 9 artiklan mukaisesti apua lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on kiinnitettävä erityistä huomiota 2 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden tarpeisiin. Lentoliikenteen harjoittajien on toimitettava kyseinen uudelleenreititys ja apu mahdollisimman pian kyseisille henkilöille, mukaan lukien heidän mukanaan matkustavat henkilöt tai hyväksytyt avustavat koirat.

6. Edellä olevaa 9 artiklan 6 kohtaa ei sovelleta 2 kohdassa tarkoitettuun matkustajaan eikä heidän mukanaan matkustaviin henkilöihin tai hyväksyttyihin avustaviin koiriin.;”

13 a) lisätään artikla seuraavasti:

”11 a artikla
Oikeus henkilökohtaiseen tavaraan ja käsimatkatavaraan

1. Matkustajilla on aina oikeus ottaa koneeseen yksi henkilökohtainen tavara, kuten pieni laukku, käsilaukku, reppu tai kannettavan tietokoneen laukku, sillä edellytyksellä, että se voidaan turvallisesti sijoittaa matkustajan edessä olevan istuimen alle. Lentoliikenteen harjoittajat eivät saa periä matkustajalta lisämaksuja tästä henkilökohtaisesta tavarasta lentolipun hinnan lisäksi. Liikenteenharjoittajat ovat velvollisia antamaan selkeät, läpinäkyvät ja helposti saatavilla olevat tiedot henkilökohtaisen tavaran painoa ja kokoa koskevista vaatimuksista varauksen tekohetkellä ja sen jälkeen, jotta matkustajat saavat täydelliset tiedot ennen matkaansa.

2. ***Matkustajilla on aina oikeus ottaa koneeseen yksi käsimatkatavara. Käsimatkatavarasta ei saa periä lentolipun hinnan lisäksi maksua, jos käsimatkatavaran koko on enintään 100 cm (yhteenlaskettu pituus, leveys ja korkeus) ja paino enintään 7 kg. Lentoliikenteen harjoittajat voivat soveltaa eri sääntöjä ylimääräisiin tai suurempiin käsimatkatavaroihin.***

   Käsimatkatavara voidaan kuljettaa joko ilma-aluksen matkustamossa (käsimatkatavarana) tai rahtitilassa. Liikenteenharjoittaja saa kieltäytyä sallimasta tällaisten käsimatkatavaroiden ottamista koneeseen ainoastaan turvallisuussyistä, jotka liittyvät käsimatkatavaran painoon tai kokoon suhteessa ilma-aluksen ominaisuuksiin.

   Lentoliikenteen harjoittajien on annettava selkeät, läpinäkyvät ja helposti saatavilla olevat tiedot käsimatkatavaran painoa ja kokoa koskevista vaatimuksista varauksen tekohetkellä ja sen jälkeen, jotta matkustajat saavat täydelliset tiedot ennen matkaansa.

3. ***Sen varalta, että matkustajan henkilökohtainen tavara tai käsimatkatavara jää ilma-aluksen matkustamoon, lennosta vastaavien ja sopimuksen tehneiden lentoliikenteen harjoittajien on etukäteen selvitettävä, mikä osapuoli on vastuussa mahdollisten myöhempien pyyntöjen käsittelystä. Nimetyn vastuussa olevan lentoliikenteen harjoittajan on varauksen tekemisen yhteydessä automaattisesti ilmoitettava matkustajille unohdettujen henkilökohtaisten tavaroiden tai käsimatkatavaroiden noutomenettelystä. Kyseiset tiedot on esitettävä selkeästi ja kattavasti, ja niihin on sisällyttävä sähköiset yhteystiedot, sovellettavat lomakkeet ja muut asiaankuuluvat tiedot, joita matkustaja tarvitsee pyynnön esittämiseksi.”*** **[tark. 144]**

13 b) lisätään artikla seuraavasti

”11 a a artikla

Oikeus siirtää lippu asianomaisen matkustajan tai läheisen perheenjäsenen kuolemantapauksessa

1. ***Lippu voidaan siirtää toiselle henkilölle, jos asianomainen matkustaja tai hänen läheinen perheenjäsenensä kuolee. Perheenjäsenensä menettänyt matkustaja tai menehtyneen matkustajan asioita hoitava henkilö voi pyytää lipun siirtoa esittämällä asianmukaiset tositteet pysyvällä välineellä.***
2. ***Lentoliikenteen harjoittajien, matkanjärjestäjien tai välittäjien on käsiteltävä tällaiset pyynnöt läpinäkyviä ja oikeudenmukaisia ehtoja noudattaen.***
3. ***Jos tällainen pyyntö esitetään vähintään 72 tuntia ennen lentoa ja jos asianmukaiset tositteet esitetään pysyvällä välineellä, pyyntöä on pidettävä kaikissa tapauksissa kohtuullisena eikä siitä saa periä lisämaksua.***

4. ***Jos tällainen pyyntö esitetään lennon lähtöä edeltävien 72 tunnin aikana ja jos asianmukaiset tositteet esitetään pysyvällä välineellä, lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän on ilmoitettava lipun siirtäjälle mahdollisista maksuista. Nämä maksut eivät saa olla kohtuuttomia, eivätkä ne saa ylittää liikenteenharjoittajalle tai välittäjälle lipun siirrosta aiheutuvia todellisia kustannuksia.”***
[tark. 145]

13 c) lisätään artikla seuraavasti:

”11 b artikla
Lähtöselvitys

1. ***Matkustajilla on oikeus tehdä lähtöselvitys joko verkossa tai lentoasemalla ilman lisämaksuja. Tätä varten lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota lentoasemalla käyttöön itsepalveluperiaatteella toimivia lähtöselvitysautomaatteja lähtöselvitysprosessin helpottamiseksi.***

2. Matkustajilla on oikeus harkintansa mukaan käyttää joko paperimuodossa tai digitaalisessa muodossa olevaa tarkastuskorttia.” **[tark. 146]**

14) korvataan 12 artikla seuraavasti:

‘12 artikla
Muut oikeudet

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

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

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

2. Edellä 1 kohtaa ei sovelleta 4 artiklan 2 kohdassa säädettyjen ehtojen mukaisesti 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.;”

14 a) lisätään artikla seuraavasti:

”12 a artikla

Kirjoitusvirheiden korjaus

1. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on viimeistään 48 tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa esitetyn pyynnön saatuaan korjattava matkustajan nimessä olevat kirjoitusvirheet tai päivitettävä matkustajan nimi hallinnollisen muutoksen tapauksessa. Tällainen korjaus tai päivitys on tehtävä maksutta vähintään kerran.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja pyyntöjä voivat esittää

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

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

Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti tehdyt korjaukset tai päivitykset eivät saa merkitä lipun siirtoa matkustajalta toiselle henkilölle.”; **[tark. 147]**

15) korvataan 13 artikla seuraavasti:

‘13 artikla
Takautumisoikeus

Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut tämän asetuksen mukaiset velvollisuutensa, tämän asetuksen tai kansallisen lainsäädännön säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan unionin oikeuden tai kansallisen lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina.~~;~~ ***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 vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus.’*** **[tark. 148]**

16) korvataan 14 artikla seuraavasti:

‘14 artikla

Velvollisuudet antaa matkustajille tietoja

1. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ***ja välittäjän*** on esitettävä verkkosivustollaan ja mobiilisovelluksessa ***selkeällä, helposti saavutettavissa olevalla ja yksiselitteisellä tavalla*** tiedote, jossa täsmennetään tämän asetuksen mukaiset oikeudet, valitusten ~~käsittelyprosessi~~***käsittelyprosessia koskevat tiedot*** mukaan luettuna. ***Tämän vaatimuksen täyttämiseksi lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi käyttää tämän asetuksen säännöksistä tehtyä tiivistelmää, jonka komissio on laatinut ja asettanut yleisön saataville kaikilla unionin virallisilla kielillä.*** **[tark. 149]**

2. Tarjotessaan lippuja lennolle tai jatkolennoille sekä ennen ***näiden lentojen*** ostoa lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on annettava matkustajalle seuraavat tiedot:

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

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

b a) keskeiset matkapalvelut ja valinnaiset lisämaksut;

c) määräaika ja menettely, johon mennessä matkustaja voi pyytää nimen muuttamista 4 artiklan 6 kohdan mukaisesti ilman ylimääräisiä kustannuksia; ja

d) lentokuljetussopimuksen ehdot ja edellytykset.

