



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2025 m. rugsėjo 17 d.
(OR. en)

10015/25

Tarpinstitucinė byla:
2013/0072(COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762

TEISĖS AKTAI IR KITI DOKUMENTAI

Dalykas:	Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija siekiant priimti EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTĄ, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru
----------	---

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTAS (ES) 2025/...**

... m. ... d.

**kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 261/2004,
nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės
atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju,
ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės
už keleivių ir jų bagažo vežimą oru**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros²,

¹ OL C 327, 2013 11 12, p. 115.

² 2014 m. vasario 5 d. Europos Parlamento pozicija (OL 93, 2017 3 24, p. 336) ir ... m. ... d. per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). ... m. ... d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004³ ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97⁴ labai padėjo apsaugoti oro transporto keleivių teises, kai jų kelionės planai sujaukiami dėl atsisakymo vežti, skrydžio atidėjimo ilgam laikui, atšaukimo ar netinkamo bagažo tvarkymas;
- (2) nemažai trūkumų, kurie paaiškėjo įgyvendinant teises pagal Reglamentus (EB) Nr. 261/2004 ir (EB) Nr. 2027/97, vis dėlto neleido išnaudoti viso tų teisių apsaugos potencialo. Siekiant užtikrinti veiksmingesnį, efektyvesnį ir nuoseklesnį oro transporto keleivių teisių taikymą visoje Sąjungoje, reikia padaryti keletą esamos teisinės sistemos pataisų. Tai buvo pabrėžta 2010 m. spalio 27 d. Komisijos komunikate „2010 m. ES pilietybės ataskaita „Kliūčių ES piliečių teisėms šalinimas“, kurioje buvo paskelbta apie priemones siekiant užtikrinti bendrų teisių rinkinį visų pirma oro transporto keleiviams ir tinkamą tų teisių įgyvendinimą;

³ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, 1997 10 17, p. 1. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) tyrimas dėl dabartinio keleivių teisių apsaugos lygio Europos Sąjungoje, kurį Komisija pavedė atlikti ir paskelbė 2020 m. (toliau – tyrimas), parodė, kad pagrindinis keleivių prioritetas – gauti pagalbą kelionės sutrikimų atveju ir pasiūlymą vykti kitu maršrutu, kad jie kuo greičiau nuvyktų į paskirties vietą. Tyrimas parodė, kad kompensacijos mokėjimas yra trečioje vietoje keleivių prioritetų sąraše. Kita vertus, tyrimas taip pat atskleidė, kad absoliučiosios ir santykinės išlaidos, kurias oro vežėjai patiria įgyvendindami Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nuo 2011 m. labai padidėjo, todėl kyla pavojus, kad ilgainiui galėtų būti apribotas oro vežėjų vykdomų maršrutų skaičius arba sumažės keleiviams siūlomų susisiekimo jungčių. Todėl peržiūrint Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 daug dėmesio turėtų būti skiriama visų pirma keleivių teisėms į pagalbą ir nukreipimą kitu maršrutu, kartu atsižvelgiant į oro vežėjų ekonomines paskatas ir poveikį susisiekimui;
- (4) keleiviams, vykstantiems skrydžiu, kuriam taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, už visą kainą arba sumažintą kainą, turėtų būti taikomos tos pačios teisės pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004;
- (5) siekiant oro vežėjams ir keleiviams užtikrinti daugiau teisinio tikrumo, reikia „ypatingų aplinkybių“ sąvokos apibrėžties, kuria būtų atsižvelgta į Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann prieš Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA*⁵) (toliau – sprendimas byloje C-549/07), kuriame išaiškintas Reglamentas (EB) Nr. 261/2004. Turėtų būti paaiškinta sąvokos „ypatingos aplinkybės“ apibrėžtis, pateikiant nebaigtinius aplinkybių, kurios laikomos arba nelaikomos ypatingomis, sąrašus. Komisija turėtų kas trejus metus peržiūrėti ypatingų aplinkybių sąrašą ir tinkamai pasiūlyti Europos Parlamentui ir Tarybai tą sąrašą atnaujinti;

⁵ 2008 m. gruodžio 22 d. Teisingumo Teismo (ketvirtoji kolegija) sprendimas byloje *Friederike Wallentin-Hermann prieš Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA* (Byla C-549/07 ECLI EU C 2008 771).

- (6) sprendime byloje C-549/07 Teisingumo Teismas išaiškino, kad netikėta techninė problema nelaikoma ypatinga aplinkybe, išskyrus atvejus, jei ji atsirado dėl paslėpto gamybos defekto, kurį atskleidė orlaivio gamintojas arba kompetentinga institucija, arba su žala orlaiviui, kurią sukėlė sabotažo arba teroro aktai. Tačiau atsižvelgiant į įgytą patirtį ir į tai, kad itin svarbu užtikrinti, kad pagal šį reglamentą keleiviams suteiktos teisės nekenktų saugai, tam tikromis sąlygomis tam tikros įrangos techninės problemos turėtų būti laikomos ypatingomis aplinkybėmis;
- (7) sujungtų bylų C-156/22, C-157/22 ir C-158/22 (*TAP Portugal* prieš *flightright GmbH* ir *Myflyright GmbH*⁶) sprendime dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad skrydžiui vykdyti iš esmės svarbaus įgulos nario netikėtas neatvykimas dėl ligos ar net netikėtos mirties prieš pat skrydį nebuvo laikomas ypatinga aplinkybe. Vis dėlto, nors oro vežėjai privalo imtis visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų piloto, antrojo piloto pakeitimą arba mažiausią būtiną keleivių salono įgulos narių skaičių, praktikoje šios pareigos laikymosi ne oro vežėjo bazavimosi vietoje užtikrinimas pareikalauja daug laiko ir didelių finansinių išlaidų. Todėl tikslinga nustatyti, kad netikėta įgulos nario, kurio buvimas yra esminis, liga ar mirtis, pavyzdžiui, kai tai įvyksta dieną prieš skrydį ne oro vežėjo bazavimosi vietoje, turėtų būti laikoma ypatinga aplinkybe;

⁶ 2023 m. gegužės 11 d. Teisingumo Teismo trečiosios kolegijos sprendimas *TAP Portugal / flightright GmbH* ir *Myflyright GmbH*, sujungtos bylos C-156 22–C-158 22 ECLI EU C 2023 393.

- (8) sprendimuose bylose C-28/20 (*Airhelp Ltd* prieš *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann* ir kiti prieš *TUIfly GmbH*)⁸, C-613/20 (*CS* prieš *Eurowings GmbH*)⁹ ir C-287/20 (*EL* ir *CP* prieš *Ryanair DAC*)¹⁰, dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad oro transporto bendrovių darbuotojų streikai nebuvo laikomi ypatingomis aplinkybėmis. Vis dėlto, vykstant streikui, tam tikri reikalavimai nepriklauso oro vežėjo kompetencijos sričiai ir nėra jo kontroliuojami, pavyzdžiui, pensinio amžiaus arba finansinių įnašų pakeitimai ir į juos reaguoti gali tik valdžios institucijos. Todėl tikslinga nustatyti, kad tam tikri oro transporto bendrovių darbuotojų streikai turėtų būti laikomi ypatingomis aplinkybėmis;
- (9) sprendime byloje C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland* prieš *Diether Schenkel*)¹¹ dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad sąvoka „skrydis“, kaip tai suprantama Reglamente (EB) Nr. 261/2004, nebuvo apibrėžta, bet Teisingumo Teismas išaiškino, kad tai iš esmės yra vežimo oro transportu operacija, taigi tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį. Siekiant išvengti netikrumo ir atsižvelgiant į įgytą patirtį, dabar reikėtų nustatyti aiškią „skrydžio“ apibrėžtį, taip pat ir su ja susijusias „jungiamojo skrydžio“ ir „kelionės“ apibrėžtis;

⁷ 2021 m. kovo 23 d. Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) sprendimas *Airhelp Ltd / Scandinavian Airlines System Denmark – Norvegija – Švedija* – byla C 28 20 ECLI EU C 2021 226.

⁸ 2018 m. balandžio 17 d. Teisingumo Teismo (trečioji kolegija) sprendimas *Helga Krüsemann* ir kt. / *TUIfly GmbH*, C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ 2021 m. spalio 6 d. Teisingumo Teismo (devintoji kolegija) sprendimas *CS / Eurowings GmbH*, C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ 2022 m. sausio 10 d. Teisingumo Teismo (aštuntoji kolegija) nutartis *EL* ir *CP / Ryanair DAC*, C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

¹¹ 2008 m. liepos 10 d. Teisingumo Teismo (ketvirtoji kolegija) sprendimas *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) sprendime byloje C-537/17 (*Claudia Wegener prieš Royal Air Maroc SA*)¹² dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas bet kuriai skrydžio daliai, kuri yra vienos kelionės dalis, neatsižvelgiant į tai, kur skrydis yra vykdomas, įskaitant tuos skrydžius, kurie visi vykdomi už Sąjungos ribų. Šis reglamentas turėtų būti taikomas, kai pradinis išvykimo punktas yra valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, arba kai skrydį vykdomas oro vežėjas yra Sąjungos skrydį vykdomas oro vežėjas, kai kelionės galutinė paskirties vieta yra valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys;
- (11) tyrimas atskleidė netolygų Reglamento (EB) Nr. 261/2004 laikymosi lygmenį, o Sąjungos oro vežėjai bendrai labiau laikosi jo reikalavimų lyginant su trečiųjų valstybių oro vežėjais. Todėl, atkūrus vienodas sąlygas Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams ir pagerinus Sąjungos oro vežėjų ekonominį tvarumą, bus remiamas Sąjungos konkurencingumas ir galiausiai apskritai pagerinta keleivių apsauga;
- (12) Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnyje pripažįstamos specifinės atokių regionų savybės, visų pirma dėl jų atokumo. Atsižvelgiant į taikant Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 įgytą patirtį, būtina užtikrinti atokiausių regionų teritorinį susisiekimą ir stiprinti sanglaudą visoje Sąjungoje, o tai galiausiai būtų naudinga keleiviams. Dėl kelionių tarp atokiausių regionų ir kitos valstybės narės, kuriai taikomos Sutartys, teritorijos specifinių aspektų kompensacijos dydis turėtų būti nustatomas remiantis faktiniu kelionių atstumu;

¹² 2018 m. gegužės 31 d. Teisingumo Teismo (aštuntoji kolegija) sprendimas *Claudia Wegener / Royal Air Maroc SA*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) bilietus išduoda arba įgalioja išduoti skrydį vykdančias oro vežėjas po to, kai su keleiviu sudaroma vežimo oro transportu sutartis. Juos turėtų būti įmanoma identifikuoti pagal unikalų bilieto numerį ir juose turėtų būti pateikta unikali nuoroda į užsakymo metu išduotą vieną vežimo oro transportu sutartį. Jie turėtų apimti vieną skrydį arba jungiamąjį skrydį, neatsižvelgiant į tarpinius nutūpimus techniniais ir veiklos vykdymo tikslais. Juose turėtų būti pateikta tam tikra informacija apie tą skrydį ar tą jungiamąjį skrydį, pavyzdžiui, skrydžio data, išvykimo ir atvykimo oro uostai, išvykimo ir atvykimo laikas pagal tvarkaraštį, keleivio vardas, pavardė, skrydžio numeris ir skrydį vykdančio oro vežėjo pavadinimas;
- (14) sprendime byloje C-22/11 (*Finnair Oyj* prieš *Timy Lassooy*)¹³ dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad sąvoka „atsisakymas vežti“ turi būti aiškinama kaip apimanti ne tik atsisakymą vežti, kurį lėmė perpildymo situacijos, bet ir tą atsisakymą vežti, kurį lėmė kitos priežastys, pavyzdžiui, susijusios su veiklos vykdymu. Keleiviams, kurie atvyko skristi ir kuriuos atsisakyta vežti arba kurie buvo iš anksto informuoti, kad juos bus atsisakyta vežti prieš jų valią, turėtų būti nepagrįstai nedelsiant sumokamos kompensacijos;
- (15) tuo pat metu esama pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti keleivius, pavyzdžiui dėl sveikatos, saugos ar saugumo arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų. Oro vežėjai taip pat turi pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti keleivius dėl demonstruojamo trikdančio elgesio, keliančio grėsmę skrydžio saugai ar saugumui, kaip nurodyta iš dalies pakeistoje Konvencijoje dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, pasirašytoje 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje. Tais atvejais pareiga įrodyti turėtų tekti skrydį vykdančiam oro vežėjui;

¹³ 2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo (trečioji kolegija) sprendimas *Finnair Oyj / Timy Lassooy*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) siekiant pagerinti apsaugos lygius, neturėtų būti atsisakoma vežti keleivių atvykstanuoju skrydžiu dėl to, kad jie nevyko išvykstanuoju skrydžiu pagal tą pačią vežimo oro transportu sutartį;
- (17) šiuo metu keleiviams kartais taikomi dideli administraciniai mokesčiai dėl jų vardų ir pavardžių rašybos klaidų ištaisymo. Pagrįsti užsakymo klaidų pataisymai arba administracinio pobūdžio pakeitimai turėtų būti atliekami nemokamai su sąlyga, kad dėl prašomų pataisymų ar pakeitimų nepasikeistų skrydžio laikas, data, maršrutas ar keleivis;
- (18) atšaukimo atveju dėl pasirinkimo, ar atgauti sumokėtą sumą, ar tęsti kelionę kitu maršrutu, ar keliauti vėlesnę dieną, turėtų spręsti keleivis, o ne oro vežėjas;
- (19) oro uostus valdančios įstaigos oro uostuose, kuriuose per metus vežama daugiau kaip penki milijonai keleivių, ir oro uosto esminių paslaugų teikėjai, ypač oro vežėjai ir antžeminių paslaugų teikėjai, turėtų bendradarbiauti, kad kuo labiau sumažėtų masinių skrydžių sutrikimų poveikis keleiviams. Tuo tikslu oro uostus valdančios įstaigos turėtų tokioms situacijoms parengti nenumatytų atvejų planus ir rengdamos tokius planus dirbti drauge. Visuose kituose oro uostuose oro uostą valdanti įstaiga turėtų dėti visas pagrįstas pastangas koordinuoti oro uosto naudotojų veiklą ir susitarti su oro uosto naudotojais situacijose, kai oro uoste gali įstrigti daug keleivių, o įstrigę keleiviai būtų informuoti;

