



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2025. gada 29. septembrī
(OR. en)

10015/1/25
REV 1

Starpiestāžu lieta:
2013/0072(COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762
PARLNAT

LEĢISLATĪVIE AKTI UN CITI DOKUMENTI

Temats:	Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULU, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus - Padome pieņēma 2025. gada 29. septembrī
---------	---

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES

REGULA (ES) 2025/...

(... gada ...),

ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 261/2004,

ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem

sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos,

un Regulu (EK) Nr. 2027/97

par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru²,

¹ OV C 327, 12.11.2013., 115. lpp.

² Eiropas Parlamenta 2014. gada 5. februāra nostāja (OV C 93, 24.3.2017., 336. lpp.) un Padomes 2025. gada 29. septembra nostāja pirmajā lasījumā (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta). Eiropas Parlamenta ... nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004³ un Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97⁴, ir ievērojams ieguldījums gaisa transporta pasažieru tiesību aizsardzībā gadījumos, kad to ceļojuma plāni tiek izjaukti, ja tiem atsaka iekāpšanu lidmašīnā, ja notiek ilga kavēšanās, lidojumus atceļ vai ir noklīdusi bagāža.
- (2) Vairāki trūkumi, kas atklājās, īstenojot tiesības atbilstoši Regulai (EK) Nr. 261/2004 un (EK) Nr. 2027/97, tomēr nav ļāvuši izmantot visu minēto tiesību potenciālu attiecībā uz pasažieru aizsardzību. Lai nodrošinātu efektīvāku, iedarbīgāku un saskaņotāku gaisa transporta pasažieru tiesību piemērošanu visā Savienībā, ir jāveic vairāki pašreizējā tiesiskā regulējuma pielāgojumi. Tas tika uzsvērts Komisijas 2010. gada 27. oktobra paziņojumā “2010. gada ziņojums “par ES pilsonību – Likvidējot šķēršļus ES pilsoņu tiesību īstenošanai”, kurā paziņots par pasākumiem, ar ko nodrošinās vienotu tiesību kopumu, jo īpaši gaisa transporta pasažieriem, un šo tiesību atbilstošu izpildi.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97 (1997. gada 9. oktobris) par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (OV L 285, 17.10.1997., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Pētījumā par aviopasažieru tiesību pašreizējo aizsardzības līmeni ES, ko Komisija pasūtīja un publicēja 2020. gadā (“pētījums”), tika konstatēts, ka pasažieru galvenā prioritāte ceļojuma traucējumu gadījumā ir saņemt atbalstu, kā arī maršruta maiņas piedāvājumu, lai viņi pēc iespējas drīzāk nonāktu galamērķī. Pētījumā tika konstatēts, ka kompensācijas izmaksa ir trešā no pasažieru prioritātēm. No otras puses, pētījums arī parādīja, ka absolūtās un relatīvās izmaksas, kas gaisa pārvadātājiem rodas, īstenojot Regulu (EK) Nr. 261/2004, kopš 2011. gada ir ievērojami palielinājušās, kā rezultātā varētu tikt ierobežots gaisa pārvadātāju apkalpoto maršrutu skaits vai ilgtermiņā tiks samazināta pasažieriem piedāvātā savienojamība. Tāpēc Regulas (EK) Nr. 261/2004 pārskatīšanā īpaša uzmanība būtu jāpievērš pasažieru tiesībām uz atbalstu un maršruta maiņu, vienlaikus ņemot vērā ekonomiskos stimulus gaisa pārvadātājiem un ietekmi uz savienojamību.
- (4) Pasažieriem, kas ceļo, izmantojot tādu pilnas vai samazinātas cenas lidojumu, uz kuru attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, būtu jāpiemēro vienas un tās pašas tiesības atbilstoši Regulai (EK) Nr. 261/2004.
- (5) Lai palielinātu juridisko noteiktību gaisa pārvadātājiem un pasažieriem, ir vajadzīga jēdziena “ārkārtēji apstākļi” definīcija, kurā ņemts vērā Tiesas spriedums lietā C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann pret Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*)⁵ (“spriedums lietā C-549/07”) par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju. Jēdziens “ārkārtēji apstākļi” būtu jāprecizē, izmantojot neizsmeļošus tādu apstākļu sarakstus, kas ir ārkārtēji apstākļi vai kas nav ārkārtēji apstākļi. Komisijai ik pēc trim gadiem ārkārtas apstākļu saraksts būtu jāpārskata un attiecīgā gadījumā būtu jāierosina, lai Eiropas Parlaments un Padome minēto sarakstu atjauninātu.

⁵ Tiesas spriedums (ceturrtā palāta), 2008. gada 22. decembris, *Friederike Wallentin-Hermann pret Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, Lieta C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) Spriedumā Lietā C-549/07 Tiesa nosprieda, ka negaidīta tehniska problēma nav ārkārtējs apstāklis, izņemot gadījumus, kad negaidītā tehniskā problēma radās no slēpta ražošanas defekta, ko atklājis lidaparāta konstruktors vai kompetentā iestāde, vai gaisa kuģa kaitējuma, ko izraisījusi sabotāža vai terorisms. Tomēr, ņemot vērā gūto pieredzi un to, ka ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt, lai tiesības, kas pasažieriem piešķirtas saskaņā ar šo regulu, nekaitētu drošumam, noteiktos apstākļos ar noteiktu aprīkojumu saistītas tehniskas problēmas ir ārkārtēji apstākļi.
- (7) Spriedumā apvienotajās lietās C-156/22, C-157/22 un C-158/22 (*TAP Portugal* pret *flightright GmbH* un *Myflyright GmbH*)⁶ par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka lidojumam būtiska apkalpes locekļa neparedzēta prombūtne slimības vai pat negaidītas nāves dēļ, kas notiek īsi pirms lidojuma, nav ārkārtējs apstāklis. Tomēr, kaut arī gaisa pārvadātājiem ir pienākums veikt visus saprātīgos pasākumus, lai nodrošinātu pilota, otrā pilota vai minimālās vajadzīgās salona apkalpes nomaiņu, praksē šā pienākuma izpilde ārpus gaisa pārvadātāja mājas bāzēm prasa ievērojamu laiku un lielas finansiālas izmaksas. Tāpēc ir lietderīgi paredzēt, ka apkalpes locekļa, kura klātbūtne ir būtiska lidojumam, negaidītai slimībai vai nāvei, piemēram, ja tā notiek dienu pirms lidojuma ārpus gaisa pārvadātāja mājas bāzēm, vajadzētu būt ārkārtējam apstāklim.

⁶ Tiesas spriedums (trešā palāta), 2023. gada 11. maijs, *TAP Portugal* pret *flightright GmbH* un *Myflyright GmbH*, Apvienotās lietas no C-156/22 līdz C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) Spriedumos Lietās C-28/20 (*Airhelp Ltd pret Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann u.c. pret TUIfly GmbH*)⁸, C-613/20 (*CS pret Eurowings GmbH*)⁹ un C-287/20 (*EL un CP pret Ryanair DAC*)¹⁰ par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka gaisa pārvadātāja personāla streiki nav ārkārtēji apstākļi. Tomēr streika gadījumā dažas aviosabiedrības personāla prasības nav gaisa pārvadātāja kompetencē un ir ārpus tā kontroles, piemēram, izmaiņas pensionēšanās vecumā vai finanšu iemaksās, un šos jautājumus var risināt tikai valsts iestādes. Tāpēc ir lietderīgi paredzēt, ka konkrēti aviosabiedrību personāla streiki ir ārkārtēji apstākļi.
- (9) Spriedumā Lietā C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland pret Diether Schenkel*)¹¹ par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka jēdziens “lidojums” Regulas (EK) Nr. 261/2004 nozīmē nebija definēts, bet Tiesa to interpretēja par tādu, ka tā būtībā ir viena gaisa pārvadātāja darbība, kas ir šī pārvadājuma, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu, “vienība”. Lai izvairītos no neskaidrībām un ņemot vērā gūto pieredzi, tagad būtu jāparedz jēdziena “lidojums”, kā arī saistīto jēdzienu “savienotais lidojums” un “brauciens” skaidra definīcija.

⁷ Tiesas spriedums (virspalāta), 2021. gada 23. marts, *Airhelp Ltd contre Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, Lieta C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226

⁸ Tiesas spriedums (trešā palāta), 2018. gada 17. aprīlis, *Helga Krüsemann u.c. pret TUIfly GmbH*, Lieta C- 195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Tiesas spriedums (devītā palāta), 2021. gada 6. oktobris, *CS pret Eurowings GmbH*, Lieta C- 613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ Rīkojums lietā C-287/20, 2022. gada 10. janvāris (*EL un CP/Ryanair DAC*), Lieta C- 287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

¹¹ Tiesas spriedums (ceturtā palāta) 2008. gada 10. jūlijs, *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland pret Diether Schenkel*, Lieta C- 173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) Spriedumā Lietā C-537/17 (*Claudia Wegener pret Royal Air Maroc SA*)¹² par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka Regulu (EK) Nr. 261/2004 piemēroja jebkura lidojuma daļai, kas ir daļa no viena brauciena, neatkarīgi no tā, kur lidojumi notiek, tostarp lidojumiem, kas pilnībā tiek veikti ārpus Savienības. Ja sākotnējais izlidošanas punkts atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, vai – ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības apkalpojošais gaisa pārvadātājs – ja brauciena galamērķis atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, būtu jāpiemēro šī regula.
- (11) Pētījums liecina, ka gaisa pārvadātāju atbilstības līmenis Regulai (EK) Nr. 261/2004 atšķiras, un Savienības gaisa pārvadātājiem kopumā ir augstāks atbilstības līmenis nekā trešās valsts gaisa pārvadātājiem. Tāpēc vienlīdzīgu konkurences apstākļu atjaunošana starp Savienības un trešās valsts gaisa pārvadātājiem un Savienības gaisa pārvadātāju ekonomiskās ilgtspējas uzlabošana atbalstīs Savienības konkurētspēju un galu galā uzlabos pasažieru aizsardzību kopumā.
- (12) Līguma par Eiropas Savienības darbību 349. pantā ir atzītas tālāko reģionu īpatnības, jo īpaši saistībā ar to attālumu. Ņemot vērā pieredzi, kas gūta saistībā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, ir jānodrošina teritoriālā savienojamība tālākajiem reģioniem un jāuzlabo kohēzija visā Savienībā, kas tādējādi sniegtu maksimālu labumu pasažieriem. Ņemot vērā konkrētās īpašības, kas piemīt braucieniem starp tālākajiem reģioniem un citu teritoriju dalībvalstī, uz kuru attiecas Līgumi, kompensācijas apmērs būtu jānosaka, pamatojoties uz braucienu faktisko attālumu.

¹² Tiesas spriedums (astotā palāta), 2018. gada 31. maijs, *Claudia Wegener pret Royal Air Maroc SA*, Lieta C- 537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) Biļetes izsniedz vai apstiprina apkalpojošais gaisa pārvadātājs pēc gaisa pārvadājuma līguma noslēgšanas ar pasažieri. Tām vajadzētu būt identificējamām ar unikālu biļetes numuru, un tajās vajadzētu būt unikālai atsaucei, kas attiektos rezervācijas laikā izdoto vienu gaisa pārvadājuma līgumu. Tām būtu jāattiecas uz vienu lidojumu vai savienoto lidojumu, neņemot vērā starpposma pieturas tehniskos un ekspluatācijas nolūkos. Tajās būtu jāiekļauj vairāki informatīvi elementi par minēto lidojumu vai minēto savienoto lidojumu, piemēram, lidojuma datums, izlidošanas un ielidošanas lidostas, plānotie izlidošanas un ielidošanas laiki, pasažiera vārds, uzvārds, lidojuma numurs un apkalpojošā gaisa pārvadātāja nosaukums.
- (14) Spriedumā Lietā C-22/11 (*Finnair Oyj pret Timy Lassooy*)¹³ par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka jēdziens “iekāpšanas atteikums” ir jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas ne tikai uz iekāpšanas atteikumiem virspārdošanas gadījumos, bet arī uz iekāpšanas atteikumiem citu, piemēram, operatīvu, apsvērumu dēļ. Pasažieriem, kuri ir ieradušies uz iekāpšanu un kuriem iekāpšana tiek atteikta, vai kuri iepriekš ir informēti, ka viņiem pret viņu gribu iekāpšana tiks atteikta, bez nepamatotas kavēšanās būtu jāsaņem atlīdzinājums.
- (15) Tajā pašā laikā ir arī pamatoti iemesli pasažieriem atteikt iekāpšanu, piemēram, veselības, drošuma, drošības vai nepiemērotu ceļošanas dokumentu dēļ. Kā minēts grozītajā Konvencijā par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kura parakstīta 1963. gada 14. septembrī Tokijā, gaisa pārvadātājiem ir arī pamatots iemesls atteikt iekāpšanu pasažieriem, kuru uzvedība apdraud lidojuma drošumu vai drošību. Šajos gadījumos pierādīšanas pienākums būtu jāuzņemas apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.

¹³ Tiesas (trešā palāta) spriedums, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair Oyj pret Timy Lassooy*, Lieta C- 22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) Lai uzlabotu aizsardzības līmeni, pasažieriem iekāpšanu atpakaļceļa lidojumā nevajadzētu atteikt uz tāda pamata, ka viņi nav izmantojuši tā paša gaisa pārvadājuma līgumā iekļautu turpceļa lidojumu.
- (17) Pašlaik no pasažieriem dažkārt iekasē administratīvu soda maksu par pareizrakstības kļūdu korekciju to vārdos. Rezervācijas kļūdu saprātīgas korekcijas vai administratīvas izmaiņas – ar noteikumu, ka korekcijas vai izmaiņu rezultātā nenotiek pārvadājumu laika, datuma, maršruta vai pasažiera maiņa – būtu jānodrošina bez maksas.
- (18) Atcelšanas gadījumā izvēlei starp atlīdzinājuma saņemšanu, ceļojuma turpināšanu ar maršruta maiņu vai ceļošanu vēlākā datumā vajadzētu būt pasažiera, nevis gaisa pārvadātāja lēmumam.
- (19) Lidostas vadības dienestiem lidostās, kurās apkalpo vairāk nekā piecus miljonus pasažieru gadā, un lidostas pamatpakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši gaisa pārvadātājiem un virszemes pakalpojumu sniedzējiem, būtu jāsadarbojas, lai līdz minimumam samazinātu daudzkārtēju lidojumu traucējumu ietekmi uz pasažieriem. Tādēļ lidostas vadības dienestiem šādiem gadījumiem būtu jā sagatavo ārkārtas rīcības plāni un kopīgi jāstrādā pie šādu plānu izstrādes. Visās citās lidostās lidostas vadības dienestam būtu jā dara viss iespējamais, lai koordinētu lidostas lietotāju rīcību situācijās, kas varētu novest pie ievērojama skaita iestrēgušu pasažieru un informētu iestrēgušos pasažierus.