~~Ensimmäisen alakohdan b alakohdassa vahvistetun tietovaatimuksen täyttämiseksi lentoliikenteen harjoittaja ja välittäjä voivat käyttää komission kaikilla unionin virallisilla kielillä laatimaa ja yleisön saataville asettamaa tiivistelmää tämän asetuksen säännöksistä.~~ **[tark. 150]**

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

~~Lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on annettava tämän kohdan mukaiset tiedot lentokuljetussopimuksen kielellä ja pysyvällä välineellä kansainvälisesti käytetyllä kielellä.~~ **[tark. 151]**

4. Lentoaseman pitäjän ***ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan*** on varmistettava, että lähtöselvityksessä (itsepalveluperiaatteella toimivat lähtöselvitysautomaatit mukaan luettuina)***, verkkosivustolla*** ja lähtöportilla on selkeästi esitettynä seuraava teksti***, jonka matkustajat voivat nähdä selvästi***: ”Jos teiltä evätään pääsy lennolle, lentonne peruutetaan ~~tai se~~***, 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 ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on myös varmistettava, että lähtöselvityksessä on tekstin vieressä esillä QR-koodi tai muu tekninen keino, jolla pääsee matkustajien oikeuksia koskevaan komission mobiilisovellukseen, joka sisältää tiivistelmän tästä asetuksesta.*** Tätä varten lentoaseman pitäjien on tehtävä yhteistyötä lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien kanssa.~~;~~ **[tark. 152]**

4 a. Lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on varauksen yhteydessä annettava matkustajille tiedot valitusten käsittelyprosesseista ja 15 a a artiklassa määritellyistä asiaa koskevista määräajoista. Tietoa valituksen käsittelystä on oltava saatavilla myös lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien verkkosivustoilla ja sovelluksissa, ja sitä on annettava siinä sähköpostiviestissä, jolla ilmoitetaan matkustajille sellaisesta tapahtumasta, jonka perusteella voi syntyä tässä asetuksessa vahvistettuja oikeuksia. **[tark. 153]**

4 b. Lentoliikenteen harjoittajien on perustettava kaikille lentoasemille, joilla ne harjoittavat toimintaa, yhteyspisteitä, joissa on läsnä yhteyshenkilöitä tai asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan valtuuttama kolmas osapuoli, jotka antavat matkustajille tarvittavat tiedot heidän oikeuksistaan, myös valitusmenettelyistä, jotta he saavat apua ja jotta voidaan ryhtyä välittömästi toimiin peruutettujen tai viivästyneiden lentojen, lennolle pääsyn epäämisen ja sekä kadonneiden tai viivästyneiden matkatavaroiden tapauksessa. Kyseisten yhteyspisteiden on oltava matkustajien käytettävissä auttamassa esimerkiksi lippujen hinnan takaisin saamisessa, uudelleenreitityksessä ja uuden varauksen tekemisessä sekä ottamassa vastaan matkustajien tekemiä valituksia lentoliikenteen harjoittajien toiminta-aikoina ja siihen saakka, kunnes viimeinen matkustaja on poistunut viimeisestä lentokoneesta, sekä sen ajan jonka voidaan kohtuudella odottaa kuluvan passi- ja tullimuodollisuuksien hoitamiseen, kirjattujen matkatavaroiden noutamiseen ja osoitettuun yhteyspisteeseen saapumiseen kiireettömästi. **[tark. 154]**

4 c. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on annettava matkustajille helppolukuisia ja läpinäkyviä tietoja matkustajien oikeuksista ja yhteyspisteistä, jotka auttavat sähköisiin matkalippuihin sekä sähköisiin ja paperitulosteina annettuihin tarkastuskortteihin liittyvissä kysymyksissä. **[tark. 155]**

4 d. Jos matkustushäiriö johtaa tässä asetuksessa vahvistettujen oikeuksien syntymiseen, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on mahdollisimman pian tiedotettava asiasta tyhjentävästi matkustajille, joita asia koskee, ja annettava heille tiedote, joka sisältää tämän asetuksen mukaiset hinnan palauttamista, uudelleenreititystä, korvausta ja auttamista koskevat säännöt, mukaan lukien tiedot 9 artiklan 4 kohdan mukaisista mahdollisista rajoituksista, ja tarvittaessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on myös lähetettävä matkustajalle esitäytetty yhteinen lomake 15 a artiklan mukaisesti. Myös kansallisen täytäntöönpanoelimen tai muun 16 artiklan nojalla nimetyn elimen yhteystiedot on annettava matkustajille kirjallisessa muodossa. **[tark. 156]**

4 e. Lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on tarvittaessa annettava tämän artiklan mukaiset tiedot lentokuljetussopimuksen kielellä ja kansainvälisesti käytetyllä kielellä pysyvällä välineellä. **[tark. 157]**

4 f. Tämän asetuksen mukaisesti matkustajille annettavat tiedot ja heidän kanssaan käytävä kirjeenvaihto on toimitettava sähköisesti, jos se on teknisesti mahdollista. Kun tiedot toimitetaan tällä tavoin, lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on varmistettava, että kirjallinen kirjeenvaihto, myös tällaisen kirjeenvaihdon päivämäärä ja kellonaika, on mahdollista tallentaa, jotta siihen voidaan viitata myöhemmin. Lentoliikenteen harjoittajilla ja välittäjillä on näyttövelvollisuus siitä, ovatko ne antaneet matkustajille tarvittavat tiedot ja milloin ne ovat toimittaneet ne. Kaikkien viestintävälineiden on tarjottava matkustajalle mahdollisuus ottaa nopeasti, maksutta ja tehokkaasti yhteyttä lentoliikenteen harjoittajiin ja välittäjiin.
[tark. 158]

4 g. Sokeiden ja näkövammaisten henkilöiden, kognitiivisista häiriöistä kärsivien henkilöiden, kehitysvammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden osalta tätä artiklaa on sovellettava asianmukaisia vaihtoehtoisia ja saavutettavia keinoja käyttäen. **[tark. 159]**

4 h. Lentoaseman pitäjän on varmistettava, että lentoaseman matkustajille varatuilla alueilla on selkeästi ja näkyvästi esillä yleistä tietoa matkustajien oikeuksista. Sen on saamiensa tietojen perusteella lisäksi varmistettava, että lentoasemalla olevat matkustajat saavat myöhästymisten ja lentohäiriöiden, kuten lentonsa peruuntumisen, tapauksessa tiedot viivästymisten ja lentohäiriöiden syistä ja niihin liittyvistä oikeuksistaan sekä oikeuksistaan tapauksessa, jossa lentoyhtiö odottamatta lopettaa toimintansa esimerkiksi maksukyvyttömyyden tai liikenneluvan perumisen vuoksi. **[tark. 160]**

4 i. Lähdön peruuntuessa tai viivästyessä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tiedotettava matkustajille tilanteesta ja myös häiriön syystä heti, kun tieto on saatavilla, ja joka tapauksessa viimeistään 30 minuutin kuluttua aikataulun mukaisesta lähtöajasta ja ilmoitettava arvioitu lähtöaika edellyttäen, että lentoliikenteen harjoittaja on saanut matkustajan yhteystiedot [*täytäntöönpanoasetuksessa] tarkoitetulla tavalla, jos lippu on hankittu välittäjän kautta. **[tark. 161]**

4 j. Lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on perustettava kaikkia matkan varanneita matkustajia varten helposti tavoitettava ja tehokas puhelinpalvelu, jossa on annettava tietoa sekä ehdotettava vaihtoehtoja lentohäiriön tapauksessa ja joka ei saa missään tapauksessa maksaa paikallispuhelua enempää. **[tark. 162]**

4 k. Matkustajille annettavissa sähköisissä ilmoituksissa lennon peruuttamisesta, pitkäaikaisesta viivästymisestä tai aikataulumuutoksesta on ilmoitettava näkyvästi, että matkustaja voi tämän asetuksen nojalla olla oikeutettu saamaan korvausta ja/tai apua.” **[tark. 163]**

17) 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. ~~Niiden on asetettava yhteystietonsa saataville lentokuljetussopimuksen kielellä ja jollakin kansainvälisesti käytetyllä kielellä. Valitustenkäsittelymenettelyyn liittyvien yksityiskohtaisten tietojen on oltava julkisesti saatavilla, myös vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden osalta saavutettavassa muodossa. Niissä on myös ilmoitettava matkustajille selkeästi jäsenvaltioiden 16 artiklan nojalla nimeämän elimen tai nimeämien elinten yhteystiedot ja 16 a artiklan mukaisesta tuomioistuinten ulkopuolisesta riitojen ratkaisusta vastaavan elimen tai vastaavien elinten yhteystiedot ja tarvittaessa niiden kunkin vastuualueet. Kyseisten tietojen on oltava saatavilla niiden jäsenvaltioiden virallisella kielellä tai virallisilla kielillä, joissa lentoliikenteenharjoittaja ja välittäjä harjoittavat toimintaansa.~~ **[tark. 164]**

