



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.3.2013
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta, ning määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2013) 62 final}

{SWD(2013) 63 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

1.1. Kehtiv õigusraamistik

Vastavalt määrusele (EÜ) nr 261/2004¹ peavad lennuettevõtjad sõltuvalt reisi katkestusega seotud asjaoludest tegema järgmist:

- pakkuma reisijatele abi, näiteks sööki, suupisteid, helistamisvõimalust ja hotellimajutust;
- pakkuma teekonna muutmise ja tagasimakse võimalust;
- maksuma sõltuvalt lennu pikkusest kuni 600 euro suuruse kindlasummalise hüvitise ühe reisija kohta ning
- teavitama reisijaid ennetavalt nende õigustest.

Lennuettevõtja ei ole kohustatud maksuma rahalist hüvitist, kui ta tõendab, et lennu hilinemise või tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud. Siiski peab lennuettevõtja ka erakorraliste asjaolude korral täitma hoolitsemis ja abistamiskohustusi.

Peale selle on määrusega ette nähtud, et liikmesriigid loovad kõnealuse määruse nõuetekohase kohaldamise tagamiseks riiklikud täitevasutused.

Käesolevas määruses sätestatud õigusi ei tohi segamini ajada **Montréali konventsioonist** tulenevate õigustega, kuna konventsioonis käsitletakse individuaalset kahjutasu, mis määratakse sõltuvalt konkreetse reisija konkreetsest olukorrast kindlaks igal üksikjuhul eraldi, määruses (EÜ) nr 261/2004 aga on sätestatud hoolitsemise ja abi andmisega seotud standardõigused, mida kohaldatakse kõikide reisijate suhtes, sõltumata nende konkreetsest olukorrast.

Vastavalt **Montréali konventsioonile** (mis on määrusega (EÜ) nr 2027/97² üle võetud ELi õigusesse) võib reisijal olla õigus saada hüvitist seoses **pagasikäitlemishäiretega** (kuid mitte rohkem kui 1200 eurot), välja arvatud juhul, kui lennuettevõtja tõendab, et ta on võtnud kõik mõistlikud meetmed, et vältida kahju või et selliseid meetmeid ei olnud võimalik võtta. Erinevalt määrusest (EÜ) nr 261/2004 ei ole määruses (EÜ) nr 2027/97 ega ka Montréali konventsioonis nõutud asjaomase õigusakti nõuetekohase kohaldamise eest vastutavate riiklike täitevasutuste loomist.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 261/2004, 11. veebruar 2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT L 46, 17.2.2004, lk 1).

² Nõukogu määrus (EÜ) nr 2027/97, 9. oktoober 1997, lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul (EÜT, L 285, 17.10.1997, lk 1), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002 (EÜT, L 140, 30.5.2002, lk 2).

1.2. Hiljutine areng

Sageli ei suuda lennuettevõtjad tagada reisijate õigusi lennureisist mahajätmise, lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise ning pagasikäitlemishäirete korral, eelkõige määruse (EÜ) nr 261/2004 (edaspidi „määrus”) ja määruse (EÜ) nr 2027/97 kohaldamise raames.

Dokumendis „2010. aasta **aruanne ELi kodakondsuse** kohta: ELi kodanike õigusi piiravate takistuste kõrvaldamine”³ on sätestatud meetmed, et tagada mis tahes transpordiliiki kasutavatele reisijatele ühtsed õigused kogu ELis ja selliste õiguste nõuetekohane jõustamine.

Komisjonis 28. märtsil 2011 vastu võetud **transpordialases valges raamatus** on ühe algatusena nimetatud vajadust saavutada reisijate õigusi käsitlevate ELi õigusaktide ühtne tõlgendamine ning ühtlustatud ja tulemuslik jõustamine, et tagada ettevõtjatele võrdsed võimalused ning kodanikele Euroopa normidele vastav kaitse⁴

Komisjoni 11. aprilli 2011. aasta teatises⁵ märgiti, et määruse (EÜ) nr 261/2004 sätteid tõlgendatakse praegu kehtivas tekstis esinevate üheselt määratlemata valdkondade ja lünkade tõttu erinevalt, ning et liikmesriigid ei ole kõnealust määrust ühetaoliselt jõustanud. Lisaks sellele on reisijatel raske oma individuaalseid õigusi jõustada.

29. märtsil 2012 võttis **Euroopa Parlament** vastu resolutsiooni⁶ seoses komisjoni eespool nimetatud teatisega. Euroopa Parlament on seisukohal, et kehtivate eeskirjade nõuetekohane kohaldamine liikmesriikides ja lennuettevõtjate poolt, piisavate ja lihtsate kahjuhüvitamisvahendite kasutuselevõtmine ning reisijate täpne teavitamine nende õigustest peaksid olema reisijate usalduse taastamise nurgakivid. Euroopa Parlament avaldab kahetsust, et riiklikud täitevasutused ei suuda reisijate õigusi alati tulemuslikult kaitsta. Euroopa Parlament palub komisjonil teha määruse (EÜ) nr 261/2004 kohta ettepanek, et täpsustada reisijate õigusi ning määrata eelkõige kindlaks mõiste „erakorralised asjaolud” sisu.

ELi õigusaktid peavad olema täielikult kooskõlas **põhiõiguste hartaga**⁷. Harta artiklist 38 järeldeb eelkõige, et kõikides ELi poliitikavaldkondades tuleb tagada tarbijakaitse kõrge tase. Muud asjakohased sätted hõlmavad õigust isikuandmete kaitsele (artikkel 8), mis tahes diskrimineerimise keeldu ja puuetega inimeste integreerimist (artiklid 21 ja 26) ning õigust tõhusale õiguskaitsevahendile ja õiglasele kohtumõistmisele (artikkel 47).

Kohtupraktikal on olnud otsustav mõju kõnealuse määruse tõlgendamisele. Kohtuasjas C-344/04 (IATA) kinnitas Euroopa Kohus määruse täielikku kooskõla Montréali konventsiooniga ning kahe asjaomase õigusliku vahendi vastastikust täiendavust. Kohtuasjas C-549/07 Wallentin-Herrman määras kohus kindlaks, millal õhusõiduki tehnilist probleemi ei tohiks käsitada erakorralise asjaoluna. Sturgeon'i kohtuasjas (liidetud kohtuasjad C-402/07 ja

³ KOM(2010) 0603, 16. oktoober 2010

⁴ Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas KOM(2011) 144 (lõplik), vt lk 23: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ET:PDF>

⁵ Komisjoni teatis Euroopa parlamendile ja nõukogule määruse (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) kohaldamise kohta (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:ET:PDF>). KOM(2011) 174 (lõplik).

⁶ Euroopa Parlamendi resolutsioon lennureisijatele kehtivate õiguste tõhususe ja rakendamise kohta (2011/2150(INI)),

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2012-99>

⁷ EÜT C364, 18.12.2000, lk 1.

C-432/07) otsustas Euroopa Kohus, et saabumiskohta vähemalt kolmetunnise hilinemise korral on reisijal õigus hüvitisele.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on edendada lennureisijate huve ja tagada, et lennuettevõtjad kaitsevad lennureisijaid igati reisikatkestuste korral, ning samal ajal võtta arvesse rahalist mõju lennutranspordisektorile ja tagada lennuettevõtjate tegutsemine ühtlustatud tingimustel liberaliseeritud turul.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

2.1. Konsulterimise käik

Ajavahemikus 19. detsembrist 2011 kuni 11. märtsini 2012 toimus avalik arutelu. Esitati 410 märkust. Arutelu tulemused on kättesaadavad komisjoni veebisaidil⁸. Lisaks küsitles konsulterija individuaalselt ja üksikasjalikumalt 98 esindajat kõikidest sidusrühmadest.

Peale selle korraldas komisjon koostöös Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega 30. mail 2012 konverentsi, kus sidusrühmadele anti võimalus avaldada arvamust avaliku arutelu tulemuste kohta. Konverentsi ettekanded ja protokoll on kättesaadavad komisjoni veebisaidil⁹.

Tarbijate ja lennureisijate esindajad keskendusid peamiselt määruse nõuete mittetäitmisele ning selle puudulikule jõustamisele, eelkõige seoses rahalise hüvitise maksmisega lennureisi hilinemise korral. **Lennuettevõtjad ja nende ühendused** rõhutasid eelkõige seda, et määruse rakendamise kulud on väga suured, kuna lennuettevõtjad peavad võtma piiramatut vastutust selliste intsidentide eest, milles nad süüdi ei ole (nt tuhapilvega seotud probleemid 2010. aasta aprillis). Lennuettevõtjad kritiseerisid teravalt Sturgeoni kohtuasjas tehtud otsust, mis võib tekitada ülemääraseid kulusid. **Reisibüroode ja -korraldajate ühenduste** seisukohad sarnanesid lennuettevõtjate omaga, välja arvatud mõned märkimisväärsed erinevused seoses teekonna muutmise õigusega või lennupileti kasutamata jätmisega (reisile mitteilmumise korral rakendatav poliitika). **Lennujaamad** väljendasid kindlat vastuseisu vastutuse mis tahes suurendamisele läbivaadatud määruse alusel.

Avalikus arutelus osalenud liikmesriikide **ametiasutuste ja allasutuste** seisukohad sarnanesid enamikel juhtudel tarbijate/lennureisijate ühenduste seisukohtadega, samas olid nad tundlikumad majandus-, eelarve- ja õiguspiirangute suhtes.

2.2. Mõju hindamine

Komisjon hindas nelja lennureisijate õiguste parema kohaldamise ja jõustamise varianti. Variantid erinevad üksteisest selle poolest, mil viisil on saavutatud kompromiss rangema jõustamise ning majandusstiimulite kohandamise vahel lennuettevõtjate hulgas: kulude suurenemine sunnib lennuettevõtjaid otsima võimalusi hoida nõuete järgimisest tulenevad kulud võimalikult madalal ja püüda vältida reisijate õiguste tagamist. Karistuste karmistamine on stiimul, mis aitab tagada nõuete täitmist. Seepärast tuleks selliste variantide puhul, kus komisjoni määrusest tulenevate kohustustega seotud kulud on suuremad, rakendada karmimaid ja kooskõlastatuid jõustamismeetmeid.

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

Kõnealuseid variante kaaluti seetõttu, et juhul, kui keskendutakse vaid jõustamisele ega võeta arvesse majandustegureid, mis vähendavad lennuettevõtjate huvi nõuete täitmise vastu, tuleks teha suuri riiklikke investeeringuid õiguskaitseorganitesse.

Variand 1: keskendumine majandusstiimulitele (möödukad muutused jõustamise valdkonnas). Variandi 1 puhul on jõustamine koordineeritum tänu tihedamale teabevahetusele riiklike täitevasutuste ja komisjoni vahel. Selle variandi puhul keskendutakse peamiselt kulude vähendamisele, asendades mõned hoolitsusega seotud kohustused (nt toitlustamine ja majutus) nõudega, et lennuettevõtja peab reisijatele pakkuma vabatahtlikku kindlustust.

Variand 2: jõustamismeetmete karmistamine koos majandusstiimulite kohaldamisega. Jõustamismeetmeid karmistatakse riiklike täitevasutuste tegevuse tõhusama koordineerimise kaudu. Riiklikud täitevasutused peavad edastama komisjonile täpsemat teavet oma tegevuse kohta ning komisjon võib taotleda uurimise algatamist eelkõige mitut liikmesriiki hõlmavate juhtumite puhul. Hoolitsuse ja abi suurenemisega seotud kulud kompenseeritakse rahaliste hüvitiste üldsumma kohandamisega. Selle eesmärgi saavutamiseks vähendatakse hüvitiste väljamaksmise sagedust kahel viisil:

- **variant 2a:** ajavahemikku, mille möödumisel reisijal tekib õigus taotleda hüvitist lennu hilinemise eest, pikendatakse praeguselt kolmelt tunnilt vähemalt viiele tunnile;
- **variant 2b:** mõistet „erakorralised asjaolud” laiendatakse nii, et see hõlmaks ka enamikku tehnilisi puudujääke.

