



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 13.3.2013
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9 päivänä lokakuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2013) 62 final}

{SWD(2013) 63 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1. Voimassa oleva lainsäädäntökehys

Asetus (EY) N:o 261/2004¹ velvoittaa lentoliikenteen harjoittajat matkustushäiriön olosuhteista riippuen

- tarjoamaan matkustajille apua, kuten aterioita, virvokkeita, puheluita ja hotellimajoitusta;
- tarjoamaan uudelleenreititystä ja korvauksia;
- maksamaan lentomatkan pituudesta riippuen jopa 600 euron kiinteämääräisen korvauksen matkustajaa kohti;
- ilmoittamaan matkustajille ennakoon heidän oikeuksistaan.

Lentoyhtiön ei tarvitse maksaa taloudellista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus tai viivästyminen johtui poikkeuksellisista olosuhteista. Huolenpitoa ja apua koskevat velvoitteet sen sijaan ovat voimassa myös näissä tilanteissa.

Lisäksi asetus velvoittaa jäsenvaltiot perustamaan kansallisia täytäntöönpanoelimiä varmistamaan asetuksen moitteettoman soveltamisen.

Mainittuun asetukseen perustuvia matkustajien oikeuksia ei pidä sekoittaa oikeuksiin, jotka perustuvat **Montrealin yleissopimukseen**. Yleissopimuksessa määrätään matkustajille aiheutuneesta yksilöitävissä olevasta vahingosta, joka arvioidaan tapauskohtaisesti matkustajan henkilökohtaisten olosuhteiden perusteella. Asetuksessa (EY) N:o 261/2004 puolestaan määritellään (apuun ja huolenpitoon liittyvät) yhdenmukaiset oikeudet, joita sovelletaan kaikkiin matkustajiin näiden henkilökohtaisista olosuhteista riippumatta.

Montrealin yleissopimuksen (sellaisena kuin se on otettu osaksi EU:n lainsäädäntöä **asetuksella (EY) N:o 2027/97**²) mukaan matkustajalla voi olla oikeus (enintään noin 1 200 euron) korvaukseen **matkatavaroiden käsittelyvirheiden** yhteydessä, paitsi jos lentoyhtiö voi osoittaa ryhtyneensä kaikkiin kohtuullisiin toimiin vahinkojen välttämiseksi tai jos tällaisia toimia ei ollut mahdollista toteuttaa. Toisin kuin asetuksessa (EY) N:o 261/2004, asetuksessa (EY) N:o 2027/97 ja Montrealin yleissopimuksessa ei edellytetä täytäntöönpanoelinten perustamista niiden moitteettoman soveltamisen varmistamiseksi.

1.2. Viimeaikainen kehitys

Lentoyhtiöt eivät monesti tarjoa matkustajille niitä oikeuksia, joihin näillä olisi oikeus lennolle pääsyn epäämisen, lennon pitkäaikaisen viivästymisen tai peruuttamisen tai matkatavaroiden käsittelyvirheiden johdosta erityisesti asetuksen (EY) N:o 261/2004, jäljempänä 'asetus', ja asetuksen (EY) N:o 2027/97 nojalla.

Komission lokakuussa 2010 julkaisemassa asiakirjassa ”**Katsaus Euroopan unionin kansalaisuuteen** vuonna 2010: unionin kansalaisoikeuksien esteiden poistaminen”³

¹ 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 (EY) N:o 295/91 kumoamisesta (EUVL L 46, 17.2.2004, s. 1).

² 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) sellaisena kuin se on muutettuna 13 päivänä toukokuuta 2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL L 140, 30.5.2002, s. 2).

³ KOM(2010) 603, 16.10.2010.

ilmoitetaan toimista, joilla varmistetaan matkustajien yhteiset EU:n laajuiset oikeudet, joita sovelletaan kaikkiin liikennemuotoihin, sekä näiden oikeuksien riittävän hyvä valvonta.

Komission **liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa**, joka hyväksyttiin 28. maaliskuuta 2011, mainitaan seuraava aloite: ”Kehitetään yhtenäinen tulkinta matkustajien oikeuksia koskevasta EU:n lainsäädännöstä sekä sen noudattamisen yhdenmukaista ja tehokasta valvontaa. Tavoitteena on varmistaa sekä alan toimijoille tasavertaiset toimintaolosuhteet että yhteiseurooppalainen suojataso kansalaisten oikeuksille.”⁴

Huhtikuun 11. päivänä 2011 julkaistussa komission tiedonannossa⁵ todettiin, että asetuksen (EY) N:o 261/2004 tekstin harmaat alueet ja aukot ovat johtaneet säännösten erilaisiin tulkintoihin ja epäyhtenäiseen täytäntöönpanoon jäsenvaltioissa. Lisäksi matkustajien on vaikea käyttää omia oikeuksiaan.

Euroopan parlamentti antoi 29. maaliskuuta 2012 päätöslauselman⁶ vastauksena edellä mainittuun komission tiedonantoon. Se pitää matkustajien luottamuksen palauttamisen kulmakivenä sitä, että jäsenvaltiot ja lentoyhtiöt soveltavat asianmukaisesti nykyisiä sääntöjä, että oikeussuojakeinot ovat riittävät ja yksinkertaiset ja että matkustajille annetaan täsmällistä tietoa heidän oikeuksistaan. Euroopan parlamentti pahoittelee sitä, että kansalliset täytäntöönpanoelimet eivät aina varmista matkustajien oikeuksien tosiasiallista toteutumista, ja kehottaa asetuksen (EY) N:o 261/2004 osalta selventämään matkustajien oikeuksia ja erityisesti käsitettä, joka koskee ”poikkeuksellisia olosuhteita”.

EU:n lainsäädännön on oltava täysin **perusoikeuskirjan**⁷ mukaista. Tarkemmin sanottuna 38 artiklan mukaan kaikissa unionin politiikoissa olisi saavutettava korkeatasoinen kuluttajansuoja. Muihin olennaisiin määräyksiin kuuluvat esimerkiksi oikeus henkilötietojen suojaan (8 artikla), kaikenlaisen syrjinnän kieltäminen ja vammaisten sopeutuminen yhteiskuntaan (21 ja 26 artiklat) sekä oikeus tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin ja puolueettomaan tuomioistuimeen (47 artikla).

Oikeuskäytännöllä on ollut ratkaiseva merkitys asetuksen tulkinnessa. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa C-344/04 (IATA) antamassaan tuomiossa asetuksen olevan täysin Montrealin yleissopimuksen mukainen ja kyseisten kahden oikeudellisen välineen täydentävän toisiaan. Asiassa C-549/07 (Wallentin-Hermann) antamassaan tuomiossa tuomioistuin selvensi, milloin ilma-aluksessa ilmennyt teknistä vikaa ei pitäisi pitää ”poikkeuksellisenä olosuhteena”. Asiassa Sturgeon (yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07) tuomioistuin katsoi, että vähintään kolmen tunnin myöhästymisen saapumisajasta oikeuttaa matkustajan korvauksiin.

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on edistää lentomatkustajien etua varmistamalla, että lentoliikenteen harjoittajat noudattavat matkustajien korkeatasoista suojelua koskevia säännöksiä matkustushäiriöiden aikana, ottaen samalla huomioon lentoliikenteen alaan

⁴ Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, KOM(2011) 144 lopullinen, ks. s. 25 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>.

⁵ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle matkustajille heidän lennolle pääsytään epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 soveltamisesta, KOM (2011) 174 lopullinen (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:EN:PDF>).

⁶ Euroopan parlamentin päätöslauselma lentomatkustajien oikeuksien soveltamisesta ja toimivuudesta (2011/2150(INI)), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2012-0099+0+DOC+XML+V0//FI>.

⁷ EYVL C 364, 18.12.2000, s. 1.

kohdistuvat taloudelliset vaikutukset sekä varmistaen, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuin ehdoin.

2. KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN TULOKSET

2.1. Kuulemisprosessi

Julkisessa kuulemisessa, joka järjestettiin 19.12.2011–11.3.2012, saatiin 410 kannanottoa. Tulokset ovat saatavilla komission verkkosivustolla⁸. Lisäksi kaikkien sidosryhmien keskuudesta valittiin 98 edustajaa, joita konsultti haastatteli henkilökohtaisesti ja yksityiskohtaisemmin.

Lopuksi komissio ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitea järjestivät 30. toukokuuta 2012 konferenssin, jossa sidosryhmillä oli mahdollisuus ottaa kantaa julkisen kuulemisen tuloksiin. Puheenvuorot ja konferenssin pöytäkirja ovat saatavilla komission verkkosivustolla⁹.

Kuluttajien ja matkustajien edustajat käsittelivät lähinnä sääntöjen noudattamisen laiminlyöntiä ja puutteellista täytäntöönpanoa erityisesti viivästysten yhteydessä maksettavien korvausten osalta. **Lentoyhtiöt ja niitä edustavat järjestöt** katsoivat pääasiassa, että asetuksen aiheuttamat kustannukset ovat liialliset, etenkin kun lentoyhtiöillä on rajoittamaton korvausvastuu tapahtumista, jotka eivät ole niiden syytä (esim. vulkaanisen tuhkapilven aiheuttama kriisi huhtikuussa 2010). Lentoyhtiöt kritisoivat voimakkaasti asiassa Sturgeon annettua tuomiota, jonka ne katsovat aiheuttavan liiallisia kustannuksia. **Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien liittojen** näkemykset myötäilivät lentoyhtiöiden käsityksiä, vaikka erojakin oli esimerkiksi suhteessa uudelleenreititystä koskevaan oikeuteen sekä siihen, miten suhtaudutaan ns. no show -tapauksiin eli lentolipun jonkin osan käyttämättä jättämiseen. **Lentoasemat** vastustivat voimakkaasti sitä, että niille asetettaisiin velvollisuuksia tarkistetulla asetuksella.

Kuulemiseen vastanneet **kansalliset ja alueelliset viranomaiset** olivat useimmissa kysymyksissä samoilla linjoilla kuluttajia ja matkustajia edustavien liittojen kanssa, mutta olivat näitä huolestuneempia taloudellisista, talousarvioon liittyvistä ja oikeudellisista rajoitteista.

2.2. Vaikutusten arviointi

Komissio on arvioinut neljää toimintavaihtoehtoa lentomatkustajien oikeuksien soveltamisen ja täytäntöönpanon parantamiseksi. Ne eroavat toisistaan siinä, kuinka tehokkaampi valvonta ja lentoyhtiöille annettavat mukautetut taloudelliset kannusteet suhtautuvat toisiinsa: suuremmat kustannukset kannustavat lentoyhtiöitä pienentämään sääntöjen noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia ja pyrkimään siihen, että matkustajat eivät voisi hyödyntää oikeuksiaan, vahvempi seuraamuspolitiikka puolestaan kannustaa sääntöjen noudattamiseen. Näin ollen niissä vaihtoehdoissa, joissa asetuksesta johtuvien velvoitteiden kustannukset ovat korkeammat, on myös täytäntöönpanopolitiikan oltava tiukempaa ja paremmin koordinoitua – ja päinvastoin.

Tällaiseen valintaan päädyttiin, koska keskittyminen pelkästään täytäntöönpanoon ilman sen seikan huomioimista, että sääntöjen noudattamisesta aiheutuu taloudellisia pidäkkeitä, edellyttäisi huomattavien julkisten resurssien antamista täytäntöönpanoelinten käyttöön.

Vaihtoehto 1: keskittyminen taloudellisiin kannusteisiin (lievä muutos valvonnassa): Vaihtoehdossa 1 täytäntöönpanoa koordinoidaan paremmin lähinnä tehostamalla tiedonkulkua kansallisten täytäntöönpanoelinten ja komission välillä. Vaihtoehdossa keskitytään pääasiassa

⁸ http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm.

⁹ http://ec.europa.eu/transport/passengers/events/2012-05-30-stakeholder-conference_en.htm.

kustannusten vähentämiseen korvaamalla osa huolenpitoon liittyvistä velvoitteista (ateriat, majoitus) lentoyhtiöiden velvoitteella ehdottaa matkustajille vapaaehtoista vakuutusta.

Vaihtoehto 2: tehokkaamman valvontapolitiikan yhdistäminen taloudellisiin kannusteisiin: Valvontapolitiikkaa tehostetaan vahvistamalla kansallisten täytäntöönpanoelinten koordinoitua. Kansalliset täytäntöönpanoelimet veloitettaisiin toimittamaan komissiolle parempia tietoja toiminnastaan, ja komissio voisi pyytää tutkimuksia etenkin sellaisissa tapauksissa, joissa mukana on useita jäsenvaltioita. Huolenpidon ja avun tehostamisesta aiheutuvat lisäkustannukset korvataan mukauttamalla taloudellisen korvauksen kokonaismäärää. Tämä voidaan toteuttaa pienentämällä korvausmaksujen tiheyttä kahdella vaihtoehtoisella tavalla.