2. ~~Kun~~ Matkustaja ~~tekee~~***voi tehdä*** valituksen ***mille tahansa lentoliikenteen harjoittajalle tai välittäjälle niiden vastuualueisiin kuuluvista seikoista*** käyttäen 1 kohdassa tarkoitettua menettelyä~~,~~***.*** Tällainen valitus on tehtävä ~~kuuden kuukauden~~***vuoden*** kuluessa ~~asianomaisesta häiriöstä. Lentoliikenteen harjoittajan tai välittäjän, jolle valitus on osoitettu, on 30 kalenteripäivän kuluessa valituksen tekemisestä joko annettava perusteltu vastaus tai asianmukaisesti perustelluissa poikkeustapauksissa ilmoitettava matkustajalle, että matkustaja saa lopullisen vastauksen alle kahden kuukauden kuluessa valituksen tekemisestä~~***lennon lähtöpäivästä tai aikataulun mukaisesta lähtöpäivästä***~~.~~ ~~Vastauksen on sisällettävä myös, jos riitaa ei ole voitu ratkaista, 16 artiklan nojalla nimetyn elimen tai nimettyjen elinten tai 16 a artiklan mukaisesti riitojen tuomioistuimen ulkopuolisesta ratkaisusta vastaavan elimen tai vastaavien elinten asiaankuuluvat yhteystiedot, mukaan lukien tällaisen elimen tai tällaisten elinten postiosoite, verkkosivusto ja sähköpostiosoite.~~ **[tark. 165]**

2 a. Jos lentoliikenteen harjoittaja vetoaa vastauksessa poikkeuksellisiin olosuhteisiin, sen on ilmoitettava matkustajalle, mistä erityisistä olosuhteista peruutus tai viivästyminen johtui. Lisäksi lentoliikenteen harjoittajan on osoitettava, että se toteutti kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet peruutuksen tai viivästymisen välttämiseksi. **[tark. 166]**

2 b. Näyttövelvollisuus vaadittavien tietojen toimittamisesta matkustajille kuuluu lentoliikenteen harjoittajalle ja välittäjälle. **[tark. 167]**

3. ~~Matkustajien 1 kohdassa tarkoitettua menettelyä käyttäen tekemät valitukset eivät rajoita heidän oikeuttaan saattaa riidat 16 a artiklan mukaiseen tuomioistuimen ulkopuoliseen riitojen ratkaisuun tai hakea hyvitystä nostamalla kanne tuomioistuimessa, jollei kansallisen lainsäädännön mukaisista vanhentumisajoista muuta johdu~~***Vastaanottajan on seitsemän työpäivän kuluessa valituksen vastaanottamisesta vahvistettava matkustajalle, että valitus on vastaanotettu. Vastaanottajan on annettava matkustajalle perusteltu vastaus kahden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta. Jos vastaanottaja ei anna tällaista vastausta kahden kuukauden kuluessa, sen katsotaan hyväksyneen matkustajan vaatimukset***.~~;~~
[tark. 168]

3 a. Perustellussa vastauksessa vastaanottajan on myös ilmoitettava matkustajalle selkeästi jäsenvaltioiden 16 artiklan nojalla nimeämän elimen tai nimeämien elinten yhteystiedot ja 16 a artiklan mukaisesta tuomioistuinten ulkopuolisesta riitojen ratkaisusta vastaavan elimen tai vastaavien elinten yhteystiedot ja tarvittaessa niiden kunkin vastuualueet. **[tark. 169]**

3 b. Jos lentoliikenteen harjoittaja vetoaa vastauksessa poikkeuksellisiin olosuhteisiin, sen on ilmoitettava matkustajalle, mitkä erityiset olosuhteet johtivat peruutukseen tai viivästymiseen.
Lisäksi liikenteenharjoittajan on osoitettava, että se on toteuttanut kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet peruutuksen tai viivästymisen välttämiseksi. **[tark. 170]**

3 c. Näyttövelvollisuus vaadittavien tietojen toimittamisesta matkustajille kuuluu lentoliikenteen harjoittajalle ja välittäjälle.’ **[tark. 171]**

18) korvataan 16 artikla seuraavasti:

‘16 artikla

~~Täytäntöönpano~~ *Kansallisten täytäntöönpanoelinten nimeäminen* [tark. 172]

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi ~~kansallinen täytäntöönpanoelin vastaamaan tämän asetuksen~~***elin, joka vastaa tässä asetuksessa säädettyjen velvoitteiden*** täytäntöönpanosta ~~jäsenvaltion alueella sijaitsevilta lentoasemilta lähtevien ja niille saapuvien matkojen osalta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän kohdan mukaisesti nimetty elin tai nimetyt elimet komissiolle.~~ **[tark. 173]**

2. ~~Kansallinen täytäntöönpanoelin seuraa tiiviisti tämän asetuksen vaatimusten noudattamista ja toteuttaa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että matkustajien oikeuksia kunnioitetaan~~***Kunkin elimen on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton lentoliikenteen harjoittajista, lentoaseman pitäjistä ja välittäjistä tai muista kaupallisista eduista***. **[tark. 174]**

2 a. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän artiklan mukaisesti nimetty elin tai nimetyt elimet sekä sen tai niiden vastuualueet ja näiden mahdolliset muutokset. Komissio ja nimetyt elimet julkaisevat nämä tiedot verkkosivustoillaan. **[tark. 175]**

~~3. Matkustajat voivat ilmoittaa kansalliselle täytäntöönpanoelimelle tämän asetuksen väitetyistä rikkomisista. Kansallinen täytäntöönpanoelin voi tutkia ilmoitettuja väitettyjä rikkomisia ja päättää täytäntöönpanotoimenpiteistä kyseisiin ilmoituksiin sisältyvien tietojen perusteella.~~ **[tark. 176]**

~~4. Jäsenvaltioiden säätämien, tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Ennen kaikkea tällaisten seuraamusten on oltava riittäviä muodostaakseen lentoliikenteen harjoittajille ja välittäjille taloudellisen kannustimen noudattaa johdonmukaisesti tätä asetusta.~~ **[tark. 177]**

~~5.~~ ~~Kansallisten täytäntöönpanoelinten on julkaistava verkkosivustoillaan … päivään …kuuta … [kuusi vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] mennessä ja sen jälkeen viiden vuoden välein raportti toiminnastaan, täytäntöönpanotoimenpiteistä ja niiden tuloksista, mukaan lukien sovelletut seuraamukset. Kyseiset raportit on toimitettava myös komissiolle.~~ **[tark. 178]**

6. Lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on välitettävä kansallisille täytäntöönpanoelimille sen henkilön tai niiden henkilöiden taikka sen elimen vaaditut yhteystiedot, joka tai jotka on nimetty siinä jäsenvaltiossa, jossa lentoliikenteen harjoittaja ja välittäjä harjoittavat toimintaansa, pysyvästi toimimaan niiden puolesta ja vastaanottamaan yhden tai useamman kansallisen täytäntöönpanoelimen antamat asiakirjat tämän asetukseen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Kansalliset täytäntöönpanoelimet voivat vaihtaa kyseisiä tietoja keskenään tämän asetuksen täytäntöönpanoa varten.’;

18a) lisätään artikla seuraavasti:

”16 -a artikla

Täytäntöönpanotehtävät

1. ***Kansallisen täytäntöönpanoelimen on seurattava tarkkaan tämän asetuksen noudattamista ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että matkustajien oikeuksia kunnioitetaan.***

2. ***Kansalliset täytäntöönpanoelimet voivat pyytää lentoliikenteen harjoittajia, lentoaseman pitäjiä ja välittäjiä toimittamaan asiakirjoja ja tietoja, jotka ovat merkityksellisiä niiden 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien suorittamisen kannalta. Tällaiset asiakirjat ja tiedot on toimitettava kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, jollei kansallinen täytäntöönpanoelin toisin määrää.***

3. ***Tehtäviään suorittaessaan kansallisten täytäntöönpanoelinten on otettava tarvittaessa huomioon tiedot, jotka 16 b artiklan 2 kohdan mukaisesti valituksia käsittelemään nimetty toinen elin on niille toimittanut.***

4. ***Kun on kyse kahden tai useamman jäsenvaltion välisestä lentoliikenteestä, kansalliset täytäntöönpanoelimet voivat toteuttaa seurantatoimia yhdessä.***

5. ***Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden kansallisille täytäntöönpanoelimille annetaan riittävät toimivaltuudet toteuttaa täytäntöönpanotoimia.***

6. ***Jos lentoliikenteen harjoittaja vetoaa poikkeuksellisiin olosuhteisiin perustellakseen tämän asetuksen mukaisen korvauksen epäämisen, lentoliikenteen harjoittajan on perusteltava vaatimuksensa esittämällä riittävät todisteet kyseisistä olosuhteista ja asiaan liittyvistä teknisistä ongelmista kansallisille täytäntöönpanoelimille 48 tunnin kuluessa. Lisäksi lentoliikenteen harjoittajan on osoitettava, että kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet toteutettiin kyseisen lennon peruuttamisen tai viivästymisen estämiseksi.***