- (20) Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai įrašyta teisė į kompensaciją keleiviams, kurie nukenčia nuo ilgų vėlavimų, remiantis Teisingumo Teismo sprendime sujungtose bylose C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ir Alana Sturgeon prieš Condor Flugdienst GmbH*) ir C-432/07 (*Stefan Böck ir Cornelia Lepuschitz prieš Air France SA*)¹⁴ (toliau – sprendimas sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07). Pagal tame sprendime nurodytą vienodo požiūrio principą, turėtų būti taikomos vienodos taisyklės dėl sumokėtų sumų atgavimo, nukreipimo kitu maršrutu ir kompensavimo;
- (21) Sprendime sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07 buvo nurodyta viena trijų valandų riba, po kurios turi būti mokama kompensacija vėlavimo atveju. Tačiau nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 priėmimo įgyta patirtis parodė, kad daugelio vėlavimų negalima išspręsti per tame sprendime nurodytas tris valandas, o dėl trumpos ribos gali padidėti atšaukiamų skrydžių skaičius, nes oro vežėjai mažintų vėluojančių skrydžių grandininį poveikį vėlesniems skrydžiams atšaukdami vieną ar kelis skrydžius tam, kad orlaivis spėtų įvykdyti kitą, po jų suplanuotą skrydį. Daugeliu atvejų keleivis vis tiek teiktų pirmenybę vėlavimui, o ne atšaukimui, nes keleivis turėtų daugiau tikrumo, kad galės atvykti į paskirties vietą, kai tik atsiras galimybė. Daugelio maršrutų skrydžių dažnumas yra nedidelis, o atšaukus skrydį keleivis negali būti nedelsiant nukreiptas kitu maršrutu. Todėl laiko ribos padidinimas keleiviams yra naudingas;

¹⁴ 2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo (ketvirtoji kolegija) sprendimas *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ir Alana Sturgeon prieš Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07) ir *Stefan Böck ir Cornelia Lepuschitz prieš Air France SA* (C-432/07), sujungtos bylos C-402/07 ir C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) siekiant išlaikyti susisiekimą, turėtų būti padidintos ribos, kurias viršijus dėl vėlavimo atsiranda teisė į kompensaciją, kad būtų atsižvelgta į finansinį poveikį sektoriui ir poveikį jo konkurencingumui. Tokiu būdu bus galima išvengti paskatų dažniau atšaukti ar apriboti eksploatuojamų maršrutų skaičių arba ilginiui sumažinti keleiviams siūlomas susisiekimo galimybes. Siekiant užtikrinti, kad Europos Sąjungoje keliaujantiems keleiviams būtų sudarytos vienodos kompensavimo sąlygos, ši riba turėtų būti vienoda visoms kelionėms Sąjungoje;
- (23) Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatyta standartinė kompensacija skirta kompensuoti prarastą laiką, kuris yra bendras visiems keleiviams. Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatytos sumos daugeliu atvejų galėtų viršyti keleivių patirtos žalos vertę, nustatytą atlikus ekonominius tyrimus. Todėl tikslinga nustatyti skirtingas kompensacijos ribas, atsižvelgiant į sutrikdyto skrydžio atstumą ir vėlavimą atvykti;
- (24) atsižvelgiant į Sąjungos pastangas skatinti neutralaus poveikio klimatui ir aplinką tausojantį judumą, taip pat tikslinga užtikrinti, kad įvairių transporto rūšių keleivių teisių reglamentavimo sistemos būtų kuo labiau suderintos ir kad įvairių rūšių transporte taikomos kompensacijos būtų suvienodintos;
- (25) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai patvirtinta, kad skrydžių tvarkaraščių keitimas keleiviams daro panašų poveikį kaip ir atšaukimai ar vėlavimai, ir todėl dėl jo turėtų atsirasti vienodos teisės;

- (26) keleiviais, kurie dėl ankstesnio skrydžio sutrikimo pavėluoja į jungiamąjį skrydį, kuris yra kelionės dalis, turėtų gauti tinkamą pagalbą, kol jie laukia nukreipimo kitu maršrutu. Tokiais atvejais, vadovaujantis vienodo požiūrio principo, keleiviai turėtų turėti teisę gauti kompensaciją, kai pasiekia savo alternatyvaus skrydžio ar vežimo galutinę paskirties vietą, panašiai kaip keleiviai, patiriantys tiesioginių skrydžių sutrikimus;
- (27) užsakymo metu, kol bilietai dar nenupirkti, oro vežėjai arba, kai tinkama, tarpininkai turėtų aiškiai informuoti keleivius, ar jų kelionės planai bus įtraukti į vieną vežimo oro transportu sutartį, taip pat apie jų teises pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, visų pirma susijusias su praleistais jungiamaisiais skrydžiais;
- (28) siekiant sustiprinti keleivių apsaugą reikėtų paaiškinti, kad keleiviai, kurių skrydis vėluoja, turi teisę į pagalbą ir kompensaciją nepriklausomai nuo to, ar jie laukia oro uosto terminale, ar jau yra įlaipinti į orlaivį. Tačiau pastarieji negali pasinaudoti terminale prieinamomis paslaugomis, todėl jų teisės turėtų būti sustiprintos atsižvelgiant į pagrindinius jų poreikius ir į jų teisę išsilaipinti iš orlaivio. Teisė išsilaipinti iš orlaivio gali būti ribojama tik jei esama su sauga, imigracija, oro eismo kontrole ar saugumu susijusių priežasčių. Jei oro vežėjas yra pasirengęs išlaipinti keleivius, tačiau skrydžių valdymo tarnybos jam praneša, kad orlaiviui netrukus bus leista kilti, turėtų būti leidžiama atsisakyti išlaipinti keleivius;

- (29) kai keleivis pasirenka vykti kitu maršrutu kaip galima greičiau, oro vežėjas dažnai nustato sąlygą, kad nukreipimas kitu maršrutu priklausys nuo to, ar yra laisvų vietų naudotis jo paties paslaugomis, ir taip nesuteikia keleiviams galimybės greičiau vykti kitu maršrutu naudojantis alternatyviomis paslaugomis. Todėl vežėjas taip pat turėtų pasiūlyti kitas nukreipimo kitu maršrutu galimybes, be kita ko, nukreipimą į kitą oro uostą, kitu maršrutu, naudojantis kito vežėjo paslaugomis ar kitų rūšių transportu, kai tai gali paspartinti kitu maršrutu nukreiptą kelionę. Alternatyvus nukreipimas kitu maršrutu turėtų priklausyti nuo to, ar yra vietų. Jei oro vežėjas nepasiūlo nukreipimo kitu maršrutu ir bendras laukimo laikas prasitęsia bent trimis valandomis, keleivis turėtų turėti teisę pats pasirūpinti savo kelione kitu maršrutu, kad be reikalo nevėluodamas pasiektų galutinę paskirties vietą. Tas nukreipimas kitu maršrutu turėtų vykti laikantis tam tikrų sąlygų, oro vežėjo sąskaita ir teikiamas panašiomis vežimo sąlygomis;
- (30) nukreipdami keleivius kitu maršrutu oro vežėjai turėtų stengtis užtikrinti, kad keleiviai galėtų keliauti su savo bagažu, įskaitant registruotą ir neregistruotą bagažą. Keleivis turėtų leisti oro vežėjui to nedaryti, jei dėl bagažo vežimo apribojimų vyksti kitu maršrutu laukiantys keleiviai būtų dar ilgiau užlaikomi, nedarant poveikio oro vežėjo atsakomybei už keleivių bagažą, kuri reglamentuojama Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 ir Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru transporto taisyklių suvienodinimo, priimtą Monrealyje 1999 m. gegužės 28 d. (toliau – Monrealio konvencija);

- (31) tai, ar vežimo sąlygos yra panašios, galėtų priklausyti nuo daugelio veiksnių ir konkrečių aplinkybių. Kai įmanoma ir kai dėl to nevėluojama dar daugiau, keleiviams neturėtų būti suteikiamos žemesnės klasės transporto paslaugos, palyginti su ta, kuri nurodyta rezervacijoje. Nukreipimas kitu maršrutu keleiviui turėtų būti pasiūlytas jam nepatiriant papildomų išlaidų, net jei keleiviai kitu maršrutu yra skraidinami kito oro vežėjo ar vyksta kitos rūšies transportu, aukštesne klase ar už didesnę kainą nei ta, kuri sumokėta už pirminę paslaugą. Turėtų būti dedamos pagrįstos pastangos, kad būtų išvengta papildomų jungiamųjų skrydžių. Kai nukreipimui kitu maršrutu naudojasi kito oro vežėjo paslaugomis arba kitos rūšies transportu, bendra kelionės trukmė turėtų būti kiek pagrįstai įmanoma panašesnė į tvarkaraštyje numatytą pirminės kelionės trukmę ir kelionė turėtų būti ta pačia ar prireikus aukštesne skrydžio klase. Jei galima rinktis iš kelių skrydžių panašiu laiku, keleiviai, kurie turi teisę būti nukreipti kitu maršrutu, turėtų sutikti su oro vežėjo pasiūlyta kelione kitu maršrutu, be kita ko, siūlomą tų oro vežėjų, kurie bendradarbiauja su skrydį vykdančiu oro vežėju. Jei pradiniam skrydžiui buvo užsakyta pagalba asmenims su negalia arba riboto judumo asmenims, vežant alternatyviu maršrutu tokia pagalba taip pat turėtų būti teikiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1107/2006¹⁵;

¹⁵ 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>);

- (32) oro vežėjai turėtų keleiviams siūlyti suteikti pagalbą nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko iki jų skrydžio ar alternatyvaus vežimo priemonės išvykimo. Oro vežėjams šiuo metu taikoma neribota atsakomybė už jų keleivių apgyvendinimą, kai ypatingos aplinkybės trunka ilgą laiko tarpą. Šis netikrumas ir tai, kad nėra jokių numatomų laiko ribų, gali kelti pavojų vežėjo finansiniam stabilumui, o tai gali turėti neigiamą poveikį keleivių susisiekimui. Todėl oro vežėjai turėtų turėti galimybę apriboti apgyvendinimo suteikimą iki trijų naktų. Ilgo keleivių įstrigimo riziką turėtų taip pat sumažinti nenumatytų atvejų planavimas ir spartus nukreipimas kitais maršrutais;
- (33) gali reikėti, kad skrydį vykdančio oro vežėjo ypatingą dėmesį skirtų specifinių poreikių turintiems asmenims, pavyzdžiui, asmenims su negalia, riboto judumo asmenims, nelydimiems vaikams, kūdikiams, nėščiosioms ir asmenims, kuriems reikia specifinės medicinos pagalbos, pavyzdžiui, sunkia diabeto forma ar epilepsija sergantiems asmenims. Visų pirma esant skrydžio sutrikimui gali būti sunkiau pasirūpinti apgyvendinimu. Todėl ypatingų aplinkybių atvejais šių kategorijų keleiviams neturėtų būti taikomi jokie teisės į apgyvendinimą apribojimai su sąlyga, kad jie skrydį vykdančią oro vežėją apie tai informavo tinkamu laiku;
- (34) Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas ir keleiviams, kurie užsisakė vežimą oro transportu kaip kelionės paketo dalį. Šio iš dalies keičiančio reglamento tikslas yra toliau gerinti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2302¹⁶ ir Reglamento (EB) Nr. 261/2004 suderinamumą. Todėl keleiviams neturėtų būti galima sumuoti tapačių teisių, ypač tų, kurios įgyjamos pagal abu teisės aktus;

¹⁶ 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) priežastys, dėl kurių Sąjungoje šiuo metu atidedama ir atšaukiama tiek skrydžių, sietinos ne vien su oro vežėjais. Kad visiems aviacijos grandies dalyviams būtų suteikta paskatų siekti, kad būtų laiku priimami veiksmingi sprendimai, kuriais būtų kiek įmanoma sumažintas nepatogumas, kurį vėlavimas ir atšaukimas sukelia keleiviams, oro vežėjų teisė siekti žalos atlyginimo iš trečiųjų šalių, kurios prisidėjo sukeliant įvykį, dėl kurio teko mokėti kompensaciją ar vykdyti kitas prievoles, Reglamentu (EB) Nr. 261/2004 neturėtų būti ribojama;
- (36) sprendime byloje C-502/18 (*CS* ir kiti prieš *České aerolinie a.s.*)¹⁷ dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad jungiamųjų skrydžių, kuriems taikomas tas reglamentas, atveju bet kuris skrydį vykdomas oro vežėjas, dalyvavęs vykdamas bent vieną iš tų jungiamųjų skrydžių, pagal tą reglamentą privalo suteikti keleiviui kompensaciją, neatsižvelgiant į tai, ar buvo sutrikdytas to oro vežėjo vykdomas skrydis. Nors Reglamente (EB) Nr. 261/2004 numatyta, kad skrydžius vykdomas vežėjai, vykdamas jame numatytas pareigas, gali prašyti kompensacijos iš bet kurios trečiosios šalies, atlikus tyrimą paaiškėjo, kad tame reglamente numatyta teisė į žalos atlyginimą naudojamas vangiai. Taigi Sąjungos oro vežėjams tenka neproporcinga finansinė našta, palyginti su trečiųjų valstybių oro vežėjais. Todėl, siekiant atkurti Sąjungos oro vežėjų konkurencingumą pagal 2024 m. rugsėjo mėn. pranešime dėl Europos konkurencingumo ateities (toliau – Draghi pranešimas) pateiktas rekomendacijas ir ilguoju laikotarpiu išlaikyti susisiekimą, persvarstant Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti apribota oro vežėjo atsakomybė, kad ji būtų taikoma tik už tuos skrydžius, kuriuos jis vykdo kaip skrydį vykdomas oro vežėjas;

¹⁷ 2019 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo (devintoji kolegija) sprendimas *CS* ir kt. / *České aerolinie a.s.*, C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2111/2005¹⁸ reikalaujama, kad oro vežimo sutarties sudarytojas informuotų keleivį apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę, o Tarybos direktyva 93/13/EB¹⁹ reikalaujama, kad pardavėjas ar tiekėjas teiktų vartotojui informaciją apie sutarties sąlygas. Keleiviai turėtų būti išsamiau informuojami apie jų teises skrydžio sutrikimo atvejais ir juos reikėtų tinkamai informuoti apie paties sutrikimo priežastį, kai tik tokia informacija yra gaunama. Ta informacija turėtų būti suteikta ir tada, kai keleivis įsigijo bilietą per Sąjungoje įsisteigusį tarpininką. Tą informaciją oro vežėjas arba tarpininkas turėtų pateikti bent prieinamu formatu ir, kai tinkama, vadinamaisiais aktyviaisiais pranešimais per mobiliąsias programėles ar kitomis skaitmeninėmis priemonėmis;
- (38) siekiant geriau užtikrinti keleivių teises, nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos turėtų stebėti, kaip užtikrinamas Reglamento (EB) Nr. 261/ 2004 vykdymas, ir spręsti dėl tinkamų sankcijų, kuriomis skatinama laikytis to reglamento;
- (39) siekdamas geriau užtikrinti keleivių teises, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad vartotojai turėtų galimybę po to, kai tie vartotojai nesėkmingai skundėsi arba pateikė prašymą oro vežėjui arba tarpininkui, naudotis neteisminio ginčų sprendimo mechanizmais. Tie mechanizmai neturėtų daryti poveikio valstybių narių teisei nustatyti, ar oro vežėjų ar tarpininkų dalyvavimas turėtų būti privalomas;