- **Tapa 2a:** nostetaan nykyisestä kolmesta tunnista ainakin viiteen tuntiin se odotusaika, jonka kuluttua matkustajalla on viivästymisen yhteydessä oikeus korvaukseen.
- **Tapa 2b:** laajennetaan ”poikkeuksellisten olosuhteiden” käsite kattamaan useimmat tekniset häiriöt.

Vaikutustenarviointiraportissa analysoidaan tapojen 2a ja 2b osalta, olisiko kertaluonteisen korvauksen määrän uudesta tarkistamisesta hyötyä.

Vaihtoehdossa 2 pitkäkestoisiin poikkeuksellisiin tapahtumiin liittyvä majoitusvelvollisuus rajattaisiin kolmeen tai neljään päivään. Matkustajille aiheutuvien vaikutusten vähentämiseksi käyttöön otetaan valmiussuunnittelu sekä uudelleenreitityksen nopeuttaminen.

Vaihtoehto 3: keskittyminen valvontaan: Tässä vaihtoehdossa keskitytään pelkästään valvonnan tehostamiseen ja selkiytetään voimassa olevia matkustajien oikeuksia niiden soveltamisen tehostamiseksi.

Vaihtoehto 4: keskitetty valvonta: Vaihtoehdossa 4 keskitytään täysin keskitettyyn valvontapolitiikkaan, jonka on torjuttava sääntöjen noudattamisesta aiheutuvien kulujen synnyttämiä kielteisiä vaikutuksia. Tähän vaihtoehtoon sisältyykin keskitetty EU-täytäntöönpanoelin.

Vaihtoehtoihin 3 ja 4 kuuluu lentolippujen hintaan sisältyvällä maksulla rahoitettava erityisrahasto, joilla varmistettaisiin huolenpidon jatkuminen pitkäkestoisten poikkeuksellisten tapahtumien yhteydessä maksamalla takaisin ainakin osa lentoyhtiölle aiheutuneista kustannuksista.

Kaikilla toimintavaihtoehtoilla on ainakin seuraavat yhteiset piirteet:

- tiettyjen seikkojen selkiyttäminen (esim. edellä mainitut poikkeukselliset olosuhteet, uudelleenreititystä koskevat velvoitteet, huolenpito, jos matkustajat joutuvat odottamaan koneessa kenttäalueella, oikeudet jatkoyhteydestä myöhästymisen yhteydessä);
- yleisen valvonnan ja yksittäisten valitusten käsittelyn erottaminen toiminnallisesti toisistaan siten, että jälkimmäisestä voisivat huolehtia vaihtoehtoiseen riidanratkaisuun liittyvät elimet; sekä lentoliikenteen harjoittajiin että yksittäisistä valituksista huolehtiviin elimiin sovellettaisiin selkeitä valitusten käsittelymenettelyitä (enimmäisvastausajat mukaan luettuina);
- muiden markkinatoimijoiden saaminen mukaan: tehostetaan lentoyhtiöiden mahdollisuuksia käynnistää korvauksenhakumenettely häiriöistä vastuussa olevia kolmansia osapuolia kohtaan, laaditaan lentoasemien käyttäjien keskuudessa valmiussuunnitelmia.

Vaikutustenarvioinnin päätelmänä vaihtoehtoa 2 pidetään muita suositeltavampana, sillä se parantaisi matkustajien oikeuksia kaikkein tehokkaimmin ja tuloksellisimmin ottaen samalla huomioon lentoliikenteen alaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset. Tapaa 2a pidetään lievästi tapaa 2b parempana, koska odotusajan pitäminen liian lyhyenä (kuten tavassa 2b) saattaisi lisätä peruutuksia ja koska tapaa 2a varmistaa paremman johdonmukaisuuden korvauksia ja palautuksia koskevien oikeuksien välillä (molemmat oikeudet syntyvät aikaisintaan 5 tunnin kuluttua). Vaikutustenarvioinnissa ei oteta kantaa siihen, mitkä vaihtoehdosta 2a juontuvista jatkotoimista olisivat parhaita (esim. mukautetut korvaustasot ja/tai useammanmittaiset viivästymiskorvauksiin vaikuttavat odotusajat).

Lentoliikenteen harjoittajille sääntöjen noudattamisesta aiheutuvat kustannukset olisivat vaihtoehdossa 2 samat kuin nyt voimassa olevassa asetuksessa, mutta niiden kasvupotentiaali olisi rajallisempi tapauksessa, jossa yhä useammat matkustajat vaativat korvauksia, tai pitkäkestoisten poikkeuksellisten tapahtumien yhteydessä.

Komissio on päättänyt tehdä ehdotuksen, joka myötäilee vaikutustenarvioinnin päätelmää eli vastaa sen vaihtoehtoa 2a ja johon sisältyy yhtenäinen, kaikkiin EU:n sisäisiin matkoihin sovellettava korvausoikeuden synnyttävä viiden tunnin odotusaikaraja. Jatkotoimien osalta ehdotuksessa ei muuteta korvausrajoja, mutta siinä pidennetään viivästymiskorvauksiin vaikuttavaa odotusaikaa yli 3 500 kilometrin pituisten EU:n ulkopuolisten matkojen osalta, sillä kaukoliikenne aiheuttaa erityisiä ongelmia pyrittäessä selvittämään viivästymisten syytä kaukana lentoliikenteen harjoittajan kotipaikasta (EU:n ulkopuolisten matkojen yhteydessä odotusaikaraja on yhdeksän tuntia sellaisten matkojen osalta, joiden pituus on yli 3 500 mutta alle 6 000 kilometriä, ja kaksitoista tuntia yli 6 000 kilometrin pituisten matkojen osalta).

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

3.1. Oikeusperusta

Ehdotus perustuu SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohtaan.

3.2. Toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaate

Ensinnäkin, jäsenvaltioilla on rajalliset mahdollisuudet toimia yksin kuluttajien suojelemiseksi, sillä lentoliikenneasetuksessa (EY) N:o 1008/2008¹⁰ jäsenvaltioiden ei sallita asettaa lisävaatimuksia EU:n sisäisen lentoliikenteen harjoittajille.

Toiseksi, suurin osa lentomatkustajien oikeuksiin liittyvistä ongelmista johtuu siitä, että asetuksia (EY) N:o 261/2004 ja (EY) N:o 2027/97 sovelletaan ja pannaan jäsenvaltioissa täytäntöön eri tavoin, mikä heikentää matkustajien oikeuksia ja vaikuttaa lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisiin toimintaedellytyksiin. Näihin ongelmiin voidaan puuttua ainoastaan koordinoitujen EU-toimien avulla.

Lisäksi ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Talouden toimijoille ja kansallisille viranomaisille koituvat lisäkustannukset rajoittuvat kustannuksiin, jotka ovat tarpeen matkustajien oikeuksien soveltamisen ja täytäntöönpanon valvonnan parantamiseksi. Huolenpitoa ja apua koskeviin velvoitteisiin tai pitkien viivästymisten vuoksi maksettaviin korvauksiin liittyvien kustannusten kasvua kompensoidaan korvauksiin oikeuttavien odotusaikojen muuttamisella.

3.3. Ehdotuksen yksityiskohtainen kuvaus

3.3.1. Varmistetaan matkustajien oikeuksien tehokas ja johdonmukainen täytäntöönpano

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008).

Ehdotuksen tarkoituksena on parantaa täytäntöönpanoa selventämällä keskeisiä periaatteita ja matkustajien implisiittisiä oikeuksia, jotka ovat aiemmin johtaneet useisiin riitoihin lentoyhtiöiden ja matkustajien välillä, sekä tehostamalla ja koordinoimalla aiempaa paremmin kansallisella tasolla toteutettuja valvontapolitiikkoja.

3.3.1.1. Keskeisten periaatteiden selventäminen

- **”Poikkeuksellisten olosuhteiden” määritelmä:** Termi määritellään ehdotuksessa selkeästi unionin tuomioistuimen asiassa C-549/07 (Wallentin-Hermann) antamaa tuomiota myötäillen olosuhteiksi, jotka luonteensa tai alkuperänsä vuoksi eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Lisäksi ehdotuksessa esitetään oikeusvarmuuden parantamiseksi suuntaa antava luettelo olosuhteista, joita on pidettävä poikkeuksellisina, ja olosuhteista, joita ei ole pidettävä poikkeuksellisina (ehdotuksen 1 artiklan 1 kohdan e alakohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan m kohta – sekä liite 1).
- **Korvausoikeus pitkien viivästymisten yhteydessä:** Oikeus korvauksiin pitkien viivästymisten yhteydessä – kuten yhteisöjen tuomioistuin yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 (Sturgeon) ilmoitti – sisällytetään ehdotuksella yksiselitteisesti asetuksen (EY) N:o 261/2004 tekstiin. Jotta kuitenkin voidaan välttää peruutusten lisääntyminen (joka yleisesti ottaen on matkustajien kannalta hankalampaa), ehdotetaan, että odotusaika, jonka jälkeen korvausoikeus syntyy, nostetaan kolmesta tunnista viiteen tuntiin kaikkien EU:n sisäisten matkojen yhteydessä. EU:n sisällä ehdotetaan siis sovellettavaksi vain yhtä aikarajaa, mutta kolmansiin maihin suuntautuvien tai niistä lähtevien matkojen osalta odotusaikaraja riippuu jatkossa matkan pituudesta, jotta voidaan ottaa huomioon käytännön ongelmat, joita lentoliikenteen harjoittajille aiheutuu viivästysten syiden selvittämisestä kaukaisilla lentoasemilla (ks. 3.3.2 kohta jäljempänä) (ehdotuksen 1 artiklan 5 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 6 artiklan 2 kohta).
- **Oikeus uudelleenreititykseen:** Ehdotuksessa selvennetään, että jos lentoliikenteen harjoittaja ei voi uudelleenreitittää matkustajaa omalle lennolleen 12 tunnin kuluessa, sen on harkittava muita lentoyhtiöitä tai muita liikennemuotoja paikkojen saatavuudesta riippuen (ehdotuksen 1 artiklan 8 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 8 artiklan 5 kohta).
- **Oikeus huolenpitoon:** Tällä hetkellä huolenpitoon oikeuttava odotusaika riippuu matkan pituudesta (2, 3 tai 4 tuntia), mutta ehdotuksessa sääntöjä yksinkertaistetaan siten, että huolenpitoon oikeuttava odotusaika on kaikenmittaisten lentojen yhteydessä 2 tuntia (ehdotuksen 1 artiklan 5 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 6 artiklan 1 kohdan i alakohta).
- **Liityntälennolta myöhästyminen:** Ehdotuksella vahvistetaan, että matkustajilla, jotka myöhästyvät liityntälennoltaan, koska edellinen lento on myöhässä, on oikeus huolenpitoon (jonka tarjoaa se lentoyhtiö, jonka lennolta matkustaja myöhästyi, koska sillä on parhaat edellytykset tarjota sitä) sekä, tietyin edellytyksin, korvaukseen (jonka maksaa myöhästyneen lennon lentoyhtiö, koska kokonaisviivästyminen johtui siitä). Tätä oikeutta sovellettaisiin kuitenkin ainoastaan siinä tapauksessa, että liityntälennot kuuluvat samaan kuljetussopimukseen, jolloin asianomaiset lentoyhtiöt ovat tietoisia lentojen liittymisestä toisiinsa ja ovat sitoutuneita siihen. Lentoliikenteen harjoittajilla säilyy oikeus sopia kustannusten jakamisesta keskenään (ehdotuksen 1 artiklan 6 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 6 a artikla).

