

Briselē, 2023. gada 1. decembrī  
(OR. en)

16307/23

---

**Starpiestāžu lieta:**  
**2023/0436(COD)**

---

**TRANS 566**  
**CODEC 2368**

## **PRIEKŠLIKUMS**

|                    |                                                                                                            |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sūtītājs:          | Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>                           |
| Saņemšanas datums: | 2023. gada 30. novembris                                                                                   |
| Saņēmējs:          | Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>                                        |
| K-jas dok. Nr.:    | COM(2023) 752 final                                                                                        |
| Temats:            | Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par pasažieru tiesībām multimodālu braucienu kontekstā |

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 752 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 752 *final*



Briselē, 29.11.2023.  
COM(2023) 752 final

2023/0436 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par pasažieru tiesībām multimodālu braucienu kontekstā**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2023) 392 final} - {SWD(2023) 386 final} - {SWD(2023) 387 final} -  
{SWD(2023) 389 final}

## **PASKAIDROJUMA RAKSTS**

### **1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS**

#### **• Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Ilgospējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā ir apstiprināts Eiropas zaļā kursa mērķis līdz 2050. gadam par 90 % samazināt transporta radītās emisijas<sup>1</sup>. Būtisks elements transporta jomas ilgtspējas uzlabošanā ir faktiskas multimodalitātes nodrošināšana, lai pasažieri, kuri vēlas veikt tālsatiksmes braucienus, to varētu darīt, apvienojot dažādus kolektīvā transporta veidus, tādējādi katrā brauciena posmā izmantojot visilgtspējīgāko un efektīvāko pārvietošanās veidu. Pasažieru aizsardzībai ceļā, jo īpaši brauciena traucējumu gadījumā, ir būtiska nozīme šādu multimodālu braucienu pievilcīguma uzlabošanā. Turklāt šādas aizsardzības nenodrošināšana arī varētu ietekmēt multimodālu braucienus tirgus izaugsmi, daļai pasažieru izvēloties ceļot ar automašīnu, nevis kolektīvo transportu (uzskatot, ka ceļošana ar automašīnu ir gan ērtāka, gan uzticamāka).

Ilgospējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā tika pieteikti pasākumi pasažieru tiesību tiesiskā regulējuma stiprināšanai. Šajā kontekstā stratēģijā norādīts, ka būtu labāk jāīsteno ES pasažieru tiesības, tām vajadzētu būt saprotamākām gan pārvadātājiem, gan pasažieriem un ar tām būtu jānodrošina piemērota palīdzība, cenas atlīdzināšana, iespējama kompensācija traucējumu gadījumā, kā arī atbilstošas sankcijas gadījumos, kad noteikumi netiek pareizi piemēroti. Komisija paziņoja, ka tā izskatīs iespējas un ieguvumus ar mērķi turpināt vienkāršota, konsekventāka un saskaņotāka multimodāla pasažieru tiesību satvara īstenošanu.

Multimodāli braucieni ir tādi, kuros pasažieri nokļūšanai galamērķī izmanto vismaz divus kolektīvā transporta veidus, piemēram, lidojot un izmantojot dzelzceļa pakalpojumus vai izmantojot dzelzceļa pakalpojumus un autobusu pārvadājumu pakalpojumus. Pirmkārt, multimodāla ceļošana parasti ir saistīta ar vairāku tādu atsevišķu biļešu izmantošanu, kuras pasažieri iegādājas individuāli (C kategorijas biļetes). Turklāt daži starpnieki paši pēc savas iniciatīvas šādas atsevišķās biļetes apvieno multimodālos produktos, kurus tie pārdod pasažieriem, veicot vienu komercdarījumu (B kategorijas biļetes). Visbeidzot, atsevišķi pārvadātāji arī piedāvā multimodālus braucienus vienā pārvadājuma līgumā (A kategorijas biļetes). Tiek lēsts, ka 2019. gadā multimodālus braucienus veica 91 miljons pasažieru, un tiek prognozēts, ka šis skaits pieaugs līdz 103,6 miljoniem 2030. gadā un 150,9 miljoniem 2050. gadā. Izsakot to kā daļu no pasažieru kopskaita, tiek prognozēts, ka multimodālo pārvadājumu pasažieru skaits varētu palielināties no 0,7 % 2019. gadā līdz 0,8 % līdz 2050. gadam.