¹⁸ 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantį Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį (OL L 344, 2005 12 27, p. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ 1993 m. balandžio 5 d. Tarybos direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais (OL L 95, 1993 4 21, p. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) kai keleiviai pasirenka gauti kompensaciją, o ne nukreipimą kitu maršrutu, jiems turėtų būti automatiškai laiku atlyginta, nenustatant reikalavimo pateikti specialų prašymą;
- (41) keleiviai oro vežėjo turėtų būti tinkamai informuojami apie atitinkamas kompensacijos prašymų ir skundų pateikimo oro vežėjams procedūras ir laiku gauti oro vežėjų atsakymą. Atsakymo pateikimo terminai gali būti pratęsti tuo atveju, kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja savo oro uosto nenumatytą atvejų planą;
- (42) Keleiviai taip pat turėtų turėti galimybę individualius ginčus, kilusius pateikus skundą ar prašymą oro vežėjui, pateikti spręsti įstaigai ar įstaigoms, atsakingoms už neteisminį ginčų sprendimą. Tačiau teisė į veiksmingą teisinę gynybą teisme yra viena iš pagrindinių teisių, pripažinta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje, todėl tos priemonės neturėtų nei užkirsti kelio, nei trukdyti keleiviams kreiptis į teismus;
- (43) siekiant, kad keleiviai galėtų naudotis savo teisėmis, susijusiomis su prašymais, skundais ir individualiais ginčais, keleiviai turėtų turėti galimybę aiškiu ir prieinamu būdu tiesiogiai ir asmeniškai pateikti paraišką oro vežėjams, tarpininkams arba pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 kompetentingoms įstaigoms;

- (44) atsižvelgiant į Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvenciją²⁰ ir siekiant užtikrinti, kad už žalą judėjimo įrangai, jos sunaikinimą ar praradimą arba pripažintų šunų pagalbininkų sužeidimą ar mirtį būtų kompensuojama visa jų pakeitimo kaina, oro vežėjai turėtų asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 1107/2006, nemokamai suteikti galimybę pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją, kuri pagal Monrealio konvenciją leidžia jiems siekti visiško kompensavimo;
- (45) asmuo su negalia arba riboto judumo asmuo turėtų turėti teisę iš oro vežėjo nedelsiant gauti reikiamą laikiną patikrintą pakaitinę judėjimo įrangą, jei registruota judėjimo įranga būtų prarasta, sunaikinta ar sugadinta. Atsižvelgiant į tai, kad pripažintus šunis pagalbininkus nėra lengva pakeisti, turėtų būti numatyti kiti laikini pakeitimo sprendimai juos praradus, jiems mirus ar juos sužeidus;

²⁰ OL L 23, 2010 1 27, p. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (46) keleiviams kartais būna neaišku, kiek bagažo (kokių matmenų, kokio svorio, kiek vienetų) jiems leidžiama vežtis. Siekiant užtikrinti, kad keleiviai gerai suprastų, kiek bagažo jiems leidžiama vežtis pagal jų bilietą (kalbant tiek apie neregistruotą, tiek apie registruotą bagažą), oro vežėjai turėtų aiškiai nurodyti tuos leidžiamus kiekius užsakymo metu ir oro uoste. Siekiant užtikrinti pakankamą asmeninį komfortą keleiviams keliaujant ir kaip sprendime byloje C-487/12 (*Vueling Airlines SA prieš Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹ pripažino Teisingumo Teismas, keleiviams turėtų būti nemokamai leidžiama į saloną įsinešti asmeninius daiktus, kurie yra būtinas jų vežimo aspektas, su sąlyga, kad tie daiktai atitinka taikomus saugos ir saugumo reikalavimus ir pagrįstus reikalavimus dėl svorio ir matmenų. Asmeniniai daiktai, laikomi būtinu keleivių vežimo aspektu, suprantami kaip tie daiktai, kurie būtinai reikalingi, kol trunka kelionė, ir gali apimti pasus ir kitus kelionės dokumentus, būtinuosius vaistus, asmeninius įtaisus ir skaitinius, taip pat maistą ir gėrimus, atitinkančius skrydžio trukmę;

²¹ 2014 m. rugsėjo 18 d. Teisingumo Teismo (penktoji kolegija) sprendimas *Vueling Airlines SA prieš Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) užsakymo metu keleiviai turėtų būti aiškiai ir prieinamu formatu informuojami apie bagažo, kurį jie gali įsinešti į saloną, maksimalius matmenis ir svorį. Nedarant poveikio kainų nustatymo laisvės principui, oro vežėjai turėtų nustatyti pagrįstą rankinio bagažo matmenų politiką, pagal kurią keleiviai galėtų į saloną įsinešti rankinį bagažą su sąlyga, kad jis atitinka taikomus saugos ir saugumo reikalavimus. Atsižvelgiant į oro vežėjų politikos įvairovę, peržiūrint Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008²² tikslinga įvertinti vienodų minimalių rankinio bagažo taisyklių nustatymo įgyvendinamumą;
- (48) muzikos instrumentai gali turėti didžiulę piniginę, meninę ir istorinę vertę. Be to, muzikos instrumentai yra muzikantų profesinės veiklos įrankiai, kuriais jie nuolat repetuoja ir koncertuoja ir kuriuos nėra lengva pakeisti. Todėl keleiviai turėtų turėti teisę savo atsakomybe vežti muzikos instrumentus salone su sąlyga, kad tie instrumentai atitinka erdvumo, saugos ir saugumo taisykles ir oro vežėjo maksimalaus leidžiamo bagažo politiką. Kai erdvumo, saugos ir saugumo reikalavimų laikomasi, oro vežėjas turėtų stengtis leisti keleiviams vežti muzikos instrumentus papildomose sėdynėse su sąlyga, kad buvo sumokėta atitinkama kaina už vietą. Kai taip vežti neįmanoma, muzikos instrumentai, jei įmanoma, turėtų būti tinkamomis sąlygomis vežami orlaivio krovinių skyriuje. Todėl Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

²² 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (49) atsižvelgiant į trumpus terminus pateikti skundus dėl teisių ir pareigų, kurioms taikomas Reglamentas (EB) Nr. 2027/97, oro vežėjai turėtų keleiviams suteikti galimybę pateikti skundą, pateikdami jiems skundo formą tokiais formatais, kurie būtų prieinami asmenims su negalia ir asmenimis, nesinaudojantiems skaitmeninėmis priemonėmis. Oro vežėjai skundo formą pateikia bent jau savo mobiliosiose programėlėse ir savo interneto svetainėse. Skundo forma turėtų leisti keleiviui nedelsiant pateikti skundą dėl sugadinto, vėluojančio ar prarasto bagažo;
- (50) Reglamento (EB) Nr. 2027/97 3 straipsnio 2 dalis tapo nebeaktuali, nes draudimo klausimai dabar reglamentuojami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 785/2004²³. Todėl ji turėtų būti išbraukta;
- (51) reikia, kad Reglamento (EB) Nr. 2027/97 priede nurodytos piniginės atsakomybės ribos būtų reguliariai keičiamos siekiant atsižvelgti į ekonomines permainas, kurias pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį persvarsto Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);

²³ 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams (OL L 138, 2004 4 30, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) Draghi pranešime pabrėžiamas esminis transporto vaidmuo Sąjungos konkurencingumui. Jame taip pat nurodyta, kad dėl asimetriško reglamentavimo kyla pavojus, kad verslas iš Sąjungoje esančių transporto mazgų persikels į kaimynines Sąjungos šalis. Keleiviams, išvykstantiems iš trečiojoje valstybėje esančio oro uosto į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esantį oro uostą, Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas tik tuo atveju, jei atitinkamą skrydį vykdomas oro vežėjas yra Sąjungos oro vežėjas. Per trejus metus nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 taikymo pradžios dienos Komisija turėtų įvertinti, ar įmanoma peržiūrėti to reglamento taikymo sritį, kad būtų dar labiau sustiprinta keleivių apsauga ir dar geriau užtikrinama, kad Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams būtų taikomos vienodos sąlygos;
- (53) keleivių apsaugos oro vežėjo nemokumo atveju mechanizmas turėtų būti įvertintas Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 peržiūros kontekste;
- (54) Grenlandijoje yra ypač atšiaurios meteorologinės sąlygos, joje labai mažas gyventojų tankis ir jai būdingos atokios apgyvendintos vietovės. Kad būtų užtikrinamas susisiekimas ir išlaikyta galimybė vykdyti skrydžius Grenlandijoje, skrydžiams Grenlandijos viduje neturėtų būti taikomos su kompensavimu susijusios pareigos, įskaitant atvejus, kai tie skrydžiai yra jungiamieji skrydžiai į valstybės narę teritoriją, kuriai taikomos Sutartys, arba iš jos;

- (55) Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 turėtų nedaryti poveikio Gibraltaro sąsmaukos, kurioje yra Gibraltaro oro uostas, statusui bei suverenioms teisėms į ją ir Ispanijos Karalystės teisei pozicijai šiuo atžvilgiu. Atsižvelgiant į dabartines aplinkybes ir siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, turėtų būti pabrėžta, kad Reglamento (EB) Nr. 261/2004 taisyklės Gibraltaro oro uostui turėtų būti taikomos tik tada, kai išsprendus ginčą su Jungtine Karalyste Ispanijos Karalystė galės veiksmingai kontroliuoti Gibraltaro oro uostą ir užtikrinti Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatytą taisyklių taikymą tam oro uostui, o pranešimas apie ginčo išsprendimą bus paskelbtas *Europos Sąjungos Oficialiajame leidinyje*;
- (56) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. sąžiningai ir subalansuotai apsaugoti oro transporto keleivių teises, užtikrinti Sąjungos aviacijos sektoriaus konkurencingumą ir poreikį išlaikyti susisiekimą keleiviams ilguoju laikotarpiu, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siūlomo veiksmo masto to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu nevirsijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu jame nurodytomis sąlygomis nustatomos minimaliosios oro transporto keleivių teisės tuo atveju, kai:

- a) juos atsisakoma vežti;
- b) jų skrydis atšaukiamas, vėluoja arba pakeičiamas jo tvarkaraštis;
- c) jie praleidžia jungiamąjį skrydį;
- d) jie perkeliami į aukštesnę arba žemesnę klasę.“;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) b–f punktai pakeičiami taip:

- „b) skrydį vykdomas oro vežėjas – oro vežėjas, vykdomas arba ketinantis vykdyti skrydį pagal vežimo oro transportu sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu, įskaitant vežėją, kuris naudojasi kito oro vežėjo orlaiviu su to kito oro vežėjo įgula arba be jos, skrydžiui vykdyti;

- c) Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008*;
- d) organizatorius – asmuo, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2302** 3 straipsnio 8 punkte;
- e) paketas – kelionės paslaugų derinys, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 2 punkte;
- f) bilietas – galiojantis vežimo oro transportu sutarties įrodymas, neatsižvelgiant į jo formą;

* 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).“;

- b) g punktas išbraukiamas;

c) h–l punktai pakeičiami taip:

- „h) galutinė paskirties vieta – skrydžio arba paskutinio kelionės jungiamojo skrydžio paskirties vieta;
- i) asmuo su negalia ir riboto judumo asmuo– asmuo, turintis nuolatinę arba laikiną fizinę, psichikos, intelekto arba jutimo negalią, kuri, kai asmeniui reikia įveikti tam tikras kliūtis, gali asmeniui trukdyti veiksmingai naudotis visomis tokiomis pačiomis transporto galimybėmis, kokias turi kiti keleiviai, arba asmuo, kurio judumas naudojantis transportu yra mažesnis dėl jo amžiaus;
- j) atsisakymas vežti – atsisakymas priimti skristi keleivius, nors jie atvyko registruotis laikydamiesi 4 straipsnio 1 dalyje nustatytų sąlygų arba jei jie buvo iš anksto informuoti, kad juos prieš jų valią bus atsisakyta vežti, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti juos vežti, pavyzdžiui dėl sveikatos, saugos ar saugumo arba dėl netinkamų kelionės dokumentų;
- k) savanoris – asmuo, kuris atvyko registruotis pagal 4 straipsnio 1 dalyje nustatytas sąlygas ir kuris sutinka su oro vežėjo siūlymu keleiviams, kurie pasirengę nelipti į orlaivį savo skrydžiui, mainais į naudas;

- l) atšaukimas – anksčiau numatyto skrydžio, dėl kurio buvo išduota vežimo oro transportu sutartis, nevykdymas, apimantis situacijas, kai:
 - i) orlaivis pakilo, bet dėl kokios nors priežasties buvo arba nukreiptas į kitą nei biliete nurodytą atvykimo oro uostą, arba grįžo į išvykimo oro uostą ir negalėjo tęsti skrydžio į biliete nurodytą atvykimo oro uostą, nebent faktinis atvykimo oro uostas ir biliete nurodytas atvykimo oro uostas aptarnauja tą patį miestą ar regioną, o oro vežėjas suteikė keleiviui transportą į biliete nurodytą atvykimo oro uostą.
 - ii) keleiviui buvo išduotas bilietas skrydžiui ir keleivio biliete nurodytas išvykimo laikas buvo paankstintas daugiau kaip viena valanda, išskyrus kai registracijos laikas ir įlaipinimo laikas nepasikeičia arba kai keleivis skrydžiu, kurio tvarkaraštyje numatytas laikas pakeistas, išvyksta.“;
- d) papildoma šiais punktais:
 - „m) trečioji valstybė – valstybė arba valstybės narės teritorijos dalis, kuriai netaikomos Sutartys;
 - n) vėlavimas išvykti – laiko skirtumas tarp keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko ir faktinio skrydžio išvykimo laiko;

- o) vėlavimas atvykti – laiko skirtumas tarp keleivio biliete nurodyto atvykimo laiko ir faktinio skrydžio atvykimo laiko;
- p) transporto klasė – orlaivio keleivių salono dalis, kuri išsiskiria kitokiomis sėdynėmis, kitokia sėdynių išdėstymo tvarka arba pasižymi bet kuriais kitais skirtumais, palyginti su kitose salono dalyse keleiviams teikiama paslauga;
- q) vežimo oro transportu sutartis – vežimo sutartis, kurią sudarė vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas ir keleivis dėl vykimo vienu ar daugiau skrydžių;
- r) ypatingos aplinkybės – aplinkybės, kurios dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingos normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti, tokios kaip priedo 1 punkte išvardytos aplinkybės neišsamiaame ypatingų aplinkybių sąraše, kurios neapima priedo 2 punkto sąraše nurodytų aplinkybių, nelaikomų ypatingomis;
- s) skrydis – vieno orlaivio vykdomas skrydis tarp dviejų biliete nurodytų oro uostų iš anksto nustatytu maršrutu, tvarkaraščiu ir vienu identifikavimo numeriu, nepriklausomai nuo to, ar yra tarpinių nutūpimų išskirtinai techniniais ar skrydžio vykdymo tikslais;