- **Aikataulun muuttaminen:** Ehdotuksessa vahvistetaan, että matkustajilla, joiden lentoaikataulua muutetaan vähemmän kuin kaksi viikkoa ennen alkuperäistä lähtöaikaa, on samanlaiset oikeudet kuin viivästyneiden lentojen matkustajilla (ehdotuksen 1 artiklan 5 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 6 artikla).
- **Odottaminen kenttäalueella:** Ehdotuksessa asetetaan selkeästi matkustajien oikeudet siinä tapauksessa, että ilma-aluksen lähtö viivästyy kenttäalueella, ja erityisesti oikeus nousta koneesta viiden tunnin odotuksen jälkeen (korvausoikeuden saamista myötäillen) (ehdotuksen 1 artiklan 5 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 6 artiklan 5 kohta).
- **Ilmoittamatta pois jäämiseen ("no show") liittyvien käytäntöjen osittainen kieltäminen:** Ehdotuksessa vahvistetaan, että matkustajalta ei voida evätä pääsyä paluulennolle sen perusteella, että hän ei ole käyttänyt meno-paluulipun menomatkaa. Kielto ei kuitenkaan vaikuta lentoyhtiöiden oikeuteen asettaa erityisiä sääntöjä, jotka koskevat samaan matkaan kuuluvien lentojen peräkkäistä käyttöä. Komissio päätti olla kieltämättä ilmoittamatta pois jäämiseen liittyviä käytäntöjä kokonaan, koska kiellon myötä lentoyhtiöt eivät olisi enää voineet tarjota välilaskullisia lentoja suoria lentoja edullisemmin, mikä olisi vahingoittanut kilpailua (ehdotuksen 1 artiklan 3 kohdan b alakohhta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 4 artiklan 4 kohta).
- **Oikeus tiedonsaantiin:** Matkustajilla olisi oltava oikeus saada tietoa lentohäiriöistä heti, kun tieto on saatavilla (ehdotuksen 1 artiklan 13 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 14 artikla).

3.3.1.2. Tehokkaan ja johdonmukaisen seuraamusjärjestelmän varmistaminen

Ehdotuksella selvennetään kansallisten täytäntöönpanoelinten roolia osoittamalla täytäntöönpanon yleinen valvonta selkeästi niiden tehtäväksi ja antamalla vastuu yksittäisten valitusten tuomioistuinten ulkopuolisesta käsittelystä valitusten käsittelyelimille, joista voi uuden vaihtoehdoista riidanratkaisua koskevan direktiivin¹¹ myötä tulla vaihtoehtoisia riidanratkaisuelimiä. Molemmantyyppiset elimet tekisivät tiivistä yhteistyötä (ehdotuksen 1 artiklan 15 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 16 ja 16 a artikla).

Kansalliset täytäntöönpanoelimet omaksuvat nykyistä **ennakoivamman toimintatavan**, ja niiden rooli laajennetaan kattamaan myös asetuksen (EY) N:o 2027/97 **matkatavaroita koskevien säännösten** (ja Montrealin yleissopimuksen määräysten) **noudattamisen** valvonta (ehdotuksen 2 artiklan 4 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 6 b artikla).

Tiedonvaihtoa ja koordinoitua kansallisten täytäntöönpanoelinten kesken sekä niiden ja komission välillä tehostetaan raportointivelvollisuuksilla ja muodollisilla koordinoitimenettelyillä (ehdotuksen 1 artiklan 15 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 16 b artikla).

3.3.1.3. Yksittäisten vaatimusten ja valitusten tehokkaan käsittelyn varmistaminen

Ehdotuksen mukaan lentoliikenteen harjoittajien on kerrottava matkustajille varauksen yhteydessä vaatimusten ja valitusten käsittelyä koskevista menettelyistään, tarjottava valitusten tekemiseen sähköinen väline ja annettava tietoa toimivaltaisista valituksen käsittelyelimistä. Lentoyhtiöt velvoitetaan vastaamaan matkustajille kahden kuukauden kuluessa (ehdotuksen 1 artiklan 15 kohta – muutetun asetuksen 261/2004 16 a artikla).

¹¹ Ks. komission ehdotukset http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm.

3.3.2. Otetaan paremmin huomioon lentoliikenteen harjoittajien taloudelliset valmiudet

Asetuksen (EY) N:o 261/2004 kaikkein kalleimpien osatekijöiden vähentämiseksi esitetään muutamia keinoja:

- Oikeus korvaukseen viivästymisen yhteydessä syntyy viiden tunnin odotusajan jälkeen kaikkien EU:n sisäisten matkojen yhteydessä. Jotta voidaan ottaa huomioon käytännön ongelmat, joita lentoliikenteen harjoittajille aiheutuu viivästysten syiden selvittämisestä kaukaisilla lentoasemilla, kolmansiin maihin suuntautuvien tai niistä lähtevien matkojen osalta odotusaikarajat riippuvat jatkossa matkan pituudesta: viisi tuntia 3500 kilometrin pituisten tai sitä lyhyempien EU:n ulkopuolisten matkojen yhteydessä, yhdeksän tuntia sellaisten EU:n ulkopuolisten matkojen yhteydessä, joiden pituus on yli 3 500 mutta alle 6 000 kilometriä, ja kaksitoista tuntia yli 6 000 kilometrin pituisten EU:n ulkopuolisten matkojen yhteydessä (ehdotuksen 1 artiklan 5 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 6 artiklan 2 kohta).
- Poikkeuksellisista olosuhteista johtuvien viivästymisten ja peruutusten tapauksessa lentoliikenteen harjoittaja voi rajoittaa majoitusoikeuden 3 yöhön ja hinnan 100 euroon yötä ja matkustajaa kohti (ehdotuksen 1 artiklan 9 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 9 artiklan 4 kohta). Matkustajille aiheutuvia vaikutuksia lievennetään kahdella lisätoimella: Ensinnäkin nopeamman uudelleenreitityksen pitäisi vähentää riskiä, että matkustaja joutuu odottamaan kovin kauan (ks. edellä). Toiseksi lentoasemat, lentoliikenteen harjoittaja ja muut lentoliikenneketjun toimijat veloitetaan laatimaan valmiussuunnitelmia, joilla optimoidaan kentälle jääneille matkustajille tarjottava huolenpito ja apu (ehdotuksen 1 artiklan 4 kohta – muutetun asetuksen 261/2004 5 artiklan 5 kohta). Lisäksi majoitusvelvoitetta koskevan säännöksen rajoittamista ei sovelleta liikuntarajoitteisiin matkustajiin, näiden saattajiin, raskaana oleviin naisiin, erityistä lääkinnällistä apua tarvitseviin henkilöihin eikä ilman saattajaa matkustaviin lapsiin – sillä edellytyksellä, että näistä on ilmoitettu lentoliikenteen harjoittajalle viimeistään 48 tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa (ehdotuksen 1 artiklan 11 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 11 artiklan 3 ja 4 kohta).
- Pienimuotoisen (alueellisen) lentotoiminnan erityispiirteitä silmällä pitäen lentoliikenteen harjoittajien ei edellytetä tarjoavan majoitusta sellaisten lentojen (liityntälentoja lukuun ottamatta) matkustajille, joiden pituus on alle 250 kilometriä ja jotka toteutetaan korkeintaan 80-paikkaisella ilma-aluksella. Tätäkään poikkeusta ei sovelleta liikuntarajoitteisiin matkustajiin, näiden saattajiin, raskaana oleviin naisiin, erityistä lääkinnällistä apua tarvitseviin henkilöihin eikä ilman saattajaa matkustaviin lapsiin (ehdotuksen 1 artiklan 9 ja 11 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 9 artiklan 5 kohta, 11 artiklan 3 ja 4 kohta).
- Ehdotuksessa tarkennetaan, että kansallinen lainsäädäntö ei voi rajoittaa lentoliikenteen harjoittajan oikeutta hakea korvausta kolmannelta osapuolelta, joka on vastuussa viivästymisistä tai peruutuksista (ehdotuksen 1 artiklan 12 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 13 artikla).

3.3.3. Varmistetaan matkustajien oikeuksien parempi valvonta matkatavaroiden käsittelyvirheiden yhteydessä

Vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva YK:n yleissopimus sekä Euroopan unionin perusoikeuskirja (21 ja 26 artikla) huomioiden **liikuntarajoitteisilla matkustajilla** pitäisi olla sama oikeus vapaaseen liikkuvuuteen, valinnanvapauteen ja syrjimättömyyteen kuin muillakin kansalaisilla.

Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu **liikkumisen apuvälineistä** nostetaan välineen todelliseen arvoon. Tämä toteutetaan, Montrealin yleissopimusta myötäillen, velvoittamalla lentoliikenteen harjoittajat tarjoamaan automaattisesti mahdollisuutta tehdä veloituksetta yleissopimuksen mukainen etuutta koskeva erityinen ilmoitus (ehdotuksen 2 artiklan 4 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 6 a artikla).

Ehdotuksella tehostetaan **sallittuihin matkatavaramääriin** liittyvää avoimuutta. Lentoliikenteen harjoittajat velvoitetaan sillä yksiselitteisesti ilmoittamaan käsimatkatavaroiden ja ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden sallitut määrät varauksen yhteydessä ja lentoasemalla (ehdotuksen 2 artiklan 4 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 6 d artikla).

Ehdotukseen sisältyy **soittimiin** liittyviä toimenpiteitä. Lentoliikenteen harjoittajat velvoitetaan hyväksymään pienet soittimet matkustamoon tietyin edellytyksin sekä selventämään sääntöjään, jotka koskevat suurten soittimien kuljettamista rahtitilassa (ehdotuksen 2 artiklan 4 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 6 e artikla).

Ottaen huomioon Montrealin yleissopimuksessa määrätyt tiukat aikarajat, joiden puitteissa matkustajat voivat esittää lentoliikenteen harjoittajille **matkatavaroiden käsittelyvirheitä koskevia vaatimuksia**, ehdotetaan, että lentoliikenteen harjoittajat jakavat lentoasemilla lomakkeita (esim. yleinen vahinko- tai katoamisilmoitus, Property Irregularity Report), joilla matkustajat voivat valittaa matkatavaroiden viivästymisestä, vahingoittumisesta tai katoamisesta (ehdotuksen 2 artiklan 1 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 3 artiklan 2 kohta).

Asetuksen (EY) N:o 261/2004 nojalla nimetyt kansalliset täytäntöönpanoelimet olisivat ehdotuksen mukaan vastuussa myös niiden asetuksen (EY) N:o 2027/97 säännösten **täytäntöönpanon valvonnasta**, jotka liittyvät matkustajien oikeuksiin matkatavaroiden viivästymisen, katoamisen tai vahingoittumisen yhteydessä (ehdotuksen 2 artiklan 4 kohta – muutetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 6 b artikla).

3.3.4. Mukautetaan korvausvastuun rajoja yleisen hintainflaation mukaisesti

Asetuksella (EY) N:o 2027/97, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 889/2002, otetaan Montrealin yleissopimus osaksi EU:n lainsäädäntöä ja laajennetaan sen soveltamisala kattamaan (kansainvälisten lentojen lisäksi) myös kotimaanlennot. Yleissopimuksessa asetetaan rajat matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin kuljettamiseen liittyvälle korvausvastuulle, jota on korotettu 13,1 prosentilla 30. joulukuuta 2009 alkaen. Tällä ehdotuksella päivitetään EU:n asetuksessa määriteltyjä rajoja siten, että niissä huomioidaan yleissopimuksen tarkistettut määrät (ehdotuksen 2 artiklan 2 ja 3 kohta sekä liite 2 – muutetun asetuksen (EY) N:o 2027/97 5 artiklan 2 kohta ja 6 artiklan 1 kohta).

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9 päivänä lokakuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹³,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) 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 11 päivänä helmikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 261/2004¹⁴ ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9 päivänä lokakuuta 1997 annettu neuvoston asetukset (EY) N:o 2027/97¹⁵ ovat edistäneet huomattavasti lentomatkustajien oikeuksien suojelua tapauksissa, joissa matkasuunnitelma häiriintyy lennolle pääsyn epäämisen, pitkäaikaisten viivästymisten, peruutusten tai matkatavaroiden käsittelyvirheiden vuoksi.
- (2) Asetuksiin perustuvia oikeuksia sovellettaessa on kuitenkin paljastunut joukko puutteita, jotka ovat estäneet niiden täysimääräisen hyödyntämisen matkustajien suojelemiseksi. Lentomatkustajien oikeuksien tehokkaamman, tuloksellisemman ja johdonmukaisemman soveltamisen varmistaminen kaikkialla unionissa edellyttää erinäisiä muutoksia nykyiseen oikeudelliseen kehukseen. Tätä korostetaan komission

¹² EUVL C , , s. .

¹³ EUVL C , , s. .

¹⁴ EUVL L 46, 17.2.2004, s. 1.

¹⁵ EYVL L 285, 17.10.1997, s. 1; muutettu EYVL:ssä L 140, 30.5.2002, s. 2.

lokakuussa 2010 julkaisemassa asiakirjassa ”Katsaus Euroopan unionin kansalaisuuteen vuonna 2010: unionin kansalaisoikeuksien esteiden poistaminen”¹⁶, jossa esiteltiin toimia, joilla varmistetaan etenkin lentomatikustajien yhteiset oikeudet sekä näiden oikeuksien riittävän hyvä täytäntöönpano.