Lai arī pašlaik pasažieriem, kuri ceļo, izmantojot tikai vienu kolektīvā transporta veidu (piem., tikai ar lidmašīnu, vilcienu, autobusu vai kuģi), ir paredzētas tiesības brauciena traucējumu gadījumā<sup>2</sup>, tādas pašas tiesības viņiem nav paredzētas, brauciena laikā mainot

<sup>1</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ilgospējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" (COM(2020) 789 final, 9.12.2020.).

<sup>2</sup> 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.); 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.); Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par

transporta veidu. Tas norāda, ka nav arī skaidra satvara dažādo multimodālos braucienos iesaistīto ceļojumu pakalpojumu sniedzēju attiecīgo pienākumu un saistību noteikšanai. Arī valstu tiesiskajos regulējumos pārsvarā nav iekļauti noteikumi, kas attiektos uz multimodālajiem pārvadājumiem. Turklāt arī pašreizējais ceļojumu apdrošināšanas piedāvājums attiecībā uz multimodāliem braucieniem aizvien ir ierobežots. Pasažieru tiesības multimodālu braucienu kontekstā līdz ar to ir atkarīgas no konkrētā pārvadājumu līguma (vai līgumu) noteikumiem.

Attiecīgi pasažieriem trūkst informācijas par savu tiesību apmēru pirms multimodālā brauciena un tā laikā, un viņiem netiek nodrošināta informācija reāllaikā par iespējamām brauciena traucējumiem, kā arī drošības paziņojumi tad, kad viņiem ir jāmaina transporta veidi. Turklāt pasažieri, iespējams, var ciest tāpēc, ka saistībā ar multimodālo braucienu līguma nosacījumiem un tarifiem pastāv atšķirīga attieksme, kuras pamatā ir pasažiera valstspiederība vai pārvadātāja vai starpnieka iedibinājuma vieta. Papildus tam šie pasažieri nesaņem palīdzību (piem., atlīdzinājumu, maršruta maiņu, izmitināšanu, maltītes un atspirdzinājumus), ja viņu brauciena laikā, mainot transporta veidu, rodas traucējumi. Vēl jo vairāk, pasažieriem ir grūtības sūdzēties pārvadātājiem un citām iespējamām attiecīgajām personām (piem., termināļa operatoriem, biļešu pārdevējiem) par informācijas vai palīdzības trūkumu, un viņiem arī nav skaidrs, pie kuras valsts iestādes šādos gadījumos vērsties. Šādas konkrēti norīkotas iestādes neesība arī rada neskaidrības saistībā ar noteikumu izpildes panākšanu attiecībā uz pasažieru informēšanu un palīdzības sniegšanu multimodāla brauciena laikā. Sekas tam, ka pasažieriem, mainot transporta veidus, trūkst informācijas un netiek nodrošināta palīdzība, ir gan nokavētas pārsēšanās, gan tas, ka cilvēki zaudē naudu, kā arī pieņem neobjektīvus lēmumus par labu mazāk ilgtspējīgiem vai klimatam un videi nedraudzīgākiem risinājumiem.

Tas, ka trūkst noteikumu attiecībā uz multimodāliem braucieniem, nozīmē arī to, ka personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (*PRM*) ES tiesību aktos nav paredzēta īpaša palīdzība, mainot transporta veidu, citastarp multimodālos savienojuma punktus, piemēram, gaisa transporta–dzelzceļa mezglos. Bez šādas palīdzības viņi nevarēs baudīt tādu pašu vienlaidu ceļojuma pieredzi, kāda ir pieejama pārējiem pasažieriem.