- t) jungiamasis skrydis – skrydis, kuris, kaip kelionės dalis, yra skirtas tam, kad keleivis galėtų išvykti iš pradinės išvykimo vietos ir atvykti į persėdimo vietą, siekdamas išvykti kitu skrydžiu, arba yra skirtas tam, kad keleivis galėtų išvykti iš persėdimo vietos tam, kad keleivis galėtų pasiekti kitą persėdimo vietą arba galutinę paskirties vietą;
- u) numatytasis sustojimas – savanoriškas kelionės pagal vieną vežimo oro transportu sutartį nutraukimas laikotarpiui, ilgesniam nei reikia tiesioginiam tranzitui, arba, kai yra keičiami skrydžiai, laikotarpiui, kuris paprastai tęsiasi iki kito jungiamojo skrydžio išvykimo laiko, išimtiniais atvejais įskaitant nakvynę;
- v) kelionė – skrydis arba jungiamieji skrydžiai, kuriuo (-iais) keleivis vežamas iš pradinio išvykimo punkto į keleivio galutinę paskirties vietą pagal bendrą vežimo oro transportu sutartį, kai skrydžiai pirmyn ir atgal yra atskiros kelionės;
- w) išvykimo laikas – laikas, kai orlaivis palieka išvykimo aikštelę atstumiamas arba savo eiga (trinkelį patraukimo laikas);
- x) atvykimo laikas – laikas, kai orlaivis pasiekia atvykimo aikštelę ir yra įjungiami stovėjimo stabdžiai (trinkelį pristūmimo laikas);

- y) užlaikymas orlaivyje – ilgesnis nei 30 minučių laikotarpis, kai orlaivis pasilieka ant žemės, išvykstant, nuo orlaivio durų uždarymo iki orlaivio pakilimo laiko, arba, atvykus, ilgesnis nei 30 minučių laikotarpis nuo orlaivio nutūpimo iki orlaivio durų atidarymo;
- z) naktis – laikotarpis nuo vidurnakčio iki 6 val. ryto;
- za) vaikas – jaunesnis nei 14 metų asmuo, amžių skaičiuojant nuo vežimo oro transportu sutartyje nurodytos skrydžio arba pirmojo jungiamojo skrydžio išvykimo datos;
- zb) kūdikis – jaunesnis nei dvejų metų asmuo, amžių skaičiuojant nuo vežimo oro transportu sutartyje nurodytos skrydžio arba pirmojo jungiamojo skrydžio išvykimo datos;
- zc) patvari laikmena – bet kuri priemonė, kuri suteikia galimybę keleiviui informaciją saugoti tiek laiko, kiek reikia pagal informacijos paskirtį, taip, kad ja būtų galima pasinaudoti ateityje ir kad būtų galima saugomą informaciją atkurti jos nepakeičiant;
- zd) prieinamas formatas – formatas, kuriuo asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui suteikiama prieiga prie bet kokios aktualios informacijos, įskaitant galimybės tokiam asmeniui suteikimą naudotis ta informacija taip pat praktiškai ir patogiai kaip asmeniui, neturinčiam jokių sutrikimų ar negalios, ir kuris atitinka prieinamumo reikalavimus, apibrėžtus pagal taikytinus teisės aktus, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/882*;

- ze) sutrikimas – atsisakymas vežti, atšaukimas, vėlavimas išvykti, vėlavimas atvykti ar užlaikymas orlaivyje;
- zf) pradinis išvykimo punktas – skrydžio arba pirmojo kelionės jungiamojo skrydžio išvykimo punktas;

* 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).“;

3) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:

- a) keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis;
- b) keleiviams, išvykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės, kuriai taikomos Sutartys, teritorijoje, išskyrus atvejus, kai jie gavo naudos ar kompensaciją ir gavo pagalbą toje trečiojoje šalyje, jei atitinkamą skrydį vykdomas oro vežėjas yra Sąjungos oro vežėjas.“;

2. 1 dalis taikoma su sąlyga, kad keleiviai:
 - a) turi atitinkamo skrydžio bilietą arba
 - b) oro vežėjo arba tarpininko buvo perkelti iš skrydžio, kurio bilietą jie turėjo, į kitą skrydį, nepriklausomai nuo priežasties.
3. Šis reglamentas netaikomas keleiviams, keliaujantiems nemokamai arba taikant mažesnę tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė. Tačiau jis taikomas keleiviams, turintiems bilietus, išduotus pagal keleivių lojalumo programą arba kitą oro vežėjo ar tarpininko komercinę programą.
4. Nedarant poveikio 8 straipsnio 2 dalies d punktui, šis reglamentas taikomas tik keleiviams, vežamiems varikliniais fiksuotojo sparno orlaiviais.
5. Jei nenustatyta kitaip, už pareigų vykdymą pagal šį reglamentą yra atsakingas skrydį vykdančias oro vežėjas.
6. Nedarant poveikio šio reglamento 12 straipsniui, šis reglamentas taip pat taikomas keleiviams, vežamiems pagal kelionės paslaugų paketų sutarčių sąlygas, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 3 punkte, nebent ta kelionės paslaugų paketo sutartis nutraukiama arba ją vykdyti trukdo priežastys, kurios nėra to skrydžio sutrikimas.
7. Šio reglamento 7 straipsnis netaikomas, jei sutrinka jungiamasis skrydis iš kurio nors Grenlandijos oro uosto į kurį nors Grenlandijos oro uostą.

8. Šiuo reglamentu nedaromas poveikis Ispanijos Karalystės teisei padėčiai dėl Gibraltaro teritorijos, taip pat dėl sąsmaukos ir joje pastatyto oro uosto.

Reglamentas bus taikomas Gibraltaro oro uostui, kai, išsprendus ginčą su Jungtine Karalyste, Ispanijos Karalystė galės veiksmingai kontroliuoti minėtą oro uostą ir užtikrinti šiame reglamente nustatytą taisyklių taikymą tam oro uostui. Ispanijos Karalystė praneša Komisijai, kai šios sąlygos įvykdomos, o Komisija pranešimą apie ginčo išsprendimą paskelbia *Europos Sąjungos Oficialiajame leidinyje*. Šis reglamentas tam oro uostui taikomas nuo pirmosios mėnesio, einančio po to pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, dienos.“;

- 4) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

Atsisakymas vežti

1. Šis straipsnis taikomas keleiviams, kurie atvyksta prie įlaipinimo vartų, prieš tai užregistravę internetu arba oro uoste, kaip skrydį vykdantis oro vežėjas arba tarpininkas yra nurodęs ir jo iš anksto ir raštu (be kita ko, elektroninėmis priemonėmis) nurodytu laiku, arba, jei įlaipinimo laikas nenurodytas, ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko. Šis straipsnis taip pat taikomas keleiviams, kurie neatvyksta įlaipinimui, kai jiems buvo iš anksto pranešta, kad, prieš jų valią, bus atsisakyta juos vežti.

2. Kai skrydį vykdančias oro vežėjas pagrįstai numato atsisakyti vežti, jis nedelsdamas apie tai praneša atitinkamiems keleiviams. Skrydį vykdančias oro vežėjas tuo pačiu metu atitinkamiems keleiviams nurodo konkrečias tokiu atveju pagal šį reglamentą taikytinas teises, visų pirma kiek tai susiję su teise atgauti sumokėtą sumą ar nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnį ir teisę į pagalbą pagal 9 straipsnį.

Skrydį vykdančias oro vežėjas kviečia savanorius sąlygomis, kurios turi būti sutartos tarp kiekvieno savanorio ir skrydį vykdančio oro vežėjo. Šis susitarimas su kiekvienu savanoriu dėl naudų pakeičia 7 straipsnio 1 dalyje nurodytą savanorio teisę į kompensaciją tik tuo atveju, jei savanoris tai aiškiai patvirtina pasirašydamas dokumentą ar koku nors skaitmeniniu būdu patvarioje laikmenoje. Nesant tokio patvirtinimo, atsisakęs vežti skrydį vykdančias oro vežėjas pagal 7 straipsnio 1 dalį nepagrįstai nedelsdamas ir vėliausiai per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti savanoriui sumoka kompensaciją.

3. Jei neatsiranda pakankamai savanorių, kad tuo skrydžiu galėtų vykti kiti skrydžio bilietus turintys keleiviai, skrydį vykdančias oro vežėjas gali, prieš keleivių valią, atsisakyti juos vežti, išskyrus 11 straipsnyje nurodytus keleivius.
4. Atsisakantis vežti skrydį vykdančias oro vežėjas nedelsdamas keleiviams pateikia informaciją apie skundų nagrinėjimą pagal 15a ir 16a straipsnius.

Atsisakantis vežti skrydį vykdomas oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams aiškiai pasiūlo pasirinkti atgauti sumokėtą sumą arba nukreipimą kitu maršrutu, kaip nurodyta 8 straipsnyje. Nukrypstant nuo 8 straipsnio 1 dalies a punkto, kai keleiviai, kuriuos atsisakyta vežti, turi teisę atgauti sumokėtą sumą, ji sumokama nepagrįstai nedelsiant ir vėliausiai per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti.

Atsisakantis vežti skrydį vykdomas oro vežėjas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį. Nukrypstant nuo 9 straipsnio 1 dalies a punkto, gaiviųjų gėrimų ir užkandžių turi būti pasiūloma nedelsiant.

Skrydį vykdomas oro vežėjas, prieš keleivių valių atsisakantis juos vežti, nepagrįstai nedelsdamas ir ne vėliau kaip per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti atitinkamiems keleiviams sumoka kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 dalį.

5. 3 ir 4 dalys taip pat taikomos skrydžiams atgal, kai keleivį atsisakoma vežti dėl to, kad jis nepasirinko išvykstamojo skrydžio, kurį apima ta pati vežimo oro transportu sutartis.
6. Tais atvejais, kai keleivis arba tarpininkas paprašo ištaisyti vieno ar kelių keleivių pavardės (-džių) arba vardo (-ų) rašybos klaidą arba jei ta (tos) pavardė (-ės) ar tas (tie) vardas (-ai) buvo oficialiai pakeistas (-i), likus ne mažiau kaip 48 valandoms iki išvykimo skrydį vykdomas oro vežėjas bent vieną kartą juos pataiso ar pakeičia iš keleivio arba tarpininko neimdamas jokio papildomo mokesčio.“;

5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Atšaukimas

1. Atšaukus skrydį, atšauktą skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas nedelsdamas apie tai informuoja atitinkamus keleivius. Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas tuo pačiu metu atitinkamiems keleiviams nurodo konkrečias tokiu atveju pagal šį reglamentą taikytinas teises, visų pirma kiek tai susiję su sumokėtos sumos atgavimu ir nukreipimu kitu maršrutu pagal 8 straipsnį ir pagalba pagal 9 straipsnį, taip pat pateikia informaciją apie 7 straipsnyje apibrėžtą kompensacijos prašymo procedūrą ir apie skundų nagrinėjimą pagal 15a ir 16a straipsnius.

Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams nurodo atšaukimo priežastis. Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę raštu gauti atšaukimo priežastis. Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas tokią informaciją aiškiai pateikia per septynias kalendorines dienas nuo prašymo pateikimo.

2. Atšauktą skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams aiškiai pasiūlo pasirinkti atgauti sumokėtą sumą arba nukreipimą kitu maršrutu, kaip nurodyta 8 straipsnyje.
3. Skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį.

4. Keleiviai turi teisę iš atšauktą skrydį turėjusio vykdyti oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis tuo atveju, jei jie pasirenka atgauti sumokėtą sumą pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą arba nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, arba tuo atveju, jei jie, pasirinkę nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje nustatytos ribos. Tuo tikslu oro vežėjas sistemingai teikia keleiviams iš anksto užpildytą formą prieinamu formatu ir patvariojoje laikmenoje. Oro vežėjas atsakymą pateikia laikydamasis 7 straipsnio 5 dalyje nustatyto termino.
5. Skrydį vykdančio oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas dėl ypatingų aplinkybių ir kad atšaukimo jis nebūtų galėjęs išvengti net jei būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių. Tokiomis ypatingomis aplinkybėmis galima remtis tik tiek, kiek jos daro poveikį atitinkamam skrydžiui arba bent vienam iš trijų ankstesnių tam pačiam orlaiviui suplanuotų rotacijos sekos skrydžių, ir jeigu tarp tos aplinkybės atsiradimo ir skrydžio atšaukimo egzistuoja tiesioginis priežastinis ryšys. Pareiga įrodyti, kad tiesioginis priežastinis ryšys egzistuoja, tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

6. Teisė gauti pagalbą pagal 3 dalį ir kompensaciją pagal 4 dalį netaikoma, jei keleivis buvo informuotas apie atšaukimą likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki keleivio biliete nurodytos išvykimo datos. Dėl klausimų, ar ir kada keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.“;

6) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Vėlavimas

1. Kai skrydį vykdančio oro vežėjo numato, kad skrydis vėluos, jis atitinkamiems keleiviams apie tai praneša, kai įmanoma, nedelsdamas ir vėliausiai keleivio biliete nurodytu išvykimo laiku. Kiek įmanoma, keleiviams tikruoju laiku reguliariai teikiama atnaujinta informacija. Skrydį vykdančio oro vežėjo tuo pačiu metu atitinkamiems keleiviams praneša konkrečias tokiu atveju pagal šį reglamentą taikytinas teises, visų pirma kiek tai susiję su pagalba pagal 9 straipsnį, pateikia informaciją apie 7 straipsnyje apibrėžtą kompensacijos prašymo procedūrą ir apie skundų nagrinėjimą pagal 15a ir 16a straipsnius.

Skrydį vykdančio oro vežėjo nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams nurodo skrydžio vėlavimo priežastis. Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę raštu gauti vėlavimo atvykti priežastis. Vėluojantį skrydį vykdančio oro vežėjo tokią informaciją aiškiai pateikia per 7 kalendorines dienas nuo prašymo pateikimo.

2. Skrydį vykdančias oro vežėjas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį.
3. Kai atidėjimas pasiekia 7 straipsnio 2 dalyje nustatytą ribą, skaičiuojant nuo keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko, skrydį vykdančias oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pasirinkti atgauti sumokėtą sumą ir nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnį.
4. Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę iš vėluojantį skrydį vykdančio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis, jei į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje nustatytos ribos.

Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę iš vėluojantį skrydį vykdančio oro vežėjo atgauti sumokėtą sumą pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis tuo atveju, jei jie pasirenka kompensaciją pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą arba nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, arba tuo atveju, jei jie, pasirinkę nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje nustatytos ribos.
5. Šis straipsnis taikomas ir tuomet, jei oro vežėjas atideda keleivio biliete nurodytą išvykimo laiką.

Teisė gauti pagalbą pagal 2 dalį ir kompensaciją pagal 4 dalį netaikoma, jei keleiviai buvo informuoti apie tokį pakeitimą likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko. Dėl klausimų, ar ir kada keleiviui laiku buvo pranešta apie pakeitimą, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

6. Skrydį vykdančio oro vežėjo neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad vėlavimą atvykti lėmė ypatingos aplinkybės ir kad vėlavimo jis nebūtų galėjęs išvengti net jei būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių. Tokiomis ypatingomis aplinkybėmis galima remtis tik tiek, kiek jos daro poveikį atitinkamam skrydžiui arba bent vienam iš trijų ankstesnių tam pačiam orlaiviui suplanuotų rotacijos sekos skrydžių, ir jeigu tarp tos aplinkybės atsiradimo ir paskesnio skrydžio vėlavimo išvykti egzistuoja tiesioginis priežastinis ryšys. Pareiga įrodyti, kad tiesioginis priežastinis ryšys egzistuoja, tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.“;

7) įterpiami šie straipsniai:

„6a straipsnis

Užlaikymas orlaivyje

1. Užlaikymo orlaivyje atveju skrydį vykdančio oro vežėjo kiek įmanoma reguliariai ir tikruoju laiku keleiviams teikia naujausią informaciją.