- (3) Lentoliikenteen harjoittajien ja lentomatikustajien oikeusvarmuuden parantamiseksi tarvitaan tarkempi ”poikkeuksellisten olosuhteiden” määritelmä, jossa otetaan huomioon yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-549/07 (Wallentin-Hermann) antama tuomio. Lisäksi määritelmää olisi selkiytettävä edelleen laatimalla suuntaa antava luettelo olosuhteista, jotka selkeästi ovat tai eivät ole poikkeuksellisia.
- (4) Yhteisöjen tuomioistuin katsoi asiassa C-173/07 (Emirates) antamassaan tuomiossa, että asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettua lennon käsitettä on tulkittava niin, että se muodostuu lähtökohtaisesti ilmakuljetuksesta, jolloin se on tämän kuljetuksen ”yksikkö”, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin. Epävarmuuden välttämiseksi olisi nyt annettava selkeä määritelmä käsitteelle ”lento” sekä siihen liittyville käsitteille ”liityntälento” ja ”matka”.
- (5) Unionin tuomioistuin katsoi asiassa C-22/11 (Finnair) antamassaan tuomiossa, 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. Tämä vahvistus huomioon ottaen ei nykyistä ”lennolle pääsyn epäämisen” käsitteen määritelmää ole syytä muuttaa.
- (6) Asetusta (EY) N:o 261/2004 sovelletaan myös niihin matkustajiin, jotka ovat varanneet lentomatkan osana pakettimatkaa. On kuitenkin syytä selvittää, että matkustajat eivät saa yhdistää oikeuksia, jotka juontuvat erityisesti tästä asetuksesta, oikeuksiin, jotka perustuvat matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista 13 päivänä kesäkuuta 1990 annettuun neuvoston direktiiviin 90/314/ETY¹⁷. Matkustajien pitäisi voida valita, minkä lain nojalla he esittävät vaatimuksensa, mutta heillä ei pitäisi olla oikeutta saada samasta ongelmasta korvausta molempien säädösten nojalla. Matkustajien ei tarvitse huolehtia siitä, miten lentoliikenteen harjoittajat ja matkanjärjestäjät jakavat tällaiset valitukset keskenään.
- (7) Matkustajien oikeuksien suojan parantamiseksi meno-paluulipulla matkustavilta matkustajilta ei pitäisi evätä pääsyä paluulennolle sillä perusteella, että menomatka on jäänyt käyttämättä.
- (8) Tällä hetkellä matkustajia rangaistaan toisinaan nimitietoihin päätyneistä kirjoitusvirheistä määräämällä hallinnollisia sakkomaksuja. Varaustietovirheiden kohtuullisten korjausten olisi oltava ilmaisia, kunhan siitä ei aiheudu muutoksia lennon aikatauluun, reittiin tai matkustajiin.
- (9) On syytä selvittää, että lennon peruuntumisen yhteydessä päätöksen siitä, haetaanko korvauksia, jatketaanko matkaa uudelleenreitityksen avulla vai matkustetaanko myöhempänä ajankohtana, tekee matkustaja eikä lentoliikenteen harjoittaja.
- (10) Lentoasemien ja niiden käyttäjien, kuten lentoliikenteen harjoittajien ja maahuolintayritysten, olisi tehtävä yhteistyötä useista lentohäiriöistä matkustajille koituvien vaikutusten minimoimiseksi varmistamalla, että matkustajille tarjotaan

¹⁶ KOM(2010) 603 lopullinen.

¹⁷ EYVL L 158, 23.6.1990, s. 59.

huolenpitoa ja uudelleenreititystä. Tätä varten niiden olisi laadittava tällaisia tilanteita silmällä pitäen valmiussuunnitelmia ja työskenneltävä yhdessä niiden kehittämiseksi.

- (11) Asetuksen (EY) N:o 261/2004 olisi sisällettävä yksiselitteinen pitkäaikaisista viivästymisistä kärsivien matkustajien korvausoikeus yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07 (Sturgeon) antaman tuomion mukaisesti. Samaan aikaan olisi pidennettävä korvausoikeuteen johtavaa odotusaikaa, jotta voitaisiin ottaa huomioon alaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset ja välttää peruutusten yleistyminen tämän seurauksena. Jotta EU:n sisällä matkustaviin kansalaisiin sovellettaisiin yhdenmukaisia korvaussääntöjä, odotusaikarajan olisi oltava sama kaikilla unionin sisäisillä matkoilla, mutta kolmansiin maihin suuntautuvien tai niistä lähtevien matkojen osalta rajat olisi suhteutettava matkan pituuteen niiden toiminnallisten ongelmien huomioimiseksi, joita lentoliikenteen harjoittajille aiheutuu viivästysten selvittämisestä kaukaisilla lentoasemilla.
- (12) Oikeusvarmuuden turvaamiseksi asetuksella (EY) N:o 261/2004 olisi vahvistettava yksiselitteisesti, että lentoaikataulujen muuttamisella on matkustajiin samanlainen vaikutus kuin pitkäaikaisilla viivästymisillä, joten niiden pitäisi johtaa myös samanlaisiin oikeuksiin.
- (13) Liityntälennolta myöhästyvistä matkustajista olisi pidettävä asianmukaisesti huolta näiden odottaessa uudelleenreititystä. Tällaisilla matkustajilla olisi yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaisesti oltava mahdollisuus vaatia korvauksia samanlaisin perustein kuin niillä matkustajilla, joiden lento on viivästynyt tai peruttu, kun otetaan huomioon viivästyminen matkan lopullisen määräpaikan saavuttamisessa.
- (14) Matkustajien suojelun tehostamiseksi olisi tehtävä selväksi, että viivästyneiden lentojen matkustajilla on oikeus huolenpitoon 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.
- (15) Jos matkustaja on valinnut mahdollisimman pikaisen uudelleenreitityksen, lentoliikenteen harjoittaja asettaa uudelleenreitityksen ehdoksi usein paikkojen saatavuuden omilla lennoillaan ja epää näin ollen matkustajalta mahdollisuuden nopeampaan uudelleenreititykseen jonkin toisen yhtiön lennolla. Olisi varmistettava, että liikenteenharjoittajan olisi tietyn ajan kuluttua tarjottava uudelleenreititystä jonkin toisen yhtiön lennolla tai muiden liikennemuotojen välityksellä, jos tämä nopeuttaisi uudelleenreititystä. Vaihtoehdoisen uudelleenreitityksen olisi oltava riippuvainen paikkojen saatavuudesta.
- (16) Lentoliikenteen harjoittajilla on tällä hetkellä rajoittamaton vastuu matkustajiensa majoittamisesta pitkäkestoisten poikkeuksellisten olosuhteiden yhteydessä. Tämä epävarmuus yhdessä keston ennakoimattomuuden kanssa saattaa vaarantaa liikenteenharjoittajan taloudellisen vakauden. Lentoliikenteen harjoittajalla pitäisi näin ollen olla mahdollisuus rajoittaa huolenpitopalveluita tietyn ajan kuluttua. Valmiussuunnittelun ja nopean uudelleenreitityksen pitäisi lisäksi vähentää riskiä, että matkustajat joutuvat odottamaan kovin kauan.
- (17) Tiettyjen matkustajien oikeuksien, kuten majoitusoikeuden, soveltamisen on osoitettu aiheuttavan suhteettomia kustannuksia verrattuna tuloihin, joita lentoliikenteen harjoittaja saa tietystä pienimuotoisesta lentotoiminnasta. Pienillä ilma-aluksilla toteutetut lyhyet lentomatkat olisi näin ollen vapautettava majoituksen

kustantamisvelvoitteesta, mutta liikenteenharjoittajan olisi kuitenkin autettava matkustajia löytämään majoituspaikka.

- (18) Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden sekä muiden sellaisten henkilöiden, joilla on erityistarpeita, kuten ilman saattajaa matkustavien lasten, raskaana olevien naisten ja erityistä lääkinnällistä apua tarvitsevien henkilöiden voi olla vaikea järjestää majoitusta lentohäiriön yhteydessä. Näin ollen rajoituksia, jotka koskevat majoitusoikeutta poikkeuksellisissa olosuhteissa tai alueellisen lentotoiminnan yhteydessä, ei pitäisi soveltaa näihin matkustajaryhmiin.
- (19) Pitkäaikaisten viivästymisten ja peruutettujen lentojen nykyinen määrä EU:ssa ei johdu pelkästään lentoliikenteen harjoittajista. Lentoliikenneketjun kaikkien toimijoiden kannustaminen löytämään tehokkaita ja oikea-aikaisia ratkaisuja pitkäaikaisten viivästymisten ja peruutusten matkustajille aiheuttamien haittojen minimoimiseksi edellyttää sitä, että lentoliikenteen harjoittajilla olisi oikeus hakea korvausta kolmannelta osapuolelta, joka on vaikuttanut tapahtumaan, jonka johdosta korvausvelvoite tai muut velvoitteet syntyivät.
- (20) Matkustajille olisi tiedotettava asianmukaisesti lentohäiriön synnyttämistä oikeuksista, mutta heille olisi kerrottava asianmukaisesti myös häiriön syistä heti, kun tiedot ovat saatavilla. Nämä tiedot olisi annettava myös siinä tapauksessa, että matkustaja on hankkinut lipun unionissa toimivan välittäjän kautta.
- (21) Matkustajien oikeuksien täytäntöönpanon valvonnan parantamiseksi olisi kansallisten täytäntöönpanoelinten rooli määriteltävä tarkemmin ja erotettava selkeästi yksittäisten matkustajien valitusten käsittelystä.
- (22) Matkustajille olisi tiedotettava asianmukaisesti menettelyistä, joita on noudatettava esitettäessä lentoliikenteen harjoittajille korvausvaatimuksia tai valituksia, ja heidän olisi saatava vastaus kohtuullisen ajan kuluessa. Matkustajien olisi lisäksi voitava valittaa lentoliikenteen harjoittajasta tuomioistuinten ulkopuolisen menettelyn kautta. Koska oikeus tehokkaiisiin oikeussuojakeinoihin tuomioistuimessa on kuitenkin Euroopan unionin perusoikeuskirjan 47 artiklassa tunnustettu perusoikeus, näiden menettelyjen ei pitäisi estää tai vaikeuttaa matkustajien pääsyä oikeuteen.
- (23) Unionin tuomioistuin selvensi asiassa C-139/11 (*Moré vs. KLM*) antamassaan tuomiossa, että korvausten saamista koskevien kanteiden nostamisen määräaika määräytyy kunkin jäsenvaltion kansallisten sääntöjen perusteella.
- (24) Säännöllinen tiedonkulku komission ja täytäntöönpanoelinten välillä parantaisi komission mahdollisuuksia valvoa ja koordinoida sekä tukea kansallisia elimiä.
- (25) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset asetuksen (EY) N:o 261/2004 täytäntöönpanolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 182/2011¹⁸ mukaisesti.
- (26) Neuvoa-antavaa menettelyä olisi käytettävä annettaessa täytäntöönpanopäätöksiä, jotka liittyvät jäsenvaltioiden komissiolle toimittamien toimintaraporttien sisältöön.
- (27) Jotta voidaan varmistaa, että liikkumisen apuvälineille aiheutuneet vahingot tai välineiden katoaminen korvataan täydestä arvostaan, lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava liikuntarajoitteisille henkilöille mahdollisuus tehdä veloituksetta etuutta

¹⁸ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

koskeva erityinen ilmoitus, jonka perusteella he voivat Montrealin yleissopimuksen nojalla hakea täyttä korvausta välineiden vahingoittumisesta tai katoamisesta.