Nii variandi 2a kui ka variandi 2b puhul analüüsitakse seda, kas ühekordse hüvitise täiendav kohandamine on põhjendatud või mitte.

Variandi 2 kohaselt piiratakse majutuskohustust pikka aega kestva erakorralise sündmuse korral kolme või nelja päevani. Selleks et leevendada eespool nimetatud muudatuste mõju reisijatele, on kavas kasutusele võtta hädaolukorra lahendamise kavad ja kiirendada teekonna muutmist.

Variand 3: põhitähelepanu jõustamisel. Selle variandi puhul keskendutakse täielikult karmimale jõustamisele ning täpsustatakse reisijate praegusi õigusi, et tõhustada nende kohaldamist.

Variand 4: tsentraliseeritud jõustamine, Variandi 4 puhul keskendutakse täielikult tsentraliseeritud jõustamispoliitikale, mis peab tasakaalustama nõuete täitmisega seotud negatiivsete stiimulite mõju. Seega on ELi täitevasutused selle variandi lahutamatu osa.

Variandide 3 ja 4 puhul tagab lennupileti hinnale lisatud tasust rahastatav fond pikka aega kestva erakorralise sündmuse korral reisijatele järjepideva hoolitsuse ning hüvitab vähemalt osa lennuettevõtjate kahjust.

Kõikidel variantidel on ühised tunnusjooned, näiteks:

- eri küsimuste täpsustamine (näiteks eespool nimetatud erakorralised asjaolud, teekonna muutmise kohustus, hoolitsus lennurajaga seotud viivituste korral, ümberistumisel lennust mahajäämine jne);

- üldise jõustamise ja konkreetsete kaebuste menetlemise funktsionaalne lahutamine, kusjuures konkreetsete kaebustega võivad tegelema hakata alternatiivsed vaidluste lahendamise asutused; nii lennuettevõtjad kui ka konkreetsete kaebuste arutamise tegelevad asutused peavad järgima selget kaebuste menetlemise korda (kus on muu hulgas sätestatud maksimaalne vastamistähtaeg);
- teiste turuosaliste kaasamine: lennuettevõtjatel on suurem võimalus kasutada regressiõigust reisikatkestuse põhjustanud kolmandate isikute vastu; lennujaama kasutajate ühiste hädaolukorra lahendamise kavade koostamine.

Mõjuhinnangust järeldub, et variant 2 on teistest eelistatum, kuna see suurendab reisijate õigusi kõige tulemuslikumalt ja tõhusamalt, võttes samal ajal arvesse muudatuste rahalist mõju lennutranspordisektorile. Variant 2a on variandiga 2b võrreldes pisut eelistatum, kuna juhul, kui hilinemise eest hüvitise saamise õiguse tekkimist õigustav ajavahemik on liiga lühike (nagu on ette nähtud variandiga 2b), võib tühistatud reiside arv suurene da ning kuna variandiga 2a tagatakse parem koosõla hüvitise saamise õiguse ja tagasimakseõiguse vahel (mõlemad tekivad kõige varem pärast viie tunni möödumist). Mõjuhinnangust ei selgu, missugust variandi 2a allvarianti tuleks eelistada (nt hüvitise suuruse kohandamine ja/või erineva pikkusega ajavahemikud lennureisi hilinemise eest makstava hüvitise saamise õiguse tekkimiseks).

Variandi nr 2 puhul jäävad lennuettevõtjate kulud samasuguseks nagu praegu seoses määruse nõuete täitmisega, kuid nende edasise suurenemise võimalus on piiratud juhul, kui suureneb hüvitist taotlevate reisijate arv või kui erakorraline sündmus kestab pikka aega.

Komisjon on otsustanud tugineda ettepaneku tegemisel mõjuhinnangu tulemustele, st lähtudes valikuvariandist 2a, mis muu hulgas hõlmab ka hilinemise eest hüvitise saamise õiguse tekkeks vajaliku ajavahemiku pikendamist viie tunnini kõikide ELi-siseste lennureiside puhul. Käesoleva ettepaneku kohaselt hüvitise suurus allvariantide puhul ei muutu; selle asemel pikendatakse EList väljapoole suunduvate üle 3 500 km pikkuste lennureiside puhul ajavahemikku, mis on kehtestatud hilinemise eest antava hüvitise saamise õiguse tekkimiseks, võttes arvesse seda, et pikkadel lendudel tekkinud konkreetse probleemide põhjused tuleb kõrvaldada lennuettevõtja põhibaasist kaugemal (üheksa tundi EList väljapoole suunduvate 3 500–6 000 km pikkuste lennureiside puhul ning 12 tundi 6 000 km ja pikemate lennureiside puhul).

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1. Õiguslik alus

Ettepanek põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõikel 2.

3.2. Subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõte

Esiteks on liikmesriikidel piiratud võimalused tarbijakaitsevaldkonnas üksi tegutseda, kuna lennuteenuseid käsitlev määrus (EÜ) nr 1008/2008 ei võimalda liikmesriikidel kehtestada täiendavaid nõudeid ELi-siseseid teenuseid pakkuvate lennuettevõtjate suhtes.¹⁰

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008, 24. september 2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008).

Teiseks tuleneb enamik lennureisijate õigustega seotud probleeme määruste (EÜ) nr 261/2004 ja (EÜ) nr 2027/97 erinevast kohaldamisest/jõustamisest eri liikmesriikides ning see vähendab reisijate õigusi ja takistab võrdsete tingimuste loomist kõikidele lennuettevõtjatele. Neid probleeme on võimalik lahendada vaid ELi koordineeritud sekkumise abil.

Ettepanek on vastavuses ka proportsionaalsuse põhimõttega. Ettevõtjate ja liikmesriikide ametiasutuste lisakulud on seotud vaid väljaminekutega, mis on vajalikud reisijate õiguste paremaks kohaldamiseks ja jõustamiseks. Hoolitsuse ja abi pakkumise või pikaajalise hilinemise hüvitamisega seotud kulude suurenemine kompenseeritakse hüvitise saamise õiguse tekkeks nõutava ajavahemiku muutmisega.

3.3. Ettepaneku üksikasjalik selgitus

3.3.1. Reisijate õiguste tulemuslik ja järjepidev jõustamine

Ettepaneku eesmärk on parandada jõustamist ning selgitada olulisemaid põhimõtteid ning reisijate konkreetseid õigusi, mis on põhjustanud hulgaliselt vaidlusi lennuettevõtjate ja reisijate vahel, ning tõhustada ja paremini koordineerida liikmesriikide jõustamistevõimet.

3.3.1.1. Olulisemate põhimõtete selgitamine

- **Mõiste „erakorralised asjaolud”**: kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega kohtuasjas C-549/07 (Wallentin-Herman) on kõnealune mõiste ettepanekus selgelt määratletud kui asjaolu, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt. Lisaks kehtestatakse ettepanekus õiguskindluse täiendavaks tagamiseks mittetäielik loetelu asjaoludest, mida tuleb käsitada erakorralisena, ning asjaoludest, mida ei tuleks käsitada erakorralisena (ettepaneku artikli 1 punkt 1e; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punkt m ning 1. lisa).
- **Õigus hüvitisele lennu pikaajalise hilinemise korral**: ettepanekus on üksikasjalikult sätestatud, et määrusele (EÜ) nr 261/2004 lisatakse tekst, milles käsitletakse õigust saada hüvitist lennu pikaajalise hilinemise korral kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega liidetud kohtuasjades C-407/07 ja C-432/07 (Sturgeon). Siiski tuleks selleks, et vältida tühistatud lendude arvu suurenemist (mis on reisija seisukohalt üldjuhul ebamugavam), pikendada ajavahemikku, mille möödumisel tekib õigus hüvitise saamisele, kõikide ELi-siseste lennureiside puhul kolmelt tunnilt viiele tunnil. Kui ELi-siseste lendude puhul on kavas kohaldada üht ja sama ajavahemikku, siis kolmandatesse riikidesse suunduvate ja sealt saabuvate lennureiside puhul hakkab asjaomase ajavahemiku pikkus sõltuma lennureisi pikkusest, et võtta arvesse lennuettevõtjate praktilisi probleeme, mis tekivad siis, kui hilinemise põhjus tuleb kõrvaldada kodubaasist kaugel asuvas lennujaamas (vt punkt 3.3.2) (Ettepaneku artikli 1 lõige 5; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 6 lõige 2).
- **Õigus teekonna muutmisele**: ettepanekus täpsustatakse, et kui lennuettevõtjal ei ole võimalik 12 tunni jooksul reisija teekonda oma teenuste abil muuta, tuleb kaaluda teiste lennuettevõtjate ning muude transpordiliikide pakutavaid võimalusi sõltuvalt vabade kohtade olemasolust (ettepaneku artikli 1 lõige 8; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 8 lõige 5).

- **Õigus hoolitsusele:** kui praegu sõltub hoolitsusõiguse tekkimiseks nõutav ajavahemik lennu pikkusest (kaks, kolm või neli tundi), siis käesoleva ettepanekuga sätestatakse kõikide lendude jaoks üks ajavahemik kaks tundi (ettepaneku artikli 1 lõige 5; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 6 lõike 1 punkt i).
- **Mahajäämine ümberistumisega lennust:** ettepanekus kinnitatakse, et lennureisijal, kes jääb ümberistumisega lennust maha eelmise lennu hilinemise tõttu, on õigus hoolitsusele (mida peab pakkuma selle lennu käitaja, kelle lennust maha jääd, kuna tal on selleks kõige paremad võimalused), ning teatavatel juhtudel ka õigus hüvitisele (mida peab pakkuma hilinenud lennu käitaja, kelle tõttu lennust maha jääd). Siiski kohaldatakse õigust hüvitisele vaid siis, kui ümberistumisega lennud on üheainsa veolepingu osa, kuna sel juhul kannavad hilinemise eest vastutust asjaomased lennuettevõtjad, kes on kavandatud ümberistumisest teadlikud. Lennuettevõtjatele jääb õigus leppida omavahel kokku kulude jagamises (ettepaneku artikli 1 lõige 6; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikkel 6a).
- **Lennuplaani muutmine:** ettepanekus kinnitatakse, et kui lennuettevõtja teatab lennuplaani muutmisest vähem kui kaks nädalat enne algselt kavandatud väljumisaega, on reisijal samad õigused, mis lennu hilinemise korral (ettepaneku artikli 1 lõige 5; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikkel 6).
- **Lennurajaga seotud hilinemised:** ettepanekus on selgelt sätestatud reisijate õigused juhul, kui õhusõiduk hilineb lennurajaga seotud põhjustel, eelkõige õigus lahkuda pärast viie tunni möödumist õhusõiduki pardalt (kooskõlas õigusega tagasimaksele) (ettepaneku artikli 1 lõige 5; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 6 lõige 5).
- **Reisile mitteilmumise korral rakendatava poliitika osaline keelustamine:** ettepanekus kinnitatakse, et edasi-tagasi pileti ostanud reisijat ei või jätta maha tagasi reisi alguspunkti suunduvat lennult põhjendusega, et ta ei kasutanud väljalennuks ostetud piletit. Siiski ei piirata kõnealuse keeluga lennuettevõtjate õigust kehtestada konkreetseid eeskirju ühe ja sama lennureisi piletite kasutamiskorraga kohta. Komisjon otsustas reisile mitteilmumise korral rakendatava poliitika osalise keelustamise kasuks seetõttu, et vastasel korral väheneb lennuettevõtjate huvi müüa vahemaandumisega lende odavamalt kui otselende, mis aga omakorda kahjustab konkurentsi (ettepaneku artikli 1 lõike 3 punkt b, muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 4 lõige 4).
- **Õigus saada teavet:** reisijatel peaks olema õigus saada teavet lennu katkestamise kohta kohe pärast selle teabe kättesaadavaks muutumist (ettepaneku artikli 1 lõige 13; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikkel 14).