7. ***Kansallisen täytäntöönpanoelimen on välitettävä nämä tiedot tämän asetuksen nojalla nimetyille vaihtoehtoisesta riidanratkaisusta vastaaville elimille, jos sellaisia on käytettävissä.***

8. ***Kansallisten täytäntöönpanoelinten on julkaistava joka toinen vuosi viimeistään kesäkuun 30 päivänä tilastotietoja sisältäviä kertomuksia toiminnastaan ja tarvittaessa myös kahden edeltävän kalenterivuoden aikana sovelletuista seuraamuksista.***

9. ***Kansallisen täytäntöönpanoelimen on julkaistava tilastotiedot valitusten lukumäärästä ja luonteesta sekä peruutusten, lennolle pääsyn epäämisten ja viivästymisten lukumäärästä ja kestosta ja tiedot kadonneista, viivästyneistä tai vahingoittuneista matkatavaroista ja perustettava julkaisemansa tiedot niihin tietoihin, jotka lentoliikenteen harjoittajien, lentoaseman pitäjien ja välittäjien on toimitettava 15 a artiklassa tarkoitetuista palvelujen laatuvaatimuksista.***

10. Lentoliikenteen harjoittajien ja välittäjien on annettava yhteystietonsa kansallisille täytäntöönpanoelimille niissä jäsenvaltioissa, joissa ne toimivat.” **[tark. 179]**

18b) lisätään artikla seuraavasti:

”16 -a a artikla
Valitusten käsittely kansallisissa täytäntöönpanoelimissä ja muissa elimissä

1. Kun matkustaja on ensin tehnyt tuloksetta valituksen lentoliikenteen harjoittajalle tai välittäjälle 13 a artiklan mukaisesti, hän voi tehdä valituksen kansalliselle täytäntöönpanoelimelle tai muulle tämän artiklan 2 kohdan nojalla nimetylle elimelle enintään vuoden kuluessa siitä, kun hän on saanut tiedon, että lentoliikenteen harjoittaja tai välittäjä on hylännyt alkuperäisen valituksen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kuluttajien oikeuksia turvautua vaihtoehtoisiin oikeussuojakeinoihin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2013/11/EU[1a] nojalla.

2. ***Kuka tahansa matkustaja voi tehdä joko kansalliselle täytäntöönpanoelimelle tai muulle jäsenvaltion tätä tarkoitusta varten nimeämälle elimelle valituksen tämän asetuksen väitetystä rikkomisesta, joka on tapahtunut jonkin jäsenvaltion alueella sijaitsevalla lentoasemalla tai joka koskee lentoa jonkin jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta tai lentoa kolmannesta maasta tällaisille lentoasemille.***

3. ***Kansallisen täytäntöönpanoelimen tai muun 2 kohdan nojalla nimetyn elimen on ilmoitettava valituksen vastaanottamisesta kahden viikon kuluessa sen vastaanottamisesta. Valitustenkäsittelymenettely saa kestää enintään kolme kuukautta päivästä, jona valitus on kirjattu. Valitustenkäsittelymenettelyn on oltava vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden saatavilla saavutettavassa muodossa.***

4. Jos valitus koskee lentoaseman pitäjän väitettyjä rikkomuksia, valituksen käsittelee sen jäsenvaltion, jonka alueella tapahtuma on sattunut, kansallinen täytäntöönpanoelin tai muu 2 kohdan nojalla nimetty elin.

5. Kansallisten täytäntöönpanoelinten tai muun tämän artiklan 2 kohdan nojalla nimetyn elimen on voitava käsitellä yksittäisiä matkustajien valituksia, ja niille on annettava vähintään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/2394[1b] 9 artiklassa määritellyt vähimmäistason tutkinta- ja täytäntöönpanovaltuudet.

6. Kansallisten täytäntöönpanoelinten tai muiden 2 kohdan nojalla nimettyjen elinten päätökset ovat molempia osapuolia velvoittavia ja täytäntöönpanokelpoisia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta osapuolten oikeutta saattaa asia tuomioistuimen käsiteltäväksi.

_____

[1a] ***Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/11/EU, annettu 21 päivänä toukokuuta 2013, kuluttajariitojen vaihtoehtoisesta riidanratkaisusta sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 ja direktiivin 2009/22/EY muuttamisesta (vaihtoehtoista kuluttajariitojen ratkaisua koskeva direktiivi) (EUVL L 165, 18.6.2013, s. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1b] ***Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/2394, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, kuluttajansuojalainsäädännön täytäntöönpanosta vastaavien kansallisten viranomaisten yhteistyöstä ja asetuksen (EY) N:o 2006/2004 kumoamisesta (EUVL L 345, 27.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).”*** **[tark. 180]**

18 c) lisätään artikla seuraavasti:

”16 -a b artikla

1. Jos jäsenvaltio nimeää tämän asetuksen 16 ja 16 b artiklan nojalla eri elimet, kyseisten elinten on huolehdittava asiaankuuluvien tietojen vaihtamisesta välillään asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti, jotta kansallista täytäntöönpanoelintä autetaan suorittamaan valvonta- ja täytäntöönpanotehtävänsä ja jotta 16 b artiklan nojalla nimetty valituksia käsittelevä elin voi kerätä tiedot, jotka ovat tarpeen yksittäisten valitusten tutkimiseksi.

2. Eri jäsenvaltioiden kansallisten täytäntöönpanoelinten on vaihdettava tietoja työskentelystään ja päätöksentekoperiaatteistaan ja -käytännöistään näiden koordinoimiseksi jäsenvaltioiden välillä. Komissio tukee niitä kyseisessä tehtävässä.” **[tark. 181]**

18 d) lisätään artikla seuraavasti:

”16 -a c artikla

Kansallisten täytäntöönpanoelinten tarkastukset

1. ***Komissio voi suorittaa tarkastuksia kansallisissa täytäntöönpanoelimissä seuratakseen asetuksen soveltamista jäsenvaltioissa ja antaakseen suosituksia sen täytäntöönpanon parantamiseksi.***

2. ***Komissio ilmoittaa tarkastuksesta asianomaiselle jäsenvaltiolle hyvissä ajoin ennen tarkastusta.***

3. ***Kukin komission tarkastuskertomus toimitetaan asianomaisen jäsenvaltion kansalliselle valvontaviranomaiselle, jonka on vastauksessaan esitettävä toimenpiteet, jotka on toteutettu havaittujen noudattamatta jättämisten korjaamiseksi ja suositusten noudattamiseksi.***

4. ***Kertomus ja kansallisen täytäntöönpanoelimen vastaus toimitetaan tämän jälkeen tarvittaessa muiden jäsenvaltioiden kansallisille täytäntöönpanoelimille.”***
[tark. 182]

18 e) lisätään artikla seuraavasti:

”16 -a d artikla
Seuraamukset

1. ***Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöistä ja toimenpiteistä komissiolle ja ilmoitettava sille viipymättä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista.***

2. ***Sen kansallisen täytäntöönpanoelimen, joka on toimivaltainen 16 b artiklan 4 tai 5 kohdan soveltamiseksi, on valitusta käsittelevän kansallisen täytäntöönpanoelimen pyynnöstä 16 c artiklassa tarkoitetun yhteistyön puitteissa tutkittava kyseisen elimen havaitsema tämän asetuksen säännösten rikkominen ja määrättävä tarpeen mukaan seuraamuksia.”*** **[tark. 183]**

18 f) lisätään artikla seuraavasti:

”16 -a e artikla

Jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyö

1. ***Jäsenvaltioiden on lähetettävä säännöllisesti olennaiset tiedot tämän asetuksen säännösten soveltamisesta komissiolle, joka saattaa nämä tiedot muiden jäsenvaltioiden käytettäviksi sähköisessä muodossa.***
2. ***Kansallisten täytäntöönpanoelinten on komission pyynnöstä tutkittava yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan tai lentoaseman pitäjän noudattamia, tässä asetuksessa vahvistettujen velvollisuuksien vastaisiksi epäiltyjä käytäntöjä ja raportoitava havainnoistaan komissiolle neljän kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä.***
3. ***Komissio edistää [täytäntöönpanoasetuksen] 16 a artiklassa tarkoitetun komitean avulla jäsenvaltioiden välistä vuoropuhelua ja yhteistyötä tämän asetuksen kansallisesta tulkinnasta ja soveltamisesta.***

4. Komissio tarkastelee jäsenvaltion tai kansallisen täytäntöönpanoelimen pyynnöstä tai omasta aloitteestaan tapauksia, joissa ilmenee eroja tämän asetuksen säännösten soveltamisessa ja täytäntöönpanossa.