Tādēļ šā priekšlikuma mērķi ir šādi:

- garantēt nediskriminējošu attieksmi pret pasažieriem attiecībā uz pārvadāšanas nosacījumiem un biļešu nodrošināšanu;
- noteikt, kāda minimāla un precīza informācija piekļūstamā formātā un savlaicīgi ir jāsniedz pasažieriem;
- nodrošināt pasažieru tiesības traucējumu gadījumā, jo īpaši saistībā ar nokavētu pārsēšanos starp dažādiem transporta veidiem;
- nodrošināt nediskriminējošu attieksmi pret personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un palīdzību šādām personām;

---

dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 172, 17.5.2021., 1. lpp.); Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1177/2010 (2010. gada 24. novembris) par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 334, 17.12.2010., 1. lpp.); Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 181/2011 (2011. gada 16. februāris) par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 55, 28.2.2011., 1. lpp.).

- nodrošināt pakalpojumu kvalitātes standartu noteikšanu un uzraudzību;
- nodrošināt sūdzību izskatīšanu;
- nodrošināt vispārīgus izpildes panākšanas noteikumus.

Šī iniciatīva ir iekļauta Komisijas 2023. gada darba programmā, proti, tās II pielikumā (*REFIT* iniciatīvas) sadaļā “Ekonomika cilvēku labā”.

#### • **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Savienības tiesību aktos par pasažieru tiesībām jau ir noteikti standarti pasažieru aizsardzībai, kad viņi izmanto gaisa, dzelzceļa, jūras vai iekšzemes ūdensceļu, kā arī autobusu pārvadājumus. Konkrēti, šajās regulās ir ietverti noteikumi par pasažieriem sniedzamo informāciju un palīdzību, kas attiecas uz katru no šiem transporta veidiem atsevišķi. Šā priekšlikuma mērķis ir papildināt šos esošos noteikumus, pasažieriem nodrošinot līdzvērtīgu aizsardzību gadījumos, kad brauciena laikā viņi maina transporta veidus.

Šis priekšlikums saskan ar priekšlikumu, ar ko attiecībā uz pasažieru tiesību izpildes panākšanu Savienībā groza Regulas (EK) Nr. 261/2004, (EK) Nr. 1107/2006, (ES) Nr. 1177/2010, (ES) Nr. 181/2011 un (ES) 2021/782<sup>3</sup>. Šajā regulā iekļautie noteikumi par Savienības noteikumu labāku piemērošanu un izpildes panākšanu attiecībā uz pasažieru tiesībām pilnībā salāgoti ar minēto regulu.

#### • **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šis priekšlikums atbilst Komisijas Deleģētajai regulai (ES) 2017/1926 par multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu<sup>4</sup>. Šajā regulā noteikts, ka datu turētāji (piem., transporta iestādes, pārvadātāji un infrastruktūras pārvaldītāji) datus par transporta tīkliem (arī tādus datus par transporta pakalpojumiem kā kustības grafiki un darbalaiki) dara pieejamus datu lietotājiem, izmantojot dalībvalstu izveidotos valstu piekļuves punktus, ja šādi dati ir pieejami digitālā mašīnlasāmā formātā. Tas arī atbilst priekšlikumam par Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2017/1926 pārskatīšanu<sup>5</sup>. Šīs pārskatīšanas ietvaros šī prasība tiek paplašināta, no 2025. gada decembra līdz 2028. gada decembrim pakāpeniski iekļaujot arī tādus dinamisko datu veidus kā, piemēram, pienākšanas un atiešanas laiki reāllaikā. Tam ir izšķiroša nozīme šā priekšlikuma kontekstā attiecībā uz reāllaika informācijas sniegšanu pasažieriem par brauciena traucējumiem, mainot transporta veidus. To papildinās ierosinātais grozījums Intelīgento transporta sistēmu (ITS) direktīvā<sup>6</sup>. Šiem grozījumiem būtu jānodrošina, ka ITS lietotnes autotransporta jomā garantē vienmērīgu integrāciju ar citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai aktīvo mobilitāti, tādējādi veicinot pāreju uz šiem transporta veidiem, kad vien tas iespējams, lai uzlabotu efektivitāti un pieejamību.