3.3.1.2. Karistuste tulemuslikkuse ja järjepidevuse tagamine

Ettepanekus täpsustatakse riiklike täitevasutuste rolli, mis hõlmab sõnaselgelt üldise jõustamisega seotud ülesannete täitmist. Konkreetsete kaebuste kohtuväline menetlemine jääb aga kaebuste menetlemise asutuste ülesandeks, millest alternatiivseid vaidluste lahendamise asutusi käsitleva uue määruse¹¹ kohaselt võivad saada alternatiivsed vaidluste lahendamise asutused. Mõlemad asutused teevad tihedat koostööd (ettepaneku artikli 1 lõige 15, muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklid 16 ja 16a).

¹¹ Vt komisjoni ettepanekud: http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm

Riiklikud täitevasutused võtavad kasutusele praegusest veelgi **ennetavama kontrollipoliitika** ning nende ülesanded hakkavad tulevikus hõlmama ka määruse (EÜ) nr 2027/97 (ja Montréali konventsiooni) kohaste **pagasit käsitlevate sätete täitmise** kontrollimist (ettepaneku artikli 2 lõige 4, muudetud määruse (EÜ) nr 2027/97 artikkel 6b).

Riiklike jõustamisasutuste **vahelise teabevahetuse ja koordineerimise** tõhustamiseks rakendatakse aruandekohustust ja ametlikke kooskõlastusmenetlusi (ettepaneku artikli 1 lõige 15; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikkel 16b).

3.3.1.3. Individuaalsete nõuete ja kaebuste tulemusliku menetlemise tagamine

Ettepaneku kohaselt peavad lennuettevõtjad teavitama reisijaid pileti broneerimise ajal nõuete ja kaebuste menetlemise korrast, tagama elektroonilised vahendid kaebuste esitamiseks ning andma teavet nõuete menetlemiseks pädevate asutuste kohta. Lennuettevõtjad peavad reisijate nõuetele ja kaebustele vastama kahe kuu jooksul (ettepaneku artikli 1 lõige 15; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikkel 16a).

3.3.2. Üksikasjalikum arvestamine lennuettevõtjate finantssuutlikkusega

Ettepanek sisaldab piiratud arvul meetmeid, mille eesmärk on vähendada määruse (EÜ) nr 261/2004 kõige kulukamaid aspekte.

- Õigus hüvitise saamiseks ELi piires toimuva lennureisi hilinemisel tekib pärast viie tunni möödumist. Kolmandatesse riikidesse suunduvate või sealt saabuvate lennureiside puhul hakkab hüvitise saamiseks nõutava ajavahemiku pikkus sõltuma asjaomase lennureisi pikkusest, et võtta arvesse probleeme, mis tekivad siis, kui lennuettevõtja peab hilinemise põhjuse kõrvaldama kodubaasist kaugel asuvas lennujaamas: EList väljapoole suunduva kuni 3 500 km pikkuse lennureisi puhul on selleks ajavahemikuks viis tundi, EList väljapoole suunduva 3 500–6 000 km pikkuse lennureisi puhul üheksa tundi ning EList väljapoole suunduva üle 6 000 km pikkuse lennureisi puhul 12 tundi – (ettepaneku artikli 1 lõige 5; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 6 lõige 2).
- Kui lend hilineb või tühistatakse erakorraliste asjaolude tõttu, võib lennuettevõtja piirata reisija majutusõigust kolmele ööle maksumusega kuni 100 eurot öö kohta (ettepaneku artikli 1 lõige 9, muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 9 lõige 4). Mõju, mida eespool nimetatud meetmed reisijatele avaldavad, leevendatakse kahe täiendava meetmega: esiteks peaks teekonna kiirem muutmine vähendada ohtu, et reisijad on sunnitud nii pikka aega lennujaamas viibima (vt eespool); teiseks peavad lennujaamad, lennuettevõtjad ja teised lennutranspordiahelas osalejad välja töötama hädaolukorra lahendamise plaani, et pakkuda lennujaamas viibima sunnitud reisijatele võimalikult kvaliteetset hoolitsust ja abi (ettepaneku artikli 1 lõige 4; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõige 5). Peale selle ei kohaldata majutusõiguse piiranguid piiratud liikumisvõimega reisijate ja nende saatjate, rasedate naiste, eriarstiabi vajavate reisijate ning saatjata reisivate laste suhtes, tingimusel et nad on teavitanud lennuettevõtjat oma pardaletulekust 48 tundi enne lennu kavandatavat väljumisaega (ettepaneku artikli 1 lõige 11; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 11 lõiked 3 ja 4).
- Lühikeste (piirkondlike) lendude iseärasusi arvestades ei pea lennuettevõtjad majutama selliseid reisijaid, kes lendavad vähem kui 250 km kaugusele õhusõidukis,

mille maksimaalne reisijakohtade arv on 80 (v.a ümberistumisega lennu korral). Ka sel juhul ei kohaldata erandit piiratud liikumisvõimega isikute ja nende saatjate, rasedate naiste, eriarstiabi vajavate isikute ning saatjata reisivate laste suhtes (ettepaneku artikli 1 lõiked 9 ja 11; muudetud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 9 lõige 5 ning artikli 11 lõiked 3 ja 4).

- Ettepanekus on täpsustatud, et liikmesriikide õigusaktid ei tohi piirata lennuettevõtjate õigust nõuda hüvitist kolmandatelt isikutelt, kes vastutavad lennureisi hilinemise või tühistamise eest (ettepaneku artikli 1 lõige 12; määruse (EÜ) nr 261/2004 artikkel 13).

3.3.3. Reisijate õiguste täielikum tagamine seoses pagasikäitlemishäiretega

Vastavalt ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsioonile ja EL põhiõiguste hartale (artiklid 21 ja 26) peaks **piiratud liikumisvõimega isikutel** olema teiste kodanikega samaväärne õigus vabalt liikuda, teha valikuid ja saada mittediskrimineerivalt koheldud.

Lennuettevõtja vastutust **liikumisabivahendite** suhtes suurendatakse nii, et see hõlmaks liikumisabivahendite tegelikku väärtust. Selleks kohaldatakse lennuettevõtjate suhtes kooskõlas Montréali konventsiooniga nõuet pakkuda automaatselt võimalust täita asjaomases konventsioonis kindlaksmääratud erideklaratsioon ilma täiendavate kuludeta (ettepaneku artikli 2 lõige 4; muudetud määruse (EÜ) nr 2027/97 artikkel 6a).

Ettepanek aitab suurendada **pagasi piirnormide** läbipaistvust. Ettepanekus on üksikasjalikult sätestatud, et lennuettevõtja peab selgelt märkima käsipagasi ja registreeritud pagasi piirnormid nii lennu broneerimisel kui ka lennujaamas (ettepaneku artiklis lõige 4; muudetud määruse (EÜ) nr 2027/97 artikkel 6d).

Ettepanek hõlmab ka **muusikariistu** käsitlevaid meetmeid. Ettepanekus kohustatakse lennuettevõtjaid lubama reisijatel võtta teatavatel tingimustel reisijatesalongi kaasa väiksemaid muusikariistu ning täpsustatakse eeskirju, milles käsitletakse suuremate muusikariistade vedamist lastiruumis (ettepaneku artikli 2 lõige 4; muudetud määruse (EÜ) nr 2027/97 artikkel 6e).

Võttes arvesse Montréali konventsiooni rangeid piiranguid seoses tähtajaga, mille jooksul reisijad peavad lennuettevõtjale esitama **pagasikäitlemishäiretega seotud kaebuse**, tehakse ettepanek, et lennuettevõtjad võtavad lennujaamades kasutusele nõudevormi, kuhu reisija saab märkida pagasi hilinemise, kahjustumise või kadumisega seotud kaebused (nt ühtne avaldus vara kadumise kohta (*common Property Irregularity Report* ehk PIR)), mida seejärel käsitatakse määruse (EÜ) nr 2027/97 ja Montréali konventsiooni kohase nõudena (ettepaneku artikli 2 lõige 1; muudetud määruse (EÜ) nr 2027/97 artikli 3 lõige 2).

Vastavalt ettepanekule vastutavad määruse (EÜ) nr 261/2005 alusel määratud riiklikud täitevasutused ka määruse (EÜ) nr 2027/97 selliste sätete jõustamise eest, mis käsitlevad reisija õigusi pagasi hilinemise, kadumise või kahjustumise korral (ettepaneku artikli 2 lõige 4; muudetud määruse (EÜ) nr 2027/97 artikkel 6b).

3.3.4. Vastutusmäärade kohandamine kooskõlas üldise hinnainflatsiooniga

Määruses (EÜ) nr 2027/97, mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 889/2002, on sätestatud Montréali konventsiooni ülevõtmine ELi õigusesse ning laiendatud selle reguleerimisala nii, et see hõlmaks lisaks rahvusvahelistele lendudele ka riigisiseseid lende. Konventsioonis on

sätetatud reisijate-, pagasi- ja lastiveo suhtes kohaldatavad vastutusmäärad, mida alates 30. detsembrist 2009 suurendati 13,1 % võrra. Käesoleva ettepanekuga ajakohastatakse ELi määruses sätestatud vastutusmäärasid, et võtta arvesse konventsioonis tehtud asjaomaseid muudatusi (ettepaneku artikli 2 lõiked 2 ja 3 ning 2. lisa; muudetud määruse (EÜ) nr 2027/97 artikli 5 lõige 2, artikli 6 lõige 1 ning määruse lisa).

4. MÕJU EELARVELE

Käesolev ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta, ning määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹²,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹³,

tegutsedes seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Tänu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91,¹⁴ ja nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrusele (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul¹⁵ on olnud võimalik märkimisväärselt kaitsta lennureisijate õigusi juhul, kui nende reisikava muutub lennureisist mahajätmise, pikaajaliste hilinemiste, lendude tühistamise või pagasikäitlemishäirete tõttu.
- (2) Samas on kõnealuste määruste kohaste õiguste rakendamisel ilmnenud mitmeid vajakajäämisi, mistõttu ei ole olnud võimalik reisijaid täielikult kaitsta. Selleks et tagada lennureisijate õiguste tulemuslikum, tõhusam ja ühtsem kohaldamine kogu ELis, on vaja praegu kehtivat õigusraamistikku kohandada. Seda vajadust rõhutati dokumendis „2010. aasta aruanne ELi kodakondsuse kohta – ELi kodanike õigusi

¹² ELT C [...], lk [...].

¹³ ELT C [...], lk [...].

¹⁴ ELT L46, 17.2.2004, lk 1.

¹⁵ EÜT L285, 17.10.1997, lk 1; muudetud EÜT L 140, 30.5.2002, lk 2.

piiravate takistuste kõrvaldamine”,¹⁶ milles esitati meetmed, et tagada eelkõige lennureisijate ühtsed õigused ja nende nõuetekohane rakendamine.