- (20) Regulā (EK) Nr. 261/2004 būtu nepārprotami jāiekļauj tiesības uz kompensāciju pasažieriem, kas piedzīvo ilgu kavēšanos, saskaņā ar Tiesas spriedumu apvienotajās lietās C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon un Alana Sturgeon pret Condor Flugdienst GmbH* un C-432/07 (*Stefan Böck un Cornelia Lepuschitz pret Air France SA*)¹⁴ (“spriedums apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07”). Saskaņā ar minētajā spriedumā minēto vienlīdzīgas attieksmes principu attiecībā uz atlīdzinājumu, maršruta maiņu un kompensāciju būtu jāpiemēro vieni un tie paši noteikumi.
- (21) Spriedumā apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07 attiecībā uz kavēšanās gadījumiem ir minēta vienota trīs stundu robežvērtība, kas iedarbina kompensāciju. Tomēr kopš Regulas (EK) Nr. 261/2004 ieviešanas gūtā pieredze liecina, ka daudzas kavēšanās nevar atrisināt trijās stundās, kā minēts spriedumā, un īsa robežvērtība var palielināt atcelto lidojumu skaitu, kad gaisa pārvadātāji, atceļot vienu vai vairākus lidojumus, lai gaisa kuģi pārvietotu uz nākamo lidojumu, samazina aizkavēto lidojumu domino ietekmi uz turpmākajiem lidojumiem. Vairumā gadījumu pasažieris joprojām dotu priekšroku tam, ka lidojums kavējas, nevis tiek atcelts, jo šādi pasažierim ir lielāka noteiktība, attiecībā uz pēc iespējas ātrāku ierašanos attiecīgajā galamērķī. Daudzos maršrutos lidojumu biežums ir ierobežots, un atcelšanas gadījumā pasažierim nevar nekavējoties nomainīt maršrutu. Tādējādi laika robežvērtības palielināšana pasažierim sniedz priekšrocības.

¹⁴ Tiesas spriedums (ceturtā palāta), 2009. gada 19. novembris, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon un Alana Sturgeon pret Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07) un *Stefan Böck un Cornelia Lepuschitz pret Air France SA* (C-432/07), Apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) Nolūkā saglabāt savienojamību, robežvērtības, kuru pārsniegšana dod tiesības uz kompensāciju, būtu jāpalielina, lai ņemtu vērā finansiālo un konkurētspējas ietekmi uz nozari. Tādējādi būs iespējams izvairīties no tā, ka tiek stimulēta biežāka lidojumu atcelšana vai ka tiek ierobežots apkalpoto maršrutu skaits, vai ka ilgtermiņā samazinās pasažieriem piedāvātā savienojamība. Lai nodrošinātu, ka pasažieriem, kas ceļo Savienībā, būtu vienādi kompensācijas nosacījumi, robežvērtībai būtu jābūt vienādei visiem ceļojumiem Savienībā.
- (23) Standartizētā kompensācija Regulā (EK) Nr. 261/2004 ir paredzēta, lai kompensētu laika zudumu, kas ir kopīgs visiem pasažieriem. Regulā (EK) Nr. 261/2004 noteiktās summas daudzos gadījumos varētu pārsniegt pasažieriem nodarītā kaitējuma apmēru, kā konstatēts ekonomiskos pētījumos. Tāpēc ir lietderīgi noteikt dažādas kompensācijas robežvērtības atkarībā no traucētā lidojuma attāluma un ielidošanas kavēšanās ilguma.
- (24) Saskaņā ar Savienības centieniem veicināt klimatneitrālu un videi draudzīgu mobilitāti ir arī lietderīgi nodrošināt, ka tiesiskais regulējums attiecībā uz pasažieru tiesībām dažādos transporta veidos pēc iespējas konverģē un ka kompensācija starp dažādiem transporta veidiem tiek izlīdzināta.
- (25) Lai nodrošinātu juridisko noteiktību, ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 būtu skaidri jāapstiprina, ka lidojumu saraksta maiņa pasažierus ietekmē līdzīgi kā lidojumu atcelšana vai kavējumi un tādējādi tai būtu jārada tādas pašas tiesības.

- (26) Pasažieriem, kuri nokavējuši brauciena savienotā lidojuma daļu iepriekšējā lidojuma traucējuma rezultātā, būtu jāsaņem pienācīgs atbalsts, gaidot maršruta maiņu. Šādos gadījumos saskaņā ar vienlīdzīgas attieksmes principu pasažieriem, sasniedzot alternatīvā lidojuma vai pārvadājuma galamērķi, vajadzētu būt tiesīgiem saņemt kompensāciju uz līdzīga pamata kā tiešo lidojumu pasažieriem, kuri saskaras ar traucējumiem.
- (27) Rezervējot biļetes un pirms to iegādes, gaisa pārvadātājiem vai attiecīgā gadījumā starpniekiem pasažieri būtu skaidri jāinformē par to, vai uz viņu ceļojuma plāniem attieksies viens gaisa pārvadājuma līgums, un par viņu tiesībām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, jo īpaši attiecībā uz nokavētiem savienotiem lidojumiem.
- (28) Nolūkā uzlabot pasažieru aizsardzību būtu jāprecizē, ka pasažieriem, kuru lidojums kavējas, vajadzētu būt tiesībām uz atbalstu un kompensāciju neatkarīgi no tā, vai tie gaida lidostas terminālī, vai jau ir iekāpuši gaisa kuģī. Tomēr, tā kā pēdējiem nav pieejami terminālī sniegtie pakalpojumi, viņu tiesības būtu jāstiprina, ņemot vērā pamatvajadzības un tiesības izkāpt no gaisa kuģa. Tiesības izkāpt no gaisa kuģa var tikt ierobežotas tikai tad, ja pastāv ar drošumu, imigrāciju, gaisa satiksmes vadību vai ar drošību saistīti iemesli. Ja gaisa pārvadātājs gatavojas pasažieriem atļaut izkāpt no gaisa kuģa, bet gaisa satiksmes vadības iestādes to informē, ka ir atļauta drīza pacelšanās, gaisa pārvadātājam vajadzētu būt tiesībām izkāpšanas iespēju atteikt.

- (29) Ja pasažieris ir izvēlējis mainīt maršrutu pie pirmās izdevības, gaisa pārvadātājs maršruta maiņu bieži vien padara atkarīgu no vietu pieejamības savos pakalpojumos, tādējādi saviem pasažieriem liedzot iespēju ar alternatīviem pakalpojumiem maršrutu mainīt ātrāk. Tāpēc pārvadātājam būtu jāierosina arī citas maršruta maiņas iespējas, tostarp uz alternatīvu lidostu, izmantojot citu maršrutu, cita pārvadātāja pakalpojumus vai citus transporta veidus, ja tas var paātrināt maršruta maiņu. Alternatīvai maršruta maiņai vajadzētu būt atkarīgai no tā, vai ir pieejamas brīvas vietas. Ja gaisa pārvadātājs nav piedāvājis maršruta maiņu un kopējais gaidīšanas laiks tiek pagarināts vismaz par trim stundām, pasažierim vajadzētu būt tiesībām pašam organizēt maršruta maiņu, lai viņš savu galamērķi sasniegtu bez turpmākas kavēšanās. Minētajai maršruta maiņai, ievērojot konkrētus nosacījumus, būtu jānotiek uz gaisa pārvadātāja rēķina un saskaņā ar līdzvērtīgiem pārvadāšanas nosacījumiem.
- (30) Kad gaisa pārvadātāji pasažieriem piedāvā maršruta maiņu, tiem būtu jācenšas nodrošināt, ka pasažieri var ceļot ar savu bagāžu, tostarp reģistrētu un neregistrētu bagāžu. Gaisa pārvadātājam būtu jāsaņem pasažiera sniegta atļauja rīkoties citādi, ja bagāžas pārvadāšanas ierobežojumi pasažieriem, kuri gaida maršruta maiņu, varētu radīt papildu kavēšanos; tam nebūtu jāskar gaisa pārvadātāja atbildība par pasažieru bagāžu, ko reglamentē Regula (EK) Nr. 2027/97 un Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā (“Monreālas konvencija”).

- (31) Tas, vai pārvadāšanas nosacījumi ir līdzvērtīgi, varētu būt atkarīgi no vairākiem faktoriem un konkrētajiem apstākļiem. Ja tas ir iespējams un nerada turpmāku kavēšanos, pasažieriem nevajadzētu pazemināt pārvadājumu pakalpojumu klasi salīdzinājumā ar rezervācijā iekļauto pakalpojumu klasi. Maršruta maiņa pasažierim būtu jāpiedāvā bez papildu maksas, pat ja pasažieriem maršruts tiek mainīts, piedāvājot citu gaisa pārvadātāju vai citu transporta veidu, vai augstākā klasē, vai par augstāku cenu nekā tā, kas samaksāta par sākotnējo pakalpojumu. Būtu jādara viss iespējamais, lai izvairītos no papildu savienojumiem. Ja maršruta maiņai izmanto citu gaisa pārvadātāju vai alternatīvu transporta veidu, kopējam ceļošanas laikam vajadzētu būt pēc iespējas tuvākam sākotnējā lidojuma plānotajam ceļošanas laikam tajā pašā vai, ja nepieciešams, augstākā pārvadājuma klasē. Ja ir pieejami vairāki lidojumi ar līdzvērtīgu laika grafiku, pasažieriem, kuriem ir tiesības mainīt maršrutu, būtu jāpieņem gaisa pārvadātāja piedāvātais maršruta maiņas piedāvājums, tostarp tad, ja to ekspluatē tādi gaisa pārvadātāji, kas sadarbojas ar apkalpojošo gaisa pārvadātāju. Ja sākotnējam lidojumam ir rezervēts atbalsts personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, šādam atbalstam vajadzētu būt pieejamai arī alternatīvajā maršrutā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1107/2006¹⁵.

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (32) Gaisa pārvadātājiem būtu jāpiedāvā pasažieriem atbalsts no paredzētā izlidošanas laika līdz viņu lidojuma izlidošanai vai alternatīvā pārvadājuma atiešanas laikam. Gaisa pārvadātājiem patlaban tiek uzlikta neierobežota atbildība par savu pasažieru izmitināšanu gadījumā, ja ārkārtēji apstākļi turpinās ilgstoši. Šīs neskaidrības, kas saistītas ar to, ka nav noteikts paredzams laika ierobežojums, var apdraudēt pārvadātāja finansiālo stabilitāti un tādējādi negatīvi ietekmēt pasažierus savienojamības kontekstā. Tādēļ gaisa pārvadātājam vajadzētu būt iespējai izmitināšanas sniegšanu ierobežot uz trim naktīm. Turklāt ārkārtas rīcības plānošana un nekavējoša maršruta maiņa samazinās risku, ka pasažieri paliek iestrēguši ilgāku laiku.
- (33) Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam īpaša uzmanība, iespējams, jāpievērš pasažieriem ar īpašām vajadzībām, piemēram, personām ar invaliditāti, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, nepavadītiem bērniem, zīdaiņiem, grūtniecēm un personām, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, piemēram, cilvēkiem ar smagu diabētu vai epilepsiju. Jo īpaši, iespējams, grūtāk ir organizēt izmitināšanu lidojuma traucējumu gadījumā. Tāpēc jebkuri ierobežojumi attiecībā uz tiesībām uz izmitināšanu ārkārtēju apstākļu gadījumos nebūtu jāattiecina uz šīm pasažieru kategorijām ar noteikumu, ka viņi ir savlaicīgi informējuši apkalpojošo gaisa pārvadātāju.
- (34) Regula (EK) Nr. 261/2004 attiecas arī uz pasažieriem, kuri gaisa pārvadājumu rezervējuši kā daļu no kompleksa ceļojuma. Šīs grozās regulas mērķis ir vēl vairāk uzlabot saskaņotību starp Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2015/2302¹⁶ un Regulu (EK) Nr. 261/2004. Šajā ziņā pasažieriem nebūtu jāļauj uzkrāt attiecīgās tiesības, jo īpaši tās, kas izriet no abiem tiesību aktiem.

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/2302 (2015. gada 25. novembris) par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/83/ES un atceļ Padomes Direktīvu 90/314/EEK (OV L 326, 11.12.2015., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) Par to, kādā līmenī Savienībā pašreiz vērojamas kavēšanās un tiek atcelti lidojumi, nav atbildīgi vienīgi gaisa pārvadātāji. Lai stimulētu visus aviācijas ķēdes dalībniekus meklēt efektīvus un savlaicīgus risinājumus tam, kā samazināt neērtības, ko pasažieriem rada minētās kavēšanās vai lidojumu atcelšanas, Regulai (EK) Nr. 261/2004 nebūtu jāierobežo gaisa pārvadātāju tiesības pieprasīt atlīdzinājumu no ikvienas trešās personas, kas veicinājusi tādu notikumu attīstību, kura rezultātā tiek iedarbināta kompensācijas izmaksa vai rodas citas saistības.
- (36) Spriedumā Lietā C-502/18 (*CS u.c. pret České aerolinie a.s.*)¹⁷ par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka attiecībā uz savienotajiem lidojumiem, kas ietilpst minētās regulas darbības jomā, jebkuram apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kurš ir piedalījies vismaz viena no šiem savienotajiem lidojumiem īstenošanā, ir pienākums izmaksāt pasažierim kompensāciju saskaņā ar minēto regulu neatkarīgi no tā, vai lidojums, kuru veicis minētais gaisa pārvadātājs, ir traucēts. Pat ja Regulā (EK) Nr. 261/2004 paredzēts, ka apkalpojošie pārvadātāji, kas pilda tajā noteiktos pienākumus, var pieprasīt kompensāciju no ikvienas trešās personas, pētījums ir parādījis, ka minētajā regulā paredzētās tiesības uz atlīdzinājumu nav efektīvas. Rezultātā uz Savienības gaisa pārvadātājiem salīdzinājumā ar trešās valsts gaisa pārvadātājiem gulstas nesamērīgs finansiāls slogs. Lai atjaunotu Savienības gaisa pārvadātāju konkurētspēju saskaņā ar 2024. gada septembra ziņojuma par Eiropas konkurētspējas nākotni (“Dragi ziņojums”) ieteikumiem un ilgtermiņā saglabātu savienojamību, pārskatītajai Regulai (EK) Nr. 261/2004 būtu jāierobežo gaisa pārvadātāja atbildība, attiecinot to tikai uz lidojumiem, ko tas veic kā apkalpojošais gaisa pārvadātājs.