5. Komissio voi tarvittaessa antaa ohjeita tämän asetuksen yhdenmukaisen soveltamisen edistämiseksi.” **[tark. 184]**

19) lisätään artikla seuraavasti:

‘16 a artikla
Tuomioistuimen ulkopuolinen riitojen ratkaisu

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentomatkustajat voivat saattaa tämän asetuksen mukaisten valitusten tai pyyntöjen perusteella syntyneet yksittäiset riidat tuomioistuimen ulkopuolisesta riitojen ratkaisusta vastaavan elimen tai vastaavien elinten käsiteltäväksi. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän artiklan mukaisesti riitojen käsittelystä vastuussa oleva elin tai olevat elimet komissiolle. ~~Jäsenvaltiot voivat päättää, että tätä artiklaa sovelletaan ainoastaan~~***Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien*** lentoliikenteen harjoittajien ~~tai~~***ja*** välittäjien ***osallistuminen vaihtoehtoisiin riidanratkaisumenettelyihin on pakollista, ja niissä tehdyt päätökset ovat sitovia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta osapuolten oikeutta saattaa asia tuomioistuimen käsiteltäväksi*** ~~ja kuluttajien välisiin riita-asioihin.;’~~ **[tark. 185]**

19a) lisätään artikla seuraavasti:

”16 a a artikla

Säännöstenmukaisuutta koskevat asiakirjat

1. Unionin lentoliikenteen harjoittajien on laadittava asiakirja, jossa osoitetaan riittävän yksityiskohtaisesti, että niiden toimintamenettelyillä varmistetaan tämän asetuksen kaikkien sovellettavien artiklojen säännösten johdonmukainen noudattaminen, ja toimitettava se liikenneluvan asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisesti myöntäneen jäsenvaltion kansalliselle täytäntöönpanoelimelle sekä komissiolle viimeistään [1 päivänä tammikuuta xxxx].

2. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan säännöstenmukaisuutta koskevien asiakirjojen vähimmäissisältö. Asiakirjoissa on joka tapauksessa esitettävä vähintään valmiussuunnitelmat vakavien häiriöiden varalta ja yksilöitävä avun antamisesta ja muista oikeuksista vastaava henkilöstö, käytännön järjestelyt ja menettelyt, joilla valituksia käsitellään ja apua ja korvauksia annetaan, sekä matkustajien kanssa tapahtuvassa viestinnässä käytettävät menettelyt ja mallit. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

3. Muiden unionin lentoasemilta palveluja tarjoavien lentoliikenteen harjoittajien on toimitettava säännöstenmukaisuutta koskeva asiakirja kaikkien niiden jäsenvaltioiden kansallisille täytäntöönpanoelimille, joissa ne harjoittavat toimintaa, ja komissiolle.

4. Lentoliikenteen harjoittajien on tarkistettava säännöstenmukaisuutta koskevia asiakirjojaan ja toimitettava päivitetyt versiot asianomaisille kansallisille täytäntöönpanoelimille ja komissiolle [1 päivästä tammikuuta xxxx] alkaen joka kolmas vuosi.

5. Kansallisen täytäntöönpanoelimen on otettava huomioon lentoliikenteen harjoittajien toimittamat säännöstenmukaisuutta koskevat asiakirjat ja mahdollisuuksien mukaan tarkistettava säännöstenmukaisuutta koskevien asiakirjojen paikkansapitävyys valitusten tietojen avulla.” **[tark. 186]**

19 b) lisätään artikla seuraavasti:

”16 a b artikla
Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.

2. ***Siirretään komissiolle … päivästä …kuuta … [tämän muutosasetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 6 c artiklassa ja 7 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.***

3. ***Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 6 c ja 7 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.***

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevien 6 c ja 7 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.” **[tark. 187]**

19 c) lisätään artikla seuraavasti:

”16 a c artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa matkustajien oikeuksia käsittelevä komitea, joka muodostuu kahdesta kunkin jäsenvaltion edustajasta, joista ainakin toinen edustaa kansallista täytäntöönpanoelintä. Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.” **[tark. 188]**

20) korvataan 17 artikla seuraavasti:

‘17 artikla

Uudelleentarkastelu ja kertomus

~~1.~~

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

~~Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.~~

[tark. 189]

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

~~Kyseisessä kertomuksessa on myös tarkasteltava uudelleen 7 artiklan 1 kohdassa vahvistettuja määriä ja 10 artiklan 2 kohdassa vahvistettuja prosenttiosuuksia ottaen huomioon muun muassa lentohintojen kehitys, inflaatioaste ja tilastot lennolle pääsyn epäämisistä, peruuttamisista, viivästymisistä ja lentoliikenteen harjoittajista johtuneista myöhästymisistä jatkolennoilta sekä tilastot matkustusluokan alentamisista viiden edeltävän vuoden ajalta.~~ **[tark. 190]**

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

~~a)~~ ~~tarve ja mahdollisuudet tarkistaa tämän asetuksen soveltamisalaa, jotta voidaan entisestään parantaa matkustajien suojelua sekä unionin ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia toimintaedellytyksiä, sekä yhteyksiin liittyvät näkökohdat. Erityisesti komissio arvioi lainkäyttövaltaan liittyvien ristiriitojen riskejä ja täytäntöönpanoon liittyviä vaikeuksia ja suosittelee keinoja, joilla voidaan lieventää kyseisiä riskejä ja puuttua kyseisiin vaikeuksiin;~~ **[tark. 191]**

~~b)~~ ~~tarve mukauttaa 7 artiklan 2 kohdassa vahvistettuja kynnysarvoja sellaisten tilastojen perusteella, jotka koskevat viivästysten ja peruutusten kehitystä komission arviota edeltävältä viideltä vuodelta ja joka vuodelta … päivästä …kuuta … [kaksi vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] alkaen;~~ **[tark. 192]**

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

Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.”;

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

2 artikla

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

1) muutetaan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

a) korvataan b alakohta seuraavasti:

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

_____

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

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

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

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

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

k) ”välittäjällä” luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ei ole liikenteenharjoittaja ja joka toimii elinkeino-, liike- tai ammattitoimintaansa kuuluvassa tarkoituksessa liikenteenharjoittajan tai matkustajan puolesta kuljetussopimuksen tekemiseksi;

l) ”henkilökohtaisella tavaralla” kirjaamatonta matkatavaraa, ~~jonka on katsottava olevan matkustajien kuljetukseen liittyvä pakollinen tekijä ja~~ joka on turvallisuusvaatimusten mukainen ja joko mitoiltaan enintään 40 × 30 × 15 cm tai sopii matkustajan istuimen edessä olevan istuimen alle;
[tark. 193]

m) ”käsimatkatavaralla” kirjaamatonta matkatavaraa, joka ei ole henkilökohtainen tavara, ja joka on turvallisuusvaatimusten mukainen;

---

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

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

2) korvataan 3 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

3) ~~kumotaan~~***korvataan*** 3 artiklan 2 kohta~~,~~ ***seuraavasti:***

”2. Unionin lentoliikenteen harjoittajien ja niiden puolesta toimivien maahuolitsijoiden on kaikilla unionin lentoasemilla perustettava palvelu, josta matkustajat saavat valituslomakkeita voidakseen tehdä välittömästi saavuttuaan valituksen matkatavaroiden vahingoittumisesta tai viivästymisestä. Samoin unionin lentoliikenteen harjoittajien on varmistettava, että tässä kohdassa tarkoitettu valituslomake on helposti ja käyttäjäystävällisesti matkustajien saatavilla QR-koodeja käyttämällä. Tällaisista QR-koodeista on ilmoitettava ja ne on asetettava esille selkeällä ja näkyvällä tavalla, mukaan lukien lähtöselvityksessä, lentoaseman palvelupisteissä, lähtöporteilla ja lentoliikenteen harjoittajan verkkosivustolla tai vastaavalla verkkoalustalla, jotta valituslomake on matkustajien saatavilla nopeasti ja ilman kohtuuttomia vaikeuksia. Lentoliikenteen harjoittajan on hyväksyttävä valituslomake, joka voi olla myös vahinko- tai katoamisilmoitus, Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuksi muistutukseksi. Tämä mahdollisuus ei vaikuta matkustajan oikeuteen tehdä valitus muulla tavalla Montrealin yleissopimuksessa asetettujen määräaikojen puitteissa. **[tark. 194]**

2 a. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan vakiomuotoisen korvausvaatimuslomakkeen muoto. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 6 f artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä / tarkastelumenettelyä noudattaen.” **[tark. 195]**

4) korvataan 3 a artikla seuraavasti:

‘3 a artikla

Lisämaksun, jonka unionin lentoliikenteen harjoittaja voi pyytää Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdan mukaisesti ja tämän vaikuttamatta 6 a artiklan soveltamiseen, silloin kun matkustaja on erityisesti ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy matkatavaran toimittamiseen määräpaikkaan, on perustuttava tariffiin, joka kuvastaa kuljetuksen ja vakuuttamisen lisäkustannuksia sellaisen matkatavaran osalta, jonka arvo ylittää korvausvastuun rajan. Tariffi on asetettava pyynnöstä matkustajien saataville.;’

5) korvataan 5 artikla seuraavasti:

‘5 artikla

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

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

3 a. Lentoliikenteen harjoittajien on ensin maksettava matkatavaroiden katoamis-, viivästymis- tai vahingoittumistapauksissa korvauksia matkustajille, joiden kanssa ne ovat tehneet sopimuksen, ennen kuin ne voivat esittää lentoasemille tai palveluntarjoajille mahdollisia korvausvaatimuksia vahingoista, joista ne eivät välttämättä ole itse vastuussa.’ **[tark. 196]**

6) 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 matkatavaroista erityinen ilmoitus. Tämän tiedonantovelvollisuuden täyttämiseksi unionin lentoliikenteen harjoittajien on käytettävä liitteenä olevaa tiedotetta. Tällaista yhteenvetoa tai tiedotetta ei voida käyttää korvausvaatimuksen perustana, eikä tämän asetuksen säännösten tai Montrealin yleissopimuksen määräysten tulkinnassa.~~;~~’ **[tark. 197]**

a a) lisätään kohta seuraavasti:

***”Kaikkien unionissa lentoliikennepalveluja myyvien lentoliikenteen harjoittajien on varmistettava, että matkustajille annetaan kaikissa myyntipisteissä, puhelinmyynti ja internetin välityksellä tapahtuva myynti mukaan luettuina, yhteenveto tärkeimmistä matkustajiin ja heidän matkatavaroihinsa sovellettavista korvausvastuuta koskevista säännöistä mukaan lukien korvauskanteen nostamista koskevat määräajat ja mahdollisuus tehdä matkatavaroista erityinen ilmoitus. Tämän tiedonantovelvollisuuden täyttämiseksi unionin lentoliikenteen harjoittajien on käytettävä liitteenä olevaa tiedotetta. Tällaista yhteenvetoa tai tiedotetta ei voida käyttää korvausvaatimuksen perustana, eikä tämän asetuksen säännösten tai Montrealin yleissopimuksen määräysten tulkinnassa. Komissio valtuutetaan 6 d artiklassa tarkoitetulla delegoidulla säädöksellä mukauttamaan liitteessä mainittuja summia, 5 artiklan 2 kohdassa mainittua summaa lukuun ottamatta, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla tekemän päätöksen perusteella.”* **[tark. 198]**

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 lomake, jonka avulla matkustaja voi tehdä välittömästi verkossa tai paperilla valituksen matkatavaroiden vahingoittumisesta, viivästymisestä tai katoamisesta. Lentoliikenteen harjoittajan on katsottava lomakkeen jättöpäivä Montrealin yleissopimuksen 31 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaiseksi muistutuksen tekopäiväksi, vaikka lentoliikenteen harjoittaja pyytäisikin myöhemmin lisätietoja. Tämä kohta ei vaikuta matkustajan oikeuteen tehdä valitus muulla tavalla Montrealin yleissopimuksessa asetettujen määräaikojen puitteissa.

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

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

7) lisätään artiklat seuraavasti:

‘6 a artikla

1. Kuljettaessaan kirjattuja liikkumisen apuvälineitä tai hyväksyttyjä avustajakoiria unionin lentoliikenteen harjoittajan on ***kerrottava matkustajille heidän oikeuksistaan ja*** varmistettava, että jokaiselle vammaiselle henkilölle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle tarjotaan varauksen yhteydessä ja samanaikaisesti asetuksen (EY) N:o 1107/2006 6 artiklan mukaisen ilmoituksen kanssa ja viimeistään silloin, kun apuvälineet luovutetaan lentoliikenteen harjoittajalle, ja hyväksytyn avustavan koiran tapauksessa lennolle pääsyn yhteydessä~~,~~ mahdollisuus tehdä saavutettavassa muodossa Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu määräpaikkaan toimittamiseen liittyvää etuutta koskeva erityinen ilmoitus. Tässä tapauksessa unionin lentoliikenteen harjoittaja ei saa periä asianomaisilta matkustajilta lisämaksua***. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä vakiomuotoisen lomakkeen, jota käytetään kyseisen etuutta koskevan ilmoituksen tekemiseen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään [6 f artiklan 2 kohdassa] tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen***. Kun välineet tuhoutuvat, katoavat, vahingoittuvat tai viivästyvät tai jos hyväksytty avustajakoira kuolee tai loukkaantuu, unionin lentoliikenteen harjoittaja voi vaatia vammaiselta henkilöltä tai liikuntarajoitteiselta henkilöltä sitä, että tämä toimittaa etuutta koskevassa erityisessä ilmoituksessa mainitun etuutta koskevan määrän tueksi todisteita kustannuksista, joita aiheutuu uusien välineiden tai hyväksytyn avustavan koiran korvaamisesta, mukaan lukien väliaikainen korvaaminen. **[tark. 199]**

Myydessään ilmakuljetuksia unionin lentoliikenteen harjoittajan puolesta välittäjien on ***kerrottava matkustajille heidän oikeuksistaan ja*** tarjottava asianomaisille matkustajille mahdollisuus tehdä saavutettavassa muodossa varauksen yhteydessä ja samanaikaisesti asetuksen (EY) N:o 1107/2006 6 artiklan mukaisen ilmoituksen kanssa Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu etuutta koskeva erityinen ilmoitus. Kyseinen etuutta koskeva erityinen ilmoitus on annettava ensimmäisessä alakohdassa vahvistetuin edellytyksin. Välittäjän on toimitettava ilmoitus unionin lentoliikenteen harjoittajalle mahdollisimman pian. **[tark. 200]**

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

3. Sovellettaessa 2 kohtaa ja rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1107/2006 7 ja 8 artiklan ja liitteessä I olevan neljännen kohdan soveltamista unionin lentoliikenteen harjoittajien on toteutettava nopeasti kaikki kohtuulliset toimet välittömästi tarvittavien kirjattujen liikkumisen apuvälineiden korvaamiseksi väliaikaisesti sekä väliaikaiset ratkaisut hyväksyttyjen avustajakoirien korvaamiseksi. Vammaiset henkilöt tai liikuntarajoitteiset henkilöt saavat pitää kyseisen väliaikaisen korvaavan välineen maksutta siihen saakka, kunnes 2 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettu tai kunnes unionin lentoliikenteen harjoittajat ovat korvanneet oikeushenkilöille tai luonnollisille henkilöille liikkumisen apuvälineiden tai hyväksytyn avustajakoiran tarvittavasta väliaikaisesta korvaamisesta aiheutuvat kustannukset.

4. Edellä olevan 3 kohdan noudattaminen ei merkitse unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun tunnustamista.

6 a a artikla

1. Asetuksen (EY) N:o 261/2004 16 artiklan nojalla nimetyn kansallisen täytäntöönpanoelimen on varmistettava tämän asetuksen noudattaminen. Tätä tarkoitusta varten se valvoo seuraavia:

a) lentokuljetussopimuksen ehdot ja edellytykset;

b) etuutta koskevan erityisen ilmoituksen tekomahdollisuuden järjestelmällinen tarjoaminen liikkumisen apuvälineiden kirjaamisen yhteydessä sekä korvaustason asianmukaisuus siinä tapauksessa, että liikkumisen apuvälineet ovat vahingoittuneet;

c) 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ennakkomaksun maksaminen tarvittaessa;

d) 6 artiklan soveltaminen.

2. Jotta voidaan valvoa liikuntarajoitteisten matkustajien ja vammaisten matkustajien suojelua heidän liikkumisen apuvälineidensä tai muiden apuvälineidensä vahingoittumisen yhteydessä, kansallisen täytäntöönpanoelimen on myös tutkittava ja otettava huomioon tiedot liikkumisen apuvälineitä koskevista valituksista, jotka on toimitettu asetuksen (EY) N:o 261/2004 16 a artiklan perusteella nimetyille elimille.

3. Jäsenvaltioiden säätämien, tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

4. Kansallisten täytäntöönpanoelinten on asetuksen (EY) N:o 261/2004 16 artiklan 6 kohtaan perustuvissa vuotuisissa kertomuksissaan julkaistava myös tilastoja toiminnastaan ja tämän asetuksen soveltamiseen liittyvistä rangaistuksista. **[tark. 201]**

6 b artikla

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

- matkustajan varaukseen sisältyvän kunkin lennon matkustusluokan hintaa vastaava mittoina ja painona ilmaistu matkatavaroiden sallittu enimmäismäärä, jonka matkustaja voi kuljettaa matkustamossa ja ilma-aluksen rahtitilassa;
- mahdolliset matkatavaroiden lukumäärää koskevat rajoitukset, joita jonkun sallitun enimmäismäärän rajoissa sovelletaan;
- ehdot, joilla särkyviä tai arvoesineitä, kuten soittimia, urheiluvälineitä, lastenrattaita ja lastenistuimia kuljetetaan ilma-aluksen matkustamossa tai rahtitilassa;
- kirjattujen ja kirjaamattomien matkatavaroiden, mukaan lukien 6 c artiklassa tarkoitetut soittimet, kuljetukseen mahdollisesti sovellettavat lisämaksut, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan 2 kohdan soveltamista;

– erityiset syyt, jotka voivat estää 3 kohdan mukaisesti kirjaamattomien matkatavaroiden kuljettamisen matkustamossa.