- (28) Matkustajat eivät ole aina selvillä koneeseen sallittavien matkatavaroiden koosta, painosta ja lukumäärästä. Jotta matkustajat olisivat täysin tietoisia siitä, mitä käsimatkatavaran ja kirjatun matkatavaran kuljetusoikeuksia heidän lippuunsa sisältyy, lentoliikenteen harjoittajien olisi ilmoitettava nämä oikeudet selkeästi sekä varauksen yhteydessä että lentoasemalla.
- (29) Soittimet olisi mahdollisuuksien mukaan hyväksyttävä käsimatkatavaraksi tai, mikäli tämä ei ole mahdollista, kuljetettava asianmukaisissa olosuhteissa ilma-aluksen rahtitilassa. Asetus (EY) N:o 2027/97 olisi muutettava vastaavasti.
- (30) Jotta voidaan varmistaa, että asetukseen (EY) N:o 2027/97 perustuvia matkustajien oikeuksia sovelletaan asianmukaisesti ja johdonmukaisesti, myös asetuksen (EY) N:o 261/2004 nojalla nimettyjen kansallisten täytäntöönpanoelinten pitäisi seurata ja valvoa asetukseen (EY) N:o 2027/97 perustuvia oikeuksia.
- (31) Matkatavaroiden katoamista, vahingoittumista tai viivästyksiä koskevien valitusten määrääjät ovat niin lyhyitä, että lentoliikenteen harjoittajien olisi tarjottava matkustajille mahdollisuus valituksen tekemiseen jakamalla valituslomakkeita lentoasemalla. Valituksen tekoon voitaisiin käyttää myös yleistä vahinko- tai katoamisilmoitusta.
- (32) Asetuksen (EY) N:o 2027/97¹⁹ 3 artiklan 2 kohta on vanhentunut, sillä vakuutusmaksuista säädetään nyt asetuksella (EY) N:o 785/2004. Näin ollen se olisi poistettava.
- (33) Asetuksessa (EY) N:o 2027/97 mainitut, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) vuonna 2009 suorittamaan Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohtaan perustuvaan tarkistukseen pohjautuvat rahamäärää koskevat rajoitukset on tarpeen muuttaa, jotta otetaan huomioon talouden kehittyminen.
- (34) Asetuksen (EY) N:o 2027/97 ja Montrealin yleissopimuksen jatkuvan yhdenmukaisuuden varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti. Tämän vallan myötä komissio voisi muuttaa asetuksessa (EY) N:o 2027/97 mainittuja rahamäärää koskevia rajoituksia, jos Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö mukauttaa niitä Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla.
- (35) Tässä asetuksessa olisi kunnioitettava niitä perusoikeuksia ja noudatettava niitä periaatteita, jotka on tunnustettu erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa ja jotka koskevat etenkin kuluttajansuojaa, oikeutta henkilötietojen suojaan, kaikenlaisen syrjinnän kieltämistä ja vammaisten sopeutumista yhteiskuntaan sekä oikeutta tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin ja puolueettomaan tuomioistuimeen,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus N:o 261/2004 seuraavasti:

¹⁹ 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) sellaisena kuin se on muutettuna 13 päivänä toukokuuta 2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL L 140, 30.5.2002, s. 2).

1. Muutetaan 2 artikla seuraavasti:
 - a) Korvataan c kohdan määritelmä seuraavasti:

”yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva liikennelupa, jonka jäsenvaltio on myöntänyt lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun asetuksen (EY) N:o 1008/2008²⁰ säännösten mukaisesti;”
 - b) Korvataan d kohdan määritelmä seuraavasti:

”matkanjärjestäjällä’ matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista 13 päivänä kesäkuuta 1990 annetun neuvoston direktiivin 90/314/ETY²¹ 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua henkilöä;”
 - c) Korvataan i kohdan määritelmä seuraavasti:

”liikuntarajoitteisella henkilöllä’ vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä 5 päivänä heinäkuuta 2006 annetun asetuksen (EY) N:o 1107/2006²² 2 artiklan a kohdassa määriteltyjä henkilöitä;”
 - d) Lisätään seuraava virke ”peruuttamisen” määritelmään l kohdassa:

”Lentoa, jossa ilma-alus lähtee lentoon, mutta joutuu sen jälkeen syystä tai toisesta laskeutumaan jollekin muulle kuin määrälentoasemalle tai palaamaan lähtölentoasemalle, on pidettävä peruutettuna lentona.”
 - e) Lisätään seuraavat määritelmät:
 - m) ’poikkeuksellisilla olosuhteilla’ olosuhteita, jotka luonteensa tai alkuperänsä vuoksi eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Tässä asetuksessa poikkeukselliset olosuhteet kattavat liitteessä luetellut olosuhteet;
 - n) ’lennolla’ kahden lentoaseman välistä ilmakuljetusta; huomioon ei oteta teknisistä tai toiminnallisista syistä tehtyjä välilaskuja;
 - o) ’liityntälennolla’ lentoa, jonka avulla matkustajan on yhden kuljetussopimuksen puitteissa tarkoitus saapua kauttakulkupaikkaan jatkaakseen matkaansa toisella lennolla, tai tekstiyhteydestä riippuen kyseisestä kauttakulkupaikasta lähtevää toista lentoa;
 - p) ’matkalla’ lentoa tai peräkkäisiä liityntälentoja, joilla matkustaja kuljetetaan lähtölentoasemalta lopulliseen määräpaikkaan kuljetussopimuksen mukaisesti;
 - q) ’lentoasemalla’ aluetta, joka on erityisesti järjestetty ilma-alusten laskua, lentoonlähtöä ja liikkumista varten, mukaan lukien lentoliikenteen ja ilma-alusten palvelujen tätä toimintaa varten edellyttämät lisärakennelmat ja -laitteet sekä kaupallisen lentoliikenteen tarvitsemat rakennelmat ja laitteet;
 - r) ’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;

²⁰ EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3.

²¹ EYVL L 158, 23.6.1990, s. 59.

²² EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1.

- s) 'lipun hinnalla' lipusta maksettua kokonaishintaa, joka kattaa lentoliikenteen kuljetusmaksun sekä kaikki sovellettavat verot, maksut, lisämaksut ja palvelumaksut kaikista lippuun sisältyvistä vapaaehtoisista ja pakollisista palveluista;
- t) 'lentohinnalla' arvoa, joka saadaan kertomalla lipun hinta lennon pituuden ja matkan(matkojen) kokonaispituuden suhteella;
- u) 'lähtöajalla' ajankohtaa, jona ilma-alus lähtee lähtöpaikalta työnnettynä tai oman moottorinsa voimalla (liikkeellelähtöaika, off-block);
- v) 'saapumisajalla' ajankohtaa, jona ilma-alus saapuu saapumispaikalle ja pysäköintijarrut kytketään päälle (pysähtymisaika, in-block);
- w) 'kenttäalueella odottamisella' aikaa, jonka ilma-alus on maassa matkustajien ilma-alukseen ottamisen aloittamisesta lentoonlähtöön asti tai saapumisen yhteydessä ilma-aluksen laskeutumisesta siihen, kun matkustajien poistuminen ilma-aluksesta alkaa;
- x) 'yöllä' jaksoa, johon sisältyy keskiyön ja kello kuuden välinen aika;
- y) 'ilman saattajaa matkustavalla lapsella' lasta, joka matkustaa ilman mukana matkustavaa vanhempaa tai holhoojaa ja jonka huolenpidosta lentoliikenteen harjoittaja on ottanut vastuun julkaistujen sääntöjensä mukaisesti."

2. Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 kohta seuraavasti:

"Edellä olevaa 1 kohtaa sovelletaan sillä edellytyksellä, että

a) matkustajalla on vahvistettu varaus kyseiselle lennolle ja, jollei ole kyse 5 artiklassa tarkoitetusta peruutustapauksesta tai 6 artiklassa tarkoitetusta aikataulumuutoksesta, hän ilmoittautuu lennolle

– niitä ehtoja noudattaen ja siinä määrääjässä, jotka lentoliikenteen harjoittaja, matkanjärjestäjä tai valtuutettu matkatoimisto on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut (sisältää myös ilmoittamisen sähköisesti),

tai, jos määräaikaa ei ole ilmoitettu,

– viimeistään 45 minuuttia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa; tai

b) lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä on siirtänyt matkustajan lennolta, jolle hänellä on varaus, toiselle lennolle, riippumatta siirron syystä."

b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Jollei 8 artiklan 6 kohdasta muuta johdu, tätä asetusta sovelletaan ainoastaan moottoridulla kiinteäsiipisellä ilma-aluksella kuljetettaviin matkustajiin. Jos osa matkasta toteutetaan kuljetussopimuksen mukaisesti jollain muulla liikennemuodolla tai helikopterilla, asetusta sovelletaan koko matkaan, ja muulla liikennemuodolla toteutettua matkan osaa pidetään tässä asetuksessa tarkoitettuna liityntälentona."

c) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

"6. Tätä asetusta sovelletaan myös pakettimatkasopimusten mukaisesti kuljetettaviin matkustajiin, mutta se ei vaikuta neuvoston direktiiviin 90/314/ETY perustuviin matkustajien oikeuksiin. Matkustajalla on oltava oikeus tehdä valituksia tämän asetuksen ja neuvoston direktiivin 90/314/ETY nojalla, mutta hän ei saa yhdistää samoihin seikkoihin perustuvia oikeuksia molempien säädösten nojalla, jos

oikeuksilla suojataan samaa etua tai niillä on sama tavoite. Tätä asetusta ei sovelleta tapauksiin, joissa valmismatka peruutetaan tai se viivästyy muista syistä kuin lennon peruuntumisen tai viivästymisen takia.”

3. Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jos matkustajalta evätään pääsy lennolle vastoin hänen tahtoaan, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on välittömästi annettava hänelle siitä korvaus 7 artiklan mukaisesti sekä autettava häntä 8 artiklan mukaisesti. Jos matkustaja valitsee 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisen uudelleenreitityksen päästäkseen mahdollisimman pian lopulliseen määräraikkaansa, ja jos lähtöaika on vähintään kaksi tuntia alkuperäisen lähtöajan jälkeen, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on autettava matkustajaa 9 artiklan mukaisesti.”

b) Lisätään seuraavat kaksi kohtaa:

”4. Edellä olevaa 1, 2 ja 3 kohtaa sovelletaan myös meno-paluulippuihin, jos matkustajalta on evätty pääsy paluulennolle siitä syystä, että hän on jättänyt menomatkan käyttämättä tai ei ole maksanut tästä aiheutunutta lisämaksua.

5. Jos matkustaja tai matkustajan puolesta toimiva välittäjä ilmoittaa yhden tai useamman matkustajan nimessä samassa kuljetussopimuksessa olevasta kirjoitusvirheestä, joka saattaisi johtaa lennolle pääsyn epäämiseen, lentoliikenteen harjoittajan on korjattava virhe ainakin kerran vähintään 48 tuntia ennen lähtöä ilman matkustajalle tai välittäjälle aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia ellei kansallinen tai kansainvälinen lainsäädäntö estä tätä.”

4. Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan a ja b alakohta seuraavasti:

”a) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on 8 artiklan mukaisesti annettava matkustajalle mahdollisuus valita joko lipun hinnan palautus, matkan jatkaminen uudelleenreitityksen avulla tai matkustaminen myöhempanä ajankohtana; ja

b) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on uudelleenreitityksen yhteydessä tarjottava matkustajalle 9 artiklassa eriteltyä huolenpitoa, kun lennon kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään kaksi tuntia peruutetun lennon suunniteltua lähtöaikaa myöhemmin;”

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista ja että peruutusta ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Tällaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin voidaan vedota ainoastaan siinä tapauksessa, että ne vaikuttivat kyseiseen lentoon tai saman ilma-aluksen edelliseen lentoon.”

c) Lisätään 5 kohta seuraavasti:

”5. Lentoasemilla, joiden vuotuinen liikennemäärä on ollut vähintään kolme miljoonaa matkustajaa vähintään kolmen peräkkäisen vuoden ajan, on lentoaseman pitäjän varmistettava, että lentoaseman ja lentoaseman käyttäjien, erityisesti lentoliikenteen harjoittajien ja maahuolintapalveluiden tuottajien, toiminnan koordinoinnissa käytetään asianmukaista valmiussuunnitelmaa sellaisten

mahdollisten tilanteiden, lentoyhtiön maksukyvyttömyys tai liikenneluvan peruminen mukaan luettuina, varalta, joissa useat lentojen peruutukset/viivästymiset aiheuttavat sen, että huomattava määrä matkustajia joutuu viivästymisten vuoksi odottamaan lentoasemalla. Valmiussuunnitelma on laadittava, jotta viivästyneen lennon matkustajille voidaan antaa asianmukaista tietoa ja apua. Lentoaseman pitäjän on tiedotettava valmiussuunnitelmasta ja kaikista siihen tehtävistä muutoksista 16 artiklan nojalla nimetyille kansalliselle täytäntöönpanoelimelle. Edellä mainitun kynnyksen alapuolelle jäävillä lentoasemilla lentoaseman pitäjän on toteutettava tällaisissa tilanteissa kaikki kohtuulliset toimet lentoaseman käyttäjien koordinoimiseksi ja avun ja tiedon antamiseksi viivästyneille matkustajille.”

5. Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Pitkäaikainen viivästyminen

1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja pitää perustellusti todennäköisenä, että lento viivästyy alkuperäisestä aikataulun mukaisesta lähtöajastaan, tai kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja lykkää aikataulun mukaista lähtöaikaa, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajille,

i) kun viivästyminen kestää vähintään kaksi tuntia, 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa säädettyä apua; ja

ii) kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia ja siihen sisältyy yksi tai useampia öitä, 9 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa säädettyä apua; ja

iii) kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia, 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädettyä apua.