¹⁷ Tiesas spriedums (devītā palāta), 2019. gada 11. jūlijs, *CS u.c. pret České aerolinie a.s.*, Lieta C- 502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005¹⁸ gaisa pārvadājuma līgumslēdzējam prasa informēt pasažieri par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti, un Padomes Direktīva 93/13/EEK¹⁹ pārdevējam vai piegādātājam prasa sniegt informāciju patērētājam par līguma noteikumiem. Pasažieriem vajadzētu būt vairāk informētiem par savām tiesībām lidojuma traucējumu gadījumos, un tiem būtu jābūt arī pienācīgi informētiem par pašu traucējumu iemeslu, tiklīdz šī informācija kļūst pieejama. Šī informācija būtu jāsniedz arī gadījumā, ja pasažiera biļete iegādāta ar tāda starpnieka palīdzību, kas iedibināts Savienībā. Minētā informācija būtu jāsniedz vismaz gaisa pārvadātājam vai starpniekam – piekļūstamā formātā un attiecīgā gadījumā izmantojot tā dēvētos pašpiegādes paziņojumus no mobilajām lietotnēm vai citiem digitāliem līdzekļiem.
- (38) Lai nodrošinātu pasažieru tiesību labāku izpildi, valstu izpildiestādēm būtu jāuzrauga Regulas (EK) Nr. 261/2004 izpilde un jālemj par atbilstošiem sodiem nolūkā stimulēt minētās regulas ievērošanu.
- (39) Lai nodrošinātu pasažieru tiesību labāku izpildi, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka patērētājiem ir piekļuve strīdu alternatīvas izšķiršanas mehānismiem pēc tam, kad minētie patērētāji ir nesekmīgi sūdzējušies vai nesekmīgi iesnieguši pieprasījumu gaisa pārvadātājam vai starpniekam. Minētajiem mehānismiem nebūtu jāskar dalībvalstu tiesības noteikt, vai gaisa pārvadātāju vai starpnieku līdzdalībai vajadzētu būt obligātai.

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu (OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ Padomes Direktīva 93/13/EEK (1993. gada 5. aprīlis) par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos (OV L 95, 21.4.1993., 29. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) Ja pasažieri pēc traucējuma izvēlas saņemt atlīdzinājumu maršruta maiņas vietā, viņiem būtu savlaicīgi jāsaņem atlīdzinājums automātiski – bez pienākuma iesniegt īpašu pieprasījumu.
- (41) Gaisa pārvadātājam vai starpniekam būtu pienācīgi jāinformē pasažieri par to, kādas ir attiecīgās procedūras, lai kompensācijas pieprasījumus un sūdzības iesniegtu gaisa pārvadātājiem vai starpniekiem, un savlaicīgi būtu jāsaņem atbilde no gaisa pārvadātājiem vai starpniekiem. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu lidostas ārkārtas rīcības plānu, atbildes sniegšanas termiņus varētu pagarināt.
- (42) Pasažieriem vajadzētu būt arī iespējai pēc sūdzībām gaisa pārvadātājam, iesniegt individuālus strīdu pieteikumus iestādei vai iestādēm, kas atbild par strīdu izšķiršanu ārpus tiesības kārtībā. Tomēr, tā kā tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību ir vienas no pamattiesībām, kas atzītas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā, šiem pasākumiem nevajadzētu ne traucēt, ne kavēt pasažieru piekļuvi tiesām.
- (43) Lai pasažieri varētu izmantot savas tiesības attiecībā uz pieprasījumiem, sūdzībām un individuāliem strīdiem, viņiem vajadzētu būt iespējai skaidrā un piekļūstamā veidā tieši un personiski iesniegt pieteikumu gaisa pārvadātājiem, starpniekiem vai attiecīgajām struktūrām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004.

- (44) Ņemot vērā Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām²⁰ un lai nodrošinātu, ka par pārvietošanās palīg līdzekļu bojājumiem, iznīcināšanu vai nozaudēšanu vai atzīta servissuņa ievainojumiem vai nāvi tiek pilnībā kompensēta to aizvietošanas cena, gaisa pārvadātājiem būtu bez maksas jāpiedāvā personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā definēts Regulā (EK) Nr. 1107/2006, iespēja iesniegt īpašu deklarāciju par īpašām interesēm, kas, ievērojot Monreālas konvenciju, ļauj viņiem pieprasīt pilnu kompensāciju.
- (44) Ja reģistrēti pārvietošanās palīg līdzekļi ir nozaudēti, iznīcināti vai bojāti, personai ar invaliditāti un personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzētu būt tiesībām no gaisa pārvadātājiem nekavējoties saņemt pārvietošanās palīg līdzekļu pagaidu aizstājēju. Tā kā atzītus servissuņus nevar viegli aizstāt, būtu jānodrošina citi pagaidu risinājumi, ja atzīts servissuns ir nozaudēts, miris vai ievainots.

²⁰ ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (45) Ne vienmēr pasažieriem ir skaidri noteikumi par to, kādu bagāžu viņiem ir atļauts ņemt līdzī gaisa kuģī, – tās izmēriem, svaru vai atļauto vienību skaitu. Lai nodrošinātu, ka pasažieri ir pilnībā informēti par atļauto bagāžu, informāciju par neregistrēto un registrēto bagāžu iekļauj biļetē, un gaisa pārvadātājiem šis atļautais apjoms būtu skaidri jānorāda rezervēšanas laikā un lidostā. Lai ceļojuma laikā nodrošinātu pietiekamu personisko komfortu un kā to atzinusi Tiesa spriedumā Lietā C-487/12 (*Vueling Airlines SA pret Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹, pasažieriem būtu jāļauj bez maksas ņemt līdzī personīgus priekšmetus, kas viņiem pārvadāšanas laikā ir nepieciešami salonā, ar noteikumu, ka personīgie priekšmeti atbilst piemērojamām drošuma un drošības prasībām un saprātīgām prasībām svāra un izmēra ziņā. Personīgi priekšmeti, kas ir nepieciešami pasažieru pārvadāšanai, ir priekšmeti, kas ir būtiski brauciena laikā, un tie var ietvert pasēs un citus ceļošanas dokumentus, pirmās nepieciešamības zāles, personiskās ierīces un lasāmvielu, kā arī pārtiku un dzērienus, kas atbilst lidojuma ilgumam.

²¹ Tiesas (piektā palāta) spriedums, 2014. gada 18. septembris, *Vueling Airlines SA pret Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, Lieta C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (46) Rezervācijas laikā pasažieri skaidrā un piekļūstamā formātā būtu jāinformē par maksimālajiem izmēriem un svaru bagāžai, ko viņi var ņemt līdz salonā. Neskarot cenu noteikšanas brīvības principu, gaisa pārvadātājiem būtu jānosaka saprātīga politika attiecībā uz rokas bagāžas izmēriem, kas ļauj pasažieriem ienest salonā rokas bagāžas vienību, ja tā atbilst piemērojamām drošuma un drošības prasībām. Ņemot vērā gaisa pārvadātāju politikas daudzveidību, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008²² pārskatīšanas procesā būtu lietderīgi novērtēt iespējamību noteikt vienotus minimālos noteikumus rokas bagāžai.
- (47) Mūzikas instrumentiem var būt milzīga monetārā, mākslinieciskā un vēsturiskā vērtība. Turklāt mūzikas instrumenti ir mūziķu darba rīki, ko viņi regulāri izmanto mēģinājumos un uzstāšanās, un tos nevar viegli aizstāt. Tādēļ pasažieriem vajadzētu būt tiesīgiem uz savu atbildību pārvadāt mūzikas instrumentus salonā ar noteikumu, ka minētie instrumenti ievēro ietilpības, drošuma un drošības noteikumus un gaisa pārvadātāja maksimālā bagāžas apjoma politiku. Ja ir izpildītas ietilpības, drošuma un drošības prasības, gaisa pārvadātājam būtu jācenšas atļaut pasažieriem pārvadāt mūzikas instrumentus papildu sēdvietās ar noteikumu, ka par to ir samaksāta attiecīga maksa. Ja tas nav iespējams, mūzikas instrumenti, ja iespējams, būtu jāpārvadā piemērotos apstākļos gaisa kuģa kravas nodalījumā. Tāpēc Regula (EK) Nr. 2027/97 būtu attiecīgi jāgroza.

²² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (48) Ņemot vērā īsos termiņus sūdzību iesniegšanai attiecībā uz tiesībām un pienākumiem, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 2027/97, gaisa pārvadātājiem būtu jādod pasažieriem iespēja iesniegt sūdzību, nodrošinot viņiem sūdzības veidlapu tādā formātā, kas ir piekļūstama personām ar invaliditāti un personām, kuras neizmanto digitālus rīkus. Gaisa pārvadātājiem sūdzības veidlapa būtu jādara pieejama vismaz gaisa pārvadātāja mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs. Minētajai sūdzības veidlapai būtu jāļauj pasažierim nekavējoties iesniegt sūdzību par bojātu, aizkavētu vai nozaudētu bagāžu.
- (49) Regulas (EK) Nr. 2027/97 3. panta 2. punkts ir novecojis, jo apdrošināšanas jautājumus tagad reglamentē ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 785/2004²³. Tādēļ tas būtu jāsvītro.
- (50) Ir nepieciešamas, ka gaisa pārvadātāji regulāri maina Regulas (EK) Nr. 2027/97 pielikumā minētos monetāros ierobežojumus, ņemot vērā ekonomiskās norises, kā pārskatījusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO), ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 785/2004 (2004. gada 21. aprīlis) par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem (OV L 138, 30.4.2004., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (51) Dragi ziņojumā tika uzsvērtā transporta būtiskā loma attiecībā uz Savienības konkurētspēju. Tajā arī ieskicēja risku, kas izriet no asimetriskiem noteikumiem, ka uzņēmējdarbība tiks novirzīta no Savienības transporta mezgliem uz transporta mezgliem Savienības kaimiņvalstīs. Pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, Regulu (EK) Nr. 261/2004 piemēro tikai tad, ja attiecīgā lidojuma apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības gaisa pārvadātājs. Trīs gadu laikā pēc šīs regulas piemērošanas Komisijai būtu jānovērtē iespējamība pārskatīt minētās regulas darbības jomu, lai vēl vairāk uzlabotu pasažieru aizsardzības līmeni un vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem.
- (52) Saistībā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 pārskatīšanu būtu jānovērtē pasažieru aizsardzības mehānisms gaisa pārvadātāja maksātspējas gadījumā.
- (53) Grenlande ir pakļauta īpaši skarbiem meteoroloģiskiem apstākļiem, un to raksturo ļoti zems iedzīvotāju blīvums un apdzīvoto vietu nošķirtība. Lai nodrošinātu savienojamību un saglabātu lidojumu pieejamību Grenlandē, uz lidojumiem Grenlandē nebūtu jāattiecina pienākumi par kompensāciju, tostarp gadījumos, kad šie lidojumi ir savienoti lidojumi, kas ielido dalībvalsts teritorijā vai izlido no dalībvalsts teritorijas, uz kuru attiecas Līgumi.

- (54) Regulai (EK) Nr. 261/2004 nebūtu jāskar statuss un suverenitāte attiecībā uz Gibraltāra zemesšaurumu, kurā atrodas Gibraltāra lidosta, un Spānijas Karalistes juridiskā nostāja šajā sakarā. Ņemot vērā pašreizējos apstākļus un lai nodrošinātu juridisko noteiktību, būtu jāprecizē, ka Regulas (EK) Nr. 261/2004 noteikumi Gibraltāra lidostai būtu jāpiemēro tikai tad, ja pēc strīda starp Spānijas Karalisti un Apvienoto Karalisti izšķiršanas Spānijas Karaliste spēj faktiski kontrolēt Gibraltāra lidostu un nodrošināt Regulā (EK) Nr. 261/2004 paredzēto noteikumu piemērošanu minētajai lidostai, un paziņojums par strīda atrisināšanu ir publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
- (55) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, taisnīgi un līdzsvaroti aizsargāt aviopasažieru tiesības, nodrošināt Savienības aviācijas nozares konkurētspēju un ilgtermiņā saglabāt savienojamību pasažieriem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet darbības mēroga dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 261/2004 groza šādi:

- 1) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Priekšmets

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

- a) pasažierim ir atteikta iekāpšana;
- b) pasažiera lidojums ir atcelts, kavējas vai ir mainīts tā izlidošanas laiks;
- c) pasažieris nokavē savienoto lidojumu;
- d) pasažierim tiek paaugstināta vai pazemināta lidojuma klase.”;

- 2) regulas 2. pantu groza šādi:

- a) panta b) līdz f) punktu aizstāj ar šādiem:

“b) “apkalpojošais gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kas veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar gaisa pārvadājuma līgumu ar pasažieri vai citas tādas juridiskas vai fiziskas personas vārdā, kurai ir līgums ar minēto pasažieri, tostarp gaisa pārvadātājs, kas savu lidojumu veikšanai izmanto cita gaisa pārvadātāja gaisa kuģi – ar šā minētā cita gaisa pārvadātāja apkalpi vai bez tās;