2. Atsižvelgiant į saugos ar saugumo apribojimus, kai keleiviai užlaikomi orlaivyje, skrydį vykdančio oro vežėjas užtikrina tinkamą keleivių salono šildymą arba vėsinimą, nemokamą galimybę naudotis orlaivyje esančiais tualetais ir užtikrina, kad 11 straipsnyje minimi keleiviai gautų reikiamą dėmesį. Skrydį vykdančio oro vežėjas orlaivyje nemokamai tiekia geriamąjį vandenį, nebent dėl to prailgėtų keleivių užlaikymas orlaivyje arba nebent to nebūtų galima suderinti su aviacijos saugos ar aviacinio saugumo reikalavimais.
3. Jei užlaikymas orlaivyje trunka tris valandas, o oro uostas yra valstybės narės, kuriai taikomos Sutartys, teritorijoje, orlaivis vyksta prie vartų arba kitos tinkamos keleivių išlaipinimo vietos, kur keleiviams leidžiama išlipti iš orlaivio. Praėjus nurodytam terminui užlaikymas orlaivyje gali būti pratęstas, jei esama su sauga, imigracija, oro eismo kontrole ar saugumu susijusių priežasčių, dėl kurių orlaivis negali pasitraukti iš savo vietos stovėjimo aikštelėje.
4. Keleiviai, išlaipinti pagal 3 dalį, turi teisę naudotis 6 ir, kai taikytina, 11 straipsniuose numatytomis teisėmis, atsižvelgiant į užlaikymą orlaivyje ir keleivio biliete nurodytą išvykimo laiką.

6b straipsnis

Kelionių, vykdomų pagal vieną vežimo oro transportu sutartį, metu praleistas jungiamasis skrydis

1. Jei kelionės metu keleivis jungiamąjį skrydį praleidžia dėl ankstesnio skrydžio sutrikimo, ankstesnį skrydį vykdęs oro vežėjas yra atsakingas už tai, kad keleivis būtų nukreiptas kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą ir gautų pagalbą pagal 9 straipsnį.

2. Kai skrydį vykdančio oro vežėjas negali nukreipti keleivio laikydamasis 7 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nustatyto laikotarpio, skaičiuojant nuo keleivio praleisto jungiamojo skrydžio biliete nurodyto išvykimo laiko, skrydį vykdančio oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams aiškiai pasiūlo pasirinkti atgauti sumokėtą sumą arba nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnį.
3. Keleiviai taip pat turi teisę, pateikę prašymą, iš sutrikdytą skrydį vykdančio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis, jei į galutinę paskirties vietą jie atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje nustatytos ribos.

Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę iš sutrikdytą skrydį vykdančio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis tuo atveju, jei jie pasirenka atgauti sumokėtą sumą pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą arba nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, arba tuo atveju, jei jie, pasirinkę nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje nustatytos ribos.

4. Jeigu keleivis suplanuoja ir įvykdo numatytąjį sustojimą, oro uostas, kuriame tas numatytasis sustojimas įvyksta, laikomas galutine keleivio paskirties vieta.“;

8) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Teisė į kompensaciją

1. Sutrikimo atveju 4, 5, 6 arba 6a straipsniuose ir šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis taikomos šios kompensacijos sumos:

- a) 300 EUR visų kelionių Sąjungos viduje atveju ir kai kelionės atstumas yra 3 500 kilometrų ar mažiau
- b) 500 EUR, kai kelionės atstumas viršija 3 500 kilometrų.

Nukrypstant nuo a punkto, kai keliaujama tarp atokiausių regionų ir kitos valstybės narės teritorijos, kuriai taikomos Sutartys, kompensacijos sumos nustatomos pagal faktinį kelionės atstumą.

2. Tuo atveju, kai vėluojama atvykti nukreipus kitu maršrutu po to, kai skrydis buvo atšauktas pagal 5 straipsnį, vėluojama atvykti pagal 6 straipsnį arba vėluojama atvykti po praleisto jungiamojo skrydžio pagal 6b straipsnį, teisė į kompensaciją atsiranda, kai vėluojama atvykti daugiau nei:

- a) keturias valandas visų kelionių Sąjungos viduje atveju ir kai kelionės atstumas yra 3 500 kilometrų ar mažiau;
- b) šešias valandas, kai kelionės atstumas viršija 3 500 kilometrų.

3. Nustatant atstumus šio reglamento tikslais, remiamasi atstumu nuo pradinio išvykimo punkto iki galutinės paskirties vietos. Jungiamojo skrydžio atveju atsižvelgiama tik į pradinį išvykimo punktą ir galutinės paskirties vietos oro uostą. Tie atstumai matuojami taikant ortodrominio maršruto metodą.
4. Tais atvejais, kai keleiviai pasirenka tęsti savo kelionę pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, o kelionės nukreipus kitu maršrutu metu įvyksta tolimesnių sutrikimų, keleivio kelionės iki galutinės paskirties vietos metu jo teisė į kompensaciją atsiranda tik vieną kartą.
5. Prašymus dėl kompensacijos pagal šį straipsnį keleivis pateikia per šešis mėnesius nuo faktinės išvykimo datos, nurodytos keleivio biliete. Per 14 kalendorinių dienų nuo prašymo pateikimo skrydį vykdantis oro vežėjas sumoka kompensaciją arba pateikia keleiviui kompensacijos nemokėjimo pagrindimą, įskaitant, jei taikoma, aiškų ir pagrįstą paaiškinimą dėl ypatingų aplinkybių. Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą, tas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.

Jeigu skrydį vykdantis oro vežėjas nesumoka prašomos kompensacijos, keleivis gali pateikti skundą pagal 16a straipsnį.
6. Kompensacija mokama grynaisiais pinigais arba, jei keleivis sutinka pasirašydamas dokumentą ar koku nors skaitmeniniu būdu patvarioje laikmenoje – kitais būdais.“;

9) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Teisė atgauti sumokėtą sumą arba teisė į nukreipimą kitu maršrutu

1. Sutrikimo atveju keleiviui 4, 5, 6 arba 6a straipsniuose ir šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis nemokamai siūloma rinktis iš šių galimybių:
 - a) automatiškai per 14 kalendorinių dienų nuo keleivio biliete nurodytos sutrikdyto skrydžio išvykimo datos grynaisiais pinigais arba – jei keleivis sutinka pasirašydamas dokumentą ar koku nors skaitmeniniu būdu patvarioje laikmenoje – kitu būdu atgauti visą už bilietus sumokėtą sumą už neįvykusią kelionės (-ių) dalį ar dalis ir už jau įvykusią kelionės (-ių) dalį ar dalis, jei skrydis nebeturi jokios prasmės, kiek tai susiję su keleivio pradiniais kelionės planais, kai aktualu, kartu su skrydžiu atgal į pradinį išvykimo punktą, kuo greičiau po keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko arba, jei keleivis sutinka, ir anksčiau;
 - b) tęsti keleivio kelionę, kuo greičiau po keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko, arba, jei keleivis sutinka, ir anksčiau, nukreipiant keleivį kitu maršrutu į jo galutinę paskirties vietą, arba

- c) jei yra laisvų vietų, nukreipti keleivį kitu maršrutu į galutinę jo paskirties vietą vėlesniu jam patogiu laiku.

Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytą atvejų planą pagal 10 straipsnį, a punkte nurodytas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.

- 2. Kad keleivis galėtų kuo greičiau pasiekti paskirties vietą, kaip nustatyta pagal 1 dalį, skrydį vykdomas oro vežėjas, atsižvelgdamas į turimas galimybes ir su sąlyga, kad laikomasi vežimo sąlygų, panašių į nustatytąsias vežimo oro transportu sutartyje, pateikia keleiviui bent vieną iš toliau nurodytų alternatyvų, kurią jis galėtų apsvarstyti ir su kuria galėtų sutikti pasirašydamas dokumentą ar kokiu nors skaitmeniniu būdu patvariojoje laikmenoje:
 - a) skrydis arba jungiamieji skrydžiai tuo pačiu maršrutu, kaip nustatyta vežimo oro transportu sutartyje;
 - b) kitas maršrutas, be kita ko, į kitus oro uostus, palyginti su vežimo oro transportu sutartyje nurodytu oro uostu, arba iš jų, o tokiu atveju skrydį vykdomas oro vežėjas padengia keleivio pervežimo iš vežimo oro transportu sutartyje numatyto oro uosto į kitą oro uostą, arba į oro uostą, nurodytą vežimo oro transportu sutartyje, iš kito oro uosto išlaidas;
 - c) pasinaudojimas kito oro vežėjo teikiamomis paslaugomis arba
 - d) kai tinkama, pasinaudojimas kitos rūšies transportu reikiamam atstumui nukeliauti.

3. Jei keleivis skrydį vykdančiam oro vežėjui praneša apie savo pasirinkimą tęsti kelionę pagal 1 dalies b punktą ir 4 dalį ir jei skrydį vykdančias oro vežėjas per tris valandas nepasiūlo nukreipimo kitu maršrutu, keleivis gali pats pasirūpinti kelione kitu maršrutu pagal 2 dalį.

Jei skrydis atšaukiamas, pirmą pastraipą taikoma nuo keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko momento.

Kai keleiviai patys pasirūpina kelione kitu maršrutu, keleivių išlaidos turi apsiriboti tuo, kas būtina, pagrįsta ir tinkama. Skrydį vykdančias oro vežėjas per 14 kalendorinių dienų nuo prašymo pateikimo atlygina keleivio patirtas išlaidas, neviršijančias 400 % visos bilieto ar bilietų kainos. Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytą atvejų planą, tas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.

4. Keleivis gali pasirinkti, ar atgauti sumokėtą sumą pagal 1 dalies a punktą, ar nukreipimą kitu maršrutu vėliau pagal 1 dalies c punktą, kol sutinka rinktis kitą skrydį vykdančio oro vežėjo pasiūlytą anksčiausią įmanomą maršrutą pagal 1 dalies b punktą, arba kol keleivis nusprendžia pats pasirūpinti kelione kitu maršrutu pagal 3 dalį.

Keleivis apie savo pasirinkimą informuoja skrydį vykdančią oro vežėją.“;

10) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

„9 straipsnis

Teisė į pagalbą

„1. Sutrikimo atveju ir laikantis 4, 5, 6, 6a ir 6b straipsniuose bei šiame straipsnyje nurodytų sąlygų ir kai skrydžio ar alternatyvaus vežimo laukimo laikas pratęsiamas bent dviem valandomis, keleiviams nemokamai pasiūlomi:

- a) gaivieji gėrimai – kas dvi laukimo valandas;
- b) maistas – po trijų valandų, o po to – kas penkias laukimo valandas, daugiausia tris kartus per dieną;
- c) tekstinės žinutės, interneto prieiga ir du telefono skambučiai.

Skrydį vykdantis oro vežėjas gali apriboti pirmoje pastraipoje numatytą pagalbą arba atsisakyti ją teikti, jei dėl to skrydžio išvykimas ar nukreipimas, įskaitant alternatyvaus vežimo išvykimą, būtų dar labiau atidėtas.

2. Be to, tais atvejais, kai, laukiant skrydžio arba alternatyvaus vežimo būtina apsistoti vienai nakčiai ar ilgiau, keleiviams nemokamai pasiūloma:

- a) apgyvendinimas viešbutyje;
- b) pervežimas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą ir atgal.

3. Skrydį vykdančias oro vežėjas gali naudoti kuponus, kad įvykdytų savo pareigas pagal 1 dalies a, b punktus ir 2 dalį. Suteikiami kuponai, remiantis 1 dalimi, turi būti tinkami naudoti visose maistą ir gaiviuosius gėrimus tiekiančiose parduotuvėse oro uoste, kuriame atitinkami keleiviai yra įstrigę, skrydžio metu orlaivyje ir, atitinkamai, apgyvendinimo vietoje, suteikiamoje pagal 2 dalies a punktą.
4. Jei skrydį vykdančias oro vežėjas pareigų pagal 1, 2 ir 3 dalis neįvykdo, atitinkami keleiviai gali patys pasirūpinti savimi. Sutrikdytą skrydį vykdančias oro vežėjas per 14 kalendorinių dienų nuo prašymo padengti keleivių patirtas išlaidas pateikimo jas sugrąžina tiek, kiek tos išlaidos yra būtinos, pagrįstos ir proporcingos laukimo trukmei, taip pat gaiviųjų gėrimų ir maisto kainoms oro uoste, kuriame keleiviai yra įstrigę. Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytą atvejų planą, tas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.
5. Visuose Sąjungos oro uostuose oro uostą valdanti įstaiga nustato tvarką, kuria užtikrinama, kad geriamasis vanduo ir elektroninių prietaisų įkrovimo stotelės būtų pasiekiami nemokamai, nepriklausomai nuo paros laiko, skrydžio ir terminalo.
6. Jei sutrikimas įvyko dėl ypatingų aplinkybių ir sutrikimo nebūtų buvę galima išvengti net ir tuo atveju, jei oro vežėjas būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių, oro vežėjas pagal 2 dalies a punktą suteikto apgyvendinimo trukmę gali apriboti iki (daugiausia) trijų naktų.

7. Tais atvejais, kai keleivis pasirenka atgauti sumokėtą sumą pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą būdamas pradiniam išvykimo punkte arba nukreipimą kitu maršrutu vėliau pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, jis netenka kitų teisių, susijusių su pagalba pagal 1 ir 2 dalis, kiek tai susiję su atitinkamu skrydžiu.“;

11) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Perkėlimas į aukštesnę arba žemesnę klasę

1. Jei skrydį vykdomas oro vežėjas perkelia keleivį į aukštesnę transporto klasę nei nurodytoji įsigytame biliete, jis nereikalauja jokio papildomo mokesčio.
2. Jei skrydį vykdomas oro vežėjas perkelia į žemesnę transporto klasę nei nurodytoji įsigytame biliete, jis per 14 kalendorinių dienų nuo perkėlimo į žemesnę klasę neprašomas 7 straipsnio 6 dalyje nurodytu būdu suteikia keleiviui kompensaciją, kuri padengtų bent:
 - a) 40 % skrydžio kainos – skrydžių, kai atstumas yra 3 500 km arba mažesnis, atveju, arba
 - b) 75 % skrydžio kainos – skrydžių, kai atstumas viršija 3 500 km, atveju.
3. Tais atvejais, kai skrydžio kaina biliete nenurodyta, 2 dalyje nurodyta kompensacija apskaičiuojama remiantis atitinkamu skrydžio atstumu ir bendro atstumo, kuriam taikoma vežimo oro transportu sutartis, santykiu, apskaičiuojamu pagal 7 straipsnio 3 dalį.