Keskeisten matkapalvelujen ja lisämaksujen on oltava selvästi tunnistettavissa, ja ne on voitava ostaa erikseen toisistaan. **[tark. 202]**

Jos käsimatkatavaroita siirretään lentokoneen matkustamosta rahtitilaan ennen lentokoneeseen siirtymistä tai lentokoneen lähtöä, ne on annettava matkustajille käsimatkatavaroina lentokoneesta poistuttaessa. **[tark. 203]**

2. Lentoliikenteen harjoittajien on sallittava matkustajien kuljettaa henkilökohtainen tavara ***ja käsimatkatavara, jonka koko on enintään 100 cm (yhteenlaskettu pituus, leveys ja korkeus),*** matkustamossa ilman lisäkustannuksia ***asetuksen (EY) N:o 261/2004 mukaisesti***, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1107/2006 soveltamista. ***Sallitut käsimatkatavaramäärät voidaan ilmaista matkustajakohtaisen käsimatkatavaroiden sallitun kokonaismäärän enimmäismittoina tai enimmäispainona tai molempina, mutta ilman matkatavaroiden lukumäärää koskevia rajoituksia.*** **[tark. 204]**

3. Jos erityiset syyt, kuten turvallisuussyyt, kapasiteettisyyt tai ilma-aluksen tyypin muuttuminen varauksen tekemisen jälkeen, estävät 2 kohdassa tarkoitetun henkilökohtaisen tavaran tai käsimatkatavaran kuljettamisen matkustamossa, lentoliikenteen harjoittaja voi kuljettaa kyseisen kirjaamattoman matkatavaran ilma-aluksen rahtitilassa, mistä ei saa aiheutua matkustajalle lisäkustannuksia.

4. Edellä olevaa 2 ja 3 kohtaa sovelletaan kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin, jotka lähtevät perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta, ja kaikkiin ~~unionin~~ lentoliikenteen harjoittajiin, jotka saapuvat perussopimusten soveltamisalaan kuuluvalle jäsenvaltion alueelle. **[tark. 205]**

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

6 c artikla

1. Unionin lentoliikenteen harjoittajan on sallittava matkustajan kuljettaa soitin ilma-aluksen matkustamossa, jollei sovellettavista turvallisuutta koskevista säännöistä ja asianomaisen ilma-aluksen teknisistä eritelmistä ja rajoituksista muuta johdu. Soittimet hyväksytään ilma-aluksen matkustamossa kuljetettavaksi käsimatkatavaraksi edellyttäen, että kyseiset soittimet voidaan matkustamossa sijoittaa turvallisesti siihen soveltuvaan matkatavaralokeroon tai asianmukaisen matkustajaistuimen alle. ***Jos soitin hyväksytään ilma-aluksen matkustamossa kuljetettavaksi, sen katsotaan kuuluvan matkustajan sallittuun käsimatkatavaramäärään.*** Lentoliikenteen harjoittaja voi ~~määritellä soittimen kuuluvaksi matkustajan sallittuun kirjaamattomaan matkatavaramäärään, jolloin sitä ei saa kuljettaa kyseisen sallitun matkatavaramäärän lisäksi~~***määrätä, että tämän määrän ylittävästä käsimatkatavarasta peritään maksu***. **[tark. 206]**

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~~***käsimatkatavarana*** toisella istuinpaikalla. ~~Lisäksi matkustajia voidaan vaatia valitsemaan ja ostamaan vierekkäiset istuinpaikat sekä matkustajalle että soittimelle siten, että soittimelle varataan aina ikkunanpuoleinen istuinpaikka~~***Tällaisesta toisesta lipusta ei peritä lentoaseman lähtöveroa***. ~~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~~ ***Jos toinen lippu on hankittu, lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava kohtuulliset toimenpiteet sijoittaakseen matkustajan ja kyseisen soittimen vierekkäin***. **[tark. 207]**

2 a. Soittimet on kuljetettava ilma-aluksen rahtitilan lämmitetyssä osassa, jos siellä on tilaa ja sitä on pyydetty ja jos sovellettavat turvallisuusmääräykset, tilaa koskevat rajoitteet ja kyseisen ilma-aluksen tekniset ominaisuudet eivät sitä estä. Lentoliikenteen harjoittajien on annettava käyttöön erityismerkkejä kiinnitettäväksi näkyvästi soittimiin sen varmistamiseksi, että niiden käsittelyssä noudatetaan asianmukaista varovaisuutta. Lentokoneen rahtitilassa voidaan kuljettaa ainoastaan soittimia, jotka on pakattu asianmukaisesti jäykkään ja/tai kovaan laatikkoon, joka on tarkoitettu erityisesti tällaisille tavaroille. **[tark. 208]**

2 b. Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava selkeästi varauksen yhteydessä sekä ehdoissaan se, millä perustein soittimia kuljetetaan, sekä sovellettavat maksut ja kyseisessä ilma-aluksessa soittimien kuljettamiseen tarkoitetut käytettävissä olevat tilat sekä näiden tilojen mitat. Jos soitinta varten on varattava toinen istuinpaikka, matkustajien on voitava varata se verkossa. **[tark. 209]**

6 d artikla

1. Komissiota avustaa matkustajien oikeuksia käsittelevä komitea. Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.” **[tark.]210**

---

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

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

8) korvataan 7 artikla seuraavasti:

‘7 artikla

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ... päivään ...kuuta ~~.... [viisi~~***... [kolme*** vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] mennessä kertomuksen tämän asetuksen toimivuudesta ja tuloksista. ***Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.”***;’ **[tark. 211]**

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

3 artikla

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

~~Sitä sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... [kahden vuoden kuluttua tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä].~~ **[tark. 212]**

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

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

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

LIITE I

‘Liite

~~Ei-tyhjentävät~~ *Tyhjentävät* luettelot olosuhteista, **~~jotka tämän asetuksen soveltamiseksi ovat poikkeuksellisia olosuhteita, ja olosuhteista, jotka tämän asetuksen soveltamiseksi eivät ole poikkeuksellisia olosuhteita~~ *joita voidaan pitää poikkeuksellisina olosuhteina tätä asetusta sovellettaessa*** **[tark. 213]**

1. ~~Seuraavat olosuhteet ovat poikkeuksellisia~~***Seuraavia olosuhteita voidaan pitää poikkeuksellisina***: **[tark. 214]**

   a) ~~olosuhteet, jotka eivät liity ilma-aluksen toimintaan, kuten~~ **[tark. 215]**

      i) ~~luonnon- tai ympäristökatastrofit~~***luonnonkatastrofit***, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta; **[tark. 216]**

      ii) ***lentoturvallisuuden kannalta sopimattomat taikka lennossa ollutta tai huollosta tullutta kenttäalueella odottamassa ollutta ilma-alusta vahingoittaneet*** sääolosuhteet ~~ja ilma-alukselle aiheutunut vaurio, joka on yhteydessä sääilmiöihin, joiden vuoksi~~***, jotka tekevät*** lennon ~~turvallinen toteutus on mahdotonta (esim. salamaniskut, rakeet, ukkosmyrskyt, voimakas turbulenssi tai voimakas tuuli)~~***turvallisen suorittamisen mahdottomaksi***; **[tark. 217]**

iii) sota***, poliittiset levottomuudet, sabotaasi tai terroriteot*** ~~tai kapina~~, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta; **[tark. 218]**

iv) ~~Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/2371[1] 2 artiklan 1 tai 4 kohdan soveltamisalaan kuuluvat rajatylittävät terveysuhkat, joiden vuoksi~~***terveysriskit tai sairaanhoitoa vaativat hätätapaukset, jotka edellyttävät kyseisen*** lennon ~~turvallinen toteutus on mahdotonta~~***keskeyttämistä tai määräpaikan muuttamista***; ~~ja~~ **[tark. 219]**

v) ~~ilma-aluksen ja linnun tai muun~~***lentoaseman kiitotiellä olevan*** vieraan esineen ~~väliset törmäykset, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta~~***ilma-alukselle aiheuttamat vauriot***; **[tark. 220]**

b) ~~matkustajaan liittyvät vaaratilanteet, mukaan lukien~~ **[tark. 221]**

i) ~~Montrealin pöytäkirjassa 2014 tarkoitettu matkustajien häiriökäyttäytyminen~~***matkustajan epäasianmukainen käyttäytyminen***, jonka vuoksi ~~lennon turvallinen toteutus on mahdotonta tai joka viivästyttää~~***ilma-aluksen päällikkö ohjaa kyseisen*** lennon ~~lähtöä~~***jollekin muulle lentoasemalle kuin saapumislentoasemalle kyseisen matkustajan tai kyseisten matkustajien ja hänen tai heidän matkatavaroidensa poistamiseksi aluksesta***; **[tark. 222]**