- c) “Savienības gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs ar derīgu darbības licenci, ko piešķirusi kāda dalībvalsts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008* noteikumiem;
- d) “organizators” ir persona Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 8. punkta nozīmē;
- e) “komplekss pakalpojums” ir ceļojuma pakalpojumu apvienojums, kā definēts Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 2. punktā;
- f) “biļete”, neatkarīgi no tās formāta, ir derīgs gaisa pārvadājuma līguma pierādījums;

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/2302 (2015. gada 25. novembris) par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/83/ES un atceļ Padomes Direktīvu 90/314/EEK (OV L 326, 11.12.2015., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).”;

- b) panta g) punktu svītrot;

c) panta h) līdz l) punktu aizstāj ar šādiem:

- “h) “galamērķis” ir lidojuma galamērķis vai brauciena pēdējā savienotā lidojuma galamērķis;
- i) “persona ar invaliditāti” un “persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām” ir jebkura persona, kurai ir pastāvīgi vai pagaidu fiziski, garīgi, intelektuāli vai maņu traucējumi, kas mijiedarbībā ar dažādiem šķēršļiem var traucēt minētajai personai pilnvērtīgi un efektīvi izmantot transportu līdzvērtīgi citiem pasažieriem, vai kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportu, ir ierobežotas vecuma dēļ;
- j) “iekāpšanas atteikums” ir atteikums uzņemt pasažierus lidojumā, lai gan viņi saskaņā ar 4. panta 1. punktā minētajiem nosacījumiem ir ieradušies uz iekāpšanu, vai ja viņi tika iepriekš informēti, ka viņiem tiks atteikta iekāpšana pret savu gribu, izņemot gadījumus, kad ir saprātīgs pamats iekāpšanu atteikt, piemēram, veselības stāvokļa, drošuma, drošības vai nepiemērotu ceļojuma dokumentu dēļ;
- k) “brīvprātīgais” ir pasažieris, kas ir ieradies uz iekāpšanu saskaņā ar 4. panta 1. punktā paredzētajiem nosacījumiem un ar pozitīvu atbildi atsaucas uz gaisa pārvadātāja aicinājumu pasažieriem, kuri ir gatavi atteikties no iekāpšanas gaisa kuģī savā lidojumā, par to saņemot atlīdzinājumu;”;

- l) “atcelšana” ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un par kuru bija izdots gaisa pārvadājuma līgums, un ietver gadījumus, kad:
- i) gaisa kuģis ir pacēlies, bet jebkāda iemesla dēļ ir vai nu novirzīts uz citu lidostu, kas nav biļetē norādītā ielidošanas lidosta, vai ir atgriezies izlidošanas lidostā un nevar turpināt ceļu uz biļetē norādīto ielidošanas lidostu, ja vien lidosta, kurā gaisa kuģis faktiski ielidojis, un biļetē norādītā ielidošanas lidosta neapkalpo vienu un to pašu pilsētu, metropoli vai reģionu un gaisa pārvadātājs pasažierim nenodrošina transportu uz biļetē norādīto ielidošanas lidostu; vai
 - ii) pasažierim ir izdota biļete uz lidojumu un kad pasažiera biļetē norādītais izlidošanas laiks ir pārcelts uz priekšu par vairāk nekā vienu stundu, izņemot tad, ja reģistrācijas laiks un iekāpšanas laiks paliek nemainīti, vai izņemot tad, ja pasažieris ir izmantojis lidojumu, kura izlidošanas laiks ir mainīts;”;
- d) pievieno šādus punktus:
- “m) “trešā valsts” ir jebkura valsts vai kādas dalībvalsts teritorijas daļa, uz kuru Līgumi neattiecas;
 - n) “izlidošanas kavēšanās” ir laika atšķirība starp izlidošanas laiku, kas norādīts pasažiera biļetē, un lidojuma faktisko izlidošanas laiku;

- o) “ielidošanas kavēšanās” ir laika atšķirība starp ielidošanas laiku, kas norādīts pasažiera biļetē, un lidojuma faktisko ielidošanas laiku;
- p) “pārvadājuma klase” ir gaisa kuģa pasažieru salona daļa, ko raksturo atšķirīgi sēdekļi, atšķirīgs sēdvietu izvietojums vai jebkāda cita atšķirība no pasažieriem sniegtā pakalpojuma salīdzinājumā ar citām salona daļām;
- q) “gaisa pārvadājuma līgums” ir līgums par pārvadāšanu, kas noslēgts starp gaisa pārvadātāju vai tā pilnvarotu pārstāvi un pasažieri par viena vai vairāku lidojumu nodrošināšanu;
- r) “ārkārtēji apstākļi” ir apstākļi, kas – pēc to būtības vai izcelsmes – nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai, un tas faktiski nespēj tos kontrolēt, piemēram, apstākļi, kas izklāstīti pielikuma 1. punktā iekļautajā ārkārtēju apstākļu neizsmeļošajā sarakstā, bet neietver apstākļus, kas izklāstīti pielikuma 2. punktā iekļautajā apstākļu neizsmeļošajā sarakstā;
- s) “lidojums” ir gaisa pārvadājumu darbība, ko veic viens gaisa kuģis starp divām lidostām, kā norādīts biļetē, pa iepriekš noteiktu maršrutu, saskaņā ar grafiku un ar vienotu identifikācijas numuru, neatkarīgi notā, vai ir starpposma pieturas tikai tehniskos un ekspluatācijas nolūkos;

- t) “savienotais lidojums” ir lidojums, kurš kā brauciena daļa ir paredzēts tam, lai pasažieris varētu izlidot no sākotnējā izlidošanas punkta un nonākt pārsēšanās punktā nolūkā izlidot ar citu lidojumu, vai – ir paredzēts tam, lai pasažieris varētu izlidot no pārsēšanās punkta, lai pasažieris sasniegtu citu pārsēšanās punktu vai pasažiera galamērķi;
- u) “tranzītnosēšanās” ir plānots brauciena pārtraukums, kas paredzēts vienā gaisa pārvadājuma līgumā, uz laiku, kas ilgāks nekā nepieciešams tiešam tranzītam, vai, pārsēšanās gadījumā, parasti līdz nākamā savienotā lidojuma izlidošanas laikam un izņēmuma gadījumā ar nakšņošanu līdz nākamajai dienai;
- v) “brauciens” ir viens lidojums vai savienoti lidojumi, kuru gaitā pasažieris no sākotnējā izlidošanas punkta tiek nogādāts pasažiera galamērķī saskaņā ar vienu gaisa pārvadājuma līgumu, kurā turpceļa un atpakaļceļa lidojumi ir atsevišķi braucieni;
- w) “izlidošanas laiks” ir laiks, kad gaisa kuģis atstāj izlidošanas platformu, vai nu tiek izstumts, vai ar paša jaudu (bremžu paliktņu noņemšanas laiks);
- x) “ielidošanas laiks” ir laiks, kad gaisa kuģis sasniedz ielidošanas platformu un tiek nostiprinātas tā stāvbremzes (bremžu paliktņu uzlikšanas laiks);

- y) “aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā” ir laikposms, kas pārsniedz 30 minūtes, kad – izlidošanas gadījumā – gaisa kuģis paliek uz zemes no brīža, kad tiek aizvērtas gaisa kuģa durvis, līdz gaisa kuģa pacelšanās laikam, vai – ielidošanas gadījumā – laikposms, kas pārsniedz 30 minūtes, starp gaisa kuģa zemskari un gaisa kuģa durvju atvēršanu;
- z) “nakts” ir laikposms no pusnakts līdz plkst. 6.00;
- za) “bērns” ir persona, kas lidojuma izlidošanas dienā vai saskaņā ar gaisa pārvadājuma līgumu pirmā savienotā lidojuma izlidošanas dienā nav sasniegusi 14 gadu vecumu;
- zb) “zīdains” ir persona, kas lidojuma izlidošanas dienā vai saskaņā ar gaisa pārvadājuma līgumu pirmā savienotā lidojuma izlidošanas dienā nav sasniegusi divu gadu vecumu;
- zc) “pastāvīgs informācijas nesējs” ir jebkurš instruments, kas pasažierim dod iespēju uzglabāt informāciju tā, lai tā atbilstīgā laikposmā informatīvos nolūkos būtu pieejama turpmākai atsaucei, un kas ļauj uzglabāto informāciju neizmainītā veidā pavairot;
- zd) “pieklūstams formāts” ir formāts, kas personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām dod piekļuvi jebkādi attiecīgai informācijai, tostarp nodrošina minētajai personai piekļuvi informācijai tikpat viegli un ērti kā personai bez jebkādiem traucējumiem vai invaliditātes, un kas atbilst pieklūstamības prasībām, kuras noteiktas saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, jo īpaši, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/882*;

- ze) “traucējums” ir iekāpšanas atteikums, atcelšana, izlidošanas kavēšanās, ielidošanas kavēšanās, vai aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā;
- zf) “sākotnējais izlidošanas punkts” ir lidojuma vai brauciena pirmā savienotā lidojuma izlidošanas punkts.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/882 (2019. gada 17. aprīlis) par produktu un pakalpojumu piekļūstamības prasībām (OV L 151, 7.6.2019., 70. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).”;

3) regulas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro:

- a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi;
- b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības pārvadātājs.

2. Šā panta 1. punktu piemēro ar noteikumu, ka:
 - a) pasažieriem ir biļete attiecīgajam lidojumam; vai
 - b) gaisa pārvadātājs vai starpnieks pasažierus tā lidojuma vietā, uz kuru tiem bija biļetes, ir pārcēlis uz citu lidojumu, neatkarīgi no iemesla.
3. Šī regula neattiecas uz pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kas sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama. Tomēr tā attiecas uz pasažieriem, kuru biļetes ir izsniegtas saskaņā ar gaisa pārvadātāja vai starpnieka noteiktu biežu lidojumu programmu vai citu komerciālu programmu.
4. Neskarot 8. panta 2. punkta d) apakšpunktu, šī regula attiecas tikai uz pasažieriem, ko pārvadā ar motorizētu fiksētu spārnu gaisa kuģi.
5. Ja vien nav norādīts citādi, apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par pienākumu izpildi saskaņā ar šo regulu.
6. Neskarot šīs regulas 12. pantu, šo regulu piemēro arī pasažieriem, ko pārvadā saskaņā ar komplekso ceļojuma līgumu, kā definēts Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 3) punktā, ja vien minētais kompleksā ceļojuma līgums nav izbeigts vai tā izpildi nav ietekmējis ar minētā lidojuma traucējumu nesaistīts iemesls.
7. Šīs regulas 7. pantu nepiemēro, ja traucējums notiek savienotajā lidojumā, kurš gan izlido no kādas lidostas Grenlandē, gan ielido kādā no tām.

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

To piemēro Gibraltāra lidostai, ja pēc strīda ar Apvienoto Karalisti atrisināšanas Spānijas Karaliste var faktiski īstenot kontroli pār minēto lidostu un nodrošināt šīs regulas piemērošanu minētajai lidostai. Kad šie nosacījumi ir izpildīti, Spānijas Karaliste par to paziņo Komisijai, un Komisija *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicē paziņojumu par strīda atrisināšanu. Šo regulu minētajai lidostai piemēro no nākamā mēneša pirmās dienas pēc minētā paziņojuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstnesī* datuma.”;

- 4) regulas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Iekāpšanas atteikums

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

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

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

3. Ja piesakās nepietiekams skaits brīvprātīgo, lai atlikušie pasažieri ar biļetēm varētu iekāpt attiecīgajā lidojumā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var pasažieriem pret viņu gribu atteikt iekāpšanu, izņemot tos pasažierus, kas minēti 11. pantā.
4. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, nekavējoties sniedz informāciju attiecīgajiem pasažieriem par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a un 16.a pantu.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem skaidrā veidā piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu. Atkāpjoties no 8. panta 1. punkta

a) apakšpunkta, ja pasažieriem, kuriem tika atteikta iekāpšana, ir tiesības uz atlīdzinājumu, to piešķir bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk septiņu kalendāro dienu laikā pēc iekāpšanas atteikuma.

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

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

5. Šā panta 3. un 4. punktu piemēro arī atpakaļceļa lidojumiem, ja pasažierim ir atteikta iekāpšana, pamatojoties uz to, ka pasažieris nav izmantojis turpceļa lidojumu, kas iekļauts tajā pašā gaisa pārvadājuma līgumā.
6. Ja pasažieris vai starpnieks pieprasa labot pārrakstīšanās kļūdu viena vai vairāku pasažieru vārdā(-os) vai uzvārdā(-os), vai gadījumā, ja jāveic administratīvas izmaiņas minētajos vārdos vai uzvārdos, apkalpojošais gaisa pārvadātājs veic labojumu vai izmaiņas vismaz vienreiz līdz 48 stundām pirms izlidošanas bez jebkādas papildu maksas pasažierim vai starpniekam.”;

5) regulas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Atcelšana

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

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

2. Atceltā lidojuma apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem skaidrā veidā piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu.
3. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. pantu.

4. Pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju no atcelto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 7. panta 3. punktu, ja viņi izvēlas atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu vai ja galamērķi viņi ir sasnieguši ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā noteiktās robežvērtības, pēc tam, kad viņi bija izvēlējušies maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Šajā nolūkā gaisa pārvadātājs sistemātiski nodrošina pasažierim iepriekš aizpildītu veidlapu pieklūstamā formātā un uz pastāvīga informācijas nesēja. Gaisa pārvadātājs sniedz atbildi 7. panta 5. punktā noteiktajā termiņā.
5. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu izraisīja ārkārtēji apstākļi un ka no atcelšanas nevarētu izvairīties pat tad, ja gaisa pārvadātājs būtu veicis visus iespējamus pasākumus. Uz šādiem ārkārtējiem apstākļiem var atsaukties tikai tiktāl, ciktāl tie ietekmē attiecīgo lidojumu vai vismaz vienu no trim iepriekšējiem lidojumiem rotācijas secībā, ko paredzēts veikt vienam un tam pašam gaisa kuģim, un ar noteikumu, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp minētā apstākļa iestāšanos un lidojuma atcelšanu. Pienākums pierādīt, ka pastāv šāda tieša cēloņsakarība, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.