Šis priekšlikums arī atbilst Paziņojumam par kopīgo Eiropas mobilitātes datu telpu, kurā iezīmēts iespējamais risinājums kopīgas Eiropas mobilitātes datu telpas izveidei, arī tās mērķi,

<sup>3</sup> COM(2023) 753 final, 29.11.2023.

<sup>4</sup> Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/1926 (2017. gada 31. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu (OV L 272, 21.10.2017., 1. lpp.).

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12912-ES-meroga-multimodalie-braucieni-jaunas-informacijas-pakalpojumu-specifikacijas\\_lv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12912-ES-meroga-multimodalie-braucieni-jaunas-informacijas-pakalpojumu-specifikacijas_lv).

<sup>6</sup> Priekšlikums direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu intelīgento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (COM(2021)813 final – 2021/0419 (COD); EP un Padome par teksta pagaidu redakciju vienojās 2023. gada jūnijā).

galvenās iezīmes, atbalsta pasākumi un atskaides punkti. Šādas datu telpas mērķis ir atvieglot piekļuvi datiem no jau pastāvošiem un arī vēl gaidāmiem transporta un mobilitātes datu avotiem, šo datu sakopošanu un kopīgošanu<sup>7</sup>. Attiecībā uz reāllaika informācijas apmaiņu uzņēmumu savstarpējo darījumu kontekstā šis priekšlikums arī ir saistīts ar Datu akta priekšlikumu, kurā tiek risināti būtiski datu kopīgošanas aspekti, piemēram, kompensācijas, strīdu izšķiršana un tehniskās aizsardzības pasākumi<sup>8</sup>. Priekšlikums par Eiropas digitālās identitātes regulējuma izveidi arī varētu būt nozīmīgs tiktāl, cik tas attiecas uz Eiropas digitālās identitātes maku izveidi<sup>9</sup>. Ņemot vērā ieguvumus drošības, ērtuma un piekļūstamības ziņā, dalībvalstīm būtu jāveicina Eiropas digitālās identitātes maku izmantošana identifikācijai un autentifikācijai multimodālu pārvadājumu scenārijos, jo īpaši atbalstot neaizsargātas personas un personas ar invaliditāti.

Turklāt būtu jāprecizē, ka Direktīvā (ES) 2015/2302<sup>10</sup> ietvertie noteikumi attiecībā uz kompleksiem ceļojumiem un šīs direktīvas grozījumu priekšlikums<sup>11</sup> arī atbilst šim priekšlikumam. Lai arī abi attiecas uz ceļošanu, tie ir saistīti ar diviem dažādiem tirgiem. Atbilstīgi spēkā esošajam regulējumam par pasažieru tiesībām un tajā rosinātajiem grozījumiem<sup>12</sup> šis priekšlikums skar tikai pasažieru pārvadājumus (piem., dzelzceļa un autobusu transporta pakalpojumu kombināciju), savukārt komplekso ceļojumu noteikumi aptver organizatora piedāvāto dažādo ceļojuma pakalpojumu kombināciju (piem., kompleksais ceļojums, kas ietver lidojumu un izmitināšanu viesnīcā). Šajā priekšlikumā arī precizēts tas, ka vienotu multimodālo līgumu kontekstā gadījumos, kad tiesības uz atlīdzinājumu rodas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302, būtu jāpiemēro minētā direktīva, nevis šī regula. Tajā arī norādīts, ka minētā direktīva būtu jāpiemēro, ja organizators kombinē transporta pakalpojumus, lai kompleksā ceļojuma ietvaros nodrošinātu multimodālu braucienus.

