



Briselē, 2025. gada 4. jūnijā
(OR. en)

9430/25
ADD 1

**Starpiestāžu lieta:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690**

PIEZĪME

Sūtītājs: Padomes Ģenerālsekretariāts

Saņēmējs: Padome

K-jas dok. Nr.: COM(2023) 130 final

Temats: Priekšlikums regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus
– politiska vienošanās

Pielikumā ir pievienots prezidentvalsts ierosinātais kompromisa teksts.

2013/0072 (COD)

Priekšlikums –

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

¹ OV C [...], [...], [...] lpp.

² OV C [...], [...], [...] lpp.

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 ³, un Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97 (1997. gada 9. oktobris) par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus ⁴, ir ievērojams ieguldījums gaisa transporta pasažieru tiesību aizsardzībā gadījumos, kad to ceļojuma plāni tiek izjaukti, ja tiem atsaka iekāpšanu lidmašīnā, ja notiek ilga kavēšanās, lidojumus atceļ vai ir noklīdusi bagāža.
- (2) Vairāki trūkumi, kas atklājās, īstenojot tiesības atbilstoši regulām, tomēr nav ļāvuši izmantot visu šo regulu potenciālu attiecībā uz pasažieru aizsardzību. Lai nodrošinātu efektīvāku, iedarbīgāku un saskaņotāku gaisa transporta pasažieru tiesību piemērošanu visā Savienībā, ir jāveic vairāki pašreizējā tiesiskā regulējuma pielāgojumi. Tas tika uzsvērts Komisijas “2010. gada ziņojumā par ES pilsonību – Likvidējot šķēršļus ES pilsoņu tiesību īstenošanai” ⁵, kurā paziņots par pasākumiem, ar ko nodrošinās vienotu tiesību kopumu, jo īpaši gaisa transporta pasažieriem, un šo tiesību atbilstošu izpildi.
- (2.a) Pētījumā, ko Komisija bija pasūtījusi un publicējusi 2020. gadā (turpmāk “pētījums”), tika konstatēts, ka pasažieru galvenā prioritāte ceļojuma traucējumu gadījumā ir saņemt atbalstu, kā arī maršruta maiņas piedāvājumu, lai viņi pēc iespējas drīzāk nonāktu galamērķī. Pētījumā tika konstatēts, ka kompensācijas izmaksa ir trešā prioritāte. No otras puses, pētījums arī parādīja, ka absolūtās un relatīvās izmaksas, kas gaisa pārvadātājiem rodas, īstenojot Regulu (EK) Nr. 261/2004, kopš 2011. gada ir ievērojami palielinājušās, radot risku, ka tiks ierobežots apkalpoto maršrutu skaits vai ka ilgtermiņā samazināsies pasažieriem piedāvātā savienojamība. Tāpēc Regulas (EK) Nr. 261/2004 pārskatīšanā īpaša uzmanība būtu jāpievērš pasažieru tiesībām uz atbalstu un maršruta maiņu, vienlaikus ņemot vērā ekonomiskos stimulus gaisa pārvadātājiem un ietekmi uz savienojamību.

³ OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp.

⁴ OV L 285, 17.10.1997., 1. lpp., grozījumi OV L 140, 30.5.2002., 2. lpp.

⁵ COM(2010) 603 galīgā redakcija.

- (2.b) Pasažieriem, kas ceļo, izmantojot tādu pilnas vai samazinātas cenas lidojumu, uz kuru attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, būtu jāpiemēro vienas un tās pašas tiesības atbilstoši šai regulai.
- (3) Lai palielinātu juridisko noteiktību gaisa pārvadātājiem un pasažieriem, ir precīzāk jādefinē jēdziens “ārkārtēji apstākļi”, proti, tā, lai būtu ņemts vērā Eiropas Kopienas Tiesas spriedums lietā C-549/07 (*Wallentin-Hermann*), kurā ir interpretēta Regulas (EK) Nr. 261/2004 sākotnējā redakcija. Šāda definīcija būtu jāprecizē, izmantojot neizsmeļošus tādu apstākļu sarakstus, par kuriem ir skaidri norādīts, vai tie ir vai nav ārkārtēji. Komisijai ik pēc trim gadiem ārkārtas apstākļu saraksts būtu jāpārskata un attiecīgā gadījumā būtu jāierosina, lai Eiropas Parlaments un Padome minēto sarakstu atjauninātu.
- (3.a) Regulas (EK) Nr. 261/2004 sākotnējā redakcijā, kā to interpretējusi Tiesa lietā C-549/07 (*Wallentin-Hermann*), negaidīta tehniska problēma netika uzskatīta par ārkārtēju apstākli, izņemot gadījumus, kad tas attiecas tikai uz slēptu ražošanas defektu, ko atklājis lidaparāta konstruktors vai kompetentā iestāde, vai gaisa kuģa kaitējumu, ko izraisījusi sabotāža vai terorisms. Tomēr, ņemot vērā gūto pieredzi un to, ka ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt, lai tiesības, kas pasažieriem piešķirtas saskaņā ar šo regulu, nekaitētu drošumam, noteiktos apstākļos ar noteiktu aprīkojumu saistītas tehniskas problēmas būtu jāuzskata par ārkārtējiem apstākļiem.
- (3.b) Regulas (EK) Nr. 261/2004 sākotnējā redakcijā, kā to interpretējusi Tiesa apvienotajās lietās C-156/22, C-157/22 un C-158/22 (*TAP Portugal*), lidojumam būtiska apkalpes locekļa neparedzēta prombūtne slimības vai pat negaidītas nāves dēļ, kas notiek īsi pirms lidojuma, netika uzskatīta par ārkārtēju apstākli. Tomēr, kaut arī gaisa pārvadātājiem ir pienākums veikt visus saprātīgos pasākumus, lai nodrošinātu pilota, otrā pilota vai minimālās vajadzīgās salona apkalpes nomaiņu, praksē šā pienākuma izpilde ārpus pārvadātāja mājas bāzēm prasa ievērojamu laiku un lielas finansiālas izmaksas. Tāpēc ir lietderīgi paredzēt, ka šāda lidojumam būtiska apkalpes locekļa negaidīta slimība vai nāve, piemēram, ja tā notiek dienu pirms lidojuma ārpus gaisa pārvadātāja mājas bāzēm, būtu jāuzskata par ārkārtēju apstākli.

- (3.c) Regulas (EK) Nr. 261/2004 sākotnējā redakcijā, kā to interpretējusi Tiesa lietās C-28/20 (*Airhelp Ltd*), C-195/17 (*Krüseman u. c.*), C-613/20 (*Eurowings*) un C-287/20 (*Ryanair*), aviosabiedrību personāla streiki netika uzskatīti par ārkārtējiem apstākļiem. Tomēr streika gadījumā dažas prasības nav gaisa pārvadātāja kompetencē un ir ārpus tā kontroles, piemēram, izmaiņas pensionēšanās vecumā vai finanšu iemaksās, un šos jautājumus var risināt tikai valsts iestādes. Tāpēc ir lietderīgi paredzēt, ka konkrēti aviosabiedrību personāla streiki būtu jāuzskata par ārkārtējiem apstākļiem.
- (4) Regulas (EK) Nr. 261/2004 sākotnējā redakcijā, kā to interpretējusi Tiesa lietā C-173/07 (*Emirates*), jēdziens “lidojums” Regulas (EK) Nr. 261/2004 izpratnē nebija definēts, bet uzskatīts par tādu, ka tā būtībā ir viena gaisa pārvadātāja darbība, kas ir šī pārvadājuma, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu, “vienība”. Lai izvairītos no neskaidrībām un ņemot vērā gūto pieredzi, tagad būtu jāparedz jēdziena “lidojums”, kā arī saistīto jēdzienu “savienotais lidojums” un “brauciens” skaidra definīcija.
- (4.a) Regulas (EK) Nr. 261/2004 sākotnējā redakcijā, kā to interpretējusi Tiesa lietā C-537/17 (*Wegener*), regulu piemēroja visām lidojuma daļām, kas ir daļa no viena brauciena, neatkarīgi no tā, kur lidojumi notiek, tostarp lidojumiem, kas pilnībā tiek veikti ārpus Savienības. Ja sākotnējais izlidošanas punkts atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, vai – ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības apkalpojošais gaisa pārvadātājs – ja brauciena galamērķis atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, būtu jāpiemēro šī regula.
- (4.b) Pētījums liecina, ka Savienības gaisa pārvadātāji Regulu (EK) Nr. 261/2004 ievēro vairāk. Tāpēc vienlīdzīgu konkurences apstākļu atjaunošana starp Savienības un ārpus Savienības gaisa pārvadātājiem un Savienības gaisa pārvadātāju ekonomiskās ilgtspējas uzlabošana atbalstīs Savienības priekšzīmi un galu galā uzlabos pasažieru aizsardzību kopumā.

- (4.ba) Līguma par Eiropas Savienības darbību 349. pantā ir atzītas tālāko reģionu īpatnības, jo īpaši saistībā ar to attālumu. Ņemot vērā pieredzi, kas gūta saistībā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, ir jāparedz pienācīgi noteikumi, lai nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību ar Francijas tālākajiem reģioniem un iekļaušanu visā Savienībā, un tādējādi sniegtu maksimālu labumu pasažieriem. Ņemot vērā konkrētās īpašības, kas piemīt braucieniem starp tālākajiem reģioniem un citām ES teritorijām, šādu braucienu pasažieriem būtu jāpiemēro režīms, kas atbilst braucienu faktiskajam attālumam.
- (4.c) Grenlande ir pakļauta īpaši skarbiem meteoroloģiskiem apstākļiem, un to raksturo ļoti zems iedzīvotāju blīvums un apdzīvoto vietu nošķirtība. Lai nodrošinātu savienojamību un saglabātu lidojumu pieejamību Grenlandē, uz lidojumiem Grenlandē nebūtu jāattiecinā pienākumi par kompensāciju, tostarp gadījumos, kad šie lidojumi ir savienoti lidojumi, kas ielido dalībvalsts teritorijā vai izlido no dalībvalsts teritorijas, uz kuru attiecas Līgumi.
- (4.d) Regulai (EK) Nr. 261/2004 nebūtu jāskar statuss un suverenitāte attiecībā uz Gibraltāra zemesšaurumu, kurā atrodas Gibraltāra lidosta, un Spānijas Karalistes juridiskā nostāja šajā sakarā, un, ņemot vērā pašreizējos apstākļus un lai nodrošinātu juridisko noteiktību, būtu jāprecizē, ka Regulas (EK) Nr. 261/2004 noteikumi Gibraltāra lidostai būtu jāpiemēro tikai tad, ja pēc strīda izšķiršanas ar Apvienoto Karalisti Spānijas Karaliste spēj faktiski kontrolēt minēto lidostu un nodrošināt šajā regulā paredzēto noteikumu piemērošanu minētajai lidostai, un paziņojums par to ir publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*.
- (4.e) Biļetes izsniedz vai apstiprina apkalpojošais gaisa pārvadātājs pēc gaisa pārvadājuma līguma noslēgšanas ar pasažieri. Tām vajadzētu būt identificējamām ar unikālu biļetes numuru, un tajās vajadzētu būt unikālai atsaucei, kas attiektos rezervācijas laikā izdoto gaisa pārvadājuma līgumu. Tām būtu jāattiecas uz vienu lidojumu vai savienoto lidojumu brauciena laikā, neņemot vērā starpposma pieturas tehniskos un ekspluatācijas nolūkos. Tajās būtu jāiekļauj vairāki informatīvi elementi par šo lidojumu vai savienoto lidojumu, piemēram, lidojuma datums, izlidošana un ielidošana, plānotais izlidošanas un ielidošanas laiks, pasažiera vārds, uzvārds, lidojuma numurs un apkalpojošā gaisa pārvadātāja nosaukums.

- (5) Lietā C-22/11 (*Finnair*) Eiropas Kopienų Tiesa nolēma, ka jēdziens “iekāpšanas atteikums” ir jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas ne tikai uz iekāpšanas atteikumiem virspārdošanas gadījumos, bet arī uz iekāpšanas atteikumiem citu, piemēram, operatīvu, atspērumu dēļ. Pasažieriem, kuri ir ieradušies uz iekāpšanu un kuriem iekāpšana tiek atteikta, vai kuri iepriekš ir informēti, ka viņiem pret viņu gribu iekāpšana tiks atteikta, bez nepamatotas kavēšanās būtu jāsaņem atlīdzinājums.
- (5.a) Tajā pašā laikā ir arī pamatoti iemesli pasažieriem atteikt iekāpšanu, piemēram, veselības, drošuma, drošības vai nepiemērotu ceļošanas dokumentu dēļ. Kā minēts grozītajā Konvencijā par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, gaisa pārvadātājiem ir arī pamatots iemesls atteikt iekāpšanu pasažieriem, kuru uzvedība apdraud lidojuma drošumu vai drošību. Pierādīšanas pienākums būtu jāuzņemas apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.
- (7) Lai uzlabotu aizsardzības līmeni, pasažieriem iekāpšanu atpakaļceļa lidojumā nevajadzētu atteikt uz tāda pamata, ka viņi nav izmantojuši tā paša gaisa pārvadājuma līguma turpceļa lidojumu.
- (8) Pašlaik pasažieri dažkārt tiek sodīti par pareizrakstības kļūdām to vārdos, proti, par to viņiem piemēro administratīvu soda maksu. Rezervācijas kļūdu saprātīgas korekcijas vai administratīvas izmaiņas – ja tās neparedz laika, datuma, maršruta vai pasažiera maiņu – būtu jānodrošina bez maksas.
- (9) Atcelšanas gadījumos izvēlei starp atlīdzinājuma saņemšanu, ceļojuma turpināšanu ar maršruta maiņu vai ceļošanu vēlākā datumā vajadzētu būt pasažiera, nevis gaisa pārvadātāja lēmumam.
- (9.a) Attiecībā uz īsu ceļojumu turpceļa braucieniem, ja kavēšanās ir ilgāka par trim stundām, ceļojums var zaudēt jēgu. Tādos gadījumos būtu jānosaka zemāka kavēšanās robežvērtība, kuru pārsniedzot, gaisa pārvadātājam, kurš apkalpo kavēto lidojumu, būtu jāpiedāvā attiecīgajiem pasažieriem atlīdzinājums, maršruta maiņa un kompensācija.