6. Tiesības saņemt atbalstu saskaņā ar 3. punktu un kompensāciju saskaņā ar 4. punktu nepiemēro, ja pasažieris tika informēts par atcelšanu vismaz 14 kalendārās dienas pirms pasažiera biļetē norādītā izlidošanas datuma. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir ticis informēts par lidojuma atcelšanu, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.”;

6) regulas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Kavēšanās

1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs paredz lidojuma kavēšanos, tas par to informē attiecīgos pasažierus nekavējoties, ja iespējams, bet vēlākais līdz pasažiera biļetē norādītajam izlidošanas laikam. Cik vien iespējams, pasažieri regulāri saņem atjauninātu informāciju reāllaikā. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs vienlaikus attiecīgajos pasažierus informē par viņu konkrētajām tiesībām saskaņā ar šo regulu, kas piemērojamas konkrētajā gadījumā, jo īpaši attiecībā uz atbalstu saskaņā ar 9. pantu, un sniedz informāciju par 7. pantā noteikto kompensācijas pieprasīšanas procesu un par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a un 16.a pantu.

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

2. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. pantu.
3. Ja kavēšanās sasniedz robežvērtības, kas noteiktas 7. panta 2. punktā, aprēķinot no pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika, apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu.
4. Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no kavēto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 7. panta 3. punktu, ja tie savā galamērķī ielido ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā noteiktās robežvērtības.

Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no kavēto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 7. panta 3. punktu, ja viņi izvēlas atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu vai ja galamērķi viņi ir sasnieguši ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā noteiktās robežvērtības, pēc tam, kad viņi bija izvēlējušies maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

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

Tiesības saņemt atbalstu saskaņā ar 2. punktu un kompensāciju saskaņā ar 4. punktu nepiemēro, ja pasažieris tika informēts par šādām izmaiņām vismaz 14 kalendārās dienas pirms pasažiera biļetē norādītā izlidošanas datuma. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir informēts par laika izmaiņām, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.

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

7) iekļauj šādus pantus:

“6.a pants

Aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā

1. Gadījumā, ja notikusi aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs regulāri un reāllaikā pēc iespējas sniedz pasažieriem jaunāko informāciju.

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

6.b pants

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

1. Ja pasažieris nokavē brauciena savienoto lidojumu iepriekšējā lidojuma traucējuma rezultātā, tad atbildība par maršruta maiņas nodrošināšanu pasažierim saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu un atbalsta nodrošināšanu pasažierim saskaņā ar 9. pantu ir tam apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kurš apkalpojis iepriekšējo lidojumu.

2. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nevar pasažierim nodrošināt maršruta maiņu 7. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajā laikposmā, kas aprēķināts no pasažiera biļetē norādītā nokavētā savienotā lidojuma izlidošanas laika, apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem bez nepamatotas kavēšanās skaidrā veidā piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu.
3. Pasažieriem ir arī tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no gaisa pārvadātāja, kurš apkalpojis traucēto lidojumu, saskaņā ar 7. panta 1. un 3. punktu, ja viņi savā galamērķī ielido ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā noteiktās robežvērtības.

Pasažieriem ir tiesības saskaņā ar 7. panta 1. un 3. punktu pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no gaisa pārvadātāja, kurš apkalpojis traucēto lidojumu, ja viņi izvēlas atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu vai ja galamērķi viņi ir sasnieguši ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā noteiktās robežvērtības, pēc tam, kad viņi bija izvēlējušies maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu.
4. Ja pasažieris plāno un veic tranzītnosēšanos, par pasažiera galamērķi uzskata lidostu, kurā ir veikta tranzītnosēšanās”;

8) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

Tiesības uz kompensāciju

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

- a) 300 EUR par braucieniem 3500 kilometru vai mazākā attālumā un par visiem braucieniem Savienības iekšienē;
- b) 500 EUR par braucieniem, kuru attālums pārsniedz 3500 kilometrus.

Atkāpjoties no a) apakšpunkta, braucieniem starp tālākajiem reģioniem un citu dalībvalsts teritoriju, uz kuru attiecas Līgumi, piemēro kompensācijas summas, pamatojoties uz braucienu faktisko attālumu.

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

- a) četras stundas visos braucienos Savienības iekšienē un braucienos 3500 km vai mazākā attālumā;
- b) sešas stundas braucienos, kuru attālums pārsniedz 3500 kilometrus.

3. Nosakot attālumus šīs regulas nolūkā, par aprēķina pamatu ņem attālumu starp sākotnējo izlidošanas punktu un galamērķi. Savienota lidojuma gadījumā ņem vērā tikai sākotnējo izlidošanas punktu un galamērķa lidostu. Minētos attālumus mēra pēc lielā loka maršruta metodes.
4. Ja pasažieri, ievērojot 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu, ir izvēlējušies turpināt braucienu un mainītajā maršrutā notiek vēl kāds traucējums, tad pasažierim tiesības uz kompensāciju var rasties tikai vienreiz brauciena laikā līdz galamērķim.
5. Kompensācijas pieprasījumus saskaņā ar šo pantu pasažieris iesniedz sešu mēnešu laikā no faktiskās izlidošanas dienas, kas norādīta pasažiera biļetē. 14 kalendāro dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas apkalpojošais gaisa pārvadātājs vai nu izmaksā kompensāciju, vai arī sniedz pasažierim pamatojumu kompensācijas nemaksāšanai saskaņā ar 5. panta 5. punktu vai 6. panta 6. punktu, tostarp attiecīgā gadījumā skaidru un pamatotu paskaidrojumu par ārkārtējiem apstākļiem. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.

Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs prasīto kompensāciju nemaksā, pasažieris var iesniegt sūdzību saskaņā ar 16. ac pantu.
6. Kompensāciju izmaksā skaidrā naudā vai citos veidos, ja pasažieris tam ir paudis piekrišanu parakstītā dokumentā vai izmantojot jebkādus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja.”;

9) regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu

1. Traucējuma gadījumā saskaņā ar 4., 5., 6. vai 6.b pantā un šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem pasažieriem bez maksas piedāvā izvēli no šādām iespējām:
 - a) 14 kalendārajās dienās no pasažiera biļetē norādītā traucētā lidojuma izlidošanas dienas saņemt biļešu pilnas cenas automātisku atlīdzinājumu skaidrā naudā vai, ja pasažieris tam ir paudis piekrišanu parakstītā dokumentā vai izmantojot jebkākus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja, citā veidā, par to brauciena vai braucienu daļu vai daļām, kas nav veiktas, un par jau veikto brauciena daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas attiecībā pret pasažiera sākotnējiem ceļojuma plāniem, attiecīgā gadījumā kopā ar atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas punktu pēc iespējas agrāk pēc pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika vai, vienojoties ar pasažieri, pirms minētā laika.
 - b) turpināt pasažiera braucienu, mainot pasažiera maršrutu līdz viņa galamērķim pēc iespējas agrāk pēc pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika vai, vienojoties ar pasažieri, pirms minētā laika; vai

- c) mainīt maršrutu līdz galamērķim uz vēlāku dienu atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas.

Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu saskaņā ar 10.a pantu, šā punkta a) apakšpunktā minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.

2. Lai pasažieris pēc iespējas agrāk sasniegtu savu galamērķi atbilstīgi 1. punktam, apkalpojošais gaisa pārvadātājs pasažierim piedāvā vismaz vienu no šādām alternatīvām iespējām atkarībā no to pieejamības un ar noteikumu, ka tās ir līdzvērtīgas gaisa pārvadājuma līgumā izklāstītajiem pārvadājuma nosacījumiem, kuras pasažieris var apsvērt un dot tām savu piekrišanu parakstītā dokumentā vai izmantojot jebkākus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja:
 - a) lidojums vai savienoti lidojumi tajā pašā maršrutā, kas noteikts gaisa pārvadājuma līgumā;
 - b) atšķirīgs maršruts, tostarp uz vai no alternatīvām lidostām, līdz lidostai, kas norādīta gaisa pārvadājuma līgumā; šajā gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs sedz pasažiera transporta izmaksas no lidostas, kas norādīta gaisa pārvadājuma līgumā, uz alternatīvo lidostu vai no alternatīvās lidostas uz lidostu, kas norādīta gaisa pārvadājuma līgumā;
 - c) cita gaisa pārvadātāja nodrošinātu pakalpojumu izmantošana; vai
 - d) cita transporta veida izmantošana, ja tas ir piemērots paredzamajam brauciena attālumam.

3. Ja pasažieris ir informējis apkalpojošo gaisa pārvadātāju par savu izvēli turpināt braucienu saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu un 4. punktu un ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs trīs stundu laikā nav piedāvājis maršruta maiņu, pasažieris var pats organizēt maršruta maiņu saskaņā ar 2. punktu.

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

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

4. Pasažieris var izvēlēties starp atlīdzinājumu saskaņā ar 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu uz vēlāku dienu saskaņā ar 1. punkta c) apakšpunktu līdz brīdim, kamēr pasažieris nav pieņēmis apkalpojošā gaisa pārvadātāja piedāvātu maršruta maiņu pēc iespējas agrāk saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu, vai līdz brīdim, kamēr pasažieris nav nolēmis pats organizēt maršruta maiņu saskaņā ar 3. punktu.

Pasažieris par savu izvēli informē apkalpojošo gaisa pārvadātāju.”;

10) regulas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Tiesības uz atbalstu

1. Traucējuma gadījumā un ievērojot 4., 5., 6., 6.a pantā un 6.b pantā un šajā pantā minētos nosacījumus un ja lidojuma vai alternatīva pārvadājuma gaidīšanas laiks ir pagarināts vismaz par divām stundām, pasažieriem bez maksas piedāvā:
 - a) atspirdzinājumus ik pēc divām gaidīšanas stundām;
 - b) ēdināšanu pēc trim stundām un pēc tam ik pēc piecām gaidīšanas stundām, bet ne vairāk kā trīs ēdināšanas dienā;
 - c) īsziņas, piekļuvi internetam un divus tālruņa zvanus.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs var ierobežot vai atteikt saskaņā ar pirmo daļu sniegto atbalstu, ja tā sniegšana vēl vairāk aizkavētu kavētā lidojuma izlidošanu vai maršruta maiņu, tostarp alternatīvā pārvadājuma atiešanu.
2. Turklāt, ja gaidot lidojumu vai alternatīvu pārvadājumu, kādā vietā ir jāuzturas vienu vai vairākas nakts, pasažieriem bez maksas piedāvā:
 - a) izmitināšanu viesnīcā;
 - b) transportu no lidostas uz izmitināšanas viesnīcu un atpakaļ.

3. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs var izmantot kuponus, lai izpildītu savus pienākumus, kas paredzēti 1. punkta a) un b) apakšpunktā un 2. punktā. Kuponi, kas izsniegti saskaņā ar 1. punktu, ir izmantojami visās tirdzniecības vietās, kas nodrošina pārtiku un atspirdzinājumus tajā lidostā, kurā attiecīgie pasažieri ir iestrēguši, lidojuma laikā gaisa kuģī un attiecīgā gadījumā izmitināšanas vietā, kas paredzēta, ievērojot 2. punkta a) apakšpunktu.
4. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nepilda savus pienākumus saskaņā ar 1., 2. un 3. punktu, attiecīgie pasažieri var paši veikt pasākumus. Gaisa pārvadātājs, kas apkalpo traucēto lidojumu, atlīdzina pasažieriem radušos izdevumus 14 kalendāro dienu laikā pēc atlīdzinājuma pieprasījuma iesniegšanas, ciktāl minētie izdevumi ir nepieciešami, pamatoti un samērīgi ar gaidīšanas ilgumu un atspirdzinājumu un ēdināšanas izmaksām lidostā vai izmitināšanas vietā, kurā tie iestrēguši. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.
5. Visās Savienības lidostās lidostas vadības dienests ievieš pasākumus, lai nodrošinātu, ka dzeramo ūdeni un elektronisko ierīču uzlādes stacijas var darīt pieejamus bez maksas neatkarīgi no dienas, lidojuma vai termināļa.
6. Ja traucējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi un no traucējuma nebūtu bijis iespējams izvairīties pat tad, ja gaisa pārvadātājs ir veicis visus saprātīgos pasākumus, gaisa pārvadātājs var ierobežot saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu paredzēto izmitināšanu līdz maksimāli trīs naktīm.

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

11) regulas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants

Lidojuma klases paaugstināšana un pazemināšana

1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri augstākā pārvadājuma klasē, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs neprasa pasažierim nekādu piemaksu.
2. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri zemākā pārvadājuma klasē, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs, izmantojot 7. panta 6. punktā minētos līdzekļus, bez pieprasījuma 14 kalendāro dienu laikā no klases pazemināšanas dienas piešķir pasažierim kompensāciju apmērā, kas līdzvērtīgs vismaz:
 - a) 40 % no lidojuma cenas attiecībā uz lidojumiem, kuru attālums ir 3500 kilometru vai mazāk; vai
 - b) 75 % no lidojuma cenas attiecībā uz lidojumiem, kuru attālums ir vairāk nekā 3500 kilometru.
3. Ja lidojuma cena uz biļetes nav norādīta, 2. punktā minēto kompensāciju aprēķina, pamatojoties uz attiecīgo lidojuma attāluma proporcionālo daļu salīdzinājumā ar kopējo attālumu, uz kuru attiecas gaisa pārvadājuma līgums un ko aprēķina saskaņā ar 7. panta 3. punktu.

4. Šajā pantā minētajā lidojuma cenā nav iekļauti nodokļi un nodevas, kas norādītas uz biļetēm, ciktāl nedz prasība samaksāt šos nodokļus un nodevas, nedz to summa nav atkarīgas no pārvadājuma klases, kurai minētās biļetes tika nopirktas.
5. Šis pants neattiecas uz priekšrocībām, ko ietver par augstāku cenu tajā pašā pārvadājuma klasē, piemēram, attiecībā uz īpašām sēdvietām vai ēdināšanu.”;

12) iekļauj šādu pantu:

“10.a pants

Lidostas ārkārtas rīcības plāni

1. Savienības lidostā, kurā apkalpoto pasažieru skaits gadā ir vairāk par pieciem miljoniem, lidostas vadības dienests nodrošina, ka lidostas vadības dienesta darbības un lidostas pamatpakalpojumu sniedzēju, jo īpaši gaisa pārvadātāju un virszemes pakalpojumu sniedzēju, darbības tiek koordinētas, izmantojot pienācīgu ārkārtas rīcības plānu, ņemot vērā iespējamās daudzu lidojumu atcelšanas, daudzu lidojumu kavēšanās, vai abas situācijas, kas izraisa ievērojama skaita pasažieru iestrēgšanu lidostā. Ārkārtas rīcības plānu izstrādā, lai nodrošinātu, ka iestrēgušajiem pasažieriem tiek sniegta pienācīga informācija, un tajā ietver pasākumus, lai mazinātu viņu gaidīšanas laiku un neērtības.
2. Lidostas ārkārtas rīcības plānos ņem vērā pasažieru īpašās un individuālās vajadzības, kas minētas 11. pantā.