2. Matkustajalla on 7 artiklan mukaisesti oltava oikeus korvaukseen lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta, jos hän saapuu lopulliseen määräpaikkaansa

a) vähintään viisi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin kaikkien yhteisön sisäisten ja kolmansiin maihin suuntautuvien tai niistä lähtevien 3 500 kilometrin pituisten tai sitä lyhyempien matkojen yhteydessä;

b) vähintään yhdeksän tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin kolmansiin maihin suuntautuvien tai niistä lähtevien yli 3 500 kilometrin mutta alle 6 000 kilometrin pituisten matkojen yhteydessä;

c) vähintään kaksitoista tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin kolmansiin maihin suuntautuvien tai niistä lähtevien 6 000 kilometrin pituisten tai sitä pitempien matkojen yhteydessä.

3. Edellä olevaa 2 kohtaa sovelletaan myös silloin, kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on muuttanut aikataulun mukaisia lähtö- ja saapumisaikoja ja aiheuttanut siten viivästymisen suhteessa alkuperäisen aikataulun mukaiseen saapumisaikaan, paitsi jos matkustajalle on ilmoitettu aikataulumuutoksesta vähintään 15 päivää ennen alkuperäistä aikataulun mukaista lähtöaikaa.

4. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että viivästys tai aikataulumuutos johtuu poikkeuksellisista olosuhteista ja että viivästystä tai aikataulumuutosta ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Tällaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin voidaan vedota ainoastaan siinä

tapauksessa, että ne vaikuttivat kyseiseen lentoon tai saman ilma-aluksen edelliseen lentoon.

5. Jos odotus kenttäalueella ylittää yhden tunnin, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on, jos turvallisuuteen liittyvät seikat sen sallivat, tarjottava veloituksetta juomavettä sekä pääsy käymälöihin, huolehdittava matkustamon asianmukaisesta lämmityksestä tai viilennyksestä sekä varmistettava, että asianmukaista terveydenhoitoa on tarvittaessa saatavilla. Jos odotus kenttäalueella saavuttaa viiden tunnin ylärajan, ilma-aluksen on palattava portille tai johonkin muuhun sopivaan aluksesta poistumiseen tarkoitettuun paikkaan, jossa matkustajat voivat poistua aluksesta ja saada 1 kohdassa tarkoitettua apua, jos turvatoimiin ja turvallisuuteen liittyvät seikat eivät estä ilma-alusta jättämästä paikkaansa kenttäalueella.”

6. Lisätään artikla seuraavasti:

”6 a artikla

Liityntälennolta myöhästyminen

1. Jos matkustaja myöhästyy liityntälennolta edellisen lennon viivästymisen tai aikataulumuutoksen vuoksi, jatkolennosta vastaavan yhteisön lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle

i) 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa säädettyä apua, jos matkustajan liityntälennon odotusaika pitenee vähintään kahdella tunnilla; ja

ii) 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädettyä uudelleenreititystä; ja

iii) kun 8 artiklan perusteella tarjotun vaihtoehdoisen lennon tai muun kuljetuksen aikataulun mukainen lähtöaika on vähintään viisi tuntia sen lennon aikataulun mukaista lähtöaikaa myöhemmin, jolta matkustaja myöhästyi, ja kun odotusaikaan sisältyy yksi tai useampia öitä, 9 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa säädettyä apua.

2. Jos matkustaja myöhästyy liityntälennolta edellisen liityntälennon viivästymisen vuoksi, matkustajalla on 6 artiklan 2 kohdan perusteella oikeus korvaukseen edellisestä lennosta vastaavalta yhteisön lentoliikenteen harjoittajalta. Tätä tarkoitusta varten viivästyminen lasketaan suhteessa ajankohtaan, jolloin matkustajan olisi aikataulun mukaan pitänyt saapua lopulliseen määräpaikkaansa.

3. Asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien väliset korvausjärjestelyt eivät rajoita 2 kohdan soveltamista.

4. Edellä oleva 1 ja 2 kohta koskee myös kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajia, jotka vastaavat EU:ssa sijaitsevalle lentoasemalle saapuvista tai sieltä lähtevistä liityntälennosta.”

7. Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) Viitataan 1 kohdassa lentojen sijasta matkoihin.

b) Korvataan 2, 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”2. Jos matkustaja on päättänyt jatkaa matkaansa 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla, hän voi saada oikeuden korvauksiin ainoastaan kerran lopulliseen määräpaikkaan suuntautuvan matkan aikana, vaikka uudelleenreitityksen aikana tapahtuisi uusi peruutus tai liityntälennolta myöhästyminen.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettava käteisenä, sähköisenä pankkisiirtona, pankkisiirtona tai sekillä.

4. Edellä 1 kohdassa mainitut etäisyydet mitataan isoympyrätamennetelmällä.

5. Lentoliikenteen harjoittaja voi tehdä matkustajan kanssa vapaaehtoisenn sopimuksen, joka korvaa 1 kohdan säännökset, jos sopimus vahvistetaan matkustajan allekirjoittamalla asiakirjalla, jossa matkustajaa muistutetaan hänen tähän asetukseen perustuvista oikeuksistaan.”

8. Korvataan 8 artikla seuraavasti:

’8 artikla

Oikeus korvaukseen tai uudelleenreititykseen

1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on annettava veloituksetta mahdollisuus valita jokin seuraavista kolmesta vaihtoehdosta:

a) – lentohinnan palauttaminen seitsemän päivän kuluessa matkustajan esittämästä pyynnöstä 7 artiklan 3 kohdassa esitetyllä tavalla kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä, sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa:

– paluulento, joka lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan;

b) matkustajan matkasuunnitelman toteuttamisen jatkaminen uudelleenreitittämällä matka siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai

c) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

2. Edellä olevan 1 kohdan a alakohdtaa sovelletaan myös matkustajaan, jonka lento on osa valmismatkaa, lukuun ottamatta oikeutta saada lennon hinta palautetuksi, jos matkustajalla on tämä oikeus direktiivin 90/314/ETY nojalla.

3. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa matkustajalle lentoa toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä tältä toiselta lentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai, määrälentoaseman tapauksessa, muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa.

4. Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettussa paluulennossa tai tarkoitetuissa paluulenkoissa tai 1 kohdan b tai c alakohdassa tarkoitettussa uudelleenreitityksessä voidaan matkustajan suostumuksella käyttää toisen lentoliikenteen harjoittajan palveluita, hyödyntää erilaista reititystä tai käyttää jotain toista liikennemuotoa.

5. Jos matkustaja valitsee 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettun vaihtoehdon, hänellä on paikkojen saatavuudesta riippuen oikeus uudelleenreititykseen toisen lentoliikenteenharjoittajan kautta tai toista liikennemuotoa käyttäen, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei voi kuljettaa matkustajaa omien palveluidensa puitteissa ja ajoissa niin, että matkustaja saapuisi lopulliseen määräpaikkaansa enintään 12 tuntia aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen. Sen estämättä, mitä asetuksen (EY) N:o 1008/2008²³ 22 artiklan 1 kohdassa säädetään, toinen lentoliikenteen harjoittaja tai toisen liikennemuodon tarjoaja ei voi veloittaa sopimuksen tehneeltä lentoliikenteen harjoittajalta hintaa, joka on suurempi kuin sen

²³ EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3.

omien matkustajien vastaavista palveluista viimeksi kuluneiden kolmen kuukauden aikana maksama hinta.

6. Jos matkustajalle tarjotaan 1 kohdan nojalla täydellistä tai osittaista uudelleenreititystä jollain toisella liikennevälineellä, tätä asetusta sovelletaan tuolla toisella liikennevälineellä toteutettuun kuljetukseen ikään kuin kuljetus olisi suoritettu kiinteäsiipisellä ilma-aluksella.”

9. Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) lentoaseman ja majoituspaikan (hotelli, matkustajan asuinpaikka tai muu) välinen kuljetus.”

b) Lisätään kohdat seuraavasti:

”4. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja pystyy osoittamaan, että peruutus, viivästyminen tai aikataulumuutos johtuu poikkeuksellisista olosuhteista ja että peruutusta, viivästymistä tai aikataulumuutosta ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, se voi rajoittaa 1 kohdan b alakohdan nojalla tarjotun majoituksen kulut 100 euroon yötä ja matkustajaa kohti ja keston enintään 3 yöhön. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja päättää soveltaa tätä rajoitetta, sen on 14 artiklassa yksilöityjen tiedonantovelvoitteiden lisäksi kuitenkin annettava matkustajille tietoa tarjolla olevista majoitusmahdollisuuksista mainittujen kolmen yön jälkeen.

5. Edellä olevan 1 kohdan b alakohtaan perustuvaa velvoitetta majoituksen tarjoamiseen ei sovelleta, jos lennon pituus on 250 kilometriä tai vähemmän ja jos lento on tarkoitettu toteuttamaan korkeintaan 80-paikkaisella ilma-aluksella, paitsi jos on kyse liityntälennosta. Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja päättää soveltaa tätä poikkeusta, sen on tiedotettava matkustajille tarjolla olevista majoitusmahdollisuuksista.

6. Jos matkustaja valitsee 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisen korvauksen ollessaan matkansa lähtölentoasemalla tai jos hän valitsee 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaan perustuvan uudelleenreitityksen myöhempänä ajankohtana, hänellä ei ole enää oikeutta 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun huolenpitoon kyseisen lennon yhteydessä.”

10. Viitataan 10 artiklan 2 kohdan a, b ja c kohdassa lipun hinnan sijasta lentohintaan.

11. Lisätään 11 artiklaan kohta seuraavasti:

”3. Lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei voi soveltaa 9 artiklan 4 ja 5 kohdassa asetettuja rajoituksia, jos matkustaja on liikuntarajoitteinen henkilö tai tämän saattaja, ilman saattajaa matkustava lapsi, raskaana oleva nainen tai erityistä lääkinnällistä apua tarvitseva henkilö, mikäli lentoliikenteen harjoittajalle tai sen edustajalle tai matkanjärjestäjälle on ilmoitettu tällaisten matkustajien erityisestä avuntarpeesta vähintään 48 ennen aikataulun mukaista lennon lähtöaikaa. Tällaisen ilmoituksen on katsottava kattavan koko matkan ja paluumatkan, jos molemmista matkoista on tehty sopimus saman lentoliikenteen harjoittajan kanssa.”

12. Korvataan 13 artikla seuraavasti:

’13 artikla

Takautumisoikeus

Tapauksissa, joissa lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvaukset tai täyttää muut sille tämän asetuksen nojalla kuuluvat velvoitteet, tämän asetuksen tai kansallisen lainsäädännön säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittavat sen oikeutta hakea korvausta tämän asetuksen nojalla aiheutuneista kuluista kolmannelta osapuolelta, joka on vaikuttanut tapahtumaan, jonka johdosta korvausvelvoite tai muut velvoitteet syntyivät.”

13. Korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Velvollisuus antaa matkustajille tietoja

1. Lentoaseman pitäjän ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on varmistettava, että lähtöselvityksessä (itsepalveluperiaatteella toimivat lähtöselvitysautomaatit mukaan luettuina) ja lähtöportilla on esillä helposti luettava ilmoitus, jonka matkustajat voivat nähdä selvästi ja joka sisältää seuraavan tekstin: ”Jos teiltä evätään pääsy lennolle, lentonne peruutetaan tai se viivästyy vähintään kaksi tuntia, pyytäkää lähtöselvityksestä tai lähtöportilta tiedote, jossa ilmoitetaan oikeutenne erityisesti apuun ja mahdolliseen korvaukseen.”

2. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka epää lennolle pääsyn tai peruuttaa lennon, on annettava kullekin matkustajalle, jota epääminen tai peruuttaminen koskee, kirjallinen tiedote, joka sisältää tämän asetuksen mukaiset korvausta ja apua koskevat säännöt, mukaan luettuina mahdolliset 9 artiklan 4 ja 5 kohtaan perustuvat rajoitukset. Lisäksi sen on annettava vastaava tiedote kaikille matkustajille, joita koskee vähintään kahden tunnin pituinen viivästyminen tai aikataulumuutos. Myös 16 a artiklan nojalla nimettyjen toimivaltaisten valituksen käsittelyelimiä yhteystiedot on annettava matkustajille kirjallisessa muodossa.

3. Sokeiden ja näkövammaisten osalta on tämän artiklan säännöksiä sovellettava asianmukaisia vaihtoehtoisia keinoja käyttäen.