- (10) Lidostas vadības dienestiem lidostās, kurās apkalpoto pasažieru skaits gadā nav mazāks par pieciem miljoniem, un lidostas pamatpakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši gaisa pārvadātājiem un virszemes pakalpojumu sniedzējiem, būtu jāsadarbojas, lai līdz minimumam samazinātu daudzkārtēju lidojumu traucējumu ietekmi uz pasažieriem. Tādēļ lidostas vadības dienestiem šādiem gadījumiem būtu jāsagatavo ārkārtas rīcības plāni un kopīgi jāstrādā pie šādu plānu izstrādes. Visās pārējās lidostās lidostas vadības dienestam būtu jādara viss iespējamais, lai koordinētu lidostas lietotāju rīcību un vienotos ar viņiem nolūkā informēt iestrēgušos pasažierus situācijās, kad iestrēgušo pasažieru skaits ir ievērojams.
- (10.a) Regulā (EK) Nr. 261/2004 būtu nepārprotami jāiekļauj tiesības uz kompensāciju pasažieriem, kas cieš ilgas kavēšanās dēļ, saskaņā ar Eiropas Tiesas spriedumu apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07 (*Sturgeon*). Saskaņā ar minētajā spriedumā minēto vienlīdzīgas attieksmes principu attiecībā uz atlīdzinājumu, maršruta maiņu un kompensāciju būtu jāpiemēro vieni un tie paši noteikumi.
- (11) Spriedumā *Sturgeon* lietā attiecībā uz kavēšanās gadījumiem ir minēta vienota trīs stundu robežvērtība, kas iedarbina kompensāciju. Tomēr kopš Regulas (EK) Nr. 261/2004 ieviešanas gūtā pieredze liecina, ka daudzas kavēšanās nevar atrisināt trijās stundās, kā minēts spriedumā, un īsa robežvērtība var palielināt atcelto lidojumu skaitu, kad gaisa pārvadātāji, atceļot vienu vai vairākus lidojumus, lai gaisa kuģi pārvietotu uz nākamo lidojumu, samazina aizkavēto lidojumu domino ietekmi uz turpmākajiem lidojumiem. Vairumā gadījumu pasažieris joprojām dotu priekšroku tam, ka lidojums kavējas, nevis tiek atcelts, jo šādi pasažierim ir lielāka noteiktība, ka viņš pēc iespējas ātrāk ieradīsies galamērķī. Daudzos maršrutos lidojumu biežums ir ierobežots, un atcelšanas gadījumā pasažierim nevar nekavējoties nomainīt maršrutu. Tādējādi laika robežvērtības palielināšana pasažierim sniedz priekšrocības.
- (11.a) Nolūkā saglabāt savienojamību, robežvērtības, kuru pārsniegšana dod tiesības uz kompensāciju, būtu jāpalielina, lai ņemtu vērā finansiālo un konkurētspējas ietekmi uz nozari. Tādējādi būs iespējams izvairīties no tā, ka tiek stimulēta biežāka lidojumu atcelšana vai ka tiek ierobežots apkalpoto maršrutu skaits, vai ka ilgtermiņā samazinās pasažieriem piedāvātā savienojamība. Lai nodrošinātu, ka pasažieriem, kas ceļo ES, būtu vienādi kompensācijas nosacījumi, robežvērtībai būtu jābūt vienādei visiem ceļojumiem Savienībā.

- (11.b) Standartizētā kompensācija Regulas (EK) Nr. 261/2004 sākotnējā redakcijā ir paredzēta, lai kompensētu laika zudumu, kas ir kopīgs visiem pasažieriem, savukārt Regulas (EK) Nr. 261/2004 sākotnējā redakcijā noteiktās summas daudzos gadījumos varētu pārsniegt pasažieriem nodarītā kaitējuma apmēru, kā konstatēts ekonomiskos pētījumos. Tāpēc ir lietderīgi noteikt dažādas kompensācijas robežvērtības atkarībā no traucētā lidojuma attāluma un ielidošanas kavēšanās ilguma.
- (11.c) Saskaņā ar Savienības centieniem veicināt klimatneitrālu un videi draudzīgu mobilitāti ir arī lietderīgi nodrošināt, ka tiesiskais regulējums attiecībā uz pasažieru tiesībām dažādos transporta veidos pēc iespējas konverģē un ka kompensācijas starp transporta veidiem tiek izlīdzinātas.
- (12) Lai nodrošinātu juridisko noteiktību, ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 būtu skaidri jāapstiprina, ka lidojumu saraksta maiņa pasažierus ietekmē līdzīgi kā lidojumu atcelšana vai kavējumi un tādējādi tai būtu jārada tādas pašas tiesības.
- (13) Pasažieriem, kuri nokavējuši brauciena savienotā lidojuma daļu iepriekšējā lidojuma traucējuma rezultātā, būtu jāsaņem pienācīgs atbalsts, gaidot maršruta maiņu. Šādos gadījumos saskaņā ar vienlīdzīgas attieksmes principu pasažieriem, sasniedzot alternatīvā lidojuma vai pārvadājuma galamērķi, vajadzētu būt tiesīgiem saņemt kompensāciju uz līdzīga pamata kā tiešo lidojumu pasažieriem, kuri cieš no traucējumiem.
- (13.a) Rezervējot biļetes un pirms to iegādes, gaisa pārvadātājiem vai attiecīgā gadījumā starpniekiem pasažieri būtu skaidri jāinformē par to, vai uz viņu ceļojuma plāniem attieksies viens gaisa pārvadājuma līgums, un par viņu tiesībām saskaņā ar regulu, jo īpaši attiecībā uz nokavētiem savienotiem lidojumiem.
- (14) Nolūkā uzlabot pasažieru aizsardzību būtu jāprecizē, ka pasažieriem, kuru lidojums kavējas, ir tiesības uz atbalstu un kompensāciju neatkarīgi no tā, vai tie gaida lidostas terminālī, vai jau ir iekāpuši gaisa kuģī. Tomēr, tā kā pēdējiem nav pieejami terminālī sniegtie pakalpojumi, viņu tiesības būtu jāstiprina, ņemot vērā pamatvajadzības un tiesības izkāpt no gaisa kuģa. Tiesības izkāpt no gaisa kuģa var tikt ierobežotas tikai tad, ja pastāv ar drošumu, imigrāciju, gaisa satiksmes vadību vai ar drošību saistīti iemesli. Ja gaisa pārvadātājs gatavojas pasažieriem atļaut izkāpt no gaisa kuģa, bet gaisa satiksmes vadības iestādes to informē, ka ir paredzama drīza pacelšanās, gaisa pārvadātājam vajadzētu būt tiesībām izkāpšanas iespēju atteikt.

- (15) Ja pasažieris ir nolēmis izmantot iespēju mainīt maršrutu pie pirmās izdevības, gaisa pārvadātājs maršruta maiņu bieži vien padara atkarīgu no vietu pieejamības savos pakalpojumos, tādējādi saviem pasažieriem liedzot iespēju ar alternatīviem pakalpojumiem maršrutu mainīt ātrāk. Tāpēc pārvadātājam būtu jāierosina arī citas maršruta maiņas iespējas, tostarp uz alternatīvu lidostu, izmantojot citu maršrutu, cita pārvadātāja pakalpojumus vai citus transporta veidus, ja tas var paātrināt maršruta maiņu. Alternatīvai maršruta maiņai vajadzētu būt atkarīgai no tā, vai ir pieejamas brīvas vietas. Ja gaisa pārvadātājs nav piedāvājis maršruta maiņu un kopējais gaidīšanas laiks tiek pagarināts vismaz par trim stundām, pasažierim vajadzētu būt tiesībām pašam organizēt maršruta maiņu – tā, lai viņš savu galamērķi sasniegtu bez liekas kavēšanās. Šādai maršruta maiņai, ievērojot zināmus nosacījumus, būtu jānotiek uz gaisa pārvadātāja rēķina un ar līdzvērtīgiem pārvadāšanas nosacījumiem.
- (15.a) Kad gaisa pārvadātāji pasažieriem piedāvā maršruta maiņu, tiem būtu jācenšas nodrošināt, ka pasažieri var ceļot ar savu bagāžu, tostarp reģistrētu un neregistrētu bagāžu. Gaisa pārvadātājam būtu jāsaņem pasažiera sniegta atļauja rīkoties citādi, ja bagāžas pārvadāšanas ierobežojumi pasažieriem, kuri gaida maršruta maiņu, rada papildu kavēšanos; tam nebūtu jāskar gaisa pārvadātāja atbildība par pasažieru bagāžu, ko reglamentē Regula Nr. 2027/97 un Monreālas konvencija.
- (15.b) Tas, vai pārvadāšanas nosacījumi ir līdzvērtīgi, varētu būt atkarīgs no vairākiem faktoriem un apstākļiem. Ja tas ir iespējams un nerada turpmāku kavēšanos, pasažieriem nevajadzētu pazemināt pārvadājumu pakalpojumu klasi salīdzinājumā ar rezervācijā iekļauto pakalpojumu klasi. Maršruta maiņa pasažierim būtu jāpiedāvā bez papildu maksas, pat ja pasažieriem maršruts tiek mainīts, piedāvājot citu gaisa pārvadātāju vai citu transporta veidu, vai augstākā klasē, vai par augstāku cenu nekā tā, kas samaksāta par sākotnējo pakalpojumu. Būtu jādara viss iespējamais, lai izvairītos no papildu savienojumiem. Ja maršruta maiņai izmanto citu gaisa pārvadātāju vai alternatīvu transporta veidu, kopējam ceļošanas laikam vajadzētu būt pēc iespējas tuvākam sākotnējā lidojuma plānotajam ceļošanas laikam tajā pašā vai, ja nepieciešams, augstākā pārvadājumu klasē. Ja ir pieejami vairāki lidojumi ar līdzvērtīgu laika grafiku, pasažieriem, kuriem ir tiesības mainīt maršrutu, būtu jāpieņem gaisa pārvadātāja piedāvātais maršruta maiņas piedāvājums, tostarp tad, ja to ekspluatē tādi gaisa pārvadātāji, kas sadarbojas ar apkalpojošo gaisa pārvadātāju. Ja sākotnējam lidojumam ir rezervēts atbalsts personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, šādam atbalstam vajadzētu būt pieejamai arī alternatīvajā maršrutā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1107/2006.

- (16) Pasažieriem būtu jāpiedāvā atbalsts no paredzētā izlidošanas laika līdz viņu lidojuma izlidošanai vai alternatīvā pārvadājuma atiešanas laikam. Gaisa pārvadātājiem patlaban tiek uzlikta neierobežota atbildība par savu pasažieru izmitināšanu ilgstošu ārkārtēju apstākļu gadījumā. Šīs neskaidrības, kas saistītas ar to, ka nav noteikts paredzams laika ierobežojums, var apdraudēt pārvadātāja finansiālo stabilitāti un tādējādi negatīvi ietekmēt pasažierus savienojamības kontekstā. Tādēļ gaisa pārvadātājam vajadzētu būt iespējai izmitināšanas sniegšanu ierobežot uz trim naktīm. Turklāt ārkārtas rīcības plānošana un nekavējoša maršruta maiņa samazinās risku, ka pasažieri paliek iestrēguši ilgāku laiku.
- (17) [...]
- (18) Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam īpaša uzmanība, iespējams, jāpievērš tādu pasažieru vajadzībām kā, piemēram, personas ar invaliditāti, personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, bērni, zīdaiņi, grūtnieces un personas, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, piemēram, cilvēki ar smagu diabētu vai epilepsiju. Jo īpaši, iespējams, grūtāk ir organizēt izmitināšanu lidojuma traucējumu gadījumā. Tāpēc jebkuri izmitināšanas tiesību ierobežojumi ārkārtēju apstākļu gadījumos nebūtu jāattiecina uz šīm pasažieru kategorijām ar noteikumu, ka viņi ir savlaicīgi informējuši apkalpojošo gaisa pārvadātāju.
- (18.a) Regula (EK) Nr. 261/2004 attiecas arī uz pasažieriem, kuri gaisa pārvadājumu rezervējuši kā daļu no kompleksa ceļojuma. Pārskatīšanas mērķis ir vēl vairāk uzlabot saskaņotību starp Direktīvu (ES) 2015/2302 ⁶ un konkrēto regulu. Tādā ziņā pasažieri nevar uzkrāt attiecīgās tiesības, jo īpaši tās, kas izriet no šiem abiem tiesību aktiem.
- (19) Par to, kādā līmenī Eiropas Savienībā pašreiz vērojamas kavēšanās un tiek atcelti lidojumi, nav atbildīgi vienīgi gaisa pārvadātāji. Lai stimulētu visus aviācijas ķēdes dalībniekus meklēt efektīvus un savlaicīgus risinājumus tam, kā samazināt neērtības, ko pasažieriem rada minētās kavēšanās vai lidojumu atcelšanas, gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt tiesībām pieprasīt atlīdzinājumu no ikvienas trešās personas, kas veicinājusi tādu notikumu attīstību, kura rezultātā tiek iedarbināta kompensācijas izmaksa vai rodas citas saistības.