4. Į šiame straipsnyje nurodytą skrydžio kainą neįskaičiuojami bilietuose nurodyti mokesčiai ir rinkliavos, jeigu nei reikalavimas sumokėti tuos mokesčius ir rinkliavas, nei jų dydis nepriklauso nuo transporto klasės, kuriai įsigyti bilietai.
5. Šis straipsnis netaikomas privalumams, siūlomiems pagal aukštesnį tos pačios transporto klasės tarifą, tokiems kaip konkrečios sėdimosios vietos pasirinkimas ar maitinimas.“;

12) įterpiamas šis straipsnis:

„10a straipsnis

Oro uosto nenumatytų atvejų planai

1. Sąjungos oro uoste, kuriame metinis keleivių srautas yra didesnis nei 5 milijonai keleivių, oro uostą valdanti įstaiga užtikrina, kad oro uosto valdančios įstaigos ir oro uosto pagrindinių paslaugų teikėjų, visų pirma oro vežėjų ir antžeminių paslaugų teikėjų, veiksmai būtų koordinuojami pasitelkiant tinkamą nenumatytų atvejų planą, atsižvelgiant į galimus masiško skrydžių atšaukimo atvejus, masiško atidėjimo atvejus arba į abu atvejus, dėl kurių oro uoste įstrigtų daug keleivių. Nenumatytų atvejų planas sudaromas siekiant užtikrinti, kad oro uoste įstrigusiems keleiviams būtų suteikiama tinkama informacija, be to, jame numatomos priemonės jų laukimo laikui ir nepatogumams sumažinti.
2. Oro uosto nenumatytų atvejų planuose atsižvelgiama į konkrečius ir individualius keleivių poreikius, kaip nurodyta 11 straipsnyje.

3. Nenumatytų atvejų planas sudaromas visų pirma dalyvaujant Tarybos direktyvoje 96/67/EB* nurodytam Oro uosto naudotojų komitetui, antžeminių paslaugų teikėjams ir kitų oro uosto pagrindinių paslaugų teikėjams. Nenumatytų atvejų plane taip pat nurodomi asmens (- ū), kurį (- iuos) Oro uosto naudotojų komitete dalyvaujantys oro vežėjai paskyrė jiems atstovauti (- ais) vietoje masiško skrydžių atšaukimo, masiško atidėjimo atvejais ar abiem atvejais, kontaktiniai duomenys. Oro vežėjas užtikrina, kad bet kuris paskirtas asmuo turėtų būtinų priemonių padėti keleiviams laikantis iš šio reglamento kylančių pareigų skrydžio sutrikimo atveju.
4. Oro uostą valdanti įstaiga pateikia nenumatytų atvejų planą Direktyvoje 96/67/EB nurodytam Oro uosto naudotojų komitetui ir, gavusi prašymą, nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai, kuriai pagal šio reglamento 16 straipsnio 1 dalį pavesta užtikrinti šio reglamento vykdymą.
5. Valstybė narė gali nuspręsti, kad jos teritorijoje esantis oro uostas, kuriam 1 dalis netaikoma, turi vykdyti 1–4 dalyse nustatytas pareigas.
6. Sąjungos oro uostuose, kuriuose metinis keleivių srautas yra mažesnis už 1 dalyje nustatytąjį arba kurių neapima valstybės narės sprendimas pagal 5 dalį, oro uostą valdanti įstaiga deda visas pagrįstas pastangas koordinuoti oro uosto naudotojų veiklą ir susitarti su oro uosto naudotojais, kad tuo atveju, kai skrydžiai masiškai atšaukiami, masiškai atidedami arba abiem šiais atvejais ir dėl to oro uoste įstringa daug keleivių, tie įstringę keleiviai būtų informuojami.

* 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36).“;

13) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

Specifinių poreikių turintys keleiviai

1. Visa keleiviams pagal šį reglamentą teikiama informacija teikiama prieinamu formatu.
2. Šis straipsnis taikomas asmenims su negalia, riboto judumo asmenims, kūdikiams, nelydimiems vaikams ir nėščioms moterims, jei skrydį vykdančiam oro vežėjui apie jų konkrečius pagalbos poreikius buvo pranešta ne vėliau kaip paskelbimo apie sutrikimą metu. Jis taip pat taikomas asmenims, kuriems reikia specifinės medicininės pagalbos, jeigu apie jų specifinės medicininės pagalbos poreikius skrydį vykdančiam oro vežėjui buvo pranešta vėliausiai registracijos metu; skrydį vykdančios oro vežėjai gali reikalauti tokių poreikių įrodymo.

Laikoma, kad toks pranešimas apima visas keliones pagal vežimo oro transportu sutartį.

3. Ne vėliau kaip registracijos metu ir, jei yra laisva sėdimoji vieta, bet kuriam asmeniui, lydinčiam 2 dalyje nurodytus asmenis arba vaiką, nemokamai suteikiama galimybė sėdėti greta to asmens ar vaiko.

4. Įlaipinimo metu skrydžius vykdantys oro vežėjai pirmenybę teikia 2 dalyje nurodytiems asmenims ir visiems juos lydintiems asmenims ar pripažintiems šunims pagalbininkams.
5. Taikydamas nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą pagal 8 ir 9 straipsnius, skrydį vykdantis oro vežėjas ypatingą dėmesį skiria 2 dalyje nurodytų asmenų poreikiams. Oro vežėjai šiems asmenims, įskaitant visus juos lydinius asmenis ar pripažintus šunis pagalbininkus, kuo greičiau suteikia nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą.
6. 9 straipsnio 6 dalis netaikoma 2 dalyje nurodytiems keleiviams, taip pat juos lydintiems asmenims ar pripažintiems šunims pagalbininkams.“;

14) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

Kitos teisės

1. Šis reglamentas nedaro poveikio pagal kitus teisės aktus, įskaitant Direktyvą (ES) 2015/2302, keleiviui suteiktoms teisėms, išskyrus atvejus, kai šiame straipsnyje numatyta kitaip.

Pagal šio reglamento 7 straipsnį arba 10 straipsnio 2 dalį suteikta kompensacija išskaičiuojama iš kompensacijos arba kainos sumažinimo, suteiktos pagal kitus teisės aktus, pavyzdžiui, Direktyvą (ES) 2015/2302, jei teisėmis, už kurias skiriama kompensacija ar kainos sumažinimas, apsaugomi tie patys interesai arba siekiama to paties tikslo. Panašiai, kompensacija, suteikta pagal kitus teisės aktus, pavyzdžiui, Direktyvą (ES) 2015/2302, arba kainos sumažinimas atimami iš kompensacijos, suteiktos pagal šio reglamento 7 straipsnį arba 10 straipsnio 2 dalį, jei teisėmis, dėl kurių suteikta kompensacija arba kainos sumažinimas, apsaugomi tie patys interesai arba siekiama to paties tikslo.

Nepaisant kelionės paketo organizatoriaus teisės siekti žalos atlyginimo arba sumokėtų sumų grąžinimo pagal Direktyvos (ES) 2015/2302 22 straipsnį, nedarant poveikio šio reglamento 13 straipsniui ir nukrypstant nuo 8 straipsnio 1 dalies a punkto, jei skrydis yra kelionės paketo sutarties dalis pagal Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 3 punktą, keleiviai neturi teisės atgauti sumokėtą sumą pagal šį reglamentą, jei atitinkama teisė kyla iš Direktyvos (ES) 2015/2302.

2. Nedarant poveikio atitinkamiems nacionalinės teisės principams ir taisyklėms, įskaitant teismų praktiką, 1 dalis netaikoma savanoriams 4 straipsnio 2 dalyje nustatytais sąlygomis.
3. Jei kompensacija arba sugrąžinami sumokėti pinigai keleiviui jau buvo išmokėti pagal trečiosios valstybės teisės aktus, tokios kompensacijos ar sugrąžintų pinigų suma atskaitoma iš kompensacijos ar sugrąžinamos pinigų sumos, suteikiamos pagal šį reglamentą.“;

15) 13 straipsnis pakeičiamas taip:

„13 straipsnis

Teisė į teisinę gynybą

Tais atvejais, kai skrydį vykdomas oro vežėjas išmoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias pareigas, jokia šio reglamento ar nacionalinės teisės nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jo teises reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, pagal taikytiną Sąjungos ar nacionalinę teisę.“;

16) 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„14 straipsnis

Pareigos informuoti keleivius

1. Skrydį vykdančias oro vežėjas savo interneto svetainėje ir mobiliojoje programėlėje pateikia informacinį pranešimą, kuriame nurodomos teisės pagal šį reglamentą, įskaitant skundų nagrinėjimo procedūrą.
2. Siūlydami skrydžio ar jungiamųjų skrydžių bilietus ir prieš jų pirkimą, oro vežėjai ir tarpininkai keleivį informuoja apie:
 - a) siūlomo (-ų) bilieto (-ų) rūšį, visų pirma tai, ar bilietui arba bilietams taikoma viena vežimo oro transportu sutartis, ar atskirų oro transporto sutarčių derinys;
 - b) keleivio, skrydį vykdančio oro vežėjo ir tarpininko teises ir pareigas pagal šį reglamentą, susijusias su vežimo oro transportu sutartimi, įskaitant informaciją apie sumokėtų pinigų atgavimo procesą,
 - c) terminą ir procedūrą, kurią vykdydamas keleivis gali prašyti be jokio papildomo mokesčio pakeisti vardą ir pavardę, kaip nurodyta 4 straipsnio 6 dalyje, ir
 - d) vežimo oro transportu sutarties nuostatos ir sąlygos.

Siekdami laikytis pirmos pastraipos b punkte nustatyto informavimo reikalavimo, oro vežėjas ir tarpininkas gali naudoti Komisijos visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis parengtą ir viešai prieinamą šio reglamento nuostatų santrauką.

3. Tarpininkas arba oro vežėjas, parduodantis bilietus, kuriems taikomas vežimo oro transportu sutarčių derinys, prieš pirkimą keleivį informuoja, kad bilietams taikomos atskiros vežimo oro transportu sutartys, o teisės pagal 7, 8 ir 9 straipsnius, susijusios su kompensacija, sumokėtų sumų atgavimu, nukreipimo kitu maršrutu pasinaudojimu arba pagalbos gavimu dėl praleistų vėlesnių skrydžių, pagal atskirą vežimo oro transportu sutartį nėra taikomos. Ta informacija aiškiai pateikiama parduodant bilietus.

Oro vežėjai ir tarpininkai informaciją pagal šią dalį pateikia patvarioje laikmenoje vežimo oro transportu sutarties kalba ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba.

4. Oro uostą valdanti įstaiga užtikrina, kad prie registravimo stalų (įskaitant registravimo savitarnos aparatus) ir prie įlaipinimo vartų būtų aiškiai pateikiamas toks tekstas: „Jei atsisakoma Jus vežti arba Jūsų skrydis atšaukiamas ar atidedamas mažiausiai dviem valandoms, registracijos arba įlaipinimo vietoje galite gauti informacinį pranešimą, kuriame išdėstytos Jūsų teisės, pirmiausia dėl sumokėtų pinigų atgavimo arba nukreipimo kitu maršrutu, pagalbos ir galimos kompensacijos.“ Tas tekstas pateikiamas bent oro uosto vietos kalba (-omis) ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba. Tuo tikslu oro uostus valdančios įstaigos bendradarbiauja su veiklą vykdančiais oro vežėjais.“;

17) įterpiamas šis straipsnis:

„15a straipsnis

Skundas oro vežėjui arba tarpininkui

1. Oro vežėjai ir tarpininkai savo atitinkamose atsakomybės srityse nustato skundų, susijusių su šiame reglamente nustatytais teisėmis ir pareigomis, nagrinėjimo mechanizmą. Jie savo kontaktinius duomenis pateikia oro transporto sutarties kalba ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba. Informacija apie skundų nagrinėjimo procedūrą turi būti prieinama viešai, be kita ko prieinamu formatu asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims. Jie taip pat aiškiai informuoja keleivius apie pagal 16 straipsnį valstybių narių paskirtos įstaigos ar įstaigų ir už neteisminį ginčų sprendimą pagal 16ac straipsnį atsakingos (-ų) įstaigos (-ų) kontaktinius duomenis ir, kai aktualu, jų atitinkamą atsakomybę. Ta informacija turi būti prieinama valstybių narių, kuriose oro vežėjas ir tarpininkas vykdo veiklą, oficialiąja (-iosiomis) kalba (-omis).

2. Kai keleiviai pateikia skundą naudodamiesi 1 dalyje nurodytu mechanizmu, toks skundas pateikiamas per šešis mėnesius nuo atitinkamo sutrikimo. Per 30 kalendorinių dienų nuo skundo pateikimo dienos oro vežėjas arba tarpininkas, kuriam skirtas skundas, pateikia pagrįstą atsakymą arba deramai pagrįstais išimtiniais atvejais informuoja keleivį, kad galutinį atsakymą jis gaus per trumpesnę nei dviejų mėnesių laikotarpį nuo skundo pateikimo dienos. Jei ginčo išspręsti nepavyksta, atsakyme taip pat nurodomi atitinkami pagal 16 straipsnį paskirtos įstaigos ar įstaigų arba už neteisminį ginčų sprendimą pagal 16a straipsnį atsakingos (-ų) įstaigos (-ų) kontaktiniai duomenys, įskaitant pašto adresą, interneto svetainę ir tokios įstaigos ar įstaigų el. pašto adresą.
3. Keleivių skundų pateikimas naudojantis 1 dalyje nurodytu mechanizmu nedaro poveikio jų teisei siekti ginčus spręsti neteisminiu keliu pagal 16a straipsnį arba siekti žalos atlyginimo teismo procese, laikantis senaties terminų pagal nacionalinę teisę.“;

18) 16 straipsnis pakeičiamas taip:

„16 straipsnis

Vykdymo užtikrinimas

1. Kiekviena valstybė narė paskiria nacionalinę (-es) vykdymo užtikrinimo įstaigą (-as), atsakingą (-as) už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, kiek tai susiję su kelionėmis į jos teritorijoje esančius oro uostus ir iš jų. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą (-as), paskirtą (-as) pagal šią dalį.

2. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga atidžiai stebi, kaip laikomasi šio reglamento reikalavimų, ir imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų paisoma keleivių teisių.
3. Keleiviai gali pranešti nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai apie įtariamus šio reglamento pažeidimus. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga, remdamasi tuose pranešimuose išdėstyta informacija, gali tirti įtariamus pažeidimus, apie kuriuos pranešta, ir nuspręsti imtis vykdymo užtikrinimo veiksmų.
4. Valstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Visų pirma tokios sankcijos turi būti pakankamos, kad vežėjai ir tarpininkai būtų finansiškai suinteresuoti nuosekliai laikytis šio reglamento.
5. Ne vėliau kaip ... [6 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento taikymo pradžios], o vėliau – kas penkerius metus nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos savo svetainėse skelbia ataskaitą apie savo veiklą, apie vykdymo užtikrinimo veiksmus ir jų rezultatus, be kita ko, apie taikytas sankcijas. Šios ataskaitos taip pat pateikiamos Komisijai.
6. Skrydžius vykdančios oro vežėjai ir tarpininkai nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms perduoda reikiamus asmens (-ų) arba įstaigos, kurie nuolatiniiais pagrindais paskirti jų vardu veikti ir gauti nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos išduodamus dokumentus valstybėje narėje, kurioje jie vykdo veiklą klausimais, kuriems taikomas šis reglamentas, kontaktinius duomenis. Siekdamas užtikrinti šio reglamento vykdymą, nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos gali šia informacija keistis tarpusavyje.“;

19) įterpiamas šis straipsnis:

„16a straipsnis

Neteisminis ginčų sprendimas

Valstybės narės užtikrina, kad oro transporto keleiviai galėtų patikėti atskirų ginčų, kilusių dėl pagal šį reglamentą pateiktų skundų ar prašymų, sprendimą įstaigai (-oms), atsakingai (-oms) už neteisminį ginčų sprendimą. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą (-as), atsakingą (-as) už ginčių pagal šį straipsnį nagrinėjimą. Valstybės narės gali nuspręsti taikyti šį straipsnį tik oro vežėjų ar tarpininkų ir vartotojų ginčams.“;

20) 17 straipsnis pakeičiamas taip:

„17 straipsnis

Peržiūra ir ataskaita

1. Ne vėliau kaip ... [5 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos], o vėliau – kas trejus metus, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl priede pateikiamo ypatingų aplinkybių sąrašo, atsižvelgdama į įvykius, turinčius įtakos savalaikiam ir veiksmingam skrydžių vykdymui per dvejus metus iki ataskaitos pateikimo.

Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

2. Ne vėliau kaip ... [5 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos], o vėliau – kas penkerius metus, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento veikimo, vykdymo užtikrinimo ir rezultatų ataskaitą. Komisija pateikia informaciją apie sustiprintą oro transporto keleivių apsaugą trečiųjų valstybių oro vežėjų vykdomų skrydžių iš trečiųjų valstybių atveju.

Toje ataskaitoje taip pat pateikiama 7 straipsnio 1 dalyje nustatytų sumų ir 10 straipsnio 2 dalyje nustatytų procentinių dalių peržiūra, atsižvelgiant, *inter alia*, į oro susisiekimo kainų raidą, infliacijos lygį ir statistinius duomenis apie atsisakymą vežti, atšaukimus, atidėjimus ir praleistus jungiamuosius skrydžius, už kuriuos atsakingi oro vežėjai, taip pat statistinius duomenis apie perkėlimus į žemesnę klasę per ankstesnius penkerius metus.

Pirmojoje ataskaitoje, pateikiamoje remiantis pirmąją pastraipą ne vėliau kaip ... [5 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos] Komisija įvertina:

- a) ar būtina ir įmanoma peržiūrėti šio reglamento taikymo sritį, siekiant dar labiau sustiprinti keleivių apsaugą ir vienodas sąlygas Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams, taip pat susisiekimo aspektus. Visų pirma Komisija įvertina jurisdikcijų kolizijų riziką ir sunkumus, susijusius su vykdymo užtikrinimu, ir rekomenduoja būdus, kaip tą riziką sumažinti ir tuos sunkumus pašalinti;

- b) ar būtina pakoreguoti 7 straipsnio 2 dalyje nustatytas ribas remiantis statistiniais duomenimis dėl skrydžių vėlavimų ir atšaukimų kaitos per penkerius ankstesnius metus iki Komisijos vertinimo ir kiekvienus metus nuo ... [2 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos];
- c) galimybes toliau automatizuoti kompensavimo prašymus ir mokėjimus už vėlavimą.

Prireikus prie ataskaitos pridedami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.“;

- 21) šio reglamento 1 priedo tekstas pridedamas kaip Reglamento (EB) Nr. 261/2004 priedas.

2 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 iš dalies keičiamas taip:

- 1) 2 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

- a) b punktas pakeičiamas taip:

„b) Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 nuostatas*;

* 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).“;

b) papildoma šiais punktais:

„h) judėjimo įranga – bet kokia įranga, skirta padėti asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, kaip tai suprantama Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1107/2006* 2 straipsnio a punkte, judėti;

i) pripažintas šuo pagalbininkas – šuo, specialiai išmokytas padėti asmenims su negalia, kad jie būtų labiau nepriklausomi ir jiems būtų lengviau apsispręsti, oficialiai pripažintas pagal taikytinas nacionalines taisykles, jei tokių taisyklių esama;

j) prieinamas formatas – formatas, leidžiantis asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui prieiti prie bet kokios aktualios informacijos, be kita ko, suteikiant tokiam asmeniui prieigą prie tos informacijos taip pat praktiškai ir patogiai kaip asmeniui, neturinčiam sutrikimo ar negalios, atitinkantis prieinamumo reikalavimus, apibrėžtus pagal taikytinus teisės aktus, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/882** I priedą;

k) tarpininkas – fizinis arba juridinis asmuo, kuris nėra vežėjas ir kuris vežėjo arba keleivio vardu veikia su savo prekyba, verslu ar profesija susijusiais tikslais, kad sudarytų vežimo sutartį;

- l) asmeninis daiktas – neregistruoto bagažo vienetas, kuris yra būtinas keleivių vežimo aspektas ir atitinka saugumo ir saugos reikalavimus, kurio didžiausi leistini matmenys yra arba 40x30x15 cm, arba jis atitinka sąlygą, kad tilptų po sėdyne, esančia prieš keleivį;
- m) rankinis bagažas – neregistruoto bagažo vienetas, kuris nėra asmeninis daiktas ir kuris atitinka saugumo ir saugos reikalavimus.

-
- * 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>);
 - ** 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).“;

- 2) 3 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„Sąjungos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos. Tai apima Sąjungos oro vežėjo atsakomybę už keleivio arba bagažo atvežimą pavėluotai.“;

- 3) 3 straipsnio 2 dalis išbraukiama.

- 4) 3a straipsnis pakeičiamas taip:

„3a straipsnis

Papildoma suma, kurios pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį ir nedarant poveikio 6a straipsniui Sąjungos oro vežėjas gali reikalauti tais atvejais, kai keleivis pateikia specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaraciją, yra grindžiama tarifu, kuris atspindi bagažo, kuris įvertintas kaip viršijantis atsakomybės ribinį dydį, papildomas vežimo ir draudimo išlaidas. Šis tarifas keleiviams nurodomas jų prašymu.“;

- 5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

- „1. Keleivių mirties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas nedelsdamas ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per penkiolika dienų po to, kai buvo nustatyta fizinio asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybę, išmoka tokius išankstinius mokėjimus, kurie gali būti reikalingi neatidėliotinoms ekonominėms reikmėms patenkinti, proporcingai patirtiems sunkumams.
2. Nedarant poveikio 1 daliai, keleivių mirties atveju išankstinis mokėjimas už vieną keleivį yra ne mažesnis kaip 16 % minimalios atsakomybės sumos, nustatytos pagal Monrealio konvencijos 21 straipsnio 1 dalį ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį.

3. Išankstinis mokėjimas nėra atsakomybės pripažinimas ir gali būti padengiamas išmokant paskesnes sumas remiantis Sąjungos oro vežėjo atsakomybe, bet nėra gražintinas, išskyrus Monrealio konvencijos 20 straipsnyje numatytus atvejus arba tais atvejais, kai išankstinį mokėjimą gavęs asmuo neturėjo teisės gauti kompensaciją.“;

6) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Visi oro vežėjai, parduodami oro transporto bilietus Sąjungoje, užtikrina, kad visose pardavimo vietose, įskaitant pardavimą telefonu ir internetu, keleiviai galėtų susipažinti su pagrindinių nuostatų, reglamentuojančių atsakomybę už keleivius ir jų bagažą, santrauka, įskaitant informaciją apie galutinius terminus pareikšti ieškinį dėl kompensacijos ir galimybę pateikti specialią deklaraciją dėl bagažo. Siekdami, kad būtų laikomasi šio informavimo reikalavimo, Sąjungos oro vežėjai naudoja priede pateiktą pranešimą. Tokia santrauka ar pranešimas negali būti pagrindas ieškiniui dėl kompensacijos, nei šio reglamento ar Monrealio konvencijos nuostatų aiškinimui.“;

b) 2 dalis papildoma šia įtrauka:

„– teisė nemokamai pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją dėl savo judėjimo įrangos vertės, kai keleivis yra asmuo su negalia ar riboto judumo asmuo.“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Tais atvejais, kai Sąjungos oro vežėjai atlieka visą vežimą, pagal 1 ir 2 dalyse nustatytus informavimo reikalavimus nurodytos ribos yra tos, kurios yra nustatytos šiame reglamente, išskyrus atvejus, kai Sąjungos oro vežėjas savanoriškai taiko aukštesnes ribas. Jei visą vežimą atlieka trečiosios valstybės oro vežėjai, 1 ir 2 dalys taikomos tik vežimui į Sąjungą, iš jos arba joje.“;

d) papildoma šiomis dalimis:

„4. Visi oro vežėjai savo mobiliosiose programėlėse ir interneto svetainėse pateikia formą, kad keleivis galėtų iš karto internetu ar popierine forma pateikti skundą dėl sugadinto, pavėluotai atvežto arba prarasto bagažo. Tokios formos pateikimo datą oro vežėjas laiko skundo pareiškimo diena pagal Monrealio konvencijos 31 straipsnio 2 dalį ir 31 straipsnio 3 dalį, net jei vėliau oro vežėjas paprašo pateikti papildomos informacijos. Ši dalis nedaro poveikio keleivio teisei pateikti skundą kitomis priemonėmis laikantis Monrealio konvencijoje nurodytų terminų.

5. Visa informacija pagal šį straipsnį ir skundo formos pateikiamos prieinamu formatu ir taip pat pateikiamos asmenims, kurie nesinaudoja skaitmeninėmis priemonėmis.

6. Visos informavimo pareigos pagal šį straipsnį taip pat taikomos tarpininkams, parduodantiems oro transporto į Sąjungą, iš jos arba joje paslaugas.“;

7) įterpiami šie straipsniai:

„6a straipsnis

1. Kiekvienu atveju, kai vežama registruota judėjimo įranga arba pripažinti šunys pagalbininkai, Sąjungos oro vežėjas užtikrina, kad kiekvienam asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui būtų pasiūlyta galimybė prieinamu formatu pateikti specialią suinteresuotumo dėl pristatymo į paskirties vietą deklaraciją pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį užsakymo metu, pateikiant informaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį ir vėliausiai perduodant įrangą oro vežėjui, o pripažintų šunų pagalbininkų atveju – įlaipinimo metu. Tuo atveju Sąjungos oro vežėjas papildomo mokesčio iš atitinkamų keleivių nereikalauja. Įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo arba atvežimo pavėluotai atveju arba pripažinto šuns pagalbininko žūties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas gali reikalauti, kad asmuo su negalia arba riboto judumo asmuo pagrįstų suinteresuotumo deklaracijoje nurodytą sumą, pateikdamas pakaitinės judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko, įskaitant laikiną pakeitimą, išlaidų įrodymą.

Parduodami oro transporto paslaugas Sąjungos oro vežėjo vardu tarpininkai atitinkamiems keleiviams pasiūlo galimybę užsisakant bilietą ir pateikiant informaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį prieinamu formatu pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį. Ši speciali suinteresuotumo deklaracija pateikiama tomis pačiomis sąlygomis, kaip nurodyta pirmoje pastraipoje. Tarpininkas kuo greičiau perduoda deklaraciją Sąjungos oro vežėjui.

2. Registruotos judėjimo įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo arba atvežimo pavėluotai atveju arba pripažinto šuns pagalbininko žūties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas privalo sumokėti sumą, neviršijančią keleivio deklaruotos sumos, nebent jis įrodytų, kad reikalaujama suma yra didesnė negu faktinis to asmens suinteresuotumas pristatymu į paskirties vietą.
3. Kai taikoma 2 dalis ir nedarant poveikio Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 7, 8 straipsniams ir I priedo ketvirtai pastraipai, Sąjungos oro vežėjai skubiai deda visas pagrįstas pastangas, kad nedelsiant užtikrintų reikalingą laikiną registruotos judėjimo įrangos pakeitimą ir laikinus pripažintų šunų pagalbininkų pakeitimo sprendimus. Asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui leidžiama nemokamai naudotis tuo laikinu pakeitimu kol sumokama 2 dalyje nurodyta kompensacija arba kol Sąjungos oro vežėjai kompensuoja juridiniams ar fiziniams asmenims reikalingo laikino judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko pakeitimo išlaidas.
4. Tai, kad laikomasi 3 dalies, nereiškia Sąjungos oro vežėjo atsakomybės pripažinimo.

6b straipsnis

1. Nedarant poveikio Reglamentui (EB) Nr. 1008/2008, visi oro vežėjai ir tarpininkai, parduodami oro transporto į Sąjungą, iš jos arba joje paslaugas, prieinamu formatu užsakymo metu, taip pat savo mobiliosiose programėlėse ir savo interneto svetainėje aiškiai nurodo, ir taip pat oro vežėjų atveju pateikus prašymą oro uoste (įskaitant registravimo savitarnos aparatus) pateikia šią informaciją:
 - didžiausią leidžiamą bagažą (matmenis ir svorį), kurį keleiviams leidžiama vežti orlaivio keleivių salone ir bagažo skyriuje, taikomą atitinkamai skrydžio klasei kiekviename keleivio rezervacijoje nurodytame skrydyje,
 - bet kokius bagažo vienetų skaičiaus apribojimus, kurie būtų taikomi neviršijant konkretaus didžiausio leidžiamo bagažo,
 - sąlygas, kuriomis orlaivio keleivių salone ar bagažo skyriuje vežami trapūs arba vertingi daiktai, pavyzdžiui, muzikos instrumentai, sporto įranga, vaikiški vežimėliai ir vaikų kėdutės,
 - nedarant poveikio 2 daliai, galimus papildomus mokesčius, taikomus už registruoto ir neregistruoto bagažo, įskaitant 6c straipsnyje nurodytus muzikos instrumentus, vežimą,
 - konkrečias priežastis, kurios gali sutrukdyti vežti neregistruotą bagažą keleivių salone, vadovaujantis 3 dalimi.

2. Nedarant poveikio Reglamentui (EB) Nr. 1107/2006, oro vežėjai leidžia keleiviams nepatiriant papildomų išlaidų keleivių salone vežti asmeninį daiktą.
3. Kai dėl po rezervavimo atsiradusių konkrečių priežasčių, pavyzdžiui, saugos, talpos priežasčių arba dėl orlaivio tipo pakeitimo, nebegalima keleivių salone vežti 2 dalyje nurodyto asmeninio daikto arba rankinio bagažo, oro vežėjas tokį neregistruotą bagažą gali vežti orlaivio bagažo skyriuje, keleiviui nepatiriant papildomų išlaidų.
4. 2 ir 3 dalys taikomos visiems oro vežėjams, išvykstantiems iš valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, esančio oro uosto ir visiems Sąjungos oro vežėjams, atvykstantiems į valstybės narės teritoriją, kuriai taikomos Sutartys.
5. Šis straipsnis nedaro poveikio neregistruoto bagažo apribojimams, nustatytiems tokiomis Sąjungos taisyklėmis kaip Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008* ir Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998**.