- (3) Selleks et suurendada lennuettevõtjate- ja -reisijate õiguskindlust, on vaja mõiste „erakorralised asjaolud” täpsemalt määratleda ja võtta arvesse Euroopa Kohtu otsust kohtuasjas C-549/07 (Wallentin-Hermann). Seda määratlust tuleks veelgi täpsustada erakorraliste või tavapärase asjaolude mittetäieliku loeteluga.
- (4) Kohtuasjas C-173/07 (Emirates) otsustas Euroopa Kohus, et mõistet „lend” tuleb määruse (EÜ) nr 261/2004 tähenduses tõlgendada nii, et sisuliselt koosneb see ühest lennutransporditoimingust kui üks selle transpordiliigi „üksus”, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi. Ebamäärasuse vältimiseks tuleks nüüd selgelt määratleda mõiste „lend” ning sellega seotud mõisted „ümberistumisega lend” ja „lennureis”.
- (5) Kohtuasjas C-22/11 (Finnair) leidis Euroopa Kohus, et mõiste „lennureisist mahajätmine” tõlgendamisel tuleb lisaks nendele juhtudele, kui reisija jäetakse lennust maha selle ülebroneerimise tõttu, pidada silmas ka juhte, kui lennureisist jäetakse maha muudel, nt käituslikel põhjustel. Seda selgitust silmas pidades ei ole põhjust muuta praegu kehtivat mõistet „lennureisist mahajätmine”.
- (6) Määrust (EÜ) nr 261/2004 kohaldatakse ka nende reisijate suhtes, kes on broneerinud lennureisi reisipaketi ühe osana. Samas tuleks täpsustada, et reisijad ei või kumuleerida õigusi, eelkõige ei või samaaegselt lähtuda nii käesolevast määrusest kui ka nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiivist 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta¹⁷. Reisijad peaksid saama valida, missugusele õigusaktile nad nõude esitamisel tuginevad, ent neil ei tohiks olla õigust nõuda ühe ja sama probleemi eest hüvitist mõlema õigusakti alusel. Reisijaid ei peaks puudutama see, kuidas lennuettevõtjad ja reisikorraldajad selliseid nõudeid omavahel jagavad.
- (7) Selleks et suurendada reisijate kaitset, ei tohiks neid jätta maha edasi-tagasipiletiga hõlmatud tagasilennust, kuna nad ei ole kasutanud väljalennupiletit.
- (8) Praegu karistatakse reisijaid vahetevahel halduslõivudega selle eest, kui nende nimi on valesti kirjutatud. Broneeringuvigu tuleks mõistlikkuse piires parandada tasuta, tingimusel et ei muudeta lennuageu, kuupäeva, marsruuti ega reisijaid.
- (9) Täpsustada tuleks asjaolu, et lennu tühistamise korral on reisija see, kes otsustab, kas küsida raha tagasi, muuta teekonda ja jätkata reisi või reisida hilisemal kuupäeval, mitte aga lennuettevõtja.
- (10) Lennujaamad ja lennujaama kasutajad, nt lennuettevõtjad ja maapealse käitlusega tegelevad äriühingud, peaksid tegema koostööd, et võimalikult palju vähendada mitmete lennu katkestamise juhtude mõju reisijatele, tagades reisijate eest hoolitsemise ja teekonna muutmise. Selleks peaksid nad sellisteks juhtudeks koostama hädaolukorra lahendamise kavad ja neid üheskoos arendama.

¹⁶ KOM(2010) 603 (lõplik).

¹⁷ EÜT L158, 23.6.1990, lk 59.

- (11) Määrusesse (EÜ) nr 261/2004 tuleks selge sõnaga lisada reisijate õigus saada hüvitist lennu pikaajalise hilinemise eest, võttes arvesse Euroopa Kohtu otsust liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07 (Sturgeon). Samal ajal tuleks pikendada ajavahemikku, millest pikema hilinemise korral tekib õigus hüvitisele, et võtta arvesse lennundussektorile avalduvat finantsmõju ja lõpptulemusena vältida lendude tühistamise sagenemist. Selleks et tagada ELis reisijatele ühtsed hüvitamistingimused, peaks kõnealune ajapiir olema kogu ELis kõikide reisijate jaoks ühesugune, kuid see peaks sõltuma kolmandatesse riikidesse suunduva ja sealt saabuva lennureisi pikkusest, et võtta arvesse käitamisraskusi, mis lennuettevõtjatel tekivad seoses hilinemisega oma põhibaasist kaugel asuvates lennujaamades.
- (12) Õiguskindluse tagamiseks tuleks määruses (EÜ) nr 261/2004 selge sõnaga kinnitada, et lennuplaani muutmine mõjutab reisijaid samamoodi nagu pikaajalised hilinemised, mistõttu peaksid reisijatel olema mõlemal juhul ühesugused õigused.
- (13) Ümberistumisega lennust maha jäänud reisijate eest tuleks korralikult hoolitseda ajal, kui nad ootavad reisiteekonna muutmist. Võrdse kohtlemise põhimõtte kohaselt peaks reisijatel olema võimalik nõuda hüvitist samasugustel alustel nagu neil reisijatel, kelle lend hilineb või tühistatakse, pidades silmas hilinemist reisi lõppsihtkohta.
- (14) Reisijate paremaks kaitsmiseks tuleks täpsustada, et hilinevad reisijatel on õigus hoolitsusele ja hüvitisele, olenemata sellest, kas nad ootavad lennujaama terminalis või õhusõiduki pardal. Kuna aga õhusõiduki pardal ootajatel puudub juurdepääs terminalis osutatavatele teenustele, peaks sellistel reisijatel olema suuremad õigused seoses põhivajaduste ja pardalt lahkumisega.
- (15) Kui reisija on valinud võimaluse muuta teekonda esimesel võimalusel, sõltub lennuettevõtja pakkumine teekonda muuta tihti vabade kohtade olemasolust tema enda käitavatel lendudel, mistõttu ei võimaldata reisijatele kiiremat teekonna muutmist muude lendudega. Tuleks kehtestada kord, et pärast teatava ajavahemiku möödumist peaks lennuettevõtja pakkuma teekonna muutmise võimalust mõne teise lennuettevõtja lendudega või muude transpordiliikidega, kui see kiirendab reisija jõudmist sihtkohta. Selline alternatiivne teekonna muutmine peaks sõltuma vabade kohtade olemasolust.
- (16) Praegu on lennuettevõtjatel piiramatult kohustus majutada oma reisijaid pikaajaliste erakorraliste asjaolude korral. Selline ebakindlus, mis tuleneb ajapiirangu puudumisest, võib kahjustada lennuettevõtja finantsstabiilsust. Seepärast peaks lennuettevõtjal olema võimalik lõpetada reisijate eest hoolitsemine pärast teatava aja möödumist. Pealegi peaksid hädaolukorra lahendamise kava ja kiire teekonna muutmine leevendama riski, et reisijad on sunnitud jääma lennujaama pikaks ajaks.
- (17) Reisijate teatavate õiguste, eelkõige majutusõiguse rakendamine on osutunud ebaproportsionaalseks võrreldes teatavate lühilendude käitamisest saadava tuluga. Seepärast tuleks lennud, mida teevad väiksed õhusõidukid lühikestel vahemaadel, vabastada kohustusest maksta majutuse eest, ent lennuettevõtja peaks siiski aitama reisijatel majutust leida.
- (18) Puudega inimeste, piiratud liikumisvõimega inimeste ja muude erivajadustega inimeste, nt saatjate reisivate laste, rasedate naiste ja eriarstiabi vajavate inimeste puhul võib majutuse korraldamine lennu katkestamise korral osutada keerulisemaks.

Seepärast ei tohiks erakorraliste asjaolude ilmnemisel või piirkondlike lendude puhul kehtivaid majutusõiguse piiranguid kohaldada nende reisijakategooriate suhtes.

- (19) Praegu ei ole lendude pikaajaliste hilinemiste ja tühistamiste põhjused ELis seotud üksnes lennuettevõtjatega. Selleks et stimuleerida kõiki lennundussektoris osalejaid otsima tõhusaid ja õigeaegseid lahendusi, kuidas vähendada lendude pikast hilinemisest ja tühistamisest reisijatele põhjustatud ebamugavusi, peaks lennuettevõtjatel olema õigus taotleda hüvitist kolmandalt isikult, kes on aidanud kaasa sündmusele, mis on tinginud kahju hüvitamise või muude kohustuste täitmise.
- (20) Lisaks reisijate nõuetekohasele teavitamisele nende õigustest lennu katkestamise korral tuleks neid ka nõuetekohaselt teavitada lennu katkemise põhjustest kohe, kui sellekohane teave on olemas. Sellist teavet tuleks anda ka juhul, kui reisija on ostnud pileti ELis tegutseva vahendaja kaudu.
- (21) Selleks et paremini tagada reisijate õiguste kaitse, tuleks täpsemalt kindlaks määrata riiklike täitevasutuste roll ja seda selgelt eristada reisijate üksikute kaebuste menetlemisest.
- (22) Reisijaid tuleks nõuetekohaselt teavitada asjakohasest lennuettevõtjatele nõuete ja kaebuste esitamise korrast ja nad peaksid saama vastuse mõistliku aja jooksul. Samuti peaks reisijatel olema võimalik esitada lennuettevõtjate kohta kaebus kohtuväliselt. Kuna aga õigus tõhusale õiguskaitsevahendile kohtus on üks Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 47 tunnustatud põhiõigustest, ei tohiks kõnealused meetmed takistada reisijatel kohtusse pöörduda.
- (23) Kohtuasjas C-139/11 (*Moré vs. KLM*) selgitas Euroopa Kohus, et tähtaeg, mille jooksul võib esitada hagi hüvitise nõudes, määrab iga liikmesriik kindlaks oma eeskirjadega.
- (24) Tänu korrapärasele teabevahetusele komisjoni ja täitevasutuste vahel oleks komisjonil võimalik paremini täita liikmesriikide asutuste kontrollimise ja nende tegevuse koordineerimisega seotud ülesandeid ning neid asutusi toetada.
- (25) Selleks et tagada määruse (EÜ) nr 261/2004 rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes¹⁸.
- (26) Liikmesriikide poolt komisjonile esitatavate tegevusaruannete sisu käsitlevate rakendusotsuste vastu võtmiseks tuleks kasutada nõuandemenetlust.
- (27) Selleks et tagada kahjustatud või kaotsi läinud liikumisabivahendi täieliku väärtuse hüvitamine, peaksid lennuettevõtjad pakkuma piiratud liikumisvõimega reisijatele tasuta võimalust esitada erideklaratsioon, mis vastavalt Montréali konventsioonile lubab neil taotleda kaotsimineku või kahjustumise täielikku hüvitamist.

¹⁸ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

- (28) Mõnikord tekitavad reisijates segadust pardale võtta lubatud pagasi mõõtmed, kaal või esemete arv. Selleks et tagada reisijate igakülgne teadlikkus sellest, missugused käsipagasi ja registreeritud pagasi piinormid kaasnevad tema piletiga, peaksid lennuettevõtjad need selgelt märkima pileti broneerimisel ja lennujaamas.
- (29) Muusikariistu tuleks võimaluse korral lubada võtta reisijatesalongi ja kui see ei ole võimalik, tuleks neid vedada sobivates tingimustes õhusõiduki lastiruumis. Määrust (EÜ) nr 2027/97 tuleks vastavalt muuta.
- (30) Selleks et tagada määrusega (EÜ) nr 2027/97 reisijatele antud õiguste nõuetekohane ja järjekindel kohaldamine, peaksid määruse (EÜ) nr 261/2004 alusel määratud riiklikud täitevasutused jälgima ka määrusest (EÜ) nr 2027/97 tulenevaid õigusi ja nende jõustamist.
- (31) Arvestades kaotsi läinud, kahjustada saanud või hilinenud pagasi kohta kaebuste esitamise lühikesi tähtaegu, peaksid lennuettevõtjad andma reisijatele võimaluse esitada kaebus sellekohasel vormil lennujaamas. Selleks võiks kasutada ka ühtset avaldust vara kadumise kohta (PIR).
- (32) Määruse (EÜ) nr 2027/97¹⁹ artikli 3 lõige 2 on iganenud, kuna nüüd reguleeritakse kindlustusküsimusi määrusega (EÜ) nr 785/2004. Seepärast tuleks see tunnistada kehtetuks.
- (33) Oluline on muuta määruses (EÜ) nr 2027/97 esitatud rahalisi piirmäärasid, et võtta arvesse Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) 2009. aastal Montréali konventsiooni artikli 24 lõike 2 kohaselt läbi vaadatud majandusarengutendentse.
- (34) Selleks et tagada määruse (EÜ) nr 2027/97 ja Montréali konventsiooni jätkuv omavaheline vastavus, tuleks komisjonile delegeerida volitus võtta vastu õigusakte kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290. See võimaldaks komisjonil muuta määruses (EÜ) nr 2027/97 esitatud rahalisi piirmäärasid juhul, kui Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) kohandab neid vastavalt Montréali konventsiooni artikli 24 lõikele 2.
- (35) Käesolev määrus peaks austama põhiõigusi ja järgima eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid, täpsemalt tarbijakaitset, õigust isikuandmete kaitsele, mis tahes diskrimineerimise keeldu, puudega inimeste integreerimist, õigust tõhusale õiguskaitsele ja õiglasele kohtupidamisele,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 261/2004 muudetakse järgmiselt.

1. Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

¹⁹ Nõukogu määrus (EÜ) nr 2027/97, 9. oktoober 1997, lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul (EÜT, L 285, 17.10.1997, lk 1), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002 (EÜT, L 140, 30.5.2002, lk 2).

- (a) punktis c esitatud mõiste asendatakse järgmisega:

„,ühenduse lennuettevõtja” — lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud liikmesriik vastavalt nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 (ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta)²⁰ sätetele;”

- (b) punktis d esitatud mõiste asendatakse järgmisega:

„,reisikorraldaja — nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiivi 90/314/EMÜ (reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta)²¹ artikli 2 punktis 2 määratletud isik;”

- (c) punktis i esitatud mõiste asendatakse järgmisega:

„,piiratud liikumisvõimega isik” – määruse (EÜ) nr 1107/2006 (puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul)²² artikli 2 punktis a määratletud mis tahes isik;”

- (d) punktis l esitatud mõiste „tühistamine” määratlusse lisatakse järgmine lause:

„Lendu, mille puhul õhusõiduk tõusis õhku, kuid oli seejärel mingil põhjusel sunnitud maanduma sihtlennujaamast erinevas lennujaamas või pöörduma tagasi lähtelennujaama, käsitatakse tühistatud lennuna.”

- (e) lisatakse järgmised mõisted:

„m) „erakorralised asjaolud” – asjaolud, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt. Käesoleva määruse kohaldamisel hõlmavad erakorralised asjaolud lisas esitatud asjaolusid;

n) „lend” – kahe lennujaama vaheline lennutransporditoiming; arvesse ei võeta tehnilistel või käituslikel põhjustel tehtavaid vahepeatusi;

o) „ümberristumisega lend” – ühe veolepingu alusel toimuv lend, mille eesmärk, sõltuvalt kontekstist, on võimaldada reisijal kas saabuda ümberristumiskohta, et sealt edasi minna teisele lennule, või lahkuda teise lennuga ümberristumiskohast;

p) „lennureis” – lend või mitu ümberristumisega lendu, millega vastavalt veolepingule veetakse reisija lähtelennujaamast lõppsihtkohta;

q) „lennujaam” – mis tahes ala, mis on spetsiaalselt kohandatud õhusõidukite maandamiseks, õhukütõusmiseks ja manööverdamiseks, kaasa arvatud lennuliikluse ja -teenuste nõuete täitmiseks vajalikud abirajatised, sealhulgas ärilendude teenindamiseks vajalikud rajatised;

²⁰ ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

²¹ EÜT L 158, 23.6.1990, lk 59.

²² ELT L204, 26.7.2006, lk 1.

- r) „lennujaama käitaja” – asutus, kelle ainu- või lisäülesanne olukorrast olenevalt on hallata ja juhtida lennujaamade või lennujaamade võrgustiku taristut riiklike õigusnormide või lepingute alusel ning koordineerida ja kontrollida asjaomases lennujaamas või lennujaamade võrgustikus tegutsevate eri käitajate tegevust;
- s) „piletihind” – pileti eest makstud täishind, mis hõlmab lennu maksumust ning piletiga hõlmatud kõikide kohustuslike ja vabatahtlike teenuste eest makstavaid makse, tasusid, lisatasusid ja lõive;
- t) „lennuhind” – väärtus, mille saamiseks korrutatakse piletihind lennu pikkuse ja piletiga hõlmatud lennureisi kogupikkuse suhtarvuga;
- u) „väljumisaeg” – aeg, mil õhusõiduk lahkub seisuplatsilt kas tagasipukseerituna või omal jõul (liikumise algus);
- v) „saabumisaeg” – aeg, mil õhusõiduk saabub seisuplatsile ja seisupidur on sisse lülitatud (liikumise lõpp);
- w) „lennurajaga seotud viivitus” – ajavahemik, mil õhusõiduk on maapinnal ning mis väljumise korral kestab alates reisijate pardalemineku algusest kuni õhusõiduki õhkutõusmiseni ja saabumise korral alates õhusõiduki maandumisest kuni reisijate õhusõidukist väljumise alguseni;
- x) „öö” – ajavahemik alates keskööst kuni kella kuueni hommikul;
- y) „saatjata reisiv laps” – laps, kes reisib ilma vanema või hooldajata ja kelle eest lennuettevõtja kohustub hoolitsema vastavalt avaldatud eeskirjadele.”

2. Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„Lõiget 1 kohaldatakse tingimusel, et:

a) reisijal on kinnitatud broneering asjaomasele lennule ja ta tuleb kohale pardaleminekuks, v.a artiklis 5 osutatud tühistamise korral ja artiklis 6 osutatud sõiduplaanimuudatuse korral,

– sätestatud korras ja ajaks, mille lennuettevõtja, reisikorraldaja või volitatud reisiagent on kirjalikult (sealhulgas elektrooniliselt) ette teatanud,

või kui aega ei ole märgitud,

– mitte hiljem kui 45 minutit enne kavandatud väljumisaega või

b) lennuettevõtja või reisikorraldaja on suunanud reisija lennult, mille jaoks tal oli broneering, teisele lennule, olenemata põhjusest.”

(b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 6 kohaldamist, kohaldatakse käesolevat määrust üksnes nende reisijate suhtes, kes reisivad jäigatiivalise mootorõhusõidukiga. Kui aga veolepingu kohaselt toimub lennureisi mingi osa muu transpordiliigi või

kopteriga, kohaldatakse käesolevat määrust kogu lennureisi suhtes ja muu transpordiliigiga toimuvat reisiosa käsitatakse käesoleva määruse kohaldamisel ümberistumisega lennuna.”

(c) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Käesolevat määrust kohaldatakse ka reisipaketilepingu alusel veetavate reisijate suhtes, kuid see ei mõjuta nõukogu direktiivist 90/314/EMÜ tulenevaid reisijate õigusi. Reisijal on õigus esitada nõudeid käesoleva määruse ja nõukogu direktiivi 90/314/EMÜ alusel, kuid ta ei või ühtede ja samade seikadega seoses taotleda õigusi mõlema õigusakti alusel, kui nende õigustega kaitstakse samu huve või kui neil on üks ja sama eesmärk. Käesolevat määrust ei kohaldata juhul, kui reisipakett tühistatakse või lükatakse hilisemale ajale muul põhjusel kui lennu tühistamise või hilineamise tõttu.”

3. Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Kui reisijad jäetakse lennureisist maha vastu nende tahtmist, maksab tegutsev lennuettevõtja reisijatele viivitamata hüvitist vastavalt artiklile 7 ja abistab neid vastavalt artiklile 8. Kui artikli 8 lõike 1 punkti b kohaselt valib reisija teekonna muutmise esimesel võimalusel ja kui uue lennu väljumisaeg on vähemalt kaks tundi pärast esialgset väljumisaega, abistab tegutsev lennuettevõtja reisijat vastavalt artiklile 9.”

(b) lisatakse järgmised kaks lõiget:

„4. Lõikeid 1, 2 ja 3 kohaldatakse ka tagasisõidupiletite suhtes, kui reisija jäetakse maha tagasilennust, kuna ta ei kasutanud väljalennuks ostetud piletit või ei maksnud sellekohast lisatasu.

5. Kui reisija või tema nimel tegutsev vahendaja annab teada, et ühe reisija või samas veolepingus märgitud mitme reisija nimes on kirjaviga, mistõttu võidakse reisija(d) lennust maha jätta, parandab lennuettevõtja vea üks kord hiljemalt 48 tundi enne lennu väljumist, ilma et reisija või vahendaja peaks maksma lisatasu, v.a juhul, kui see on keelatud riigi või rahvusvaheliste õigusaktidega.”

4. Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

(a) lõike 1 punktid a ja b asendatakse järgmisega:

„a) pakub tegutsev lennuettevõtja vastavalt artiklile 8 võimalust saada raha tagasi, jätkata reisi teekonda muutes või reisida hilisemal kuupäeval; ning

„b) hoolitseb tegutsev lennuettevõtja teekonna muutmise korral, kui muudetud lennu mõistlikkuse piires eeldatav väljumisaeg on vähemalt kaks tundi pärast tühistatud lennu kavandatud väljumisaega, reisija eest artiklis 9 kindlaksmääratud korras ning”;

(b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud ja et tühistamist ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik põhjendatud meetmed. Sellised erakorralised asjaolud võib esitada vabandusena üksnes niivõrd, kui võrd need mõjutavad asjaomast lendu või sama õhusõiduki varasemat lendu.”;

(c) lisatakse lõige 5:

„5. Sellise lennujaama käitaja, mille aastane veomaht on vähemalt kolme järjestikuse aasta jooksul olnud väiksem kui kolm miljonit reisijat, tagab, et lennujaama ja selle kasutajate, eelkõige lennuettevõtjate ja maapealse teeninduse teenuste osutajate, tegevust koordineeritakse nõuetekohaste hädaolukorra lahendamise kavade, milles peetakse silmas võimalikke olukordi, et mitmed lennud tühistatakse ja/või hilinevad, mistõttu märkimisväärne arv reisijaid on sunnitud jääma lennujaama, sh lennuettevõtja maksejõuetust või lennutegevusloa tühistamist. Hädaolukorra lahendamise kava eesmärk on tagada lennujaama jääma sunnitud reisijate nõuetekohane teavitamine ja abistamine. Lennujaama käitaja edastab hädaolukorra lahendamise kava ja selle kõik muudatused artikli 16 kohaselt määratud riiklikule täitevasutusele. Eespool nimetatud reisijateveomahust väiksema mahuga lennujaama käitaja teeb mõistlikke jõupingutusi, et koordineerida lennujaama kasutajate tegevust ning abistada ja teavitada lennujaamas olema sunnitud reisijaid sellises olukorras.”

5. Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Pikaajaline hilinemine

1. Kui lennuettevõtjal on põhjust eeldada, et lend hilineb või kui ta lükkab algselt kavandatud väljumisaja edasi, pakub tegutsev lennuettevõtja reisijatele:

i) artikli 9 lõike 1 punktis a ja artikli 9 lõikes 2 osutatud abi, kui lend hilineb vähemalt kaks tundi, ning

ii) artikli 9 lõike 1 punktides b ja c osutatud abi, kui lend hilineb vähemalt viis tundi ja hilinemine hõlmab üht või mitut ööd; ning

iii) artikli 8 lõike 1 punktis a osutatud abi, kui lend hilineb vähemalt viis tundi.

2. Reisijatel on õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist kooskõlas artikliga 7, kui reisija saabub lõppsihtkohta:

a) viis tundi pärast kavandatud saabumisaega või hiljem kõikide ühendusesiseste lennureiside puhul ja kolmandatesse riikidesse suunduvate / kolmandatest riikidest saabuvate 3 500 kilomeetri pikkuste või lühemate lennureiside puhul;

b) üheksa tundi pärast kavandatud saabumisaega või hiljem kolmandatesse riikidesse suunduvate / kolmandatest riikidest saabuvate 3 500 kuni 6 000 kilomeetri pikkuste lennureiside puhul;

c) kaksteist tundi pärast kavandatud saabumisaega või hiljem kolmandatesse riikidesse suunduvate / kolmandatest riikidest saabuvate 6 000 kilomeetri pikkuste või pikemate lennureiside puhul.