⁶ OV L 326, 11.12.2015.

- (19.a) Lietā C-502/18 (*České aerolinie*) Eiropas Savienības Tiesa nosprieda, ka attiecībā uz savienotajiem lidojumiem, kas ietilpst regulas darbības jomā, jebkuram apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kurš ir piedalījies vismaz viena no šiem savienotajiem lidojumiem īstenošanā, ir pienākums izmaksāt pasažierim kompensāciju saskaņā ar šo regulu neatkarīgi no tā, vai lidojums, kuru veicis minētais gaisa pārvadātājs, ir traucēts. Pat ja regulā atgādināts, ka apkalpojošie pārvadātāji, kas pilda tajā noteiktos pienākumus, var pieprasīt kompensāciju no ikvienas trešās personas, pētījums ir parādījis, ka regulā minētās tiesības uz atlīdzinājumu nav efektīvas. Rezultātā uz Savienības gaisa pārvadātājiem salīdzinājumā ar ārpus Savienības gaisa pārvadātājiem gulstas nesamērīgs finansiāls slogs. Lai atjaunotu Savienības gaisa pārvadātāju konkurētspēju saskaņā ar Dragi ziņojuma ieteikumiem un ilgtermiņā saglabātu savienojamību, pārskatītajai Regulai (EK) Nr. 261/2004 būtu jāierobežo gaisa pārvadātāja atbildība, attiecinot to tikai uz lidojumiem, ko tas veic kā apkalpojošais gaisa pārvadātājs.
- (20) Regula (EK) Nr. 2111/2005 uzliek pienākumu informēt pasažieri par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti, un Direktīva 93/13/EK uzliek pienākumu sniegt informāciju par noteikumiem. Pasažieriem vajadzētu būt pareizi informētiem ne tikai par savām tiesībām lidojuma traucējumu gadījumos, bet tiem būtu jābūt arī pienācīgi informētiem par pašu traucējumu iemeslu, tiklīdz šī informācija kļūst pieejama. Šī informācija būtu jāsniedz arī gadījumā, ja pasažiera biļete iegādāta ar tāda starpnieka palīdzību, kas iedibināts Savienībā. Šāda informācija būtu jāsniedz vismaz gaisa pārvadātājam vai starpniekam – piekļūstamā formātā un attiecīgā gadījumā izmantojot tā dēvētos pašpiegādes paziņojumus no mobilajām lietotnēm vai citiem digitāliem līdzekļiem.
- (20.a) Lai nodrošinātu pasažieru tiesību labāku izpildi, valstu izpildiestādēm būtu jāuzrauga regulas izpilde un jālemj par atbilstošām sankcijām nolūkā stimulēt šīs regulas ievērošanu.
- (21) Lai nodrošinātu pasažieru tiesību labāku izpildi, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka patērētājiem ir piekļuve strīdu alternatīvas izšķiršanas mehānismiem pēc tam, kad minētie patērētāji ir nesekmīgi sūdzējušies vai iesnieguši pieprasījumu gaisa pārvadātājam vai starpniekam. Minētajiem mehānismiem nebūtu jāskar dalībvalstu tiesības noteikt, vai gaisa pārvadātāju vai starpnieku līdzdalībai vajadzētu būt obligātai.

- (21.a) Ja pasažieri pēc traucējuma izvēlas saņemt atlīdzinājumu, viņiem būtu savlaicīgi jāsaņem atlīdzinājums automātiski – bez īpaša pieprasījuma aizpildīšanas.
- (22) Pasažieriem vajadzētu būt pienācīgi informētiem par to, kādas ir attiecīgās procedūras, lai kompensācijas pieprasījumus un sūdzības iesniegtu gaisa pārvadātājiem, un atbilde viņiem būtu jāsaņem savlaicīgi. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu lidostas ārkārtas rīcības plānu, atbildes sniegšanas termiņus varētu pagarināt. Pasažieriem vajadzētu būt arī iespējai, izmantojot ārpustiesas pasākumus, iesniegt individuālus strīdu pieteikumus pēc sūdzībām vai pieprasījumiem. Tomēr, tā kā tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību ir vienas no pamattiesībām, kas atzītas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā, šiem pasākumiem nevajadzētu ne traucēt, ne kavēt pasažieru piekļuvi tiesām.
- (22.a) Lai pasažieri un patērētāji varētu izmantot savas tiesības attiecībā uz pieprasījumiem, sūdzībām un individuāliem strīdiem, viņiem vajadzētu būt iespējai skaidrā un pieklūstamā veidā tieši un personiski iesniegt pieteikumu gaisa pārvadātājiem, starpniekiem vai attiecīgajām struktūrām saskaņā ar šo regulu.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Ņemot vērā Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām, lai nodrošinātu, ka par pārvietošanās palīg līdzekļu bojājumiem, iznīcināšanu vai nozaudēšanu vai atzītu servisa suņu ievainojumiem vai nāvi tiek pilnībā kompensēta viņu aizvietošanas cena, gaisa pārvadātājiem būtu bez maksas jāpiedāvā personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā definēts Regulā (EK) Nr. 1107/2006, iespēja iesniegt īpašu deklarāciju par īpašām interesēm, kas, ievērojot Monreālas konvenciju, ļauj viņiem pieprasīt pilnu kompensāciju.

- (27.a) Ja reģistrēti pārvietošanās palīglīdzekļi ir nozaudēti, iznīcināti vai bojāti, personai ar invaliditāti vai ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzētu būt tiesībām no gaisa pārvadātājiem nekavējoties saņemt vajadzīgo šādu palīglīdzekļu pagaidu aizstājēju. Tā kā atzītus servisa suņus nevar viegli aizstāt, būtu jānodrošina citi pagaidu risinājumi, ar kuriem aizstāt viņu nozaudēšanu, nāvi vai ievainojumu.
- (28) Dažkārt pasažierus mulsina noteikumi par tās bagāžas izmēriem, svaru vai vienību skaitu, kuru viņiem ir atļauts ņemt līdzī gaisa kuģī. Lai nodrošinātu, ka pasažieri ir pilnībā informēti par atļauto bagāžu, informāciju par neregistrēto un reģistrēto bagāžu iekļauj biļetē, un gaisa pārvadātājiem šis atļautais apjoms būtu skaidri jānorāda rezervēšanas laikā un lidostā. Lai ceļojuma laikā nodrošinātu pietiekamu personisko komfortu un kā to atzinusi Tiesa lietā C-487/12 (*Vueling*), pasažieriem būtu jāļauj bez maksas ņemt līdzī personīgus priekšmetus, kas viņiem pārvadāšanas laikā ir nepieciešami salonā, ar noteikumu, ka priekšmeti atbilst piemērojamām drošuma un drošības prasībām un saprātīgām prasībām svara un izmēra ziņā. Personīgi priekšmeti, ko uzskata par nepieciešamiem pasažieru pārvadāšanai, ir priekšmeti, kas ir būtiski brauciena laikā, un tie var ietvert pasus un citus ceļošanas dokumentus, pirmās nepieciešamības zāles, personiskās ierīces un lasāmvielu, kā arī pārtiku un dzērienus, kas atbilst lidojuma ilgumam.
- (28.a) Rezervācijas laikā pasažieri skaidrā un piekļūstamā formātā būtu jāinformē par maksimālajiem izmēriem un svaru bagāžai, ko viņi var ņemt līdzī salonā. Neskarot cenu noteikšanas brīvības principu, gaisa pārvadātājiem būtu jānosaka saprātīga politika attiecībā uz rokas bagāžas izmēriem, kas ļauj pasažieriem ienest salonā rokas bagāžas vienību, ja tā atbilst piemērojamām drošuma un drošības prasībām. Ņemot vērā gaisa pārvadātāju politikas daudzveidību, Regulas (EK) Nr. 1008/2008 pārskatīšanas procesā būtu lietderīgi novērtēt iespējamību noteikt vienotus minimālos noteikumus rokas bagāžai.

- (29) Mūzikas instrumentiem var būt milzīga monetārā, mākslinieciskā un vēsturiskā vērtība. Turklāt mūzikas instrumenti ir mūziķu darba rīki, ar kuriem viņi regulāri mēģina un uzstājas, un tos nevar viegli aizstāt. Tādēļ pasažieriem vajadzētu būt tiesīgiem uz savu atbildību salonā pārvadāt mūzikas instrumentus ar noteikumu, ka minētie instrumenti ievēro ietilpības, drošuma un drošības noteikumus un gaisa pārvadātāja maksimālā bagāžas apjoma politiku. Ja ir izpildītas ietilpības, drošuma un drošības prasības, gaisa pārvadātājam būtu jācenšas atļaut pasažieriem pārvadāt mūzikas instrumentus papildu sēdvietās ar noteikumu, ka par to ir samaksāta attiecīga maksa. Ja tas nav iespējams, mūzikas instrumenti, ja iespējams, būtu jāpārvadā piemērotos apstākļos gaisa kuģa kravas nodalījumā. Tāpēc Regula (EK) Nr. 2027/97 būtu attiecīgi jāgroza.
- (30) [...]
- (31) Ņemot vērā īsos termiņus sūdzību iesniegšanai attiecībā uz tiesībām un pienākumiem, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 2027/97, gaisa pārvadātājiem būtu jādod pasažieriem iespēja iesniegt sūdzību, vismaz savās mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs nodrošinot sūdzības veidlapu piekļūstamā formātā un tādējādi ņemot vērā gan pasažierus ar invaliditāti, gan personas, kuras neizmanto digitālus rīkus. Minētajai veidlapai būtu jāļauj pasažierim nekavējoties iesniegt sūdzību par bojātu, aizkavētu vai nozaudētu bagāžu.
- (32) Regulas (EK) Nr. 2027/97 3. panta 2. punkts ir novecojis, jo apdrošināšanas jautājumus tagad reglamentē ar Regulu (EK) Nr. 785/2004. Tādēļ tas attiecīgi būtu jāsvītro.
- (33) Ir nepieciešamas, lai gaisa pārvadātāji regulāri mainītu Regulas (EK) Nr. 2027/97 pielikumā minētos monetāros ierobežojumus, ņemot vērā ekonomiskās norises, kā pārskatījusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO), ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu.

- (33.a) Dragi ziņojumā tika uzsvērtā transporta būtiskā loma attiecībā uz Savienības konkurētspēju un no asimetriskiem noteikumiem izrietošs risks, ka uzņēmējdarbība tiks novirzīta no Savienības transporta mezgliem uz transporta mezgliem Savienības kaimiņvalstīs. Pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, Regulu (EK) Nr. 261/2004 piemēro tikai tad, ja attiecīgā lidojuma apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības gaisa pārvadātājs. Trīs gadu laikā pēc šīs regulas piemērošanas Komisijai būtu jānovērtē iespējamība pārskatīt šīs regulas darbības jomu, lai vēl vairāk uzlabotu pasažieru aizsardzības līmeni un vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem.
- (33.b) Saistībā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 pārskatīšanu būtu jānovērtē pasažieru aizsardzības mehānisms gaisa pārvadātāja maksātspējas gadījumā.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, taisnīgi un līdzsvaroti aizsargāt aviopasažieru tiesības, ņemot vērā Savienības aviācijas nozares konkurētspēju un nepieciešamību ilgtermiņā saglabāt savienojamību pasažieriem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet mēroga dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar LES 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 261/2004 groza šādi:

- 0) regulas 1. pantu groza šādi:
 - a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“Šī regula saskaņā ar tajā izklāstītajiem nosacījumiem paredz aviopasažieru tiesību minimumu gadījumos, kad:

 - a) pasažierim ir atteikta iekāpšana;
 - b) pasažiera lidojums ir atcelts, kavējas vai ir mainīts tā izlidošanas laiks;
 - c) pasažieris nokavē savienoto lidojumu;
 - d) pasažierim tiek paaugstināta vai pazemināta lidojuma klase.”;
 - aa) panta 2. un 3. punktu svīturo;
- 1) regulas 2. pantu groza šādi:
 - a) definīciju b) apakšpunktā aizstāj ar šādu:

““apkalpojošais gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kas veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar gaisa pārvadājuma līgumu ar pasažieri vai citas tādas juridiskas vai fiziskas personas vārdā, kurai ir līgums ar minēto pasažieri. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas izmanto cita gaisa pārvadātāja gaisa kuģi – ar šā minētā cita pārvadātāja apkalpi vai bez tās – šīs regulas nolūkos tiek uzskatīts par apkalpojošo gaisa pārvadātāju.”;
 - a) definīciju c) apakšpunktā aizstāj ar šādu:

““Savienības gaisa pārvadātājs” ⁷ ir gaisa pārvadātājs ar derīgu darbības licenci, ko piešķirusi kāda dalībvalsts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā ⁸”;

⁷ Juridiski lingvistiskās pārskatīšanas ietvaros termins tiks saskaņots visā tekstā.