4. Lentoaseman pitäjän on varmistettava, että lentoaseman matkustajille varatuilla alueilla on selkeästi ja näkyvästi esillä yleistä tietoa matkustajien oikeuksista. Sen on lisäksi varmistettava, että lentoasemalla olevat matkustajat saavat tiedon lentonsa peruuntumisesta ja oikeuksistaan tapauksessa, jossa lentoyhtiö odottamatta lopettaa toimintansa esimerkiksi maksukyvyttömyyden tai liikenneluvan perumisen vuoksi.

5. Lähdön peruuntuessa tai viivästyessä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tiedotettava matkustajille tilanteesta mahdollisimman pian ja joka tapauksessa viimeistään 30 minuuttia aikataulun mukaisen lähtöajan jälkeen ja ilmoitettava arvioitu lähtöaika heti, kun tieto on saatavilla, sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittaja on saanut matkustajan yhteystiedot 6 ja 7 kohdassa tarkoitetulla tavalla, jos lippu on hankittu välittäjän kautta.

6. Jos matkustaja ei hanki lippua suoraan lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta vaan unionissa toimivan välittäjän kautta, kyseisen välittäjän on toimitettava matkustajan yhteystiedot lentoliikenteen harjoittajalle sillä edellytyksellä, että matkustaja on antanut tähän yksiselitteisen, kirjallisen luvan. Tämän luvan antaminen on valinnaista. Lentoliikenteen harjoittaja saa käyttää näitä yhteystietoja ainoastaan täyttääkseen tähän artiklaan perustuvan tiedonantovelvoitteensa; tietoja ei saa käyttää markkinointiin ja ne on hävitettävä 72 tunnin kuluessa kuljetussopimuksen päättymisestä. Tietoja käsitellään, käytetään ja säilytetään yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen

vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY²⁴ mukaisesti.

7. Välittäjään ei sovelleta 6 kohtaa, jos se pystyy osoittamaan, että olemassa on vaihtoehtoinen järjestelmä, jolla taataan tiedonvälitys matkustajalle ilman yhteystietojen toimittamista.”

14. Korvataan 16 artikla seuraavasti:

”16 artikla

Täytäntöönpanon valvonta

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä kansallinen täytäntöönpanoelin, joka vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanosta jäsenvaltion alueella sijaitsevilta lentoasemilta lähtevien lentojen sekä kolmannelle maasta näille lentoasemille suuntautuvien lentojen osalta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän kohdan mukaisesti nimetty elin komissiolle.

2. Kansallinen täytäntöönpanoelin seuraa tiiviisti tämän asetuksen vaatimusten noudattamista ja ryhtyy tarvittaviin toimiin sen varmistamiseksi, että matkustajien oikeuksia kunnioitetaan. Tätä tarkoitusta varten lentoliikenteen harjoittajien ja lentoaseman pitäjien on toimitettava kansalliselle täytäntöönpanoelimelle sen pyytämät asiaankuuluvat asiakirjat. Voidakseen hoitaa tehtäviään kansallisen täytäntöönpanoelimen on otettava huomioon myös tiedot, joita 16 a artiklan perusteella nimetty elin toimittaa sille. Se voi lisäksi päättää täytäntöönpanon valvontatoimista, jotka perustuvat 16 a artiklan perusteella nimetyin elimen sille toimittamiin yksittäisiin valituksiin.

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

4. Jos 16 ja 16 a artiklan perusteella nimetyt elimet eivät ole yksi ja sama elin, laaditaan raportointimekanismeja, joilla varmistetaan eri elinten välinen tiedonkulku ja autetaan näin kansallista täytäntöönpanoelintä huolehtimaan valvonta- ja täytäntöönpanotehtävistään ja 16 a artiklan perusteella nimettyä elintä keräämään yksittäisten valitusten käsittelyssä tarvittavia tietoja.

5. Kansallisten täytäntöönpanoelinten on julkaistava vuosittain, seuraavan kalenterivuoden huhtikuun loppuun mennessä, tilastoja toiminnastaan, sovelletut seuraamukset mukaan luettuina.

6. Lentoliikenteen harjoittajien on toimitettava tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin asioihin liittyvät yhteystietonsa sen jäsenvaltion kansalliselle täytäntöönpanoelimelle, jonka alueella ne toimivat.”

15. Lisätään artikkelit seuraavasti:

”16 a artikla

Matkustajien vaatimukset ja valitukset

1. Lentoliikenteen harjoittajien on varauksen yhteydessä kerrottava matkustajille menettelyistään, jotka koskevat vaatimusten ja valitusten käsittelyä suhteessa tässä asetuksessa asetettuihin oikeuksiin, sekä annettava asiaankuuluvat osoitteet, joihin matkustajat voivat toimittaa vaatimuksensa ja valituksensa, sähköiset

²⁴ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

tiedonsiirtokeinot mukaan luettuina. Lentoliikenteen harjoittajan on lisäksi tiedotettava matkustajille näiden valituksia käsittelevistä toimivaltaisista elimistä.

2. Jos matkustaja haluaa tehdä lentoliikenteen harjoittajalle tähän asetukseen perustuvia oikeuksiaan koskevan valituksen, hänen on toimitettava se kolmen kuukauden kuluessa lennon toteutumisajankohdasta tai ajankohdasta, jolloin se aikataulun mukaan oli tarkoitus toteuttaa. Liikenteenharjoittajan on seitsemän päivän kuluessa valituksen vastaanottamisesta vahvistettava matkustajalle, että valitus on vastaanotettu. Liikenteenharjoittajan on toimitettava matkustajalle täydellinen vastaus kahden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta.

3. Kunkin jäsenvaltion on asiaankuuluvan EU:n lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti nimettävä kansallinen elin tai kansallisia elimiä vastaamaan tässä asetuksessa tarkoitettuihin oikeuksiin liittyvien lentoliikenteen harjoittajien ja matkustajien välisten riitojen tuomioistuinten ulkopuolisesta ratkaisemisesta.

4. Matkustaja voi valittaa mille tahansa 3 kohdan mukaisesti nimetylle kansalliselle elimelle tämän asetuksen rikkomisesta, jonka väitetään tapahtuneen jonkin jäsenvaltion alueella sijaitsevalla lentoasemalla tai jonka väitetään koskevan lentoa kolmannesta maasta mainitulla alueella sijaitsevalla lentoasemalla. Tällaiset valitukset voidaan esittää aikaisintaan kaksi kuukautta sen jälkeen, kun valitus on toimitettu asiaankuuluvalla liikenteenharjoittajalle, paitsi jos kyseinen liikenteenharjoittaja on jo antanut valitukseen lopullisen vastauksensa.

5. Valitun elimen on seitsemän päivän kuluessa valituksen vastaanottamisesta vahvistettava sen vastaanottaminen sekä lähetettävä siitä jäljennös asiaankuuluvalla kansalliselle täytäntöönpanoelimelle. Valittajalle annettavan lopullisen vastauksen antamiseen kuluva aika saa olla enintään kolme kuukautta valituksen vastaanottamisesta. Lopullisesta vastauksesta on toimitettava jäljennös myös kansalliselle täytäntöönpanoelimelle.

16 b artikla

Jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyö

1. Komissio edistää 16 c artiklassa tarkoitetun komitean avulla vuoropuhelua, jota jäsenvaltiot käyvät tämän asetuksen kansallisesta tulkinnasta ja soveltamisesta.

2. Jäsenvaltioiden on raportoitava toiminnastaan komissiolle vuosittain, seuraavan kalenterivuoden huhtikuun loppuun mennessä. Komissio voi täytäntöönpanosäädösten välityksellä määrätä, mitä asioita raporteissa on käsiteltävä. Nämä täytäntöönpanosäädökset annetaan 16 c artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

3. Jäsenvaltioiden on lähetettävä säännöllisesti olennaiset tiedot asetuksen säännösten kansallisesta tulkinnasta ja soveltamisesta komissiolle, joka saattaa nämä tiedot muiden jäsenvaltioiden käytettäväksi sähköisessä muodossa.

4. Komissio tarkastelee jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan tapauksia, joissa ilmenee eroja tämän asetuksen säännösten soveltamisessa ja täytäntöönpanossa erityisesti poikkeuksellisten olosuhteiden tulkinnan osalta, ja selventää asetuksen säännöksiä yhteisen lähestymistavan edistämistä silmällä pitäen. Tätä tarkoitusta varten komissio voi antaa suosituksen kuultuaan 16 c artiklassa tarkoitettua komiteaa.

5. Kansallisten täytäntöönpanoelinten on komission pyynnöstä tutkittava yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan noudattamaa epäilyttävää käytäntöä ja raportoitava havainnoistaan neljän kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä.

16 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.”

16. Korvataan 17 artikla seuraavasti:

17 artikla

Kertomus

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1 päivään tammikuuta 2017 mennessä kertomuksen tämän asetuksen toimivuudesta ja tuloksista, erityisesti suhteessa pitkäaikaisista viivästymisistä maksettujen korvausten vaikutukseen ja majoituksen rajoittamiseen pitkäkestoisten poikkeuksellisten olosuhteiden yhteydessä. Komission on lisäksi raportoitava muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittaman kolmannesta maasta lähtevän lennon matkustajien tehostetusta suojelusta kansainvälisten lentoliikennesopimusten puitteissa. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.”

17. Lisätään tämän asetuksen liite 1 liitteeksi 1 asetukseen 261/2004.

2 artikla

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

1. Korvataan 3 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan on jaettava lentoasemalla valituslomakkeita, joiden avulla matkustaja voi välittömästi tehdä valituksen matkatavaroiden vahingoittumisesta tai viivästymisestä. Lentoliikenteen harjoittajan on hyväksyttävä tällainen 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.”

2. Korvataan 5 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kuolemantapauksessa kyseisen ennakkomaksun on oltava vähintään 18 096 erityistä nosto-oikeutta vastaava määrä euroina matkustajaa kohti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 kohdan soveltamista. Komissio valtuutetaan 6 c artiklassa tarkoitettulla delegoidulla säädöksellä mukauttamaan tätä summaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan 2 kohdan nojalla tekemän päätöksen perusteella. Edellä mainittuun summaan tehdyt muutokset muuttavat myös liitteessä mainittua vastaavaa summaa.”

3. Lisätään 6 artiklan 1 kohtaan virke seuraavasti:

”Komissio valtuutetaan 6 c 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.”

4. Lisätään artikkelat seuraavasti:

”6 a artikla

1. Kuljettaessaan kirjattuja pyörätuoleja tai muita liikkumisen apuvälineitä tai -laitteita, lentoliikenteen harjoittajan ja sen edustajien on tarjottava jokaiselle asetuksen (EY) N:o 1107/2006²⁵ 2 artiklan a kohdassa tarkoitetulle liikuntarajoitteiselle henkilölle varauksen yhteydessä tai viimeistään välineitä rahdinkuljettajalle jätettäessä mahdollisuus tehdä veloituksetta Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu etuutta koskeva erityinen ilmoitus.

2. Siinä tapauksessa, että liikkumisen apuvälineet tuhoutuvat, katoavat tai vahingoittuvat, lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu rajoittuu summaan, jonka liikuntarajoitteinen henkilö ilmoitti jättäessään kirjatut liikkumisen apuvälineet yhteisön lentoliikenteen harjoittajalle.

3. Siinä tapauksessa, että kirjatut pyörätuolit tai muut liikkumisen apuvälineet tai -laitteet tuhoutuvat, katoavat, vahingoittuvat tai viivästyvät kuljetuksen aikana, yhteisön lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen suorittamaan korvauksena enintään matkustajan ilmoittaman määrän, jollei se voi näyttää toteen, että ilmoitettu määrä on suurempi kuin matkustajan ilmoittaman määräraikkaan toimittamiseen liittyvän etuuden todellinen arvo.

6 b artikla

1. Asetuksen 261/2004 16 artiklan perusteella nimetyn kansallisen täytäntöönpanoelimen on varmistettava tämän asetuksen noudattaminen. Tätä tarkoitusta varten se valvoo seuraavia asioita:

- lentokuljetussopimusten ehdot ja edellytykset;
- etuutta koskevan erityisen ilmoituksen tekemahdollisuuden järjestelmällinen tarjoaminen liikkumisen apuvälineiden kirjaamisen yhteydessä sekä korvaustason asianmukaisuus siinä tapauksessa, että liikkumisen apuvälineet ovat vahingoittuneet;
- 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ennakkomaksun maksaminen tarvittaessa;
- 6 artiklan soveltaminen.