3. Ārkārtas rīcības plānu jo īpaši izstrādā, piedaloties Lidostas lietotāju komitejai, kas minēta Padomes Direktīvā 96/67/EK^{*}, virszemes pakalpojumu sniedzējiem un citiem lidostas pamatpakalpojumu sniedzējiem. Ārkārtas rīcības plānā ietver arī kontaktinformāciju attiecībā uz personu vai personām, ko iecēluši gaisa pārvadātāji, kuri piedalās Lidostas lietotāju komitejā, lai minētā persona vai minētās personas tos pārstāvētu uz vietas daudzu lidojumu atcelšanas, daudzu lidojumu kavēšanās, vai abu situāciju gadījumā. Gaisa pārvadātājs nodrošina, ka jebkurai ieceltajai personai ir nepieciešamie līdzekļi, lai palīdzētu pasažieriem saskaņā ar pienākumiem, kas izriet no šīs regulas lidojuma traucējuma gadījumā.
4. Lidostas vadības dienests ārkārtas rīcības plānu dara zināmu Lidostas izmantotāju komitejai, kas minēta Direktīvā 96/67/EK, un pēc pieprasījuma arī valsts izpildiestādei, kurai saskaņā ar šīs regulas 16. panta 1. punktu uzticēta šīs regulas izpilde.
5. Dalībvalsts var nolemt, ka lidostai, uz kuru neattiecas 1. punkts un kura atrodas tās teritorijā, ir jāpilda 1.–4. punktā noteiktie pienākumi.
6. Savienības lidostā, kurā apkalpoto pasažieru skaits gadā ir zem 1. punktā noteiktās robežvērtības vai uz kurām neattiecas dalībvalsts lēmums saskaņā ar 3.a punktu, lidostas vadības dienests dara visu iespējamo, lai koordinētu lidostas lietotāju rīcību un vienotos ar viņiem nolūkā informēt iestrēgušos pasažierus daudzu lidojumu atcelšanas, daudzu lidojumu kavēšanās, vai abu situāciju gadījumā, kas izraisa ievērojama skaita pasažieru iestrēgšanu lidostā.

* Padomes Direktīva 96/67/EK (1996. gada 15. oktobris) par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).”;

13) regulas 11. pantu aizstāj ar šādu:

“11. pants

Pasažieri ar īpašām vajadzībām

1. Visu pasažieriem paredzēto informāciju saskaņā ar šo regulu sniedz pieklūstamā formātā.
2. Šo pantu piemēro personām ar invaliditāti, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, zīdaiņiem, nepavadītiem bērniem un grūtniecēm, ar noteikumu, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam tika paziņots par minēto personu īpašajām vajadzībām pēc atbalsta vēlākais brīdī, kad tiek paziņots par lidojuma traucējumu. To piemēro arī personām, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, ar noteikumu, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam vēlākais reģistrācijas brīdī tika paziņots par minēto personu vajadzībām pēc īpašas medicīniskās palīdzības. Apkalpojošie gaisa pārvadātāji var prasīt pierādījumu par šādām vajadzībām.

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

3. Vēlākais reģistrācijas brīdī un ja ir pieejamas brīvas vietas, jebkurai personai, kas pavada 2. punktā minētās personas vai kuras pavada bērnu, bez maksas piedāvā iespēju sēdēt minētās personas vai bērna vietai blakus esošajā vietā.

4. Iekāpšanas laikā apkalpojošie gaisa pārvadātāji piešķir prioritāti 2. punktā minētajām personām un visām personām vai atzītiem servissuņiem, kas pavada minētās personas.
5. Nodrošinot maršruta maiņu un atbalstu saskaņā ar 8. un 9. pantu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs īpašu uzmanību pievērš 2. punktā minēto personu vajadzībām. Gaisa pārvadātāji šo maršruta maiņu un atbalstu minētajām personām, tostarp visām personām vai atzītiem servissuņiem, kas pavada minētās personas, nodrošina pēc iespējas ātrāk.
6. Šīs regulas 9. panta 6. punktu nepiemēro šā panta 2. punktā minētajiem pasažieriem un nevienai personai vai atzītiem servissuņiem, kas tos pavada.”;

14) regulas 12. pantu aizstāj ar šādu:

“12. pants

Papildu tiesības

1. Šī regula neietekmē pasažieru tiesības, kas paredzētas citos tiesību aktos, tostarp Direktīvā (ES) 2015/2302, ja vien šajā pantā nav paredzēts citādi.

Kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar šīs regulas 7. pantu vai 10. panta 2. punktu, atskaita no kompensācijas vai cenas samazinājuma, kas piešķirts saskaņā ar citiem tiesību aktiem, piemēram, Direktīvu (ES) 2015/2302, ja tiesības, attiecībā uz kurām tiek piešķirta kompensācija vai cenas samazinājums, aizsargā vienas un tās pašas intereses vai tām ir viens un tas pats mērķis. Līdzīgi, kompensāciju vai cenas samazinājumu, kas piešķirts saskaņā ar citiem tiesību aktiem, piemēram, Direktīvu (ES) 2015/2302, atskaita no kompensācijas, kas piešķirta saskaņā ar šīs regulas 7. pantu vai 10. panta 2. punktu ja šādas tiesības, attiecībā uz kurām tiek piešķirta kompensācija vai cenas samazinājums, aizsargā vienas un tās pašas intereses vai tām ir viens un tas pats mērķis.

Neatkarīgi no komplekso ceļojumu organizatora tiesībām pieprasīt atlīdzinājumu vai cenas atmaksu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2015/2302 22. pantu, neskarot šīs regulas 13. pantu un atkāpjoties no 8. panta 1. punkta a) apakšpunkta, ja lidojums ir daļa no kompleksā ceļojuma līguma, kā tas definēts Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 3. punktā, pasažieriem nav tiesību uz atlīdzinājumu saskaņā ar šo regulu, ciktāl attiecīgās tiesības izriet no Direktīvas (ES) 2015/2302.

2. Neskarot valsts tiesību, tostarp tiesu prakses, būtiskus principus un noteikumus, 1. punktu nepiemēro brīvprātīgajiem saskaņā ar 4. panta 2. punktā paredzētajiem nosacījumiem.
3. Ja pasažierim jau ir izmaksāta kompensācija vai atlīdzinājums saskaņā ar trešās valsts tiesību aktiem, šādas kompensācijas vai atlīdzinājuma summu atskaita no tās kompensācijas vai atlīdzinājuma summas, ko piešķir saskaņā ar šo regulu.”;

15) regulas 13. pantu aizstāj ar šādu:

“13. pants

Tiesības uz atlīdzinājumu

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

16) regulas 14. pantu aizstāj ar šādu:

“14. pants

Pienākumi informēt pasažierus

1. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs savā tīmekļa vietnē un mobilajā lietotnē iekļauj informatīvu paziņojumu, kurā norāda tiesības saskaņā ar šo regulu, tostarp sūdzību izskatīšanas procedūru.
2. Piedāvājot biļetes lidojumam vai savienotajiem lidojumiem un pirms iegādes gaisa pārvadātāji un starpnieki sniedz pasažierim šādu informāciju:
 - a) piedāvātās biļetes vai biļešu veids, jo īpaši informācija par to, vai uz biļeti vai biļetēm attiecas viens gaisa pārvadājuma līgums vai atsevišķu gaisa pārvadājumu līgumu kombinācija;
 - b) pasažiera, apkalpojošā gaisa pārvadātāja un starpnieka tiesības un pienākumi saskaņā ar šo regulu, kas pievienota gaisa pārvadājuma līgumam, tostarp informācija par atlīdzinājuma procesu;
 - c) termiņš un procedūra, saskaņā ar kuru pasažieris bez jebkādas papildu maksas var lūgt vārda maiņu, kā norādīts 4. panta 6. punktā; un
 - d) gaisa pārvadājuma līguma noteikumi.

Lai ievērotu informācijas prasību, kas noteikta pirmās daļas b) apakšpunktā, gaisa pārvadātājs un starpnieks var izmantot šīs regulas noteikumu kopsavilkumu, kuru Komisija sagatavojusi un darījusi pieejamu sabiedrībai visās Savienības oficiālajās valodās.

3. Starpnieks vai gaisa pārvadātājs, kas tirgo biļetes, uz kurām attiecas atsevišķu gaisa pārvadājumu līgumu kombinācija, pirms pirkuma informē pasažieri, ka uz biļetēm attiecas atsevišķi gaisa pārvadājumu līgumi un ka 7., 8. un 9. pantā paredzētās tiesības saistībā ar kompensāciju, atlīdzinājumu, maršruta maiņu vai atbalstu nokavēta nākamā lidojuma nav piemērojamas saskaņā ar atsevišķu gaisa pārvadājuma līgumu. Šo informāciju skaidri sniedz, tirgojot biļetes.

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

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

17) iekļauj šādu pantu:

“15.a pants

Sūdzība gaisa pārvadātājam vai starpniekam

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

2. Ja pasažieri iesniedz sūdzību, izmantojot 1. punktā minēto mehānismu, šo sūdzību iesniedz sešu mēnešu laikā pēc attiecīgā traucējuma. 30 kalendāro dienu laikā pēc sūdzības iesniegšanas gaisa pārvadātājs vai starpnieks, kuram sūdzība ir adresēta, vai nu sniedz pamatotu atbildi vai pienācīgi pamatotos izņēmuma gadījumos informē pasažieri par to, ka pasažieris saņems galīgo atbildi ne vēlāk kā divu mēnešu laikposmā no sūdzības iesniegšanas dienas. Ja strīdu nav bijis iespējams atrisināt, atbildē iekļauj arī saskaņā ar 16. pantu izraudzītās iestādes vai iestāžu vai saskaņā ar 16.a pantu par ārpustiesas strīdu izšķiršanu atbildīgās iestādes vai iestāžu attiecīgo kontaktinformāciju, tostarp šādas iestādes vai iestāžu pasta adresi, tīmekļa vietni un e-pasta adresi.
3. Pasažieru sūdzību iesniegšana, izmantojot 1. punktā minēto mehānismu, neskar viņu tiesības iesniegt strīdus ārpustiesas izšķiršanai saskaņā ar 16.ac pantu vai saņemt tiesisko aizsardzību tiesā, ievērojot noilguma termiņu saskaņā ar valsts tiesību aktiem.”;

18) regulas 16. pantu aizstāj ar šādu:

“16. pants

Izpilde

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

2. Valsts izpildiestādē rūpīgi uzrauga atbilstību šīs regulas prasībām un veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu.
3. Pasažieri var ziņot valsts izpildiestādei par iespējamām šīs regulas pārkāpumiem. Valsts izpildiestāde var izmeklēt ziņotos iespējamās pārkāpumus un lemt par izpildes nodrošināšanas pasākumiem, pamatojoties uz informāciju, kas iekļauta minētajos ziņojumos.
4. Dalībvalstu noteiktās sankcijas par šīs regulas pārkāpumiem ir efektīvas, samērīgas un atturošas. Jo īpaši – šādas sankcijas ir pietiekamas, lai sniegtu pārvadātājiem un starpniekiem finansiālu stimulu konsekventi ievērot šīs regulas noteikumus.
5. Līdz ... [seši gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un pēc tam ik pēc pieciem gadiem valsts izpildiestādes savās tīmekļa vietnēs publicē ziņojumu par savu darbību, par izpildes nodrošināšanas pasākumu un tā iznākumu, tostarp par piemērotajām sankcijām. Minētos ziņojumus iesniedz arī Komisijai.
6. Par jautājumiem, uz ko attiecas šī regula, apkalpojošie gaisa pārvadātāji un starpnieki valsts izpildiestādēm dalībvalstī, kurā tie darbojas, paziņo tās personas vai to personu vai iestādes vajadzīgo kontaktinformāciju, kas izraudzīta vai izraudzītas, lai pastāvīgi rīkotos to vārdā un saņemtu valsts izpildiestādes vai valsts izpildiestāžu izdotos dokumentus. Valsts izpildiestādes var savstarpēji apmainīties ar šo informāciju, lai nodrošinātu šīs regulas izpildi.”;

19) iekļauj šādu pantu:

“16.a pants

Strīdu izšķiršana ārpustiesas kārtībā

Dalībvalstis nodrošina, ka gaisa pārvadājumu pasažieri individuālus strīdu pieteikumus pēc sūdzībām vai pieprasījumiem saskaņā ar šo regulu var iesniegt iestādei vai iestādēm, kas atbild par strīdu izšķiršanu ārpustiesas kārtībā. Dalībvalstis informē Komisiju par iestādi vai iestādēm, kas atbild par strīdu risināšanu saskaņā ar šo pantu. Dalībvalstis var nolemt šo pantu piemērot tikai strīdiem starp gaisa pārvadātājiem vai starpniekiem, no vienas puses, un patērētājiem, no otras puses.”;

20) regulas 17. pantu aizstāj ar šādu:

“17. pants

Pārskats un ziņojums

1. Līdz ... [pieci gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un pēc tam ik pēc trim gadiem Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par pielikumā izklāstīto ārkārtējo apstākļu sarakstu, ņemot vērā notikumus, kas ietekmējuši iepriekšējos divos gados pirms katra ziņojuma notikušo lidojumu savlaicīgu un efektīvu nodrošināšanu.

Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu.

2. Līdz ... [pieci gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un pēc tam ik pēc pieciem gadiem Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību, izpildi un rezultātiem. Komisija minētajā ziņojumā iekļauj informāciju par gaisa pārvadājumu pasažieru pastiprinātu aizsardzību lidojumos no trešām valstīm, ko apkalpo pārvadātāji, kuri ir trešās valsts pārvadātāji.