⁸ OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

- b) definīciju d) apakšpunktā aizstāj ar šādu:
““organizators”⁹ ir persona Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 8. punkta nozīmē;”;
- ba) definīciju e) apakšpunktā aizstāj ar šādu:
““komplekss pakalpojums” ir ceļojuma pakalpojumu apvienojums, kā definēts Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 2. punktā;”;
- bb) definīciju f) apakšpunktā aizstāj ar šādu:
““biļete”, neatkarīgi no tās formāta, ir derīgs gaisa pārvadājuma līguma pierādījums;”;
- bc) definīciju g) apakšpunktā svītrot;
- bd) definīciju h) apakšpunktā aizstāj ar šādu:
““galamērķis” ir lidojuma galamērķis vai brauciena pēdējā savienotā lidojuma galamērķis;”;
- c) definīciju i) apakšpunktā aizstāj ar šādu:
““persona ar invaliditāti” un “persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām”⁷ ir jebkura persona, kurai ir pastāvīgi vai pagaidu fiziski, garīgi, intelektuāli vai maņu traucējumi, kas mijiedarbībā ar dažādiem šķēršļiem var traucēt šai personai pilnvērtīgi un efektīvi izmantot transportu līdzvērtīgi citiem pasažieriem, vai kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportu, ir ierobežotas vecuma dēļ;”;
- ca) definīciju j) apakšpunktā aizstāj ar šādu:
““iekāpšanas atteikums” ir atteikums uzņemt pasažierus lidojumā, lai gan viņi saskaņā ar 4. panta 0. punktā minētajiem nosacījumiem ir ieradušies uz iekāpšanu, vai ja viņi tika iepriekš informēti, ka viņiem tiks atteikta iekāpšana pret savu gribu, izņemot gadījumus, kad ir saprātīgs pamats iekāpšanu atteikt, piemēram, veselības stāvokļa, drošuma vai drošības, vai nepiemērotu ceļojuma dokumentu dēļ;”;
- cb) definīciju k) apakšpunktā aizstāj ar šādu:

⁹ OV L 326, 11.12.2015., 1. lpp.

“brīvprātīgais” ir pasažieris, kas ir ieradies uz iekāpšanu saskaņā ar 4. panta 0. punktā minētajiem nosacījumiem un ar pozitīvu atbildi atsaucas uz gaisa pārvadātāja aicinājumu pasažieriem atteikties no iekāpšanas lidojumā, par to saņemot atlīdzinājumu;”;

d) definīciju l) apakšpunktā aizstāj ar šādu:

“atcelšana” ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un par kuru bija izdots gaisa pārvadājuma līgums. Lidojumu, kura laikā gaisa kuģis ir pacēlies, bet kurš jebkāda iemesla dēļ ir novirzīts uz citu lidostu, kas nav biļetē norādītā ielidošanas lidosta, vai kurš ir atgriezies izlidošanas lidostā un nevar turpināt ceļu uz biļetē norādīto ielidošanas lidostu, uzskata par atceltu, ja vien lidosta, kurā gaisa kuģis faktiski ielidojis, un biļetē norādītā ielidošanas lidosta neapkalpo vienu un to pašu pilsētu, metropoli vai reģionu un gaisa pārvadātājs pasažierim nenodrošina transportu uz biļetē norādīto ielidošanas lidostu. Par lidojuma atcelšanu uzskata arī gadījumu, kad pasažierim ir izdota biļete uz lidojumu un kad pasažiera biļetē norādītais izlidošanas laiks ir pārcelts uz priekšu par vairāk nekā vienu stundu, izņemot tad, ja reģistrācijas laiks un iekāpšanas laiks nav mainīti, vai ja lidojumu, kura izlidošanas laiks ir mainīts, pasažieris ir izmantojis;”;

e) pievieno šādas definīcijas:

“aa) “trešā valsts” ir jebkura valsts vai kādas dalībvalsts teritorijas daļa, uz kuru Līgumi neattiecas;

ab) “izlidošanas kavēšanās” ir laika atšķirība starp izlidošanas laiku, kas norādīts pasažiera biļetē, un lidojuma faktisko izlidošanas laiku;

ac) “ielidošanas kavēšanās” ir laika atšķirība starp ielidošanas laiku, kas norādīts pasažiera biļetē, un lidojuma faktisko ielidošanas laiku;

ad) “pārvadājuma klase” ir gaisa kuģa pasažieru salona daļa, ko raksturo atšķirīgi sēdekļi, atšķirīgs sēdvietu izvietojums vai jebkāda cita atšķirība no pasažieriem sniegtā standarta pakalpojuma salīdzinājumā ar citām salona daļām;

ga) “gaisa pārvadājuma līgums” ir līgums par pārvadāšanu, kas noslēgts starp gaisa pārvadātāju vai tā pilnvarotu pārstāvi un pasažieri par viena vai vairāku lidojumu nodrošināšanu;

m) “ārkārtēji apstākļi” ir apstākļi, kas – pēc to būtības vai izcelsmes – nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai, un tas faktiski nespēj tos kontrolēt. Šīs regulas vajadzībām pielikumā ir sniegts neizsmeļošs saraksts ar ārkārtējiem apstākļiem un neizsmeļošs saraksts ar apstākļiem, kurus neuzskata par ārkārtējiem;

- n) “lidojums” ir gaisa pārvadājumu darbība, ko veic viens gaisa kuģis starp divām biļetē norādītām lidostām pa iepriekš noteiktu maršrutu, saskaņā ar grafiku un ar vienotu identifikācijas numuru; starpposma pieturas tikai tehniskos un ekspluatācijas nolūkos neņem vērā;
- o) “savienotais lidojums” ir lidojums, kurš saskaņā ar vienu gaisa pārvadājuma līgumu ir paredzēts tam, lai pasažieris varētu nonākt pārsēšanās punktā nolūkā izlidot ar citu lidojumu, vai – attiecīgā gadījumā pēc konteksta – ir šis minētais cits lidojums, kas izlido no pārsēšanās punkta;
- oa) “tranzītnosēšanās” ir plānots pārtraukums brauciena laikā, kas paredzēts gaisa pārvadājuma līgumā, uz laiku, kas ilgāks nekā nepieciešams tiešam tranzītam, vai, pārsēšanās gadījumā, parasti līdz nākamā savienotā lidojuma izlidošanas laikam un izņēmuma gadījumā ar nakšņošanu līdz nākamajai dienai;
- p) “brauciens” ir viens lidojums vai savienoti lidojumi, kuru gaitā pasažieris no sākotnējā izlidošanas punkta tiek nogādāts viņa galamērķī saskaņā ar vienu gaisa pārvadājuma līgumu. Turpceļa braucienu un atpakaļceļa braucienu uzskata par atsevišķiem braucieniem;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) “izlidošanas laiks” ir laiks, kad gaisa kuģis atstāj izlidošanas platformu, tiek izstumts vai ar paša jaudu (bremžu paliktņu noņemšanas laiks);
- v) “ielidošanas laiks” ir laiks, kad gaisa kuģis sasniedz ielidošanas platformu un tiek nostiprinātas stāvbremzes (bremžu paliktņu uzlikšanas laiks);
- w) “aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā” ir laiks, kas pārsniedz 30 minūtes, kad – izlidošanas gadījumā – gaisa kuģis paliek uz zemes no brīža, kad tiek aizvērtas gaisa kuģa durvis, līdz gaisa kuģa pacelšanās laikam, vai – ielidošanas gadījumā – laiks starp gaisa kuģa zemskari un gaisa kuģa durvju atvēršanu;
- x) “nakts” ir laikposms no pusnakts līdz plkst. 6.00;
- y) [...]
- ya) “bērns” ir persona, kas lidojuma izlidošanas dienā vai saskaņā ar gaisa pārvadājuma līgumu pirmā savienotā lidojuma izlidošanas dienā nav sasniegusi 14 gadu vecumu;

- yb) “zīdāinis” ir persona, kas lidojuma izlidošanas dienā vai saskaņā ar gaisa pārvadājuma līgumu pirmā savienotā lidojuma izlidošanas dienā nav sasniegusi divu gadu vecumu;
- zb) “pastāvīgs informācijas nesējs” ir jebkurš instruments, kas pasažierim dod iespēju uzglabāt informāciju tā, lai tā atbilstīgā laikposmā informatīvos nolūkos būtu pieejama turpmākai atsaucei, un kas ļauj uzglabāto informāciju neizmainītā veidā pavairot;
- zc) “pieklūstams formāts” ir formāts, kas personai ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām dod piekļuvi jebkādai attiecīgai informācijai, tostarp ļauj šādai personai piekļūt informācijai tikpat viegli un ērti kā personai bez jebkādiem traucējumiem vai invaliditātes, un kas atbilst pieklūstamības prasībām, kuras noteiktas saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, piemēram, Direktīvas (ES) 2019/882 I pielikumu;
- zd) “traucējums” ir iekāpšanas atteikums, kā definēts j) apakšpunktā, atcelšana, kā definēts l) apakšpunktā, aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā, kā definēts w) apakšpunktā, izlidošanas kavēšanās, kā definēts ab) apakšpunktā, vai ielidošanas kavēšanās, kā definēts ac) apakšpunktā;
- ze) “sākotnējais izlidošanas punkts” ir lidojuma vai brauciena pirmā savienotā lidojuma izlidošanas punkts;
- zf) “īss ceļojums” ir turpceļa brauciens un atpakaļceļa brauciens viena gaisa pārvadājuma līguma ietvaros, kurā starpība starp pasažiera biļetē norādītajiem izlidošanas laikiem uz katra brauciena pirmo reisū nepārsniedz 24 stundas.”;

2) regulas 3. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Šā panta 1. punktu piemēro ar noteikumu, ka:

a) pasažieriem ir biļete attiecīgajam lidojumam;

vai

b) gaisa pārvadātājs vai starpnieks pasažierus tā lidojuma vietā, uz kuru tiem bija biļetes, ir pārcēlis uz citu lidojumu, neatkarīgi no iemesla.”;

aa) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Šī regula neattiecas uz pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kas sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama. Tomēr tā attiecas uz pasažieriem, kuru biļetes ir izsniegtas saskaņā ar gaisa pārvadātāja vai starpnieka noteiktu biežu lidojumu programmu vai citu komerciālu programmu.”;

b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Neskarot 8. panta 3. punkta d) apakšpunktu, šī regula attiecas tikai uz pasažieriem, ko pārvadā ar motorizētu fiksētu spārnu gaisa kuģi.”;

ba) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Ja vien nav norādīts citādi, apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par pienākumu izpildi saskaņā ar šo regulu.”;

c) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Neskarot šīs regulas 12. pantu, šo regulu piemēro arī pasažieriem, ko pārvadā saskaņā ar kompleksā ceļojuma līgumiem, ja vien kompleksā ceļojuma līgums nav izbeigts vai tā izpildi nav ietekmējis ar lidojuma traucējumu nesaistīts iemesls.”;

d) pantam pievieno šādu punktu:

“7. Šīs regulas 7. pantu par kompensāciju nepiemēro, ja traucējums notiek savienotajā lidojumā, kurš gan izlido no kādas lidostas Grenlandē, gan ielido kādā no tām.”;

e) pantam pievieno šādu punktu:

“8. Šī regula neskar Spānijas Karalistes juridisko nostāju attiecībā uz Gibraltāra teritoriju, kā arī uz zemesšaurumu un tajā izbūvēto lidostu.

Regulu piemēro Gibraltāra lidostai, ja pēc strīda ar Apvienoto Karalisti atrisināšanas Spānijas Karaliste var faktiski īstenot kontroli pār minēto lidostu un nodrošināt šajā regulā izklāstīto noteikumu piemērošanu minētajai lidostai. Kad šie nosacījumi ir izpildīti, Spānijas Karaliste par to paziņo Komisijai, un minēto paziņojumu Komisija publicē *Oficiālajā Vēstnesī*. Šo regulu minētajai lidostai piemēro no [nākamā mēneša pirmās dienas pēc] minētās publikācijas datuma.”;

3) regulas 4. pantu groza šādi:

-a) pantam pievieno 0. punktu:

“0. Šis pants attiecas uz pasažieriem, kuri pēc reģistrācijas tiešsaistē vai reģistrācijas lidostā ir ieradušies uz iekāpšanu pie vārtiem, ievērojot noteikto kārtību un laikā, ko iepriekš rakstiski (tostarp elektroniskā veidā) norādījis apkalpojošais gaisa pārvadātājs vai starpnieks, vai, ja iekāpšanas laiks nav bijis norādīts, ne vēlāk kā 45 minūtes pirms pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika. Šis pants attiecas arī uz pasažieriem, kuri neierodas uz iekāpšanu, jo viņi iepriekš tika informēti, ka pret viņu gribu viņiem tiks atteikta iekāpšana.”;

-aa) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs pamatoti paredz, ka būs jāatsaka iekāpšana lidojumā, tas nekavējoties informē attiecīgos pasažierus. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs vienlaikus attiecīgajiem pasažieriem dara zināmas viņu konkrētās tiesības saskaņā ar šo regulu, kas piemērojamas konkrētajā gadījumā, jo īpaši attiecībā uz maršruta maiņu un atlīdzinājumu saskaņā ar 8. pantu un atbalstu saskaņā ar 9. pantu.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs aicina pieteikties brīvprātīgos, kuri piekrīt lidojumā neiekāpt, apmaiņā pret ieguvumiem saskaņā ar nosacījumiem, par kuriem vienojas brīvprātīgais un apkalpojošais gaisa pārvadātājs. Šī vienošanās ar brīvprātīgo par ieguvumiem aizstāj pasažiera tiesības uz kompensāciju, kā paredzēts 7. panta 1. punktā, tikai tad, ja brīvprātīgais to ir skaidri apstiprinājis, parakstot dokumentu vai izmantojot jebkādos digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja. Ja šāds apstiprinājums nav saņemts, apkalpojošais gaisa pārvadātājs saskaņā ar 7. panta 1. punktu bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā septiņu kalendāro dienu laikā pēc iekāpšanas atteikuma izmaksā brīvprātīgajam kompensāciju.”;

-ab) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Ja piesakās nepietiekams skaits brīvprātīgo, lai atlikušie pasažieri ar biļetēm varētu iekāpt attiecīgajā lidojumā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var pasažieriem pret viņu gribu atteikt iekāpšanu, izņemot tos pasažierus, kas minēti 11. pantā.”;

a) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, nekavējoties sniedz informāciju attiecīgajiem pasažieriem par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a un 16.ac pantu.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem skaidrā veidā piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu. Atkāpjoties no 8. panta 1. punkta a) apakšpunkta, ja attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības uz atlīdzinājumu, to piešķir bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk septiņu kalendāro dienu laikā pēc iekāpšanas atteikuma.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, attiecīgajiem pasažieriem piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. pantu. Atkāpjoties no 9. panta 1. punkta pirmā ievilkuma, atspirdzinājumus piešķir nekavējoties.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu pasažieriem pret viņu gribu, bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā septiņu kalendāro dienu laikā pēc iekāpšanas atteikuma attiecīgajiem pasažieriem izmaksā kompensāciju saskaņā ar 7. panta 1. punktu.”;

b) pantam pievieno šādus punktus:

“4. Šā panta 2. un 3. punktu piemēro arī atpakaļceļa lidojumiem, ja pasažierim ir atteikta iekāpšana, pamatojoties uz to, ka pasažieris nav izmantojis iepriekšējo lidojumu, kas paredzēts tajā pašā gaisa pārvadājuma līgumā.