1. Sąjungos oro vežėjas leidžia keleiviui įsinešti muzikos instrumentą į orlaivio saloną laikantis taikomų saugumo ir saugos taisyklių ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų bei apribojimų. Muzikos instrumentai priimami vežti orlaivio keleivių salone su sąlyga, kad tie instrumentai gali būti saugiai patalpinti tinkamame bagažo skyriuje salone arba po atitinkama keleivio sėdyne. Oro vežėjas gali nustatyti, kad muzikos instrumentas yra keleivio neregistruoto leidžiamo bagažo dalis ir negali būti vežamas viršijant tą leidžiamą bagažą.
2. Laikantis taikomų saugumo ir saugos taisyklių, kai muzikos instrumentas yra per didelis, kad galėtų būti saugiai patalpintas tinkamame bagažo skyriuje keleivių salone arba po atitinkama keleivio sėdyne, oro vežėjas gali paprašyti sumokėti antrą skrydžio kainą, jei tokie muzikos instrumentai kaip neregistruotas bagažas vežami ant antros sėdynės. Be to, gali būti reikalaujama, kad keleiviui ir muzikos instrumentui vežti keleiviai pasirinktų ir įsigytų gretimas vietas ir kad viena iš jų būtų vieta prie lango, skirta muzikos instrumentui vežti. Muzikos instrumentai vežami šildomoje orlaivio krovinių skyriaus dalyje, jei ji yra ir jei to paprašoma, laikantis taikomų saugos taisyklių, erdvės apribojimų ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų.

-
- * 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
- ** 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (OL L 299, 2015 11 14, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“;

8) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Komisija ne vėliau kaip ... [5 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos] pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento veikimo ir rezultatų ataskaitą.“;

9) Reglamento (EB) Nr. 2027/97 priedas pakeičiamas šio reglamento II priede esančiu tekstu.

3 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo ... [2 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta ...

Europos Parlamento vardu

Pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

I PRIEDAS

„PRIEDAS

Neišsamus šio reglamento tikslais
ypatingomis aplinkybėmis laikomų
ir ypatingomis aplinkybėmis nelaikytinų aplinkybių sąrašas

1. Ypatingomis laikomos šios aplinkybės:

- a) su orlaivio naudojimu nesusijusios aplinkybės, pvz.:
 - i) gaivalinės nelaimės ir (arba) ekologinės katastrofos, nesuderinamos su saugiu skrydžio vykdymu;
 - ii) meteorologinės sąlygos ir orlaiviui padaryta žala, susijusi su meteorologiniais reiškiniais, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu (pavyzdžiui, žaibo iškrova, kruša, perkūnija, stipri turbulencija ar stiprus vėjas);
 - iii) karas arba sukilimas, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu;
 - iv) tarpvalstybinio pobūdžio grėsmės sveikatai, patenkančios į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2022/2371²⁴ 2 straipsnio 1 dalies arba 2 straipsnio 4 dalies taikymo sritį, nesuderinamos su saugiu skrydžio vykdymu, ir

²⁴ 2022 m. lapkričio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/2371 dėl didelių tarpvalstybinio pobūdžio grėsmių sveikatai, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 1082/2013/ES (OL L 314, 2022 12 6, p. 26, ELI <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

- v) orlaivio susidūrimai su paukščiu ar kitu pašaliniu objektu, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu.
- b) su keleivių susiję incidentai, be kita ko:
 - i) su nedrausmingais keleiviais susiję incidentai, kaip tai suprantama 2014 m. Monrealio protokole, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu arba dėl kurių vėluojama išvykti;
 - ii) pavojai sveikatai ar būtinybė suteikti greitąją medicinos pagalbą (pavyzdžiui, sunki liga), apie kuriuos sužinoma prieš pat skrydžio išvykimą arba dėl kurių būtina nutraukti skrydį ar jį nukreipti kitur;
- c) kiti incidentai, pavyzdžiui:
 - i) saugumo rizika, sabotažo ar teroro aktų sukelta žala arba neteisėti veiksmai, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu;
 - ii) paslėpti gamybos arba konstrukcijos defektai, kuriuos atskleidė gamintojas arba kompetentinga institucija ir kurie yra nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu;
 - iii) oro eismo valdymo ar oro uosto pajėgumo apribojimai arba oro erdvės uždarymas;
 - iv) dalinis ar visiškas neplanuotas oro uosto uždarymas, įskaitant bendrą oro uosto sistemos gedimą, nutrūkusį elektros energijos tiekimą ir elektroninių ryšių neveikimą, arba oro uostą valdančios įstaigos nenumatytų atvejų plano aktyvavimą;

- v) esminių paslaugų teikėjų streikai, pvz., oro uostą valdančios įstaigos, oro navigacijos paslaugų teikėjų, antžeminių paslaugų teikėjų arba skrydį vykdančio oro vežėjo darbuotojų streikai, kai jie susiję su reikalavimais, nepatenkančiais į skrydį vykdančio vežėjo kompetencijos sritį;
- vi) netikėtas įgulos nario, kuris yra iš esmės svarbus skrydžiui vykdyti, neatvykimas, kai tai nutinka dėl ligos ar mirties, kai tai įvyksta kitoje nei skrydį vykdančio oro vežėjo bazavimosi vietoje arba dėl pandemijos;
- vii) žala ant žemės esančiam orlaiviui, kurią padarė trečiosios šalys, už kurias oro vežėjas nėra atsakingas, ir nesuderinama su saugiu skrydžio vykdymu;
- viii) žala orlaivio padangai, sukeltai pašalinio objekto, kuri yra nesuderinama su saugiu skrydžio vykdymu;
- ix) nešvarus oro uosto kilimo ir tūpimo takas, nesuderinamas su saugiu skrydžio vykdymu;
- x) netikėti skrydžių saugos trūkumai, susiję su orlaivio įranga, neatitinkančia priimtinių eksploatavimo lygių, kaip apibrėžta pagrindiniame minimalios įrangos sąraše arba jame nustatytose minimaliose įrangos eksploatavimo sąlygose, ir kurių nebuvo įmanoma ištaisyti atliekant profilaktinę techninę priežiūrą (kaip nurodyta 2 dalies i punkte), ir
- xi) pavojus įgulos nario sveikatai ar būtinybė jam suteikti greitąją medicinos pagalbą (pavyzdžiui, sunki liga) po išvykimo, dėl kurių būtina nutraukti skrydį ar jį nukreipti kitur.

2. Sąrašas aplinkybių, kurios nelaikomos ypatingomis aplinkybėmis:
- a) techninės problemos, kurios galėjo būti išspręstos atliekant profilaktinę techninę priežiūrą pagal ES orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo taisykles ir procedūras;
 - b) skrydžių vykdymo sprendimai ir vėluojančios įgulos, registracijos ir įlaipinimo procedūros ir
 - c) nėra skrydžio įgulos ar keleivių salono įgulos (išskyrus atvejus, kai jų nėra dėl streikų, nurodytų 1 dalies c punkto v papunktyje, arba netikėto neatvykimo dėl ligos arba mirties, nurodytų 1 dalies c punkto vi papunktyje).“.
-

II PRIEDAS

„PRIEDAS

6 straipsnyje nurodytas informacinis pranešimas

INFORMACINIS PRANEŠIMAS APIE ORO VEŽĖJO ATSAKOMYBĘ UŽ KELEIVIUS IR JŲ BAGAŽĄ

Šiame informaciniame pranešime trumpai išdėstomos Sąjungos oro vežėjų taikomos atsakomybės taisyklės, kaip reikalaujama pagal Europos Sąjungos teisės aktus ir Monrealio konvenciją.

KOMPENSACIJA MIRTIES AR SUŽEIDIMO ATVEJU

Atsakomybei už keleivio sužeidimą ar mirtį, įvykusią dėl nelaimingo atsitikimo orlaivyje ar vykdant bet kuriuos įlaipinimo arba išlaipinimo veiksmus, netaikomos jokios finansinės ribos.

Nedarant poveikio Monrealio konvencijos 20 straipsniui dėl oro vežėjo atleidimo nuo atsakomybės, kalbant apie žalą iki Monrealio konvencijos 21 straipsnyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta), vežėjas negali atsisakyti savo atsakomybės ar apriboti savo atsakomybę. Jei žalos dydis viršija tą sumą, oro vežėjas už žalą neatsako, jei įrodo, kad:

- žala atsirado ne dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų aplaidumo ar kito neteisėto veikimo ar neveikimo, arba
- žala atsirado tik dėl trečiosios šalies aplaidumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo.

IŠANKSTINIAI MOKĖJIMAI

Keleivio žūties ar sužeidimo atveju oro vežėjas per 15 dienų nuo tada, kai buvo nustatyta asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybę, turi atlikti išankstinį mokėjimą neatidėliotinoms ekonominėms reikmėms padengti. Mirties atveju šis išankstinis mokėjimas turi būti ne mažesnis kaip 16 % Monrealio konvencijos 21 straipsnyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta).

KELEIVIO NUVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Tais atvejais, kai keleivis nuvežamas pavėluotai, oro vežėjas yra atsakingas už žalą, išskyrus atvejus, kai jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad žalos būtų išvengta, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma. Atsakomybė už keleivio nuvežimą pavėluotai yra apribota Monrealio konvencijos 22 straipsnio 1 dalyje nurodyta riba, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta).

BAGAŽO ATVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Bagažo atvežimo pavėluotai atveju oro vežėjas yra atsakingas už žalą iki Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta), kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne registruoto bagažo vienetui. Oro vežėjas nėra atsakingas, kai jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad būtų išvengta žalos dėl tokio atvežimo pavėluotai, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma.

BAGAŽO SUNAIKINIMAS, PRARADIMAS ARBA SUGADINIMAS

Oro vežėjas yra atsakingas už žalą iki Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujinama pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta), kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne bagažo vienetui.

Registruoto bagažo sugadinimo arba praradimo atveju oro vežėjas yra atsakingas už žalą, išskyrus atvejus, kai žala padaryta dėl paties bagažo defekto, kokybės ar trūkumo.

Neregistruoto bagažo (rankinio bagažo), įskaitant asmeninius daiktus, atveju oro vežėjas yra atsakingas tik tuo atveju, jei žala patirta dėl jo arba jo darbuotojų ar atstovų kaltės.

BAGAŽUI TAIKOMOS DIDESNĖS RIBOS

Keleiviui gali būti išmokėta didesnė suma, nei nustatytos oro vežėjo atsakomybės riba, jei ne vėliau kaip registracijos metu jis pateikia specialią deklaraciją ir, jei reikalaujama, sumoka papildomą mokestį. Tas papildomas mokestis grindžiamas tarifu, kuris yra susijęs su papildomomis išlaidomis, susidarančiomis vežant ir apdraudžiant atitinkamą bagažą, kurio vertė viršija Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytą atsakomybės ribą, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujinama pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta). Šis tarifas nurodomas keleiviams jų prašymu.

Keleiviams su negalia ir riboto judumo keleiviams užsakymo metu, kai pateikiama informacija pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį, ir vėliausiai kai įranga perduodama oro vežėjui, o pripažintų šunų pagalbininkų atveju – įlaipinimo metu sistemingai siūloma galimybė prieinamu formatu pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją dėl jų judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko transportavimo nepatiriant papildomų išlaidų.

ATLEIDIMAS NUO ATSAKOMYBĖS

Jei vežėjas įrodo, kad žala, kuriai taikomos Sąjungos oro vežėjų atsakomybės taisyklės, kaip reikalaujama pagal Reglamentą (EB) Nr. 2027/97 ir Monrealio konvenciją, įskaitant mirtį ar sužeidimą, atsirado ar prie jos buvo prisidėta dėl kompensacijos prašančio asmens arba asmens, iš kurio tas asmuo įgijo savo teises, aplaidumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo, vežėjas visiškai arba iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovo atžvilgiu tokia apimtimi, kuria tokiu aplaidumu arba neteisėtu veikimu arba neveikimu buvo padaryta žala arba prie jos prisidėta.

SKUNDŲ DĖL BAGAŽO PATEIKIMO TERMINAS

Jei bagažas yra sugadintas, atvežtas pavėluotai, prarastas ar sunaikintas, keleivis visais atvejais turi kuo skubiau pateikti skundą oro vežėjui. Keleivis turi pateikti skundą per 7 dienas registruoto bagažo sugadinimo atveju ir per 21 dieną bagažo atvežimo pavėluotai atveju, abiem atvejais terminą skaičiuojant nuo dienos, kurią bagažas buvo perduotas keleivio žinion. Šiuo atžvilgiu keleiviai oro vežėjų interneto svetainėse ir internetinėse programose gali gauti tam skirtą formą, kurią galima pateikti popieriuje arba internetu. Tokią skundo formą oro uoste oro vežėjas privalo priimti kaip skundą. Tokio skundo pateikimo datą oro vežėjas laiko skundo pareiškimo diena pagal Monrealio konvencijos 31 straipsnio 2 ir 3 dalį, net jei vėliau oro vežėjas paprašo pateikti papildomos informacijos.

SUTARTĮ SUDARIUSIO VEŽĖJO IR FAKTINIO VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ

Jei faktiškai skrydį vykdomas oro vežėjas nėra tas pats vežėjas, su kuriuo sudaryta sutartis, keleivis turi teisę bet kuriam iš vežėjų pateikti skundą arba iškelti ieškinį dėl žalos atlyginimo. Tai apima atvejus, kai su vienu ar kitu iš tų dviejų vežėjų buvo susitarta dėl specialios suinteresuotumo pristatymu deklaracijos.

IEŠKINIO SENATIS

Bet kuris ieškinys teisme dėl žalos atlyginimo turi būti pareikštas per dvejus metus nuo orlaivio atvykimo dienos arba nuo dienos, kurią tas orlaivis turėjo atvykti.

JUDĖJIMO ĮRANGOS SUNAIKINIMAS, PRARADIMAS, SUGADINIMAS ARBA NUVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Oro vežėjas yra atsakingas už judėjimo įrangos sunaikinimą, praradimą, sugadinimą arba nuvežimą pavėluotai iki Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos ribos, nustatytos pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta), kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne bagažo vienetui.

Keleiviui vėliausiai registracijos metu pateikus specialią deklaraciją, kurioje nurodomos jo judėjimo įrangos pakeitimo išlaidos, jam nepatiriant papildomų išlaidų gali būti taikoma didesnė oro vežėjo atsakomybės riba.

Judėjimo įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo ar nuvežimo pavėluotai atveju oro vežėjas sumoka kompensaciją, kuri neviršija specialioje deklaracijoje deklaruotos sumos.

Prieš sumokėdamas šią kompensaciją oro vežėjas deda visas pagrįstas pastangas, kad pasibaigus atitinkamų keleivių kelionei nedelsiant pateiktų reikalingą laikiną pakaitinę judėjimo įrangą.

INFORMAVIMO PAGRINDAS

Pirmiau aprašytų taisyklių pagrindas yra 1999 m. gegužės 28 d. Monrealio konvencija, kuri Sąjungoje yra įgyvendinta Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 (su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 889/2002 ir Reglamentu (ES) .../...⁺) ir valstybių narių nacionalinės teisės aktais.

⁺ OL: prašom įrašyti šio reglamento paskelbimo nuorodos numerį.