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

Ziņojumā, kas, ievērojot pirmo daļu, jāiesniedz līdz ... [pieci gadi no šīs grozošās regulas spēkā stāšanās dienas], Komisija novērtē:

- a) nepieciešamību un iespējamību pārskatīt šīs regulas darbības jomu, lai vēl vairāk uzlabotu pasažieru aizsardzību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem, kā arī savienojamības aspektus. Jo īpaši Komisija novērtē jurisdikciju konflikta riskus un ar izpildi saistītās grūtības un iesaka veidus, kā mazināt minētos riskus un novērst minētās grūtības;

- b) nepieciešamību pielāgot 7. panta 2. punktā noteiktās robežvērtības, pamatojoties uz statistiku par kavējumu un lidojumu atcelšanas izmaiņām piecos gados pirms Komisijas novērtējuma un katru gadu no ...[divi gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas];
- c) turpmākas automatizācijas iespējamību kompensācijas par kavējumiem pieprasījumiem vai maksājumiem.

Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno leģislatīvo aktu priekšlikumus.”;

- 21) šīs regulas 1. pielikumā izklāstīto tekstu pievieno kā Regulas (EK) Nr. 261/2004 pielikumu.

2. pants

Regulu (EK) Nr. 2027/97 groza šādi:

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

- a) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).”

b) pievieno šādus apakšpunktus:

“h) “pārvietošanās palīglīdzekļi” ir palīglīdzekļi, kuru mērķis ir palīdzēt pārvietoties invalīdiem vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1107/2006* 2. panta a) punkta nozīmē;

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

j) “pieklūstams formāts” ir formāts, kas personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām dod piekļuvi jebkādai attiecīgai informācijai, tostarp minētajai personai nodrošina piekļuvi informācijai tikpat viegli un ērti kā personai bez jebkādiem traucējumiem vai invaliditātes, un kas atbilst pieklūstamības prasībām, kuras noteiktas saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, jo īpaši, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/882**.

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

- l) “personīgs priekšmets” ir neregistrētas bagāžas vienība, kas ir nepieciešama pasažieru pārvadājumiem un atbilst drošības un drošuma prasībām, un ir vai nu ar maksimālajiem izmēriem 40 x 30 x 15 cm, vai ar nosacījumu, ka tā ietilpst zem sēdekļa, kas ir priekšā sēdeklim, kurā sēž pasažieris;
- m) “rokas bagāža” ir neregistrētas bagāžas vienība, kas nav personīgs priekšmets un kas atbilst drošības un drošuma prasībām.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/882 (2019. gada 17. aprīlis) par produktu un pakalpojumu piekļūstamības prasībām (OV L 151, 7.6.2019., 70. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).”;

- 2) regulas 3. panta 1. punktu aizstāj ar šādu daļu:

“Savienības gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību. Tas ietver Savienības gaisa pārvadātāja atbildību par pasažieru vai bagāžas aizkavēšanos.”;

- 3) regulas 3. panta 2. punktu svītro;

- 4) regulas 3.a pantu aizstāj ar šādu:

“3.a pants

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

- 5) regulas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

1. Pasažieru nāves vai ievainojuma gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs nekavējoties un katrā gadījumā ne vēlāk kā piecpadsmit dienas pēc fiziskās personas, kam ir tiesības uz kompensāciju, identitātes noskaidrošanas veic tādus avansa maksājumus, kādi var būt vajadzīgi, lai nodrošinātu neatliekamās ekonomiskās vajadzības, kuru pamats ir proporcionāls pārciesto grūtību smagumam.
2. Neskarot 1. punktu, pasažieru nāves gadījumā avansa maksājums par katru pasažieri nav mazāks par 16 % no minimālās atbildības summas saskaņā ar Monreālas konvencijas 21. panta 1. punktu un Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas lēmumu, ievērojot Monreālas Konvencijas 24. panta 2. punktu.

3. Avanss nenozīmē atbildības atzīšanu, un to var atskaitīt no summām, ko izmaksā vēlāk saskaņā ar Savienības gaisa pārvadātāja atbildību, bet avanss nav jāatlīdzina, izņemot gadījumus, kas paredzēti Monreālas Konvencijas 20. pantā, vai ja avansu saņēmusī persona nav tā persona, kura ir tiesīga saņemt kompensāciju.”;

6) regulas 6. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Visi gaisa pārvadātāji, pārdodot gaisa pārvadājuma pakalpojumu Savienībā, nodrošina, lai pārdošanas vietās, tostarp pārdošanu pa telefonu un internetā, pasažieriem būtu pieejams kopsavilkums par galvenajiem noteikumiem, kas reglamentē atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu, tostarp kompensācijas pieprasīšanas termiņus un iespēju iesniegt īpašu deklarāciju attiecībā uz bagāžu. Izpildot šo informēšanas prasību, Savienības gaisa pārvadātāji izmanto pielikumā doto paziņojumu. Šāds kopsavilkums vai paziņojums nevar izmantot par pamatu kompensācijas prasījumam un šīs regulas vai Monreālas Konvencijas interpretācijai.”;

b) panta 2. punktā pievieno šādu ievilkumu:

“– ja pasažieris ir persona ar invaliditāti vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām – par tiesībām bez maksas iesniegt īpašu deklarāciju, kurā minētā persona izrāda interesi par sava pārvietošanās palīgīdzekļa vērtību.”;

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Visos pārvadājumos, ko veic Savienības gaisa pārvadātāji, saskaņā ar 1. un 2. punktā izstrādātajām informēšanas prasībām norādītie ierobežojumi ir šajā regulā noteiktie ierobežojumi, ja vien Savienības gaisa pārvadātājs brīvprātīgā kārtā nepiemēro augstākus ierobežojumus. Attiecībā uz visiem pārvadājumiem, ko veic trešo valstu gaisa pārvadātāji, 1. un 2. punkts attiecas tikai uz pārvadājumiem uz Savienību, no Savienības vai Savienībā.

d) pievieno šādus punktus:

- “4. Visi gaisa pārvadātāji savās mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs nodrošina veidlapu, kas ļauj pasažierim nekavējoties tiešsaistē vai papīra formātā iesniegt sūdzību par bojātu, aizkavētu vai nozaudētu bagāžu. Par veidlapas iesniegšanas dienu gaisa pārvadātājs uzskata sūdzības reģistrēšanas dienu, ievērojot Monreālas konvencijas 31. panta 2. punktu un 31. panta 3. punktu, pat ja gaisa pārvadātājs pieprasa papildu informāciju vēlākā dienā. Šis punkts neskar pasažieru tiesības Monreālas konvencijā noteiktajā termiņā iesniegt sūdzību, izmantojot citus līdzekļus.
5. Visa informācija, ko sniedz, ievērojot šo pantu, un sūdzību veidlapas ir pieklūstamā formātā un tiek darītas pieejamas arī personām, kuras neizmanto digitālos rīkus.
6. Visi pienākumi sniegt informāciju, ievērojot šo pantu, attiecas arī uz starpniekiem, kad tie pārdod gaisa pārvadājumus uz Savienību, no tās vai tās teritorijā.”;

7) iekļauj šādus pantus:

“6.a pants

1. Ja Savienības gaisa pārvadātājs pārvadā reģistrētus pārvietošanās palīglīdzekļus vai atzītus servissuņus, tas nodrošina, ka katrai personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervācijas laikā un vienlaikus ar paziņojumu, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 6. pantu, un ne vēlāk kā brīdī, kad palīglīdzekļi tiek nodoti gaisa pārvadātājam, un – atzīta servissuņa gadījumā – iekāpšanas brīdī tiek piedāvāta iespēja pieklūstamā formātā iesniegt īpašu deklarāciju par interesi par piegādi galamērķī, ievērojot Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktu. Šādā gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs nenosaka attiecīgajiem pasažieriem papildu maksu. Ja palīglīdzekļi tiek iznīcināti, nozaudēti, bojāti vai aizkavēti, vai atzīta servissuņa nāves vai ievainojuma gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs var pieprasīt personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām pierādījumu par pārvietošanās palīglīdzekļu vai atzītā servisa suņa aizstāšanas, tostarp pagaidu aizstāšanas, izmaksām, lai pamatotu īpašajā deklarācijā par īpašu interesi norādīto summu.

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

2. Reģistrētu pārvietošanās palīglīdzekļu iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojājuma vai aizkavēšanās gadījumā vai atzīta servissuņa nāves vai ievainojuma gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs maksā summu, kas nepārsniedz pasažiera deklarēto summu, ja vien tas nepierāda, ka pieprasītā summa ir lielāka nekā personas faktiskā interese par piegādi galamērķī.
3. Ja piemēro 2. punktu un neskarot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 7. un 8. pantu un I pielikuma ceturto apakšpunktu, Savienības gaisa pārvadātāji ātri dara visu iespējamo, lai nodrošinātu nekavējoties vajadzīgus reģistrētu pārvietošanās palīglīdzekļu pagaidu aizstājējus un pagaidu risinājumus atzītu servissuņu aizstāšanai. Personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir atļauts saglabāt minēto pagaidu aizstājēju bez maksas līdz brīdim, kad ir izmaksāta 2. punktā minētā kompensācija, vai līdz brīdim, kad Savienības gaisa pārvadātāji ir kompensējuši juridiskajām vai fiziskajām personām izmaksas par mobilitātes palīglīdzekļu vai atzīta servissuņa nepieciešamo pagaidu aizstāšanu.
4. Šā panta 3. punkta ievērošana nenožīmē Savienības gaisa pārvadātāja atbildības atzīšanu.

6.b pants

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1008/2008, visi gaisa pārvadātāji un starpnieki, pārdodot gaisa pārvadājumus uz Savienību, no tās vai tās teritorijā, rezervācijas laikā un savās mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs pieklūstamā formātā skaidri norāda un gaisa pārvadātāju gadījumā pēc pieprasījuma arī padara pieejamu lidostā (tostarp pašapkalpošanās reģistrācijas iekārtās) šādu informāciju:
 - maksimālais atļautais bagāžas apjoms, proti, tās izmēri un svars, kādu pasažieriem ir atļauts pārvadāt salonā un gaisa kuģa kravas nodalījumā atbilstoši katra lidojuma, kas iekļauts pasažiera rezervācijā, pārvadājuma klases cenai,
 - visi priekšmetu skaita ierobežojumi, kas tiktu piemēroti noteiktajam maksimālajam atļautajam bagāžas apjomam,
 - nosacījumi, ar kādiem trauslus vai vērtīgus priekšmetus, piemēram, mūzikas instrumentus, sporta aprīkojumu, bērnu ratiņus un bērnu sēdekļus, pārvadā pasažieru salonā vai gaisa kuģa kravas nodalījumā,
 - neskarot 2. punktu, iespējamās papildu maksas, ko piemēro par reģistrētas un neregistrētas bagāžas, tostarp 6.c pantā minēto mūzikas instrumentu, pārvadāšanu,
 - konkrētie iemesli, kas var liegt pārvadāt neregistrētu bagāžu salonā, ievērojot 3. punktu.

2. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1107/2006, gaisa pārvadātāji atļauj pasažieriem bez papildu maksas pārvadāt personīgu priekšmetu salonā.
3. Ja konkrētu iemeslu dēļ, piemēram, drošuma apsvērumu, ietilpības apsvērumu dēļ vai gaisa kuģa tipa maiņas gadījumā pēc rezervācijas veikšanas, nav iespējams salonā pārvadāt personīgu priekšmetu, kas minēts 2. punktā, vai rokas bagāžu, gaisa pārvadātājs var šo neregistrēto bagāžu pārvadāt gaisa kuģa kravas nodalījumā, bet bez papildu izmaksām pasažierim.
4. Šā panta 2. un 3. punktu piemēro visiem gaisa pārvadātājiem, kas izlido no lidostas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, un visiem Savienības gaisa pārvadātājiem, kas ielido dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi.
5. Šis pants neietekmē uz neregistrētu bagāžu attiecināmus ierobežojumus, kas noteikti ar Savienības noteikumiem, piemēram ierobežojumus, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 300/2008* un Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2015/1998**, un kas noteikti ar starptautiskajiem drošības un drošuma noteikumiem.

6.c pants

1. Savienības gaisa pārvadātājs atļauj pasažierim pārvadāt mūzikas instrumentu gaisa kuģa pasažieru salonā saskaņā ar piemērojamiem drošības un drošuma noteikumiem un attiecīgā gaisa kuģa tehniskajām specifikācijām un ierobežojumiem. Mūzikas instrumentus pieņem pārvadāšanai gaisa kuģa salonā ar noteikumu, ka minētos instrumentus var droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa. Gaisa pārvadātājs var noteikt, ka mūzikas instruments ir daļa no pasažiera atļautā neregistrētās bagāžas apjoma un to nevar pārvadāt papildus šim apjomam.
2. Ievērojot piemērojamos drošības un drošuma noteikumus, ja mūzikas instruments ir pārāk liels, lai to varētu droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa, gaisa pārvadātājs var pieprasīt maksu par otro biļeti, ja šādu mūzikas instrumentu pārvadā kā neregistrētu bagāžu, to novietojot uz otra sēdekļa. Turklāt pasažieriem var izvirzīt prasību izvēlēties un iegādāties blakusesošas sēdvietas gan pasažierim, gan mūzikas instrumentam, un mūzikas instrumentam paredzētajai sēdvietai obligāti jābūt pie loga esošai sēdvietai. Ja iespējams un ja to pieprasa, mūzikas instrumentus pārvadā gaisa kuģa kravas nodalījuma apsildāmā daļā, ņemot vērā attiecīgos drošuma noteikumus, vietas ierobežojumus un attiecīgā gaisa kuģa tehniskās specifikācijas.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 300/2008 (2008. gada 11. marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.,
ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).

** Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1998 (2015. gada 5. novembris), ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā (OV L 299, 14.11.2015., 1. lpp.,
ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”;

8) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

Komisija līdz ... [pieci gadi no šīs grozošās regulas spēkā stāšanās dienas] ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un tās izpildes rezultātiem.”;

9) Regulas (EK) Nr. 2027/97 pielikumu aizstāj ar šīs regulas II pielikumā izklāstīto tekstu.