3. Lõiget 2 kohaldatakse ka juhul, kui tegutsev lennuettevõtja on muutnud kavandatud väljumis- ja saabumisaega, mistõttu lend esialgse saabumisaega võrreldes hilineb, v.a juhul, kui reisijale teatatakse esialgse väljumisaaja muudatusest ette rohkem kui 15 päeva.

4. Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõendada, et hilinemise või sõiduplaani muutmise põhjustasid erakorralised asjaolud ja et hilinemist või sõiduplaani muutmist ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik põhjendatud meetmed. Sellised erakorralised asjaolud võib esitada vabandusena üksnes niivõrd, kuivõrd need mõjutavad asjaomast lendu või sama õhusõiduki varasemat lendu.

5. Kui ohutuspiirangutest tulenevalt on lennurajaga seotud viivitus pikem kui üks tund, võimaldab tegutsev lennuettevõtja tasuta kasutada tualetti ja saada joogivett ning tagab reisijatesalongi piisava kütmise või jahutamise ja vajaduse korral piisava arstiabi. Kui lennurajaga seotud viivitus kestab kuni viis tundi, pöördub õhusõiduk tagasi väravasse või sobivasse pardalt mahatuleku kohta, kus reisijatel lubatakse pardalt maha minna ja neile osutatakse lõikes 1 kindlaks määratud abi, v.a juhul, kui õhusõiduk ei saa lennurajalt lahkuda ohutuse või turvalisusega seotud põhjustel.”

6. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 6a

Ümberistumisega lennust mahajäämine

1. Kui reisija jääb järgmisest ümberistumisega lennust maha eelmise lennu hilinemise või sõiduplaanimuudatuse tõttu, pakub järgmist lendu käitav ühenduse lennuettevõtja reisijale:

i) artikli 9 lõike 1 punktis a ja artikli 9 lõikes 2 kindlaks määratud abi, kui järgmise lennu ooteaeg pikeneb vähemalt kahe tunni võrra; ning

ii) võimalust teekonda muuta, nagu on sätestatud artikli 8 lõike 1 punktis b; ning

iii) artikli 9 lõike 1 punktides b ja c kindlaks määratud abi, kui uue pakutava lennu või artikli 8 alusel pakutava muu transpordiliigi kavandatud väljumisaeg on vähemalt viis tundi pärast selle lennu kavandatud väljumisaega, millest reisija maha jäi, ja kui hilinemine hõlmab üht või mitut ööd.

2. Kui reisija jääb järgmisest ümberistumisega lennust maha eelmise lennu hilinemise tõttu, on tal õigus saada kõnealust eelmist lendu käitavalt ühenduse lennuettevõtjalt hüvitist kooskõlas artikli 6 lõikega 2. Sel juhul lähtutakse hilinemisaja arvutamisel lõppsihtkohta saabumise kavandatud ajast.

3. Lõike 2 kohaldamine ei piira asjaosaliste lennuettevõtjate vahelise hüvitamiskorra kohaldamist.”

4. Lõikeid 1 ja 2 kohaldatakse ka kolmandate riikide nende lennuettevõtjate suhtes, kes käitavad ELi lennujaama suunduvat või sealt saabuvat ümberistumisega lendu.”

7. Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

(a) lõikes 1 asendatakse mõiste „lend” mõistega „lennureis”;

(b) lõiked 2, 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„2. Kui reisija valib võimaluse jätkata reisi kooskõlas artikli 8 lõike 1 punktiga b, on tal ainult üks kord õigus saada hüvitist reisi jooksul lõppsihtkohta, isegi kui teekonna muutmise jooksul peaks lend tühistatama või kui reisija peaks ümberistumisel lennust maha jääma.

3. Lõikes 1 osutatud hüvitis makstakse sularahas, elektroonilise pangaülekandega või pangakorralduse või pangatšekkidena.

4. Lõikes 1 nimetatud vahemaid mõõdetakse vahemaa mõõtmise suuringjoone meetodil.

5. Lennuettevõtja võib jõuda reisijaga vabatahtlikule kokkuleppele, mis asendab lõikes 1 sätestatud hüvitamissätteid, tingimusel et kõnealune kokkulepe vormistatakse reisija allkirjastatud dokumendina, mis tuletab reisijale meelde tema õigusi saada hüvitist käesoleva määruse alusel.”

8. Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Õigus tagasimaksele või teekonna muutmisele

1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, pakutakse reisijatele tasuta võimalust valida kolme järgmise variandi vahel:

a) – reisija taotluse korral kogu lennuhinna tagasimaksmine seitsme päeva jooksul artikli 7 lõikes 3 osutatud viisil ärajäänud reisosia või -osade eest ning toimunud reisosia või -osade eest, kui lennust ei ole reisija esialgse reisikava jaoks kasu, ning vajaduse korral koos

– esimesel võimalusel toimuva tagasilennuga esimesse väljumiskohta;

b) reisijate reisikava jätkumine, muutes esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisitingimustel nende teekonda lõppsihtkohta; või

c) teekonna muutmine võrreldavatel reisitingimustel reisijate lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, sõltuvalt vabade kohtade olemasolust.

2. Lõike 1 punkti a kohaldatakse ka nende reisijate suhtes, kelle lennud on osa paketest, v.a õigus tagasimaksele, kui neil on see õigus direktiivi 90/314/EMÜ alusel.

3. Kui tegutsev lennuettevõtja pakub reisijale lendu sellisesse lennujaama või sellisest lennujaamast, mis erineb broneeringus märgitud lennujaamast, tasub ta kulud, mis on seotud reisija toimetamisega kõnealusel teisel lennujaamast

broneeringus märgitud lennujaama või sihtlennujaama puhul ka mõnda teise läheduses asuvasse sihtkohta, mille suhtes on reisijaga kokku lepitud.

4. Reisijaga kokku lepitud juhul võib tagasilennul või lõike 1 punktis a osutatud lendudel või lõike 1 punktides b või c osutatud teekonnamuutmise korral kasutada mõne teise lennuettevõtja teenuseid, teistsugust teekonda või muid transpordiliike.

5. Kui reisijad otsustavad lõike 1 punktis b osutatud variandi kasuks, on neil vabade kohtade olemasolu korral õigus muuta teekonda mõne teise lennuettevõtja kaudu või mõne muu transpordiliigiga, kui tegutsev lennuettevõtja ei saa vedada reisijat enda käitatavate lendudega ja õigel ajal lõppsihtkohta 12 tunni jooksul alates kavandatud saabumisaegast. Olenemata määruse (EÜ) nr 1008/2008²³ artikli 22 lõikest 1, ei küsi see teine lennuettevõtja ega muu veoettevõtja lepingu sõlminult lennuettevõtjalt hinda, mis on suurem kui tema enda teenuseid kasutavate reisijate poolt samaväärsete teenuste eest viimase kolme kuu jooksul makstud keskmine hind.

6. Kui reisijatele pakutakse vastavalt lõikele 1 võimalust kasutada teekonna või selle osa muutmise korral mõnda muud transpordiliiki, kohaldatakse käesolevat määrust kõnealuse muu transpordiliigiga toimunud veo suhtes nii, nagu oleks see toimunud jäigatiivalise mootorõhusõidukiga.”

9. Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

(a) lõike 1 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) transport lennujama ja majutuskoha (hotell, reisija peatuskoht või muu) vahel.”

(b) lisatakse järgmised lõiked:

„4. Kui tegutsev lennuettevõtja suudab tõendada, et lend tühistati või hilines või et sõiduplaani muudeti erakorraliste asjaolude tõttu ning et tühistamist, hilinemist või sõiduplaanimuudatust ei oleks suudetud vältida isegi mõistlike meetmete võtmise korral, võib ta piirata lõike 1 punkti b kohaselt pakutava majutuse kogumaksumust 100 eurole ühe öö ja reisija kohta ja majutuse maksimumpikkust kolmele ööle. Kui tegutsev lennuettevõtja otsustab kohaldada seda piirangut, annab ta lisaks artiklis 14 sätestatud pidevale teavitamiskohustusele reisijatele siiski teavet olemasolevate majutusvõimaluste kohta pärast kõnealust kolme ööd.

5. Kohustust pakkuda majutust lõike 1 punkti b alusel ei kohaldata, kui asjaomane lend on kuni 250 km pikk ja kui kava kohaselt käitab seda õhusõiduk, kus on maksimaalselt 80 reisijakohta, v.a ümberistumisega lennu korral. Kui tegutsev lennuettevõtja otsustab kohaldada kõnealust vabastust, jagab ta reisijatele ikkagi teavet olemasolevate majutusvõimaluste kohta.

6. Kui reisija, kes on oma lennureisi lähtelennujaamas, otsustab artikli 8 lõike 1 punkti a kohase hüvitise kasuks või valib artikli 8 lõike 1 punkti c kohase võimaluse muuta teekonda hilisemal kuupäeval, ei ole tal enam muid õigusi artikli 9 lõike 1 kohasele hoolitsusele seoses asjakohase lennuga.”

²³ ELT L293, 31.10.2008, lk 3.

10. Artikli 10 lõike 2 punktides a, b ja c asendatakse mõiste „piletihind” mõistega „lennuhind”.

11. Artiklile 11 lisatakse järgmine lõige:

„3. Tegutsev lennuettevõtja ei kohalda artikli 9 lõigetes 4 ja 5 sätestatud piiranguid, kui reisija on piiratud liikumisvõimega isik või sellise isiku saatja, saatjata reisiv laps, rase naine või eriarstiabi vajav isik, tingimusel et lennuettevõtjale, tema esindajale või reisikorraldajale on teatatud konkreetsest abivajadusest vähemalt 48 tundi enne lennu kavandatud väljumisaega. See teade hõlmab kogu lennureisi ja tagasireisi, kui mõlema lennureisi kohta on sõlmitud leping ühe ja sama lennuettevõtjaga.”

12. Artikkel 13 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 13

Õigus kahjude hüvitamisele

Kui tegutsev lennuettevõtja maksab hüvitist või täidab muid käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi, ei või käesoleva määruse ega liikmesriigi õiguse sätteid tõlgendada nii, et need kitsendaksid kõnealuse lennuettevõtja õigust taotleda käesoleva määruse alusel tekkinud kulude hüvitamist mis tahes kolmandalt isikult, kes on aidanud kaasa sündmusele, mis on tinginud kahju hüvitamise või muude kohustuste täitmise.”

13. Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

Reisijate teavitamise kohustus

1. Lennujaama käitaja ja tegutsev lennuettevõtja tagavad, et registreerimislaudades (sh iseteenindavate pardale registreerimise masinate juures) ja väravates oleks selgesti loetav ja reisijatele hästi nähtavalt paigutatud teadaanne järgmise tekstiga: „Kui Teid ei lubata lennukile või kui Teie lend tühistatakse või hilineb vähemalt kaks tundi, küsige registreerimislauast või lähteväravast dokumenti oma õiguste, eelkõige saadaoleva abi ja võimaliku hüvitise kohta.”

2. Lennureisist maha jätnud või lennu tühistanud tegutsev lennuettevõtja annab igale reisijale, kes on lennureisist maha jäetud või kelle lend on tühistatud, kirjaliku teadaande, milles on märgitud käesoleva määruse kohase hüvitise maksmise ja abi andmise eeskirjad, sh teave artikli 9 lõigete 4 ja 5 kohaste võimalike piirangute kohta. Samuti annab ta samasuguse teadaande igale reisijale, kelle lend hilineb vähemalt kaks tundi või kes ise hilineb teekonna muutmise tõttu vähemalt kaks tundi. Samuti antakse reisijale kirjalikult artikli 16a kohaselt kaebuste menetlemiseks määratud pädevate asutuste kontaktandmed.