2. Jotta voidaan valvoa liikuntarajoitteisten ja vammaisten matkustajien suojelua liikkumisen apuvälineiden vahingoittumisen yhteydessä, kansallisen täytäntöönpanoelimen on tutkittava ja otettava huomioon myös tiedot liikkumisen apuvälineitä koskevista valituksista, jotka on toimitettu asetuksen 261/2004 16 a artiklan perusteella nimetyille elimelle.

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

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä (EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1).

4. Kansallisten täytäntöönpanoelinten on asetuksen 261/2004 16 artiklan 6 kohtaan perustuvissa vuotuisissa kertomuksissaan julkaistava myös tilastoja toiminnastaan ja tämän asetuksen soveltamiseen liittyvistä rangaistuksista.

6 c artikla

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädettyin edellytyksin.
2. Siirretään 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi tämän asetuksen voimaantulopäivästä alkaen.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevytyteen.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, se antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 6 artiklan 1 kohdan 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

6 d artikla

1. Lentoliikenteen harjoittajilla on täysi kaupallinen vapaus määrittellä matkatavaroiden kuljettamista säätelevät ehdot, mutta niiden on ilmoitettava varauksen yhteydessä ja lähtöselvityksessä (itsepalveluperiaatteella toimivat lähtöselvitysaunomatit mukaan luettuina) selkeästi, paljonko matkatavaraa matkustajalla saa enintään olla matkustamossa ja ilma-aluksen rahtitilassa kullakin matkustajan varaukseen kuuluvalla lennolla, mukaan luettuina mahdolliset lukumäärää koskevat rajoitukset, joita mainitun sallitun enimmäismäärän puitteissa sovellettaisiin. Jos matkatavaroiden kuljettamiseen sovelletaan lisämaksuja, lentoliikenteen harjoittajien on ilmoitettava näitä maksuja koskevat tiedot varauksen yhteydessä ja pyydettyä myös lentoasemalla.
2. Jos poikkeukselliset olosuhteet, kuten turvallisuussyyt tai ilma-aluksen tyyppin muuttuminen varauksen tekemisen jälkeen, estävät käsimatkatavaraksi sallittujen esineiden kuljettamisen matkustamossa, lentoliikenteen harjoittaja voi kuljettaa ne ilma-aluksen rahtitilassa ilman matkustajalle aiheutuvia lisäkustannuksia.
3. Nämä oikeudet eivät vaikuta käsimatkatavaroita koskeviin EU:n rajoituksiin ja ilmailun turvaamista koskeviin kansainvälisiin sääntöihin, kuten asetuksiin (EY) N:o 300/2008 ja (EY) N:o 820/2008.

6 e artikla

1. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan on sallittava matkustajan kuljettaa soitinta ilma-aluksen matkustamossa, jos sovellettavat turvallisuusmääräykset ja kyseisen ilma-aluksen tekniset ominaisuudet ja rajoitteet eivät sitä estä. Soittimet hyväksytään

käsimatkatavaraksi, jos ne voidaan sijoittaa turvallisesti matkustamon matkatavaralokeroon tai istuimen alle. Lentoliikenteen harjoittaja voi määrittellä, että soitin on osa matkustajan käsimatkatavaraa ja että sitä ei saa kuljettaa sallitun käsimatkatavaran lisäksi.

2. Jos soitin on liian suuri sijoitettavaksi turvallisesti matkatavaralokeroon tai istuimen alle, lentoliikenteen harjoittaja voi vaatia toisen lipun ostamista, jos soitin kuljetetaan käsimatkatavarana toisella istuimella. Jos toinen lippu on hankittu, lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava kohtuulliset toimenpiteet sijoittaakseen matkustajan ja kyseisen soittimen vierekkäin. Soittimet on kuljetettava ilma-aluksen rahtitilan lämmitetyssä osassa, jos tämä on mahdollista ja sitä on pyydetty ja jos sovellettavat turvallisuusmääräykset, tilaa koskevat rajoitteet ja kyseisen ilma-aluksen tekniset ominaisuudet eivät sitä estä. Lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava selkeästi ehdot ja edellytykset, joiden perusteella soittimia kuljetetaan, sekä sovellettavat maksut.”

5. Korvataan 7 artikla seuraavasti:

”7 artikla

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen toimivuudesta ja tuloksista viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2017. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.”

6. Korvataan asetuksen 2027/97 liite tämän asetuksen liitteellä 2.

3 artikla

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

Liite 1

”Liite: suuntaa antava luettelo olosuhteista, joita tässä asetuksessa pidetään poikkeuksellisina

1. Seuraavia olosuhteita pidetään poikkeuksellisina:

- i. luonnonmullistukset, joiden vuoksi lennon turvallinen suorittaminen on mahdotonta;
- ii. tekniset viat, jotka eivät liity ilma-aluksen tavanomaiseen toimintaan, kuten kyseisen lennon suorittamisen aikana havaittu vika, joka estää lennon tavanomaisen jatkamisen; tai koneen valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen ilmoittama piilevä valmistusvirhe, joka vaikuttaa lentoturvallisuuteen;
- iii. ilmailun turvaamiseen liittyvät riskit, sabotaasi tai terroriteko, joiden vuoksi lennon turvallinen suorittaminen on mahdotonta;
- iv. hengenvaaralliset terveysriskit tai sairaanhoitoa vaativat hätätapaukset, jotka edellyttävät kyseisen lennon keskeyttämistä tai määräpaikan muuttamista;
- v. ilmaliikenteen hallinnan asettamat rajoitukset tai ilmatilan tai lentoaseman sulkeminen;
- vi. lentoturvallisuuden kannalta sopimattomat sääolosuhteet; ja
- vii. lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tai olennaisten palvelutarjoajien, kuten lentoasemien ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, työmarkkinakiistat.

2. Seuraavia olosuhteita ei pidetä poikkeuksellisina:

- i. ilma-aluksen tavanomaiseen toimintaan liittyvät tekniset viat, kuten ongelmat, jotka havaitaan ilma-aluksen määräaikaishuollossa tai lentoa edeltävässä tarkastuksessa tai jotka johtuvat huollon tai lentoa edeltävän tarkastuksen puutteellisesta suorittamisesta; ja
- ii. ohjaamomiehistön tai matkustamohenkilökunnan puuttuminen (paitsi työmarkkinakiistan vuoksi).”

Liite 2

”LIITE

LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN KORVAUSVASTUU MATKUSTAJIEN JA HEIDÄN MATKATAVAROIDENSA OSALTA

Tämä tiedote sisältää yhteenvedon EU:n lainsäädännössä ja Montrealin yleissopimuksessa edellytettävistä yhteisön lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta koskevista säännöistä.

KORVAUS KUOLEMANTAPAUKSISSA JA LOUKKAANTUMISEN YHTEYDESSÄ

Korvausvastuuta ei ole rahamääräisesti rajoitettu tapauksissa, joissa matkustajan kuolema tai loukkaantuminen johtuu onnettomuudesta, joka tapahtuu ilma-aluksella tai matkustajien noustessa ilma-alukseen ja poistuessa siitä. Enintään 113 100 erityisen nosto-oikeuden suuruisen (likimääräinen summa paikallisena valuuttana) vahingon osalta lentoliikenteen harjoittaja ei voi vapautua korvausvastuusta tai rajoittaa sitä. Tätä määrää suuremmissa vahingoissa lentoliikenteen harjoittajalla ei ole korvausvastuuta, jos se osoittaa, että se ei aiheuttanut vahinkoa huolimattomuudella eikä muulla tavalla tai että vahinko aiheutui yksinomaan kolmannen osapuolen huolimattomuudesta tai muusta virheestä.

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 18 096 erityistä nosto-oikeutta (likimääräinen summa paikallisena valuuttana).

MATKUSTAJALLE VIIVÄSTYKSESTÄ AIHEUTUVAT VAHINGOT

Matkustajan viivästyessä lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa, paitsi jos tämä on ryhtynyt kaikkiin kohtuudella edellytettäviin toimiin viivästymisen välttämiseksi tai jos tällaisia toimia ei ollut mahdollista toteuttaa. Matkustajan viivästymisen aiheuttamien vahinkojen osalta korvausvastuu rajoitetaan 4 694 erityiseen nosto-oikeuteen (likimääräinen summa paikallisena valuuttana).

MATKATAVAROIDEN TUHOUTUMINEN, VAHINGOITTUMINEN TAI VIIVÄSTYMINEN

Matkatavaroiden katoamisen, vahingoittumisen tai viivästymisen osalta lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu on enintään 1 113 erityistä nosto-oikeutta (likimääräinen summa paikallisena valuuttana); korvausraja on matkustajakohtainen, joten sitä ei sovelleta yksittäisiin kirjattuihin matkatavaroihin, paitsi jos matkustaja ja lentoliikenteen harjoittaja ovat sopineet korkeammasta rajasta etuutta koskevan erityisen ilmoituksen muodossa. Matkatavaroiden vahingoittumisen tai katoamisen osalta lentoliikenteen harjoittajalla ei ole korvausvastuuta, jos vahingoittuminen tai katoaminen johtuu matkatavaroiden laadusta tai viallisuudesta. Matkatavaroiden viivästyessä lentoliikenteen harjoittaja ei ole korvausvastuussa, jos se on ryhtynyt kaikkiin kohtuudella edellytettäviin toimiin viivästymisen aiheuttamien vahinkojen välttämiseksi tai jos tällaisia toimia ei ollut mahdollista toteuttaa. Käsimatkatavaran, henkilökohtaiset esineet mukaan luettuina, osalta lentoyhtiö on korvausvelvollinen vain itse aiheuttamistaan vahingoista.

KORKEAMMAT KORVAUSVASTUUN RAJAT MATKATAVAROIDEN OSALTA

Matkustaja voi sopia korkeammista matkatavaraa koskevan korvausvastuun rajoista lentoliikenteen harjoittajan kanssa tekemällä viimeistään lähtöselvityksessä erityisen ilmoituksen ja suorittamalla lisämaksun, jos sitä vaaditaan. Lisämaksun on perustuttava tariffiin, joka on sidoksissa kyseisten matkatavaroiden kuljetuksesta ja vakuuttamisesta aiheutuviin lisäkustannuksiin, jotka ylittävät korvausvastuun, joka on 1 131 erityistä nosto-oikeutta (likimääräinen summa paikallisena valuuttana). Tariffi on asetettava pyynnöstä matkustajien saataville. Liikuntarajoitteisille ja vammaisille matkustajille on tarjottava järjestelmällisesti ja veloituksetta mahdollisuutta tehdä etuutta koskeva erityinen ilmoitus liikkumisen apuvälineiden kuljettamista varten.

MATKATAVAROITA KOSKEVIEN VALITUSTEN MÄÄRÄAIKA

Jos matkatavara on vahingoittunut, viivästynyt, kadonnut tai tuhoutunut, matkustajan on kaikissa tapauksissa tehtävä kirjallinen muistutus lentoliikenteen harjoittajalle mahdollisimman pian. Jos matkatavara on vahingoittunut, matkustajan on tehtävä muistutus 7 päivän kuluessa, ja matkatavaran viivästymisen yhteydessä 21 päivän kuluessa siitä, kun matkatavara on toimitettu hänelle. Näiden määräaikaisten noudattamisen helpottamiseksi lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajille mahdollisuus täyttää valituslomake lentoasemalla. Lentoliikenteen harjoittajan on hyväksyttävä lentoasemalla muistutukseksi tällainen valituslomake, joka voi olla myös vahinko- tai katoamisilmoitus.

SOPIMUKSEN TEHNEEN LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN JA LENNON TOSIASIALLISESTI LIKENNÖINEEN LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN KORVAUSVASTUU

Jos lennon tosiasiallisesti liikennöivä lentoliikenteen harjoittaja ei ole sama kuin sopimuksen tehnyt lentoliikenteen harjoittaja, matkustajalla on oikeus lähettää vahinkoihin liittyvä muistutus kummalle tahansa tai nostaa korvauskanne kumpaa tahansa lentoliikenteen harjoittajaa vastaan. Tämä koskee myös tapauksia, joissa lennon tosiasiallisesti liikennöivälle lentoliikenteen harjoittajalle on tehty erityinen ilmoitus perille toimittamiseen liittyvästä etuudesta.

VAATIMUKSIA KOSKEVA MÄÄRÄAIKA

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

TÄMÄN TIEDOTTEEN TIETOJEN PERUSTA

Edellä esitetyt säännöt perustuvat 28 päivänä toukokuuta 1999 tehtyyn Montrealin yleissopimukseen, joka pannaan täytäntöön yhteisössä asetuksella (EY) N:o 2027/97, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 889/2002 ja asetuksella (EU) N:o xxxx, ja jäsenvaltioiden kansallisella lainsäädännöllä.”