5. Ja pasažieris vai starpnieks pieprasa labot pārrakstīšanās kļūdu viena vai vairāku pasažieru vārdā(-os) vai uzvārdā(-os), vai gadījumā, ja jāveic administratīvas izmaiņas minētajos vārdos vai uzvārdos, apkalpojošais gaisa pārvadātājs veic labojumu vai izmaiņas vismaz vienreiz līdz 48 stundām pirms izlidošanas bez jebkādas papildu maksas pasažierim vai starpniekam.”;

4) regulas 5. pantu groza šādi:

-a) pantam pievieno 0. punktu:

“0. Lidojuma atcelšanas gadījumā atcelto lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekavējoties par to informē attiecīgos pasažierus. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs vienlaikus attiecīgajiem pasažieriem dara zināmas viņu konkrētās tiesības saskaņā ar šo regulu, kas piemērojamas konkrētajā gadījumā, jo īpaši attiecībā uz maršruta maiņu un atlīdzinājumu saskaņā ar 8. pantu un atbalstu saskaņā ar 9. pantu, kā arī sniedz informāciju par 7. pantā noteikto kompensācijas pieprasīšanas procesu un par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a un 16.ac pantu.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās informē attiecīgos pasažierus par lidojuma atcelšanas iemesliem. Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma rakstiski saņemt informāciju par atcelšanas iemesliem. Minēto informāciju apkalpojošais gaisa pārvadātājs skaidrā veidā sniedz septiņu kalendāro dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas.”;

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Atcelto lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem skaidrā veidā piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu.”;

ab) pantam pievieno 1.a un 1.b punktu:

“1.a Apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. pantu.

1.b Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no atcelto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 7. panta 3. punktu, ja viņi izvēlas atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu vai ja galamērķi viņi ir sasnieguši ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 1.a punktā noteiktās robežvērtības, pēc tam, kad viņi bija izvēlējušies maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu.”;

ac) panta 2. punktu svīturo;

b) panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

“3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu izraisīja ārkārtēji apstākļi un ka no atcelšanas nevarētu izvairīties pat tad, ja gaisa pārvadātājs būtu veicis visus iespējamus pasākumus. Uz šādiem ārkārtējiem apstākļiem var atsaukties tikai tiktāl, ciktāl tie ietekmē attiecīgo lidojumu vai vismaz vienu no trim iepriekšējiem lidojumiem rotācijas secībā, ko paredzēts veikt vienam un tam pašam gaisa kuģim, un ar noteikumu, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp minētā apstākļa iestāšanos un lidojuma atcelšanu. Pienākums pierādīt, ka pastāv šāda tieša cēloņsakarība, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.

4. Tiesības saņemt atbalstu saskaņā ar 1.a punktu un kompensāciju saskaņā ar 1.b punktu nepiemēro, ja pasažieris tika informēts par atcelšanu vismaz 14 kalendārās dienas pirms pasažiera biļetē norādītā izlidošanas datuma. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir ticis informēts par lidojuma atcelšanu, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.”;

c) [...]

5) regulas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Kavēšanās

0. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs paredz lidojuma kavēšanos, tas par to informē attiecīgos pasažierus nekavējoties un ne vēlāk par pasažiera biļetē norādīto izlidošanas laiku. Cik vien iespējams, pasažieri regulāri saņem atjauninātu informāciju reāllaikā. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs vienlaikus attiecīgajiem pasažieriem dara zināmas viņu konkrētās tiesības saskaņā ar šo regulu, kas piemērojamas konkrētajā gadījumā, jo īpaši attiecībā uz atbalstu saskaņā ar 9. pantu, un sniedz informāciju par 7. pantā noteikto kompensācijas pieprasīšanas procesu un par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a un 16.ac pantu.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās informē attiecīgos pasažierus par kavēšanās iemesliem. Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma rakstiski saņemt informāciju par ielidošanas kavēšanās iemesliem. Kavēto lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs minēto informāciju skaidrā veidā sniedz septiņu kalendāro dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas.

1. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. pantu.

1.a Ja gaidīšanas laiks tiek pagarināts vismaz par trim robežvērtībām, kas noteiktas 7. panta 1.a punktā, no pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika, apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem piedāvā izvēli starp maršruta maiņu un atlīdzinājumu saskaņā ar 8. pantu.

2. Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no kavēto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 7. panta 3. punktu, ja tie savā galamērķī ielido ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 1.a punktā noteiktās robežvērtības.

Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no kavēto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 7. panta 3. punktu, ja viņi izvēlas atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu vai ja galamērķi viņi ir sasnieguši ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 1.a punktā noteiktās robežvērtības, pēc tam, kad viņi bija izvēlējušies maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

3. [...]

3.a Šo pantu piemēro arī tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs pasažiera biļetē norādīto izlidošanas laiku ir pārcēlis uz vēlāku laiku.

Tiesības saņemt atbalstu saskaņā ar 1. punktu un kompensāciju saskaņā ar 2. punktu nepiemēro, ja pasažieris tika informēts par šādām izmaiņām vismaz 14 kalendārās dienas pirms pasažiera biļetē norādītā izlidošanas datuma. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir informēts par laika izmaiņām, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.

4. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka ielidošanas kavēšanos galamērķī izraisīja ārkārtēji apstākļi un ka no kavēšanās nevarētu izvairīties pat tad, ja gaisa pārvadātājs būtu veicis visus iespējamus pasākumus. Uz šādiem ārkārtējiem apstākļiem var atsaukties tikai tiktāl, ciktāl tie ietekmē attiecīgo lidojumu vai vismaz vienu no trim iepriekšējiem lidojumiem rotācijas secībā, ko paredzēts veikt vienam un tam pašam gaisa kuģim, un ar noteikumu, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp minētā apstākļa iestāšanos un nākamā lidojuma izlidošanas kavēšanos. Pienākums pierādīt, ka pastāv šāda tieša cēloņsakarība, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.

5. [...]”;

6) regulā iekļauj šādus pantus:

“6-2.a pants

Aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā

0. Gadījumā, ja notikusi aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs regulāri un reāllaikā pēc iespējas sniedz pasažieriem jaunāko informāciju.
1. Ievērojot drošuma vai drošības ierobežojumus, gadījumos, kad notiek aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina pasažieru salona pietiekamu apsildīšanu vai dzesēšanu, bezmaksas piekļuvi tualetei gaisa kuģī un to, ka 11. pantā minētās personas saņem nepieciešamo uzmanību. Ja vien minētie pakalpojumi nepaildzina aizkavēšanos uz perona vai manevrēšanas zonā vai ja tie nav savietojami ar drošuma vai drošības ierobežojumiem, apkalpojošais gaisa pārvadātājs gaisa kuģī nodrošina bezmaksas dzeramo ūdeni.
2. Ja aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā sasniedz trīs stundu maksimālo ilgumu lidostā, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, gaisa kuģis dodas pie izejas vai citas piemērotas izkāpšanas vietas, kur pasažieriem ļauj izkāpt. Ilgāk par minēto termiņu aizkavēšanos uz perona vai manevrēšanas zonā var pagarināt tikai tad, ja ir drošuma, imigrācijas, gaisa satiksmes kontroles vai ar drošību saistīti iemesli, kuru dēļ gaisa kuģis nevar atstāt savu vietu uz perona vai manevrēšanas zonā.
3. Pasažieriem, kas izkāpuši saskaņā ar 2. punktu, ir 6. un 11. pantā paredzētās tiesības, ņemot vērā aizkavēšanos uz perona vai manevrēšanas zonā un pasažiera biļetē norādīto izlidošanas laiku.

6.a pants

Nokavēts savienotais lidojums braucienos, kas veikti saskaņā ar vienu gaisa pārvadājuma līgumu

1. Ja pasažieris nokavē brauciena savienoto lidojumu iepriekšējā lidojuma traucējuma rezultātā, tad atbildība par maršruta maiņas nodrošināšanu pasažierim saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu un atbalsta nodrošināšanu pasažierim saskaņā ar 9. pantu ir tam apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kurš apkalpojis iepriekšējo traucēto lidojumu.
 - 1.a Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nevar pasažierim nodrošināt maršruta maiņu, nepārsniedzot 7. panta 1.a punktā noteiktās robežvērtības no pasažiera biļetē norādītā

nokavētā savienotā lidojuma izlidošanas laika, apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem bez nepamatotas kavēšanās skaidrā veidā piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu.

2. Pasažieriem ir arī tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no gaisa pārvadātāja, kurš apkalpojis traucēto lidojumu, saskaņā ar 7. panta 1. un 3. punktu, ja pasažieris savā galamērķī ielido ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 1.a punktā noteiktās robežvērtības.

Pasažieriem ir tiesības saskaņā ar 7. panta 1. un 3. punktu pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no gaisa pārvadātāja, kurš apkalpojis traucēto lidojumu, ja viņi izvēlas atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu vai ja galamērķi viņi ir sasnieguši ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 1.a punktā noteiktās robežvērtības, pēc tam, kad viņi bija izvēlējušies maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

2.a Ja pasažieris plāno un veic tranzītnosēšanos, par pasažiera galamērķi uzskata lidostu, kurā ir veikta tranzītnosēšanās.

3. [...]

4. [...]”;

7) regulas 7. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Traucējumu gadījumā saskaņā ar 4., 5., 6. vai 6.a pantā un šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem piemēro šādas kompensācijas summas:

- a) 250 EUR par īsu ceļojumu turpceļa braucieniem;
- b) 300 EUR par braucieniem 3500 kilometru vai mazākā attālumā un par visiem braucieniem Savienības iekšienē, uz kuriem neattiecas a) apakšpunkts;
- c) 500 EUR par braucieniem, kuru attālums pārsniedz 3500 kilometrus.

Atkāpjoties no iepriekšējās daļas, braucieniem starp tālākajiem reģioniem un citu dalībvalsts teritoriju, uz kuru attiecas Līgumi, piemēro kompensācijas summas, pamatojoties uz braucienu faktisko attālumu.”;

aa) pantam pievieno 1.a punktu:

“1.a Ja ielidošana aizkavējas pēc maršruta maiņas pēc tam, kad ir notikusi lidojuma atcelšana saskaņā ar 5. pantu, ielidošanas kavēšanās saskaņā ar 6. pantu vai ielidošanas kavēšanās pēc nokavēta savienotā lidojuma saskaņā ar 6.a pantu, tiesības uz kompensāciju ir tad, ja ielidošana kavējas vairāk nekā:

- a) trīs stundas īsu ceļojumu turpceļa braucienos;
- b) četras stundas braucienos 3500 km vai mazākā attālumā un visos braucienos Savienības iekšienē, uz kuriem neattiecas a) apakšpunkts;
- c) sešas stundas braucienos, kuru attālums pārsniedz 3500 kilometrus.”;

ab) pantam pievieno 1.b punktu:

“1.b Nosakot attālumus šīs regulas nolūkā, par pamatu ņem attālumu starp sākotnējo izlidošanas punktu un galamērķi. Savienota lidojuma gadījumā ņem vērā tikai sākotnējo izlidošanas punktu un galamērķa lidostu. Minētos attālumus mēra pēc lielā loka maršruta metodes.”;

b) panta 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:

“2. Ja pasažieris, ievērojot 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu, ir izvēlējies turpināt savu ceļojumu un mainītajā maršrutā notiek vēl cits traucējums, tad pasažierim tiesības uz kompensāciju ceļojumā līdz galamērķim var rasties tikai vienreiz.

2.a Kompensācijas pieprasījumus saskaņā ar šo pantu pasažieris iesniedz sešu mēnešu laikā no faktiskās izlidošanas dienas, kas norādīta pasažiera biļetē. 14 kalendāro dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas apkalpojošais gaisa pārvadātājs vai nu izmaksā kompensāciju, vai arī sniedz pasažierim pamatojumu kompensācijas nemaksāšanai, tostarp attiecīgā gadījumā skaidru un pamatotu paskaidrojumu saskaņā ar 5. panta 3. punktu vai 6. panta 4. punktu par ārkārtējiem apstākļiem. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.

Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs prasīto kompensāciju nemaksā, pasažieris var iesniegt sūdzību saskaņā ar 16.ac pantu.

3. Kompensāciju izmaksā skaidrā naudā vai citos veidos, ja pasažieris tam ir paudis piekrišanu parakstītā dokumentā vai izmantojot jebkādus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja.

4. [...]

- 5) [...]”;
- ba) panta 4. punktu svītrot;
- 8) regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu

1. Traucējuma gadījumā saskaņā ar 4., 5., 6. vai 6.a pantā un šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem pasažieriem bez maksas piedāvā izvēli no šādām iespējām:
 - a) 14 kalendārajās dienās no pasažiera biļetē norādītā traucētā lidojuma izlidošanas dienas saņemt biļešu pilnas cenas automātisku atlīdzinājumu skaidrā naudā vai, ja pasažieris tam ir paudis piekrišanu parakstītā dokumentā vai izmantojot jebkādus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja, citā veidā, par to brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas, un par jau veikto brauciena daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas attiecībā pret pasažiera sākotnējiem ceļojuma plāniem, attiecīgā gadījumā kopā ar atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas punktu pēc iespējas agrāk pēc pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika vai, vienojoties ar pasažieri, pirms minētā laika; ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām;
 - b) turpināt pasažiera braucienu, mainot maršrutu līdz viņa galamērķim pēc iespējas agrāk pēc pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika vai, vienojoties ar pasažieri, pirms minētā laika, vai
 - c) mainīt maršrutu līdz galamērķim uz vēlāku dienu atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas.
2. [...]
3. Lai pasažieris pēc iespējas agrāk sasniegtu savu galamērķi atbilstīgi 1. punktam, apkalpojošais gaisa pārvadātājs pasažierim piedāvā vismaz vienu no šādām alternatīvām iespējām atkarībā no to pieejamības un ar noteikumu, ka tās ir līdzvērtīgas gaisa pārvadājuma līgumā izklāstītajiem pārvadājuma nosacījumiem, kuras pasažieris var apsvērt un dot tām savu piekrišanu parakstītā dokumentā vai izmantojot jebkādus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja:

- a) lidojums vai savienoti lidojumi tajā pašā maršrutā, kas noteikts gaisa pārvadājuma līgumā,
- b) atšķirīgs maršruts, tostarp uz vai no alternatīvām lidostām, salīdzinājumā ar lidostām, kas norādītas gaisa pārvadājuma līgumā. Šādā gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs sedz pasažiera transporta izmaksas ceļā uz vai no alternatīvajām lidostām salīdzinājumā ar lidostām, kas norādītas gaisa pārvadājuma līgumā,
- c) cita gaisa pārvadātāja nodrošinātu pakalpojumu izmantošana vai
- d) cita transporta veida izmantošana, ja tas ir piemērots paredzamajam brauciena attālumam.

4. [...]

5) Ja pasažieris ir informējis apkalpojošo gaisa pārvadātāju par savu izvēli turpināt braucienu saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu un 7. punktu un ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav piedāvājis maršruta maiņu trīs stundu laikā, pasažieris var pats organizēt maršruta maiņu saskaņā ar 3. punktu.

Atceļšanas gadījumā pirmo daļu piemēro no pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika.

To darot, pasažieri ierobežo izdevumus, ciktāl tie ir nepieciešami, pamatoti un atbilstīgi. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs 14 kalendāro dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas atlīdzina pasažierim radušos izdevumus, kas nepārsniedz 400 % no biļetes vai biļešu pilnas cenas. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.

6. [...]

7. Pasažieris var izvēlēties starp atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu uz vēlāku dienu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu līdz brīdim, kamēr pasažieris nav pieņēmis apkalpojošā gaisa pārvadātāja piedāvātu maršruta maiņu pēc iespējas agrāk saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu, vai līdz brīdim, kamēr pasažieris nav nolēmis pats organizēt maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 5. punktu.

Pasažieris par savu izvēli informē apkalpojošo gaisa pārvadātāju.”;

9) regulas 9. pantu groza šādi:

-a) panta nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu:

“9. pants

Tiesības uz atbalstu”;

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Traucējuma gadījumā un ievērojot 4., 5., 6., 6.a pantā un 6.-2.a pantā un šajā pantā paredzētos nosacījumus un ja lidojuma vai alternatīva pārvadājuma gaidīšanas laiks ir pagarināts vismaz par divām stundām, pasažieriem bez maksas piedāvā:

- a) atspirdzinājumus ik pēc divām gaidīšanas stundām;
- b) ēdināšanu pēc trim stundām un pēc tam ik pēc piecām gaidīšanas stundām, bet ne vairāk kā trīs ēdināšanas dienā;
- c) divus tālruņa zvanus, īsziņas un piekļuvi internetam.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs var ierobežot vai atteikt saskaņā ar iepriekšējo daļu sniegto atbalstu, ja minētās daļas piemērošana vēl vairāk aizkavētu pasažierus.”;

aa) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Turklāt, ja gaidot lidojumu vai alternatīvu pārvadājumu, kādā vietā ir jāuzturas vienu vai vairākas nakts, pasažieriem bez maksas piedāvā:

- a) izmitināšanu viesnīcā;
- b) transportu no lidostas uz izmitināšanas vietu un atpakaļ.”;

ab) pantam pievieno šādu 2.a, 2.b un 2.c punktu:

“2.a Apkalpojošais gaisa pārvadātājs var izmantot kuponus, lai izpildītu savus pienākumus, kas paredzēti 1. punkta a) apakšpunktā, 1. punkta b) apakšpunktā un 2. punktā. Kuponi, kas izsniegti saskaņā ar 1. punktu, ir izmantojami visās tirdzniecības vietās, kas nodrošina pārtiku un atspirdzinājumus tajā lidostā, kurā attiecīgie pasažieri ir

iestrēguši, lidojuma laikā gaisa kuģī un attiecīgā gadījumā izmitināšanas vietā, kas paredzēta 2. punkta a) apakšpunktā.

2.b Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nepilda savus pienākumus saskaņā ar 1., 2. un 2.a punktu, attiecīgie pasažieri var paši veikt pasākumus tiktāl, ciktāl minētie izdevumi ir nepieciešami, pamatoti un samērīgi ar gaidīšanas ilgumu un atspirdzinājumu un ēdināšanas izmaksām lidostā, kurā tie iestrēguši. Gaisa pārvadātājs, kas apkalpo traucēto lidojumu, atlīdzina pasažieriem radušos izdevumus 14 kalendāro dienu laikā pēc atlīdzinājuma pieprasījuma iesniegšanas. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.

2.c Visās Savienības lidostās lidostas vadības dienests ievieš pasākumus, lai nodrošinātu, ka dzeramo ūdeni un elektronisko ierīču uzlādes stacijas var darīt pieejamas bez maksas neatkarīgi no dienas, lidojuma vai termināļa.”;

ac) panta 3. punktu svītrot;

b) pantam pievieno šādus punktus:

“4. Ja traucējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi un no traucējuma nebūtu bijis iespējams izvairīties pat tad, ja būtu veikti visi saprātīgie pasākumi, gaisa pārvadātājs var ierobežot saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu paredzēto izmitināšanu līdz maksimāli trīs naktīm.

5. [...]

6. Ja pasažieris, kamēr tas atrodas sākotnējā izlidošanas punktā, izvēlas saņemt atlīdzinājumu, ievērojot 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu, vai izvēlas mainīt maršrutu uz vēlāku datumu, ievērojot 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu, tad pasažierim saistībā ar attiecīgo lidojumu vairs nav citu tiesību attiecībā uz atbalstu saskaņā ar 9. panta 1. un 2. punktu.”;

10) regulas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants

Lidojuma klases paaugstināšana un pazemināšana

1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri augstākā lidojuma klasē, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs neprasa pasažierim nekādu piemaksu.
2. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri zemākā pārvadājuma klasē, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs, izmantojot 7. panta 3. punktā minētos līdzekļus, bez pieprasījuma 14 kalendāro dienu laikā no klases pazemināšanas dienas piešķir pasažierim kompensāciju apmērā, kas līdzvērtīgs vismaz:
 - a) 40 % no lidojuma cenas attiecībā uz lidojumiem, kuru attālums ir 3500 kilometru vai mazāk, vai
 - b) 75 % no lidojuma cenas attiecībā uz lidojumiem, kuru attālums ir vairāk nekā 3500 kilometru.
3. Ja lidojuma cena uz biļetes nav norādīta, 2. punktā minēto kompensāciju aprēķina proporcionāli attiecīgā lidojuma daļai no kopējā attāluma, uz kuru attiecas gaisa pārvadājuma līgums un ko aprēķina saskaņā ar 7. panta 1.b punktu.
4. Lidojuma cenā nav iekļauti nodokļi un nodevas, kas norādītas uz biļetēm, ciktāl nedz prasība samaksāt šos nodokļus un nodevas, nedz to summa nav atkarīga no klases, kurai minētās biļetes tika nopirkta.
5. Šis pants neattiecas uz priekšrocībām, ko piedāvā par augstāku cenu tajā pašā pārvadājuma klasē, piemēram, attiecībā uz īpašām sēdvietām vai ēdināšanu.”;

10.a) regulā iekļauj šādu pantu:

“10.a pants

Lidostas ārkārtas rīcības plāni

1. Savienības lidostās, kurās apkalpoto pasažieru skaits gadā ir lielāks par pieciem miljoniem, lidostas vadības dienests nodrošina, ka lidostas vadības dienesta darbības un lidostas pamatpakalpojumu sniedzēju, jo īpaši gaisa pārvadātāju un virszemes pakalpojumu sniedzēju, darbības tiek koordinētas, izmantojot pienācīgu ārkārtas rīcības plānu, ņemot vērā iespējamās daudzu lidojumu atcelšanas un/vai kavēšanās situācijas, kas izraisa ievērojama skaita pasažieru iestrēgšanu lidostā. Ārkārtas rīcības plānu izstrādā, lai nodrošinātu, ka iestrēgušajiem pasažieriem tiek sniegta pienācīga informācija, un tajā ietver pasākumus, lai mazinātu viņu gaidīšanas laiku un neērtības.

1.a Lidostas ārkārtas rīcības plānos ņem vērā pasažieru īpašās un individuālās vajadzības, kā definēts 11. pantā.

2. Ārkārtas rīcības plānu jo īpaši izstrādā, piedaloties Lidostas lietotāju komitejai, kas minēta Padomes Direktīvā 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās, kā arī virszemes pakalpojumu sniedzējiem un citiem lidostas pamatpakalpojumu sniedzējiem. Ārkārtas rīcības plānā ietver arī kontaktinformāciju attiecībā uz personu(-ām), ko iecēluši gaisa pārvadātāji, kuri piedalās Lidostas lietotāju komitejā, lai minētā(-s) persona(-s) tos pārstāvētu uz vietas daudzu lidojumu atcelšanas un/vai kavēšanās gadījumā. Gaisa pārvadātājs nodrošina, ka ieceltajai(-ām) personai(-ām) ir nepieciešamie līdzekļi, lai palīdzētu pasažieriem saskaņā ar pienākumiem, kas izriet no šīs regulas lidojuma traucējuma gadījumā.

3. Lidostas vadības dienests ārkārtas rīcības plānu dara zināmu Lidostas izmantotāju komitejai, kas minēta Padomes Direktīvā 96/67/EK, un pēc pieprasījuma arī valsts izpildiestādei, kurai saskaņā ar 16. panta 1. punktu uzticēta šīs regulas izpilde.

3.a Dalībvalsts var nolemt, ka lidostai, uz kuru neattiecas 1. punkts un kura atrodas tās teritorijā, ir jāpilda 1.–3. punktā noteiktie pienākumi.

4. Savienības lidostās, kurās pasažieru skaits ir zem 1. punktā noteiktās robežvērtības vai uz kurām neattiecas 3.a punkts, lidostas vadības dienests dara visu iespējamo, lai koordinētu lidostas lietotāju rīcību un vienotos ar viņiem nolūkā informēt iestrēgušos pasažierus daudzu lidojumu atcelšanas un/vai kavēšanās situācijās, kas izraisa ievērojama skaita pasažieru iestrēgšanu lidostā.”;

11) regulas 11. pantu aizstāj ar šādu:

“11. pants

Pasažieri ar īpašām vajadzībām

0. Visu pasažieriem paredzēto informāciju saskaņā ar šo regulu sniedz piekļūstamā formātā.

1. Šo pantu piemēro visām personām ar invaliditāti, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, zīdaiņiem, nepavadītiem bērniem un grūtniecēm, ar noteikumu, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam tika paziņots par minēto personu īpašajām vajadzībām

pēc atbalsta vēlākais brīdī, kad tiek paziņots par lidojuma traucējumu. To piemēro arī personām, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, ar noteikumu, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam vēlākais reģistrācijas brīdī tika paziņots par minēto personu vajadzībām pēc īpašas medicīniskās palīdzības; apkalpojošie gaisa pārvadātāji var prasīt pierādījumu par šādām vajadzībām.

Uzskata, ka šāds paziņojums attiecas uz visiem braucieniem, uz ko attiecas gaisa pārvadājuma līgums.

1.a Vēlākais reģistrācijas brīdī un ja ir pieejamas brīvas vietas, jebkurai personai, kas pavada 1. punktā minētās personas vai kuras pavada bērnu, bez maksas piedāvā iespēju sēdēt blakus esošajā vietā.

1.b Iekāpšanas laikā apkalpojošie gaisa pārvadātāji piešķir prioritāti 1. punktā minētajām personām un visām personām vai atzītiem servisa suņiem, kas pavada minētās personas.