3. pants

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

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

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

...,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs / priekšsēdētāja*

PIELIKUMS

“PIELIKUMS

Neizsmeļošs saraksts ar apstākļiem, kurus šīs regulas nolūkos uzskata par ārkārtējiem,
un neizsmeļošs saraksts ar apstākļiem,
kurus šīs regulas nolūkos neuzskata par ārkārtējiem

1. Par ārkārtējiem uzskata šādus apstākļus:
 - a) apstākļi, kas nav saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju, piemēram:
 - i) dabas vai ekoloģiskas katastrofas, kas nav saderīgas ar drošu lidojuma norisi;
 - ii) meteoroloģiskie apstākļi un gaisa kuģa bojājumi, kas saistīti ar tādiem meteoroloģiskiem notikumiem, kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi (piemēram, zibens spērieni, krusa, pērkona negaiss, stipra turbulence vai spēcīgs vējš);
 - iii) karš vai sacelšanās, kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi;
 - iv) nopietni pārrobežu apdraudējumi veselībai, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2022/2371¹ 2. panta 1. vai 4. punkta darbības jomā un kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi; un

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2022/2371 (2022. gada 23. novembris) par nopietniem pārrobežu veselības apdraudējumiem un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 1082/2013/ES (OV L 314, 6.12.2022., 26. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

- v) gaisa kuģa sadursme ar putnu vai citu svešķermeni, kas nav saderīga ar drošu lidojuma norisi;
- b) ar pasažieri saistīti incidenti, tostarp:
 - i) ar pasažieru problemātisku uzvedību saistīti incidenti 2014. gada Monreālas protokola nozīmē, kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi vai kas aizkavē izlidošanu;
 - ii) veselības riski vai ārkārtas medicīniskās palīdzības nepieciešamība (piemēram, ja ir nopietna slimība), ko atklāj īsi pirms izlidošanas, vai kā dēļ jāpārtrauc vai jānovirza lidojums;
- c) citi incidenti, piemēram:
 - i) drošības riski, bojājums, ko radījusi sabotāža vai terorisms, vai nelikumīgas darbības, kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi;
 - ii) slēpti ražošanas vai konstrukcijas defekti, ko atklājis ražotājs vai kompetentā iestāde un kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi;
 - iii) gaisa satiksmes pārvaldības vai lidostas kapacitātes ierobežojumi vai gaisa telpas slēgšana;
 - iv) lidostas daļēja vai pilnīga neplānota slēgšana, tostarp vispārējās lidostas sistēmas bojājums, elektroapgādes pārtraukums un elektronisko sakaru sistēmas sabrukums vai lidostas vadības dienesta veikta ārkārtas rīcības plāna aktivizēšana;

- v) streiki pie pamatpakalpojumu sniedzējiem, piemēram, lidostas vadības dienesta, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, virszemes pakalpojumu sniedzējiem vai apkalpojošā gaisa pārvadātāja, ja streiki ir saistīti ar prasībām, kas nav apkalpojošā pārvadātāja kompetencē;
- vi) lidojuma veikšanai būtiska apkalpes locekļa negaidīta prombūtne slimības vai nāves dēļ, ja tas notiek ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja mājas bāzēm, vai pandēmijas dēļ;
- vii) bojājums gaisa kuģim, ko, tam atrodoties uz zemes, radījušas trešās personas, par kurām gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, un kas nav saderīgs ar drošu lidojuma norisi;
- viii) gaisa kuģa riepas bojājums, ko radījis svešķermenis un kas nav saderīgs ar drošu lidojuma norisi;
- ix) kontaminēts lidostas skrejceļš, kas nav saderīgs ar drošu lidojuma norisi;
- x) tādi neparedzēti lidojuma drošuma trūkumi gaisa kuģa aprīkojumā, kas neatbilst obligāto iekārtu pamatsarakstā noteiktajiem pieļaujamajiem ekspluatācijas līmeņiem vai tajā noteiktajiem obligātajiem iekārtu ekspluatācijas nosacījumiem un kurus nav bijis iespējams novērst profilaktiskās apkopes laikā (kā paredzēts 2. punkta a) apakšpunktā); un
- xi) pēc izlidošanas – apkalpes locekļa veselības risks vai ārkārtas medicīniskās palīdzības nepieciešamība (piemēram, ja ir nopietna slimība), kā dēļ jāpārtrauc vai jānovirza lidojums.

- 2) Šādus sarakstā minētos apstākļus neuzskata par ārkārtējiem apstākļiem:
- a) tehniskas problēmas, ko būtu varēts novērst profilaktiskās apkopes laikā saskaņā ar Savienības noteikumiem un procedūrām attiecībā uz gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanas vadību;
 - b) ar ekspluatāciju saistīti lēmumi un novēlotas apkalpes, reģistrācijas un iekāpšanas procedūras; un
 - c) lidojuma apkalpes vai salona apkalpes nepieejamība (ja vien to nav izraisījuši streiki, kas minēti 1. punkta c) apakšpunkta v) punktā, vai negaidīta prombūtne slimības vai nāves dēļ, kas minēta 1. punkta c) apakšpunkta vi) punktā).”.
-

II PIELIKUMS

“PIELIKUMS

6. pantā minētais informatīvais paziņojums

INFORMATĪVAIS PAZIŅOJUMS PAR GAISA PĀRVADĀTĀJA ATBILDĪBU PAR PASAŽIERIEM UN VIŅU BAGĀŽU

Šajā informatīvajā paziņojumā ir apkopoti noteikumi par atbildību, ko piemēro Savienības gaisa pārvadātāji, kā noteikts Eiropas Savienības tiesību aktos un Monreālas konvencijā.

KOMPENSĀCIJA NĀVES VAI IEVAINOJUMA GADĪJUMĀ

Nav finansiālu limitu atbildībai par pasažiera ievainojumu vai nāvi, ko izraisījis nelaimes gadījums gaisa kuģī vai jebkuras iekāpšanas un izkāpšanas darbības laikā.

Neskarot Monreālas konvencijas 20. pantu par gaisa pārvadātāja atbrīvošanu no atbildības, – par kaitējumiem līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 21. pantā un ko Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā], gaisa pārvadātājs nevar izslēgt savu atbildību vai ierobežot to. Par summu, kas pārsniedz minēto summu, gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, ja tas pierāda, ka:

- kaitējums nenotika gaisa pārvadātāja vai tā darbinieku vai aģentu nolaidības vai citas neatļautas darbības vai bezdarbības dēļ, vai
- minētais kaitējums radās vienīgi kādas trešās puses nolaidības vai citas neatļautas darbības vai bezdarbības dēļ.

AVANSA MAKSĀJUMI

Ja pasažieris iet bojā vai gūst ievainojumus, gaisa pārvadātājam 15 dienu laikā no tās personas noteikšanas, kura ir tiesīga saņemt kompensāciju, ir jāizmaksā avanss, lai segtu tūlītējas ekonomiskas vajadzības. Nāves gadījumā šis avansa maksājums nevar būt mazāks par 16 % no limita, kas noteikts Monreālas konvencijas 21. pantā un ko Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā].

PASAŽIERIEM RADĪTĀ AIZKAVĒŠANA

Pasažieru aizkavēšanas gadījumā gaisa pārvadātājs atbild par zaudējumiem, ja vien tas nav veicis visus saprātīgos pasākumus, lai zaudējumus novērstu, vai ja šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt. Atbildība par pasažieru aizkavēšanu ir ierobežota līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 1. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā].

BAGĀŽAS KAVĒŠANĀS

Bagāžas kavēšanās gadījumā gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā], un kompensācijas limitu piemēro vienam pasažierim, nevis par katru reģistrētās bagāžas vienību. Gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, ja tas ir veicis visus saprātīgos pasākumus, lai novērstu šādas kavēšanās radītus zaudējumus, vai ja šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt.

BAGĀŽAS IZNĪCINĀŠANA, NOZAUDĒŠANA VAI BOJĀJUMS

Gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā], un kompensācijas limitu piemēro vienam pasažierim, nevis par katru bagāžas vienību.

Gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par bojātu vai nozaudētu reģistrēto bagāžu, izņemot gadījumus, kad bojājumu ir izraisījis bagāžai piemītošs defekts, kvalitāte vai trūkums.

Neregistrētas bagāžas (rokas bagāžas), tostarp personīgo priekšmetu, gadījumā gaisa pārvadātājs ir atbildīgs tikai tad, ja bojājums radies tā vai tā darbinieku vai aģentu vainas dēļ.

AUGSTĀKI LIMITI ATTIECĪBĀ UZ BAGĀŽU

Pasažieris var gūt labumu no augstāka atbildības limita, ne vēlāk kā pie reģistrācijas iesniedzot īpašu deklarāciju un samaksājot papildu maksu, ja tāda tiek prasīta. Minētās papildu maksas pamatā ir tarifs, kurš ir saistīts ar papildu izmaksām par attiecīgās bagāžas transportēšanu un apdrošināšanu un pārsniedz atbildības limitu limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā]. Tarifus pēc pieprasījuma dara pieejamus pasažieriem.

Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām sistemātiski piedāvā – rezervācijas brīdī, vienlaikus ar paziņojumu, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 6. pantu, un ne vēlāk kā tad, kad palīglīdzekļi tiek nodoti gaisa pārvadātājam, un, atzīta servisa suņa gadījumā, iekāpšanas brīdī, – iespēju pieejamā formātā iesniegt īpašu deklarāciju, kurā izrāda īpašu interesi par viņu pārvietošanās palīglīdzekļu vai viņu atzītā servisa suņa pārvadāšanu bez papildu maksas.

ATBRĪVOŠANA NO ATBILDĪBAS

Ja gaisa pārvadātājs pierāda, ka jebkādu kaitējumu, uz kuru attiecas Savienības gaisa pārvadātāju piemēroti atbildības noteikumi, kā to paredz Regula (EK) Nr. 2027/97 un Monreālas konvencija, tostarp nāvi vai ievainojumu, izraisīja vai veicināja personas, kura prasa kompensāciju, vai personas, no kuras prasītājs ieguvis savas tiesības, nolaidība vai kāda cita neatļauta darbība vai bezdarbība, šis pārvadātājs ir pilnīgi vai daļēji atbrīvots no atbildības pret prasītāju, ciktāl šāda nolaidība vai neatļauta darbība vai bezdarbība izraisīja vai veicināja šo kaitējumu.

SŪDZĪBU PAR BAGĀŽU IESNIEGŠANAS TERMIŅŠ

Ja bagāža ir bojāta, aizkavējas, ir nozaudēta vai iznīcināta, pasažierim jebkurā gadījumā iespējami drīz ir jāiesniedz gaisa pārvadātājam sūdzība. Pasažieriem sūdzība ir jāiesniedz septiņu dienu laikā reģistrētas bagāžas bojājuma gadījumā un 21 dienas laikā bagāžas kavēšanās gadījumā, abos gadījumos skaitot no dienas, kad bagāža tika nodota pasažiera rīcībā. Šajā sakarībā gaisa pārvadātāju tīmekļa vietnēs un tiešsaistes lietojumprogrammās pasažieri var atrast īpašu veidlapu, ko var iesniegt vai nu papīra formātā, vai tiešsaistē. Šāda sūdzību veidlapa ir jāpieņem gaisa pārvadātājam lidostā kā sūdzība. Par šādas sūdzības iesniegšanas dienu gaisa pārvadātājs uzskata sūdzības reģistrēšanas dienu, ievērojot Monreālas konvencijas 31. panta 2. punktu un 31. panta 3. punktu, pat ja gaisa pārvadātājs pieprasa papildu informāciju vēlākā dienā.

LĪGUMPĀRVADĀTĀJU UN FAKTISKO PĀRVADĀTĀJU ATBILDĪBA

Ja gaisa pārvadātājs, kas faktiski veic lidojumu, nav tas pats, kas noslēdzis līgumu par pārvadājumu, pasažierim ir tiesības iesniegt sūdzību vai iesniegt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu pret jebkuru pārvadātāju. Tas ietver arī gadījumus, kad īpaša deklarācija, kurā izrāda īpašu interesi, nodošanas laikā ir saskaņota ar vienu vai otru no abiem pārvadātājiem.

RĪCĪBAS TERMIŅŠ

Prasība tiesā par zaudējumu atlīdzību ir jāceļ divu gadu laikā no gaisa kuģa ielidošanas dienas vai no tās dienas, kad tam būtu bijis jāielido.

PĀRVietoŠANĀS PALĪGLĪDZEKĻU IZNĪCINĀŠANA, NOZAUDĒŠANA, BOJĀJUMS VAI AIZKAVĒŠANĀS

Gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par pārvietošanās palīglīdzekļu iznīcināšanu, nozaudēšanu, bojājumu vai aizkavēšanos līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā], un kompensācijas limitu piemēro vienam pasažierim, nevis par katru bagāžas vienību.

Pasažieris var bez papildu maksas gūt labumu no augstāka atbildības limita, ne vēlāk kā pie reģistrācijas iesniedzot īpašu deklarāciju, kurā norādītas pārvietošanās palīglīdzekļu nomaiņas izmaksas.

Pārvietošanās palīglīdzekļu iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojājuma vai aizkavēšanās gadījumā gaisa pārvadātājs maksā kompensāciju, kas nepārsniedz īpašajā deklarācijā deklarēto summu.

Pirms šīs kompensācijas izmaksas gaisa pārvadātājs dara visu iespējamo, lai pēc attiecīgo pasažieru ceļojuma beigām nodrošinātu nekavējoties nepieciešamos pārvietošanās palīglīdzekļu pagaidu aizstājējus.

NOTEIKUMI, UZ KURIEM BALSTĀS ŠĪ INFORMĀCIJA

Iepriekš izklāstīto noteikumu pamatā ir 1999. gada 28. maija Monreālas konvencija, kas Savienībā tiek īstenota ar Regulu (EK) Nr. 2027/97 (kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 889/2002 un ar Regulu (ES) .../...⁺) un dalībvalstīs – ar to valsts tiesību aktiem.

⁺ OV: lūgums ievietot šīs grozošās regulas numuru.