~~ii) terveysriskit tai sairaanhoitoa vaativat hätätapaukset (kuten vakava sairaus), jotka on havaittu lyhyellä varoitusajalla ennen lennon lähtöä tai jotka edellyttävät lennon keskeyttämistä tai määräpaikan muuttamista;~~ **[tark. 223]**

c) ~~muut vaaratilanteet, kuten:~~ **[tark. 224]**

~~i) turvallisuusriskit, sabotaasin tai terrorismin aiheuttamat vahingot taikka laittomat teot, joiden vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;~~ **[tark. 225]**

ii) valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen ilmoittamat piilevät valmistus- tai suunnitteluvirheet, ~~joidenka~~***joiden*** vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta; **[tark. 226]**

iii) ***ennakoimattomat*** ilmaliikenteen hallinnan tai lentoaseman kapasiteetin asettamat rajoitukset tai ilmatilan ***ennakoimaton*** sulkeminen***, viranomaisten suorittamat kiitotien sulkemiset mukaan luettuina***; **[tark. 227]**

~~iv) lentoaseman osittainen tai täydellinen suunnittelematon sulkeminen, mukaan lukien yleinen lentoasemajärjestelmän vika, sähkökatkos ja sähköisten viestintävälineiden katkokset, tai lentoaseman pitäjän toteuttama valmiussuunnitelman aktivointi;~~ **[tark. 228]**

v) ~~keskeisten palveluntarjoajien kuten lentoaseman pitäjän, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, maahuolintapalvelujen tarjoajien tai~~ lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ~~lakot~~***tai keskeisten palveluntarjoajien***, ***kuten lentoasemien ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, ennakoimattomat työtaistelut, lukuun ottamatta lentoyhtiöiden henkilöstön lakkoja, paitsi jos ne johtuvat vaatimuksista*** ~~jos lakot liittyvät vaatimuksiin~~, jotka ~~eivät kuulu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimivaltaan~~***ainoastaan viranomaiset voivat täyttää***; **[tark. 229]**

~~vi)~~ ~~lennon suorittamiseen välttämättömän miehistön jäsenen odottamaton poissaolo sairauden tai kuoleman vuoksi, kun se tapahtuu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kotiasemien ulkopuolella tai pandemian vuoksi;~~ **[tark. 230]**

vii) ~~kolmansien osapuolten, joista lentoliikenteen harjoittaja ei ole vastuussa, aiheuttama vaurio ilma-alukselle sen ollessa maassa, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta~~***seisontapaikalla olevan ilma-aluksen ja toisen lentoyhtiön ilma-aluksen yhteentörmäys, joka johtuu toisen lentoyhtiön ilma-aluksen liikkumisesta***; **[tark. 231]**

~~viii)~~ ~~vieraan esineen aiheuttama ilma-aluksen renkaan vaurioituminen, jonka vuoksi lennon turvallinen toteutus on mahdotonta;~~ **[tark. 232]**

ix) ***kiitotiellä oleva polttoaine, joka johtaa*** lentoaseman ~~epäpuhdas kiitotie, jonka vuoksi~~***sulkemiseen ja näin ollen kyseiselle lentoasemalle saapuvan tai sieltä lähtevän*** lennon ~~turvallinen toteutus on mahdotonta~~***merkittävään viivästymiseen, edellyttäen, että polttoaine ei ole peräisin lennon liikennöivän lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksesta***; **[tark. 233]**

~~x)~~ ~~odottamattomat lentoturvallisuuteen liittyvät puutteet ilma-aluksen laitteissa, jotka eivät vastaa perusminimivarusteluettelossa määriteltyjä hyväksyttäviä toimintatasoja tai siinä vahvistettuja vähimmäistoimintaolosuhteita ja joita ei olisi voitu korjata ennaltaehkäisevän huollon aikana (kuten 2 kohdan a alakohdassa säädetään); ja~~ **[tark. 234]**

~~xi)~~ ~~lähdön jälkeen miehistön jäsentä koskevat terveysriskit tai sairaanhoitoa vaativat hätätapaukset (kuten vakava sairaus), jotka edellyttävät lennon keskeyttämistä tai määräpaikan muuttamista.~~ **[tark. 235]**

xia) ilma-aluksen ja linnun yhteentörmäys ja tällaisen yhteentörmäyksen aiheuttamat vauriot; **[tark. 236]**

xib) pula matkatavaroiden lastauspalveluja tarjoavasta henkilöstöstä lentoasemalla; **[tark. 237]**

xic) sääolosuhteista johtuva lentoaseman ruuhkautuminen, jonka seurauksena ilma-aluksen käyttäjä on velvollinen viivästyttämään lentoa tai peruuttamaan sen; **[tark. 238]**

xid) ilma-aluksen tankkausjärjestelmän yleinen vika, kun lennon tai kyseisen ilma-aluksen lähtölentoasema vastaa ilma-aluksen tankkausjärjestelmästä. **[tark. 239]**

~~2. Seuraavan luettelon olosuhteet eivät ole poikkeuksellisia olosuhteita:~~

~~a) tekniset ongelmat, jotka olisi voitu korjata ilma-aluksen jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitoa koskevien unionin sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti toteutetun ennaltaehkäisevän huollon aikana;~~

~~b) operatiiviset päätökset ja miehistöön, lähtöselvitykseen ja lennolle pääsyyn liittyvien menettelyjen viivästyminen; ja~~

~~c) ohjaamomiehistön tai matkustamohenkilökunnan puuttuminen (paitsi, kun syynä on 1 kohdan c alakohdan v alakohdassa tarkoitettu lakko tai 1 kohdan c alakohdan vi alakohdassa tarkoitettu odottamaton poissaolo sairauden tai kuoleman vuoksi).~~

~~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).”~~ **[tark. 240]**

LIITE II

‘Liite

6 artiklassa tarkoitettu tiedote

TIEDOTE LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN KORVAUSVASTUUSTA MATKUSTAJIEN JA HEIDÄN MATKATAVAROIDENSA OSALTA

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

KORVAUS KUOLEMANTAPAUKSISSA JA LOUKKAANTUMISEN YHTEYDESSÄ

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

Liikenteenharjoittaja ei voi vapautua korvausvastuusta tai rajoittaa sitä niiden vahinkojen osalta, joissa korvausvastuu ei ylitä Montrealin yleissopimuksen 21 artiklassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti päivittämänä, mainittua rajaa [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana], sanotun 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 [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana].

MATKUSTAJAN VIIVÄSTYMINEN

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

MATKATAVARAN VIIVÄSTYMINEN

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

MATKATAVARAN TUHOUTUMINEN, KATOAMINEN TAI VAHINGOITTUMINEN

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

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

Kirjaamattoman matkatavaran (käsimatkatavaran) osalta, henkilökohtaiset tavarat mukaan luettuina, lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa ainoastaan, jos vahinko aiheutui lentoliikenteen harjoittajan taikka sen palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen virheestä. **[tark. 241]*(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)***

KORKEAMMAT KORVAUSVASTUUN RAJAT MATKATAVAROIDEN OSALTA

Matkustaja voi sopia korkeammista korvausvastuun rajoista tekemällä viimeistään lähtöselvityksessä erityisen ilmoituksen ja suorittamalla lisämaksun, jos sitä vaaditaan. Kyseisen lisämaksun on perustuttava tariffiin, joka on sidoksissa kyseisten matkatavaroiden kuljetuksesta ja vakuuttamisesta aiheutuviin lisäkustannuksiin, jotka ylittävät Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa, sellaisena kuin se on Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla päivittämänä, mainitun korvausvastuun rajan ***(***lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana***)***. Tariffi on asetettava pyynnöstä matkustajien saataville. **[tark. 242]**

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

VASTUUSTA VAPAUTTAMINEN

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

~~Matkatavaroita koskevien valitusten määräaika~~***MATKATAVAROITA KOSKEVIEN VALITUSTEN MÄÄRÄAIKA*** **[tark. 243]**

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

SOPIMUKSEN TEHNEEN 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 erityinen ilmoitus toimittamiseen liittyvästä etuudesta.

TOIMIA KOSKEVA MÄÄRÄAIKA

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

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 [lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava suluissa likimääräinen määrä paikallisena valuuttana]; korvausrajaa sovelletaan matkustajakohtaisesti, ei kutakin kirjattua matkatavaraa kohden.

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

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

Ennen tämän korvauksen maksamista lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava kaikki kohtuulliset toimet 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) …/…[+]) ja jäsenvaltioissa niiden kansallisella lainsäädännöllä.

_____

[+] Virallinen lehti: lisätään tämän muutosasetuksen numero.”