## **2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE**

### **• Juridiskais pamats**

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkts ir juridiskais pamats ES tiesību aktu pieņemšanai saistībā ar kopējo transporta politiku. Turklāt saskaņā ar LESD 100. panta 2. punktu Savienības likumdevējs var pieņemt attiecīgus noteikumus par jūras transportu un gaisa transportu. Priekšlikuma pamatā ir LESD 91. panta 1. punkts un 100. panta 2. punkts.

<sup>7</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par kopīgas Eiropas mobilitātes datu telpas izveidi (COM(2023)751 final, 29.11.2023.).

<sup>8</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par saskaņotiem noteikumiem par taisnīgu piekļuvi datiem un to lietošanu (Datu akts) (COM(2023) 68 final, 23.2.2022.).

<sup>9</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko Regulu (ES) Nr. 910/2014 groza attiecībā uz Eiropas digitālās identitātes regulējuma izveidi (COM(2021)281, 3.6.2021.).

<sup>10</sup> 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.).

<sup>11</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu (ES) 2015/2302, lai uzlabotu ceļotāju aizsardzības iedarbīgumu un vienkāršotu un precizētu dažus direktīvas aspektus (COM(2023)905 final, 29.11.2023.).

<sup>12</sup> Priekšlikums, ar ko attiecībā uz pasažieru tiesību izpildes panākšanu Savienībā groza Regulas (EK) Nr. 261/2004, (EK) Nr. 1107/2006, (ES) Nr. 1177/2010, (ES) Nr. 181/2011 un (ES) 2021/782 (COM(2023)753 final, 29.11.2023.).

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Pasažieru tiesības attiecībā uz gaisa, dzelzceļa, autobusu pārvadājumiem (tālsatiksmes braucieniem) un jūras un iekšzemes ūdensceļu pārvadājumiem jau ir ietvertas ES tiesību aktos<sup>13</sup>, un dalībvalstu kompetencē galvenokārt ir atstāti tikai pilsētas/piepilsētas pasažieru pārvadājumi. Ar šo priekšlikumu ir iecerēts novērst tiesību trūkumu pasažieriem, kuri ceļo, izmantojot šo transporta veidu kombināciju. Ja noteikumi, ar kuriem aizsargā pasažierus šādos braucienos, netiktu harmonizēti, pārvadātājiem, starpniekiem un multimodālo mezglu pārvaldītājiem būtu jādarbojas dažādos režīmos. Uz pasažieriem attiektos dažādi noteikumi, un viņiem būtu grūti zināt savas tiesības un uzstāt uz to ievērošanu. Turklāt uz pārvadājuma līgumiem, kas noslēgti par multimodāliem braucieniem starp dalībvalstīm, varētu attiekties vairāki režīmi. Šo iemeslu dēļ pat tad, ja valstu noteikumi pasažieriem nodrošinātu augstu aizsardzības līmeni, ar tiem netiktu sasniegti būtiski Savienības mērķi un tie pat traucētu šo mērķu sasniegšanai. Rezumējot, šī iniciatīva ir vērsta uz to, lai novērstu plaisu ES tiesību aktos, kuru risinot valstu līmenī, rastos kropļojumu vai iespējamās negatīvas plašākas ietekmes risks.

- **Proporcionalitāte**

Kā sīki izklāstīts šim priekšlikumam pievienotā ietekmes novērtējuma 7. nodaļā, neviens no politikas risinājumiem nepārsniedz to, kas ir nepieciešams vispārējo politikas mērķu sasniegšanai.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ietekmes novērtējums liecināja, ka šīs iniciatīvas mērķa sasniegšanai, proti, atbilstoša aizsardzības līmeņa nodrošināšanai pasažieriem multimodālu braucienu kontekstā, ir nepieciešami reglamentējoši pasākumi. Šajā priekšlikumā ietvertie noteikumi būtu vienādi un iedarbīgi jāpiemēro visā Eiropas Savienībā. Tieši piemērojama regula šķietami būtu visatbilstošākais instruments, kas nodrošinātu visu iecerēto pasākumu saskaņotu īstenošanu visās ES dalībvalstīs, vienlaikus vienotajā tirgū mazinot tādu kropļojumu risku, kurus varētu izraisīt tas, ka ES dalībvalstis prasības valsts tiesību aktos transponē atšķirīgi. ES jau ir izvēlējusies regulu kā tiesību instrumentu to pasažieru tiesību aizsargāšanai, kuri ceļo, izmantojot attiecīgi gaisa, dzelzceļa transportu, autobusu pārvadājumus, jūras un iekšzemes ūdensceļu transportu.