2. Nodrošinot maršruta maiņu un atbalstu saskaņā ar 8. un 9. pantu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs īpašu uzmanību pievērš 1. punktā minēto personu vajadzībām. Gaisa pārvadātāji šo maršruta maiņu un atbalstu minētajām personām, tostarp visām personām vai atzītiem servisa suņiem, kas pavada minētās personas, nodrošina pēc iespējas ātrāk.

3. Regulas 9. panta 4. punktu nepiemēro šā panta 1. punktā minētajiem pasažieriem, kā arī nevienai personai vai atzītiem servisa suņiem, kas tos pavada.”;

11.a) regulas 12. pantu groza šādi:

a) panta nosaukumu aizstāj ar šādu:

“12. pants

Papildu tiesības”;

b) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Šī regula neietekmē pasažiera tiesības un prasības, kas paredzētas citos tiesību aktos. Kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar šīs regulas 7. pantu vai 10. panta 2. punktu, atskaita no kompensācijas, kas piešķirta saskaņā ar citiem tiesību aktiem, piemēram, Direktīvu (ES) 2015/2302, ja šādas tiesības aizsargā vienas un tās pašas intereses vai tām ir viens un tas pats mērķis.

Jo īpaši, ja vien šajā punktā nav noteikts citādi, šī regula neietekmē tiesības un prasības saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302. Kompensāciju vai cenas samazinājumu, kas piešķirts

saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302, un kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar šīs regulas 7. pantu vai 10. panta 2. punktu, vienu no otra atskaita, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas, ja šādas tiesības aizsargā vienas un tās pašas intereses vai tām ir viens un tas pats mērķis.

Neatkarīgi no komplekso ceļojumu organizatora tiesībām pieprasīt atlīdzinājumu vai cenas atmaksu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2015/2302 22. pantu, neskarot šīs regulas 13. pantu un atkāpjoties no 8. panta 1. punkta a) apakšpunkta, ja lidojums ir daļa no kompleksā ceļojuma līguma saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302, pasažieriem nav tiesību uz atlīdzinājumu saskaņā ar šo regulu, ciktāl attiecīgās tiesības izriet no Direktīvas (ES) 2015/2302.

Ja pasažierim jau ir izmaksāta kompensācija vai atlīdzinājums saskaņā ar trešās valsts tiesību aktiem, šādas kompensācijas vai atlīdzinājuma summu atskaita no tās kompensācijas vai atlīdzinājuma summas, ko piešķir saskaņā ar šo regulu.”;

- 12) regulas 13. pantu aizstāj ar šādu:

“13. pants

Tiesības uz atlīdzinājumu

Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas vai valsts tiesību aktu noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.”;

- 13) regulas 14. pantu aizstāj ar šādu:

“14. pants

Pienākumi informēt pasažierus

0. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs savā tīmekļa vietnē un mobilajā lietotnē iekļauj informatīvu paziņojumu, kurā norāda tiesības saskaņā ar šo regulu, tostarp sūdzību izskatīšanas procedūru.

0.a Piedāvājot biļetes lidojumam vai savienotajiem lidojumiem un pirms iegādes gaisa pārvadātāji un starpnieki sniedz pasažierim šādu informāciju:

- a) piedāvātās biļetes vai biļešu veids, jo īpaši informācija par to, vai uz biļeti vai biļetēm attiecas viens gaisa pārvadājuma līgums vai atsevišķu gaisa pārvadājumu līgumu kombinācija;
- b) pasažiera, apkalpojošā gaisa pārvadātāja un starpnieka tiesības un pienākumi saskaņā ar šo regulu, kas pievienota gaisa pārvadājuma līgumam, tostarp informācija par atlīdzinājuma procesu;
- c) termiņš un procedūra, saskaņā ar kuru pasažieris bez jebkādas papildu maksas var lūgt vārda maiņu, kā norādīts 4. panta 5. punktā; un
- d) noteikumi.

Lai ievērotu informācijas prasību, kā norādīts pirmā apakšpunkta c) punktā, gaisa pārvadātājs un starpnieks var izmantot šīs regulas noteikumu kopsavilkumu, kuru Komisija sagatavojusi visās Savienības oficiālajās valodās un darījusi pieejamu sabiedrībai.

0.b Starpnieks vai gaisa pārvadātājs, kas tirgo biļetes, uz kurām attiecas atsevišķu gaisa pārvadājumu līgumu kombinācija, pirms pirkuma informē pasažieri, ka uz biļetēm attiecas atsevišķi gaisa pārvadājumu līgumi bez 7., 8. un 9. pantā paredzētajām tiesībām uz atlīdzinājumu, maršruta maiņu vai atbalstu nokavēta(-u) nākamā(-o) lidojuma(-u), uz kuru attiecas atsevišķs gaisa pārvadājuma līgums, gadījumā. Šo informāciju skaidri sniedz, tirgojot biļetes.

Informāciju, ievērojot šo punktu, gaisa pārvadātāji un starpnieki sniedz gaisa pārvadājuma līguma valodā un starptautiski lietotā valodā, izmantojot pastāvīgu informācijas nesēju.

1. Lidostas vadības dienests nodrošina, ka pie reģistrācijas galdiem (tostarp pašapkalpošanās reģistrācijas iekārtām) un pie iekāpšanas vārtiem ir skaidri norādīts šāds teksts: “Ja jums ir atteikta iekāpšana vai ja jūsu lidojums ir atcelts vai kavējas vismaz divas stundas, pie reģistrācijas letes vai iekāpšanas vārtiem lūdziet informatīvo paziņojumu par savām tiesībām, jo īpaši attiecībā uz atlīdzinājumu vai maršruta maiņu, atbalstu un iespējamo kompensāciju”. Minēto tekstu norāda vismaz lidostas atrašanās vietas valodā(-ās) un starptautiski lietotā valodā. Šajā nolūkā lidostu vadības dienesti sadarbojas ar apkalpojošajiem gaisa pārvadātājiem.

2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]”;

13.a) regulā iekļauj šādu pantu:

“15.a pants

Sūdzība gaisa pārvadātājam vai starpniekam

1. Katrs gaisa pārvadātājs un katrs starpnieks izveido sūdzību izskatīšanas mehānismu attiecībā uz šajā regulā paredzētajām tiesībām un pienākumiem savās attiecīgajās atbildības jomās. Tie padara savu kontaktinformāciju pieejamu gaisa pārvadājuma līguma valodā un starptautiski lietotā valodā. Sīkāka informācija par sūdzību izskatīšanas procedūru ir piekļūstama sabiedrībai, tostarp personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Tie arī skaidri informē pasažierus par tās iestādes vai iestāžu kontaktinformāciju, ko dalībvalstis izraudzījušās, ievērojot 16. pantu, un par tās iestādes vai iestāžu kontaktinformāciju, kas atbild par strīdu izšķiršanu ārpusstiesas kārtībā saskaņā ar 16.ac pantu, un attiecīgā gadījumā par to attiecīgajiem pienākumiem. Šī informācija ir pieejama to dalībvalstu oficiālajā valodā vai valodās, kurās darbojas gaisa pārvadātājs un starpnieks.

2. Ja pasažieri iesniedz sūdzību, izmantojot 1. punktā minēto mehānismu, šo sūdzību iesniedz sešu mēnešu laikā pēc traucējuma, uz kuru tā attiecas. 30 kalendāro dienu laikā pēc sūdzības iesniegšanas gaisa pārvadātājs vai starpnieks, kuram sūdzība ir adresēta, vai nu sniedz pamatotu atbildi vai pienācīgi pamatotos izņēmuma gadījumos informē pasažieri par to, ka pasažieris saņems galīgo atbildi ne vēlāk kā divu mēnešu laikposmā pēc sūdzības iesniegšanas dienas. Ja strīdu nav bijis iespējams atrisināt, atbildē iekļauj arī saskaņā ar 16. pantu izraudzītās iestādes vai iestāžu vai saskaņā ar 16.ac pantu par ārpusstiesas strīdu izšķiršanu atbildīgās iestādes vai iestāžu attiecīgo kontaktinformāciju, tostarp pasta adresi, tīmekļa vietni un e-pasta adresi.

3. Pasažieru sūdzību iesniegšana, izmantojot 1. punktā minēto mehānismu, neskar viņu tiesības iesniegt strīdus ārpustiesas izšķiršanai saskaņā ar 16.ac pantu vai saņemt tiesisko aizsardzību tiesā, ievērojot noilguma termiņu saskaņā ar valsts tiesību aktiem.”;

14) regulas 16. pantu aizstāj ar šādu:

“16. pants

Noteikumu izpilde

1. Katra dalībvalsts izraugās valsts izpildiestādi vai valsts izpildiestādes, kas ir atbildīgas par šīs regulas izpildi attiecībā uz braucieniem uz lidostām, kuras atrodas tās teritorijā, un no tām. Dalībvalstis informē Komisiju par iestādi vai iestādēm, kas ir izraudzītas saskaņā ar šo punktu.

2. Valsts izpildiestāde rūpīgi uzrauga atbilstību šīs regulas prasībām un veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu.

2.a Pasažieri var ziņot valsts izpildiestādei par iespējamiem šīs regulas pārkāpumiem. Valsts izpildiestāde var izmeklēt un lemt par izpildes nodrošināšanas pasākumiem, pamatojoties uz informāciju, kas iekļauta minētajos ziņojumos.

3. Dalībvalstu noteiktās sankcijas par šīs regulas pārkāpumiem ir efektīvas, samērīgas un atturošas. Jo īpaši – šādas sankcijas ir pietiekamas, lai sniegtu pārvadātājiem un starpniekiem finansiālu stimulu konsekventi ievērot regulas noteikumus.

4. [...]

5) Četrus gadus pēc šīs regulas piemērošanas sākuma datuma un pēc tam ik pēc pieciem gadiem valstu izpildiestādes savās tīmekļa vietnēs publicē ziņojumu par savu darbību, par izpildes nodrošināšanas pasākumu un tā iznākumu, tostarp par piemērotajām sankcijām. Minētos ziņojumus iesniedz arī Komisijai.

6. Par jautājumiem, uz ko attiecas šī regula, apkalpojošie gaisa pārvadātāji un starpnieki valsts izpildiestādēm dalībvalstī, kurā tie darbojas, paziņo tās (to) personas(-u) vai iestādes vajadzīgo kontaktinformāciju, kas izraudzīta(-as), lai pastāvīgi rīkotos to vārdā un saņemtu valsts izpildiestādes vai valsts izpildiestāžu izdotos dokumentus. Valsts izpildiestādes var savstarpēji apmainīties ar šo informāciju, lai nodrošinātu šīs regulas izpildi.”;

15) regulā iekļauj šādu pantu:

“16.a pants

[...]

16.ac pants

Strīdu izšķiršana ārpustiesas kārtībā

Dalībvalstis nodrošina, ka gaisa pārvadājumu pasažieri individuālus strīdu pieteikumus pēc sūdzībām vai pieprasījumiem saskaņā ar šo regulu var iesniegt iestādei vai iestādēm, kas atbild par strīdu izšķiršanu ārpustiesas kārtībā. Dalībvalstis informē Komisiju par iestādi vai iestādēm, kas atbild par strīdu risināšanu saskaņā ar šo pantu. Dalībvalstis var nolemt šo punktu piemērot tikai strīdiem starp gaisa pārvadātājiem vai starpniekiem un patērētājiem.

16.b pants

[...]

16.c pants

[...]”;

16) regulas 17. pantu aizstāj ar šādu:

“17. pants

Pārskats un ziņojums

1. Reizi trijos gados pēc šīs regulas piemērošanas sākuma datuma Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par pielikumā izklāstīto ārkārtējo apstākļu sarakstu,

ņemot vērā notikumus, kas ietekmējuši iepriekšējos divos gados notikušo lidojumu savlaicīgu un efektīvu nodrošināšanu.

Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno tiesību akta priekšlikumu.

2. Trīs gadus pēc šīs regulas piemērošanas sākuma datuma un pēc tam reizi piecos gados Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību, izpildi un rezultātiem.

Pirmajā ziņojumā trīs gadus pēc šīs regulas piemērošanas sākuma datuma Komisija novērtē nepieciešamību un iespējamību pārskatīt šīs regulas darbības jomu, lai vēl vairāk uzlabotu pasažieru aizsardzību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem, kā arī savienojamības aspektus. Jo īpaši Komisija novērtē jurisdikciju konflikta riskus un ar izpildi saistītās grūtības un iesaka veidus, kā mazināt minētos riskus un novērst minētās grūtības. Komisija arī novērtē nepieciešamību pielāgot 7. panta 1.a punktā noteiktās robežvērtības, pamatojoties uz statistiku par kavējumu un lidojumu atcelšanas izmaiņām iepriekšējos piecos gados un katru gadu kopš šīs regulas piemērošanas sākuma datuma.

Komisija iekļauj arī informāciju par gaisa pārvadājumu pasažieru pastiprinātu aizsardzību lidojumos no trešām valstīm, ko apkalpo pārvadātāji, kuri nav ES dalībvalstu pārvadātāji.

Ziņojumā iekļauj arī pārskatu par 7. panta 1. punktā noteiktajām summām un 10. panta 2. punktā noteiktajām procentuālajām daļām, cita starpā ņemot vērā gaisa pārvadājumu maksu attīstību, inflācijas līmeni un statistiku par iekāpšanas atteikumiem, atcelšanu, aizkavēšanos un nokavētiem savienotajiem lidojumiem, kas attiecināmi uz gaisa pārvadātājiem, kā arī statistiku par klases pazemināšanu iepriekšējos piecos gados.

Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno tiesību aktu priekšlikumus.”;

17) šīs regulas 1. pielikums ir pievienots Regulai (EK) Nr. 261/2004 kā pielikums.

2. pants

Regulu (EK) Nr. 2027/97 groza šādi:

-1) regulas 2. panta 1. punktu groza šādi:

a) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) “Savienības gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs ar derīgu darbības licenci, ko piešķirusi kāda dalībvalsts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 noteikumiem;”¹⁰;

b) punktam pievieno h) apakšpunktu:

“h) “pārvietošanās palīgīdzekļi” ir palīgīdzekļi, kuru mērķis ir nodrošināt invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā definēts Regulas (EK) Nr. 1107/2006 ¹¹ 2. panta a) punktā, pārvietošanos vai palīdzēt viņiem pārvietoties;”;

c) punktam pievieno i) apakšpunktu:

“i) “atzīts servisa suns” ir suns, kas ir speciāli apmācīts, lai palielinātu personu ar invaliditāti neatkarību un pašnoteikšanos, un kas oficiāli atzīts saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem, ja šādi noteikumi pastāv;”;

d) punktam pievieno j) apakšpunktu:

“j) “pieklūstams formāts” ir formāts, kas personai ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām ¹ dod piekļuvi jebkādai attiecīgai informācijai, tostarp ļauj šādai personai piekļūt informācijai tikpat viegli un ērti kā personai bez jebkādiem traucējumiem vai invaliditātes, un kas atbilst pieklūstamības prasībām, kuras noteiktas saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, piemēram, Direktīvas (ES) 2019/882 I pielikumu.”;

e) punktam pievieno k) apakšpunktu:

“k) “starpnieks” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas nav pārvadātājs un kas ar tirdzniecību, uzņēmējdarbību vai profesiju saistītos nolūkos rīkojas pārvadātāja vai pasažiera vārdā, lai noslēgtu pārvadājuma līgumu;”;

¹⁰ Definīcija un terminoloģija visā tekstā tiks saskaņota juridiski lingvistiskās pārskatīšanas ietvaros.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.

f) punktam pievieno l) apakšpunktu:

“l) “personīgs priekšmets” ir neregistrētas bagāžas vienība, kas ir nepieciešama pasažieru pārvadājumiem un atbilst drošības un drošuma prasībām, ar maksimālajiem izmēriem 40 x 30 x 15 cm vai ar nosacījumu, ka tā ietilpst zem priekšējā sēdekļa.”;

g) punktam pievieno m) apakšpunktu:

“m) “rokas bagāža” ir neregistrētas bagāžas vienība, kas nav personīgs priekšmets un kas atbilst drošības un drošuma prasībām.”;

-1.a) regulas 3. panta 1. punktam pievieno šādu teikumu:

“Tas ietver Savienības gaisa pārvadātāja atbildību par pasažieru vai bagāžas aizkavēšanos.”;

1) regulas 3. panta 2. punktu svītrot;

1.a) regulas 3.a pantu aizstāj ar šādu:

“3.a pants

Papildu summu, ko Savienības gaisa pārvadātājs var pieprasīt saskaņā ar Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktu un neskarot 6.a pantu, ja pasažieris iesniedz īpašu deklarāciju, kurā izrāda īpašu interesi par bagāžas nogādāšanu galamērķī, nosaka, pamatojoties uz tarifu, kurā atspoguļoti papildu izdevumi par tādas bagāžas pārvadājumu un apdrošināšanu, kas ir novērtēta virs pārvadātāja atbildības līmeņa. Tarifu pēc pieprasījuma dara pieejamu pasažieriem.”;

1.b) regulas 5. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Pasažieru nāves vai ievainojuma gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs nekavējoties un katrā gadījumā ne vēlāk kā piecpadsmit dienas pēc fiziskās personas, kam ir tiesības uz kompensāciju, identitātes noskaidrošanas veic tādus avansa maksājumus, kādi var būt vajadzīgi, lai nodrošinātu neatliekamās ekonomiskās vajadzības, kuru pamats ir proporcionāls pārciesto grūtību smagumam.”;

2) regulas 5. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Neskarot 1. punktu, pasažieru nāves gadījumā avansa maksājums par katru pasažieri nav mazāks par 16 % no minimālās atbildības summas saskaņā ar Monreālas konvencijas

21. panta 1. punktu un Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas lēmumu, ievērojot Monreālas Konvencijas 24. panta 2. punktu.”;

3) [...]

3.a regulas 6. panta 2. punkta beigās pievieno šādu ievilkumu:

“– personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētu informāciju par viņu tiesībām bez maksas iesniegt īpašu deklarāciju, kurā minētā persona izrāda interesi par sava pārvietošanās palīglīdzekļa vērtību.”;

3.b) regulas 6. pantam pievieno šādus punktus:

“4. Visi gaisa pārvadātāji savās mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs nodrošina veidlapu, kas ļauj pasažierim nekavējoties tiešsaistē vai papīra formātā iesniegt sūdzību par bojātu, aizkavētu vai nozaudētu bagāžu. Par veidlapas iesniegšanas dienu gaisa pārvadātājs uzskata sūdzības reģistrēšanas dienu, ievērojot Monreālas konvencijas 31. panta 2. punktu un 31. panta 3. punktu, pat ja gaisa pārvadātājs pieprasa papildu informāciju vēlākā dienā. Šis punkts neskar pasažieru tiesības Monreālas konvencijā noteiktajā termiņā iesniegt sūdzību, izmantojot citus līdzekļus.

5. Visa informācija, ko sniedz, ievērojot šo pantu, tostarp sūdzību veidlapas, ir piekļūstamā formātā un tiek darītas pieejamas arī personām, kuras neizmanto digitālos rīkus.

6. Visi pienākumi sniegt informāciju, ievērojot šo pantu, attiecas arī uz starpniekiem, kad tie pārdod gaisa pārvadājumus uz Savienību, no tās vai tās teritorijā.”;

4) regulā iekļauj šādus pantus:

“6.a pants

1. Ja Savienības gaisa pārvadātājs pārvadā reģistrētus pārvietošanās palīglīdzekļus vai atzītus servisa suņus, tas nodrošina, ka katrai personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervācijas laikā un vienlaikus ar paziņojumu, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 6. pantu, un ne vēlāk kā brīdī, kad palīglīdzekļi tiek nodoti gaisa pārvadātājam, un – atzīta servisa suņa gadījumā – iekāpšanas brīdī tiek piedāvāta iespēja piekļūstamā formātā iesniegt īpašu deklarāciju par īpašu interesi, ievērojot

Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktu. Šādā gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs neprasa attiecīgajiem pasažieriem papildu maksu. Ja palīglīdzekļi tiek iznīcināti, nozaudēti, bojāti vai aizkavēti, vai atzīta servisa suņa nāves vai ievainojuma gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs var pieprasīt personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām pamatot deklarācijā norādīto summu ar pierādījumu par pārvietošanās palīglīdzekļu vai atzītā servisa suņa aizstāšanas, tostarp pagaidu aizstāšanas, izmaksām.

Ja starpnieki tirgo gaisa pārvadājumus Savienības gaisa pārvadātāja vārdā, tie rezervācijas laikā un vienlaikus ar paziņojumu, kas sniegts, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 6. pantu, piedāvā attiecīgajiem pasažieriem iespēju piekļūstamā formātā iesniegt īpašu deklarāciju par īpašu interesi, ievērojot Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktu. Minēto īpašo deklarāciju par īpašu interesi iesniedz saskaņā ar tiem pašiem nosacījumiem, kas izklāstīti iepriekšējā punktā. Starpnieks pēc iespējas drīz nosūta deklarāciju Savienības gaisa pārvadātājam.

2. [...]

3. Reģistrētu pārvietošanās palīglīdzekļu iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojājuma vai aizkavēšanās gadījumā vai atzīta servisa suņa nāves vai ievainojuma gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs maksā summu, kas nepārsniedz pasažiera deklarēto summu, ja vien tas nepierāda, ka pieprasītā summa ir lielāka nekā personas faktiskā interese par piegādi galamērķī.

4. Ja piemēro 3. punktu un neskarot Regulas 1107/2006 7. un 8. pantu un I pielikuma ceturto apakšpunktu, Savienības gaisa pārvadātāji ātri dara visu iespējamo, lai nodrošinātu nekavējoties vajadzīgus reģistrētu pārvietošanās palīglīdzekļu pagaidu aizstājējus un pagaidu risinājumus atzītu servisa suņu aizstāšanai. Personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir atļauts saglabāt minēto pagaidu aizstājēju bez maksas līdz brīdim, kad ir izmaksāta 3. punktā minētā kompensācija, vai līdz brīdim, kad Savienības gaisa pārvadātāji ir kompensējuši juridiskajām vai fiziskajām personām izmaksas par mobilitātes palīglīdzekļu vai atzīta servisa suņa nepieciešamo pagaidu aizstāšanu.

5. 4. punkta ievērošana nenozīmē Savienības gaisa pārvadātāja atbildības atzīšanu.

6.b pants

[...]

6.c pants

[...]

6.d pants

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1008/2008, visi gaisa pārvadātāji un starpnieki, pārdodot gaisa pārvadājumus uz Savienību, no tās vai tās teritorijā, rezervācijas laikā un savās mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs piekļūstamā formātā skaidri norāda un gaisa pārvadātāju gadījumā pēc pieprasījuma arī padara pieejamu lidostā (tostarp pašapkalpošanās reģistrācijas iekārtās) šādu informāciju:

- maksimālais atļautais bagāžas apjoms, proti, tās izmēri un svars, kādu pasažieriem attiecīgajā maksas klasē ir atļauts pārvadāt salonā un gaisa kuģa kravas nodalījumā katrā lidojumā, kas iekļauts pasažiera rezervācijā;
- visi priekšmetu skaita ierobežojumi, kas tiktu piemēroti noteiktajam maksimālajam atļautajam bagāžas apjomam;
- nosacījumi, ar kādiem trauslus vai vērtīgus priekšmetus, piemēram, mūzikas instrumentus, sporta aprīkojumu, bērnu ratiņus un bērnu sēdekļus, pārvadā pasažieru salonā vai gaisa kuģa kravas nodalījumā;
- neskarot 1.a punktu, iespējamās papildu maksas, ko piemēro par reģistrētas un neregistrētas bagāžas, tostarp 6.e pantā minēto mūzikas instrumentu, pārvadāšanu;
- konkrētie iemesli, kas var liegt pārvadāt neregistrētu bagāžu salonā, ievērojot 2. punktu.

1.a Neskarot Regulu (EK) Nr. 1107/2006, gaisa pārvadātāji atļauj pasažieriem bez papildu maksas pārvadāt personīgu priekšmetu salonā.

2. Ja konkrētu iemeslu dēļ, piemēram, drošuma apsvērumu, ietilpības apsvērumu dēļ vai gaisa kuģa tipa maiņas gadījumā pēc rezervācijas veikšanas, nav iespējams salonā pārvadāt personīgu priekšmetu, kas minēts 1.a punktā, vai rokas bagāžu, gaisa pārvadātājs var šādu neregistrētu bagāžu pārvadāt gaisa kuģa kravas nodalījumā, bet bez papildu izmaksām pasažierim.

2.a Šā panta 1.a un 2. punktu piemēro visiem gaisa pārvadātājiem, kas izlido no lidostas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, un visiem Savienības gaisa pārvadātājiem, kas ielido dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi.

3. Šis pants neietekmē uz neregistrētu bagāžu attiecināmus ierobežojumus, kas noteikti ar ES un starptautiskajiem drošības un drošuma noteikumiem, piemēram, Regulu (EK) Nr. 300/2008 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998.

6.e pants

1. Savienības gaisa pārvadātājs atļauj pasažierim pārvadāt mūzikas instrumentu gaisa kuģa pasažieru salonā saskaņā ar piemērojamiem drošības un drošuma noteikumiem un attiecīgā gaisa kuģa tehniskajām specifikācijām un ierobežojumiem. Mūzikas instrumentus pieņem pārvadāšanai gaisa kuģa salonā ar nosacījumu, ka šādus instrumentus var droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa. Gaisa pārvadātājs var noteikt, ka mūzikas instruments ir daļa no pasažiera atļautā neregistrētās bagāžas apjoma un to nevar pārvadāt papildus šim apjomam.

2. Ievērojot piemērojamos drošības un drošuma noteikumus, ja mūzikas instruments ir pārāk liels, lai to varētu droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa, gaisa pārvadātājs var pieprasīt maksu par otro biļeti, ja šādu mūzikas instrumentu pārvadā kā neregistrētu bagāžu, to novietojot uz otra sēdekļa. Turklāt pasažieriem var izvirzīt prasību izvēlēties un iegādāties blakusesošas sēdvietas gan pasažierim, gan mūzikas instrumentam, un mūzikas instrumentam paredzētajai sēdvietai obligāti jābūt pie loga esošai sēdvietai. Ja iespējams un ja to pieprasa, mūzikas instrumentus pārvadā gaisa kuģa kravas nodalījuma apsildāmā daļā, ņemot vērā attiecīgos drošuma noteikumus, vietas ierobežojumus un attiecīgā gaisa kuģa tehniskās specifikācijas.”;

5) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

Komisija līdz [datums tiks norādīts vēlāk] ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un tās izpildes rezultātiem.”;

6) Regulas (EK) Nr. 2027/97 pielikumu aizstāj ar šīs regulas 2. pielikumu.

3. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no ... [divi gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*