3. Pimedate ja nägemispuudega isikute puhul kasutatakse käesoleva artikli sätete kohaldamiseks muid asjakohaseid vahendeid.

4. Lennujaama käitaja tagab, et üldine teave reisijate õiguste kohta on selgesti loetav ja nähtav reisijatele ette nähtud alal. Samuti tagab ta, et lennujaamas viibivatele reisijatele teatatakse nende lennu tühistamisest ja nende õigustest, kui lennuettevõtja lõpetab ootamatult tegevuse nt maksejõuetuse või lennutegevusloa tühistamise tõttu.

5. Kui lend või selle väljumine hilineb, teavitab tegutsev lennuettevõtja reisijaid tekkinud olukorrast võimalikult kiiresti ja mitte mingil juhul hiljem kui 30 minutit pärast kavandatud väljumisaega ning teatab prognoositava väljumisaja kohe, kui tal on selle kohta teavet, tingimusel et lennuettevõtja on saanud reisijate kontaktandmed kooskõlas lõigetega 6 ja 7, kui pilet soetati vahendaja kaudu.

6. Kui reisija ei soeta piletit otse lennuettevõtjalt, vaid ELis tegutseva vahendaja kaudu, annab kõnealune vahendaja lennuettevõtjale reisija kontaktandmed, tingimusel et reisija on andnud selleks selgesõnalise kirjaliku loa. Sellise loa andmine on igal juhul vabatahtlik. Lennuettevõtja võib kasutada kõnealuseid kontaktandmeid üksnes käesolevast artiklist tuleneva teavitamiskohustuse täitmiseks ja mitte turundusotstarbel ning ta kustutab need andmed 72 tunni jooksul pärast veolepingu lõppemist. Kõnealuste andmete töötlemise, neile juurdepääsu ja nende salvestamise suhtes kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta²⁴.

7. Vahendaja vabastatakse lõike 6 sätete järgimisest, kui ta suudab tõendada mõne muu sellise süsteemi olemasolu, millega tagatakse reisijate teavitamine ilma asjakohaseid kontaktandmeid edastamata.”

14. Artikkel 16 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 16

Jõustamine

1. Iga liikmesriik määrab riikliku täitevasutuse, kes vastutab käesoleva määruse jõustamise eest oma territooriumil asuvatest lennujaamadest väljuvate lendude ja kolmandast riigist sellistesse lennujaamadesse saabuvate lendude puhul. Liikmesriigid teatavad komisjonile käesoleva lõike kohaselt määratud asutuse.

2. Riiklik täitevasutus jälgib hoolikalt käesoleva määruse nõuete järgimist ja võtab reisijate õiguste tagamiseks vajalikud meetmed. Selleks esitavad lennuettevõtjad ja lennujaamade käitajad riikliku täitevasutuse nõudmise korral talle asjakohased dokumendid Riiklik täitevasutus võtab oma ülesannete täitmisel arvesse ka teavet, mille ta on saanud artikli 16a alusel määratud asutuselt. Samuti võib ta teha otsuse täitemeetmete kohta selliste üksikute kaebuste alusel, mille talle on edastanud artikli 16a kohaselt määratud asutus.

3. Liikmesriikide poolt käesoleva määruse rikkumise puhul kohaldatavad karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

4. Kui artiklite 16 ja 16a alusel määratud asutused on erinevad, kehtestatakse aruandluskord, et tagada teabevahetus eri asutuste vahel, et aidata riiklikul

²⁴ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

täitevasutusel täita oma järelevalve- ja jõustamisülesandeid ning artikli 16a alusel määratud asutusel koguda üksikute kaebuste läbivaatamiseks vajalikku teavet.

5. Riiklikud täitevasutused avaldavad oma iga-aastase tegevuse, sh kohaldatud karistuste kohta statistilised andmed hiljemalt asjaomasele aastale järgneva kalendriaasta aprillikuu lõpuks.

6. Lennuettevõtjad edastavad oma kontaktandmed käesoleva määrusega hõlmatud küsimuste käsitlemiseks nende liikmesriikide täitevasutustele, kus nad tegutsevad.”

15. Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 16a

Reisijate nõuded ja kaebused

1. Lennuettevõtjad annavad reisijatele broneerimise ajal teavet nõude esitamise ja kaebuste menetlemise korra kohta seoses käesolevas määruses sätestatud õigustega ning need asjakohased kontaktaadressid, kuhu reisijad saavad esitada oma nõuded ja kaebused, sh elektrooniliste teabeedastusvahendite kaudu. Lennuettevõtja teatab reisijatele ka selle asutuse või need asutused, kes on pädev(ad) reisijate kaebusi menetlema.

2. Kui reisija soovib esitada lennuettevõtja kohta kaebuse seoses käesolevast määrusest tulenevate õigustega, teeb ta seda kolme kuu jooksul alates lennu toimumise või kavandatud toimumise kuupäevast. Lennuettevõtja kinnitab reisijale seitsme päeva jooksul alates kaebuse laekumisest, et on tema kaebuse kätte saanud. Kahe kuu jooksul alates kaebuse saamisest annab lennuettevõtja reisijale täieliku vastuse.

3. Kooskõlas asjakohaste ELi ja siseriiklike õigusaktidega määrab iga liikmesriik riikliku asutuse või riiklikud asutused, kelle ülesanne on kohtuväliselt lahendada lennuettevõtjate ja reisijate vahelisi vaidlusi seoses käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvate õigustega.

4. Iga reisija võib esitada lõike 3 alusel määratud mis tahes riiklikule asutusele kaebuse käesoleva määruse väidetava rikkumise kohta ELi mõne liikmesriigi territooriumil asuvas lennujaamas või seoses kõnealusel territooriumil asuvasse lennujaama kolmandast riigist saabuva lennuga. Sellised kaebused võib esitada kõige varem kaks kuud pärast kaebuse esitamist asjaomasele lennuettevõtjale, v.a juhul, kui lennuettevõtja on selle kaebuse kohta juba lõpliku vastuse andnud.

5. Määratud asutus kinnitab seitsme päeva jooksul pärast kaebuse saamist selle kättesaamist ja saadab kaebuse koopia asjakohasele riiklikule täitevasutusele. Lõplik vastus kaebusele antakse hiljemalt kolme kuu jooksul pärast kaebuse saamist. Lõpliku vastuse koopia saadetakse ka riiklikule täitevasutusele.

Artikkel 16b

Liikmesriikide ja komisjoni vaheline koostöö

1. Komisjon toetab liikmesriikide vahelist dialoogi käesoleva määruse siseriikliku tõlgendamise ja kohaldamise kohta artiklis 16c osutatud komitee kaudu.
2. Liikmesriigid esitavad komisjonile aruande oma iga-aastase tegevuse kohta hiljemalt järgmise kalendriaasta aprillikuu lõpuks. Komisjon võib rakendusaktidega otsustada, missuguseid küsimusi kõnealustes aruannetes käsitletakse. Need rakendusaktid võetakse vastu artiklis 16c osutatud menetluse kohaselt.
3. Liikmesriigid saadavad korrapäraselt komisjonile asjakohast teavet määruse siseriikliku tõlgendamise ja kohaldamise kohta; komisjon teeb nimetatud teabe elektrooniliselt kättesaadavaks teistele liikmesriikidele.
4. Komisjon uurib liikmesriigi taotlusel või omal algatusel juhte, kui käesoleva määruse mis tahes sätte kohaldamises ja jõustamises esinevad erinevused, eelkõige seoses erakorraliste asjaolude tõlgendamisega, ja selgitab käesoleva määruse sätteid, et tagada ühine lähenemisviis. Selleks võib komisjon pärast artiklis 16c osutatud komiteega konsulteerimist võtta vastu soovitusi.
5. Komisjoni taotlusel uurivad riiklikud täitevasutused ühe või mitme lennuettevõtja konkreetset kahtlustäratavat tegevust ja esitavad oma järeldused komisjonile nelja kuu jooksul pärast taotluse saamist.

Artikkel 16c

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab reisijaõiguste komitee, kuhu kuulub igast liikmesriigist kaks esindajat, kellest vähemalt üks esindab riiklikku täitevasutust. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
 2. Käesolevale lõikele osutamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.”
16. Artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 17

Aruanne

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule 1. jaanuariks 2017 aruande käesoleva määruse toimimise ja selle tulemuste kohta, eelkõige seoses mõjuga, mida avaldavad pikaajaliste hilinemiste hüvitamine ja majutusvõimaluste piiramine pikaajaliste erakorraliste asjaolude korral. Komisjon esitab ka aruande reisijate parema kaitsmise kohta nendel kolmandatest riikidest saabuvatel lendudel, mida ühendusevälised lennuettevõtjad käitavad rahvusvaheliste lennutranspordilepingute alusel. Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlikud ettepanekud.”

17. Käesoleva määruse 1. lisa lisatakse määrusele (EÜ) nr 261/2004 1. lisana.

Artikkel 2

Määrust (EÜ) nr 2027/97 muudetakse järgmiselt.

1. Artikli 3 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Ühenduse lennuettevõtja tagab, et lennujaamas on kaebusevorm, millega reisijal on võimalik kohe esitada kaebus kahjustatud või hilinenud pagasi kohta. Lennuettevõtja võtab kõnealuse kaebusevormi, mille võib esitada ka avaldusena vara kadumise kohta (*Property Irregularity Report* ehk PIR)), lennujaamas kaebusena vastu kooskõlas Montréali konventsiooni artikli 31 lõikega 2. See võimalus ei mõjuta reisija õigust esitada kaebus muul viisil Montréali konventsiooniga ette nähtud tähtaegade jooksul.”

2. Artikli 5 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, on surma korral ettemakse suuruseks reisija kohta vähemalt 18 096 SDRile vastav summa eurodes. Komisjonil on õigus kohandada kõnealust summat artikli 6c kohase delegeeritud õigusaktiga, arvestades otsust, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on teinud vastavalt Montréali konventsiooni artikli 24 lõikele 2. Eespool nimetatud summa mis tahes kohandamise korral muudetakse ka lisas esitatud vastavat summat.”

3. Artikli 6 lõikele 1 lisatakse järgmine lause:

„Komisjonil on õigus kohandada lisas esitatud summasid, v.a artikli 5 lõikes 2 nimetatud summa, artikli 6c kohase delegeeritud õigusaktiga, arvestades otsust, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on teinud vastavalt Montréali konventsiooni artikli 24 lõikele 2.”

4. Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 6a

1. Registreeritud ratastoolide ning liikumis- või muude abivahendite vedamisel pakuvad lennuettevõtja ja tema esindajad kõikidele piiratud liikumisvõimega isikutele, nagu on määratletud määruse (EÜ) nr 1107/2006²⁵ artikli 2 punktis a, võimalust tasuta esitada broneerimisel või hiljemalt siis, kui vahendid antakse üle lennuettevõtjale, erideklaratsioon vastavalt Montréali konventsiooni artikli 22 lõikele 2.

2. Liikumisabivahendite purunemise, kaotamineku või kahjustumise korral piirdub lennuettevõtja vastutus summaga, mille inimene deklareeris siis, kui andis registreeritud liikumisabivahendid üle ühenduse lennuettevõtjale.

3. Kui registreeritud ratastool või liikumis- või muu abivahend puruneb, läheb kaotsi, saab kahjustatud või hilineb, on ühenduse lennuettevõtja kohustatud maksma summa, mis ei ületa reisija deklareeritud summat, v.a juhul, kui ta suudab tõendada, et deklareeritud summa on suurem kui reisija tegelik kahju sihtkohas.

Artikkel 6b

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1107/2006, 5. juuli 2006, puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul, ELT L 204, 26.7.2006, lk 1.

1. Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 16 alusel määratud riiklik täitevasutus tagab käesoleva määruse järgimise. Selleks kontrollib ta järgmist:

- lennutranspordilepingute tingimused;
- erideklaratsiooni esitamise võimaluse pakkumine registreeritud liikumisabivahendite jaoks ja kõnealuste vahendite kahjustumise korral makstava hüvitise suurus;
- vajaduse korral ettemakse tegemine artikli 5 lõike 1 alusel;
- artikli 6 kohaldamine.

2. Selleks et jälgida piiratud liikumisvõimega ja puudega reisijate õiguste kaitsmist nende liikumisabivahendite kahjustumise korral, uurib riiklik täitevasutus ja võtab arvesse teavet, mis käsitleb kõnealuste vahenditega seotud kaebusi, mis on esitatud määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 16a alusel määratud asutustele.

3. Karistused, mida liikmesriigid kohaldavad käesoleva määruse rikkumise korral, on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

4. Riiklikud täitevasutused avaldavad määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 16 lõike 6 kohastes aastaaruannetes ka statistilised andmed oma tegevuse ja käesoleva määruse kohaldamisega seoses rakendatud karistuste kohta.

Artikkel 6c

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 6 lõikes 1 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 6 lõikes 1 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Artikli 6 lõike 1 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 6d

1. Kuigi lennuevõtjatel on täielik ärivabadus määrata kindlaks, missugustel tingimustel nad lubavad pagasit vedada, märgivad nad broneerimisel ja registreerimislaudades (sh iseteenindavate pardale registreerimise masinate juures) selgelt, missugune on igal reisija broneeritud lennul maksimaalne käsipagasi ja registreeritud pagasi piirnorm, sh kõik pagasi piirnormi raames kohaldatavad esemete arvu piirangud. Kui pagasiveo eest küsitakse lisatasu, märgib lennuevõtja broneerimisel ja nõudmise korral lennujaamas selgelt selliste tasude üksikasjad.

2. Kui erakorralistel asjaoludel, nt ohutusest tulenevalt või õhusõidukitüübi muutmise tõttu pärast lennu broneerimist ei ole võimalik vedada lubatud käsipagasi hulka kuuluvaid esemeid reisijatesalongis, võib lennuevõtja vedada neid õhusõiduki lastiruumis reisijalt täiendavat lisamaksu nõudmata.

3. Kõnealused õigused ei mõjuta ELi ja rahvusvaheliste lennundusjulgestuseeskirjadega, nt määrustega (EÜ) nr 300/2008 ja (EÜ) nr 820/2008, kehtestatud käsipagasipiirangute kohaldamist.

Artikkel 6e

1. Ühenduse lennuevõtja lubab reisijal võtta õhusõiduki reisijatesalongi muusikariista, kui kohaldatavatest ohutuseeskirjadest ning asjaomase õhusõiduki tehnilistest omadustest ja piirangutest ei tulene teisiti. Muusikariistu lubatakse vedada õhusõiduki reisijatesalongis tingimusel, et need paigutatakse salongis asuvasse sobivasse pagasiruumi või asjakohase reisijaistme alla. Lennevõtja võib määrata kindlaks, et muusikariist on osa reisija lubatud käsipagasist, mistõttu ei või seda lubatud käsipagasile lisaks kaasa võtta.

2. Kui muusikariist on liiga suur selleks, et ohutult mahtuda reisijatesalongis asuvasse sobivasse pagasiruumi või reisijaistme alla, võib lennuevõtja nõuda teise pileti eest maksmist, kui sellist muusikariista veetakse käsipagasina teisel istmel. Teise istekoha ostmise korral peaks lennuevõtja tegema mõistlikke pingutusi, et paigutada asjaomane reisija ja muusikariist kõrvuti istmetele. Võimaluse ja vajaduse korral veetakse muusikariistu õhusõiduki lastiruumi köetavas osas, kui kohaldatavatest ohutuseeskirjadest ning asjaomase õhusõiduki ruumipiirangutest ja tehnilistest omadustest ei tulene teisiti. Lennevõtja märgib selgelt, missugustel tingimustel muusikariistu veetakse, ja kohaldatavad tasud.”

5. Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Komisjon esitab hiljemalt 1. jaanuariks 2017 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse toimimise ja mõju kohta. Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlikud ettepanekud.”

6. Määruse (EÜ) nr 97/2027 lisa asendatakse käesoleva määruse 2. lisaga.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*

1. lisa

„Lisa : mittetäielik loetelu asjaoludest, mida käesoleva määruse tähenduses käsitatakse erakorralisena

1. Erakorralisena käsitatakse järgmisi asjaolusid:

i. loodusõnnetused, mis ei võimalda lendu ohutult käitada;

ii. tehnilised probleemid, mis ei ole iseloomulikud õhusõiduki tavapärasel käitamisel (näiteks rikke kindlakstegemine lennu ajal) ja mis takistavad lennu jätkamist tavapärastes tingimustes; või varjatud tootmisdefekt, mille tootja või pädev asutus on avastanud ja mis mõjutab lennuohutust;

iii. turvalisusriskid, sabotaaži- või terrorismiakt, mis muudab lennu ohutu käitamise võimatuks;

iv. eluohtlikud terviseriskid või akuutsed terviseprobleemid, mille tõttu tuleb asjaomane lend katkestada või ümber suunata;

v. lennuliikluse korraldamise piirangud või õhuruumi või lennujaama sulgemine;

vi. ilmastikutingimused, milles ei ole võimalik tagada lennuohutust; ning

vii. tegutseva lennuettevõtja või põhiteenuste osutajate (näiteks lennujaama- ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad) töötajatega seotud töövaidlused.

2. Erakorralisena ei käsitata järgmisi asjaolusid:

i. tehnilised probleemid, mis on iseloomulikud õhusõiduki tavapärasel käitamisel (nt õhusõiduki korrapärase hoolduse või lennueelse ülevaatusel leitud puudused ning puudused, mis tulenevad korrapärase hoolduse või lennueelse ülevaatusel nõuete eiramisest, ning

ii. lennumeeskonna liikmete või salongitöötajate puudumine (välja arvatud juhul, kui selle põhjuseks on töövaidlus).

2. lisa

„LISA

LENNUETTEVÕTJA VASTUTUS REISIJATE JA NENDE PAGASI SUHTES

See teadaanne võtab kokku vastutuseeskirjad, mida ühenduse lennuettevõtjad peavad ELi õigusaktide ja Montréali konventsiooni kohaselt kohaldama.

HÜVITIS SURMA VÕI VIGASTUSE KORRAL

Lennuettevõtja vastutus reisija vigastuse või surma korral õhusõiduki pardal toimunud õnnetuse tagajärjel või reisijate peale- ja väljatuleku käigus ei ole rahaliselt piiratud. Kuni 113 100 SDRi (ligikaudne summa kohalikus vääringus) suuruse kahju puhul ei saa lennuettevõtja hüvitist nõuet vaidlustada. Sellest määrast suuremate summade puhul saab lennuettevõtja nõude vaidlustada, kui ta tõendab, et ei olnud hooletu ega muul viisil süüdi või et kahju tekke ainsaks põhjuseks oli kolmanda isiku hooletus või süü.

ETTEMAKSED

Kui reisija saab surma või vigastada, peab lennuettevõtja tegema vahetute majanduslike vajaduste rahuldamiseks ettemakse 15 päeva jooksul alates selle isiku kindlakstegemisest, kellel on õigus saada hüvitist. Surma korral on selle ettemakse suuruseks vähemalt 18 096 SDRi (ligikaudne summa kohalikus vääringus).

REISIJATEVEO HILINEMINE

Reisijateveo hilinemise korral vastutab lennuettevõtja kahju eest, välja arvatud juhul, kui ta on võtnud kõik mõistlikud meetmed, et vältida kahju, või kui selliseid meetmeid ei olnud võimalik võtta. Vastutus reisijateveo hilinemise eest on kuni 4 694 SDRi (ligikaudne summa kohalikus vääringus).

PAGASI KADUMINE, KAHJUSTUMINE VÕI HILINEMINE

Lennuettevõtja vastutus pagasi kadumise, kahjustumise või hilinemise korral on kuni 1 113 SDRi (ligikaudne summa kohalikus vääringus). Kõnealust hüvitismäära kohaldatakse ühe reisija, mitte iga registreeritud pagasiühiku suhtes, välja arvatud juhul, kui lennuettevõtja ja reisija on erideklaratsioonis kokku leppinud suurema vastutusmäära. Lennuettevõtja ei vastuta pagasi kahjustumise ega kadumise eest juhul, kui pagasi kahjustumine või kadumine on tingitud pagasi kvaliteedist või sellest, et pagas oli vigane. Lennuettevõtja ei vastuta pagasi hilinemisest tuleneva kahju eest, kui ta on võtnud kõik mõistlikud meetmed pagasi hilinemisest tuleneva kahju vältimiseks või kui tal ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta. Lennuettevõtja vastutab käsipagasi, kaasa arvatud isiklike asjade kahjustumise eest üksnes juhul, kui asjaomane kahjustus on tekkinud tema süül.

PAGASIGA SEOTUD ÜLEMMAÄRA SUURENDAMINE

Reisija suhtes kohaldatakse suuremat vastutuse ülemmäära, kui ta esitab hiljemalt lennule registreerimisel erideklaratsiooni ja teeb täiendava makse, kui see on nõutav. Kõnealune täiendav makse põhineb tasumääral, mis on seotud veo- ja kindlustuskuludega, mis kõnealuse pagasi puhul lisanduvad vastutusemäära (1 131 SDRi) piiresse jääva pagasi vedamise ja kindlustamise kuludele. See tasumäär tehakse reisijatele taotluse korral teatavaks. Puudega ja piiratud liikumisvõimega reisijatele pakutakse süstemaatiliselt ja tasuta võimalust koostada liikumisabivahendite transportimiseks erideklaratsioon.

PAGASIGA SEOTUD KAEBUSTE ESITAMISE TÄHTAEG

Pagasi kahjustumise, hilinemise, kadumise või hävimise korral peab reisija esitama lennuettevõtjale kirjaliku kaebuse nii pea kui võimalik. Pagasi kahjustumise korral peab kaebuse esitama seitsme päeva jooksul ning pagasi hilinemise korral 21 päeva jooksul alates päevast, mil pagas anti reisijale üle. Selleks et eespool nimetatud tähtaegadest oleks lihtne kinni pidada, peab lennuettevõtja pakkuma reisijatele võimalust täita kaebusevorm lennujaamas. Lennuettevõtja peab kõnealuse vormi lennujaamas kaebusena vastu võtma (kaebusena käsitatakse ka avaldust vara kadumise kohta (*Property Irregularity Report* ehk PIR)).

LEPINGU SÕLMINUD JA TEGELIKU LENNUETTEVÕTJA VASTUTUS

Kui lendu tegelikult käitav lennuettevõtja ei ole sama kui lepingu sõlminud lennuettevõtja, on reisijal õigus esitada kaebus või kahjunõue ükskõik kummale neist. See hõlmab ka neid juhtumeid, kus sihtkohas üleantavat pagasit käsitlev erideklaratsioon on kokku lepitud tegeliku lennuettevõtjaga.

KOHTUMENETLUSE ALUSTAMISE TÄHTAEG

Hagi kahjutasu sissenõudmiseks tuleb esitada kahe aasta jooksul alates päevast, mil õhusõiduk jõudis või oleks pidanud jõudma sihtpunkti.

EESPOOL ESITATUD TEABE ALUS

Eespool esitatud eeskirjad põhinevad 28. mai 1999. aasta Montréali konventsioonil, mida rakendatakse ühenduses määrusega (EÜ) nr 2027/97 (mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 889/2002 ja määrusega (EL) nr xxx) ning liikmesriikide õigusaktidega.