### 3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Tā kā pašlaik tiesību aktu nav, *ex post* izvērtēšana un atbilstības pārbaudes nenotika.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ietekmes novērtējuma sagatavošanas nolūkā ieinteresēto personu viedokļi tika vākti vairākos veidos, arī veicot sabiedrisko apspriešanu un ārpakalpojumu sniedzēja īstenotās mērķētās apspriešanās, izmantojot tiešsaistes anketas, intervijas un darbseminārus. Tika vākta gan kvalitatīva informācija (viedokļi, uzskati, ieteikumi), gan kvantitatīva informācija (dati, statistika).

---

<sup>13</sup> Sk. 2. zemsvītras piezīmi.

Ieinteresēto personu loks aptvēra nozares dalībniekus, grupas, kas pārstāv pasažierus/patērētājus, personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām (*PRM*), kā arī publiskā sektora struktūras, t. i., personas, kuras politika ietekmē, personas, kuras to piemēro, un personas, kuras tajā ir ieinteresētas<sup>14</sup>.

### Problēmas apraksts

“Esošās tiesības pasažierus neaizsargā, mainot transporta veidu.” No 145 mērķētās anketas respondentiem 89 pilnībā vai daļēji piekrita, ka šī problēma ir svarīga, savukārt 26 respondenti pilnībā vai daļēji nepiekrita. Pēdējie minētie pārsvarā bija pārvadātāji (visu veidu) un to jumta organizācijas, kas intervijās un īpašajā darbseminārā norādīja, ka ir pāragri regulēt šo sektoru, jo tiesiskais regulējums varētu traucēt mazattīstītajai, bet augošajai nozarei. Sabiedriskajā apspriešanā 70 % (117 no 166) respondentu piekrita (pilnībā vai daļēji), ka šī problēma ir svarīga. Atsaucoties aicinājumam sniegt atsauksmes, viena pasažieru organizācija apgalvoja, ka vienmēr ir jābūt garantētai pārliecībai par galamērķa sasniegšanu pat būtisku kavējumu gadījumā un neatkarīgi no izmantotā ceļošanas veida (vai veidiem).

“Personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām (*PRM*) netiek nodrošināta palīdzība, mainot transporta veidu.” 50 % (69 no 138) respondentu piekrita, ka šī ir svarīga problēma, savukārt 16 % (22 no 138) pilnībā vai daļēji nepiekrita, 14 % (19 no 138) attieksme bija neitrāla, un 20 % (28 no 138) neizteica viedokli. Sabiedriskajā apspriešanā 57 % (95 no 167) respondentu uzskatīja, ka šī ir svarīga problēma.

### Politikas mērķi

Mērķi rosināt atbilstošu noteikumu satvaru, lai aizsargātu to pasažieru tiesības, kuri, mainot transporta veidu, saskaras ar brauciena traucējumiem, atbalstīja 71 % (101 no 143) mērķētās anketas respondentu, savukārt 11 % (16 no 143) šo mērķi neatbalstīja. Sabiedriskajā apspriešanā 63 % (104 no 165) respondentu šā mērķa aktualitāti novērtēja kā augstu vai vidēji augstu, savukārt 16 % (26 no 165) uzskatīja, ka tā aktualitāte ir zema vai vidēji zema.

### Politikas pasākumi

Atbildot uz mērķēto anketu, vairums patērētāju tiesību aizsardzības organizāciju atbalstīja likumdošanas instrumentu, **ar ko tiktu nodrošināts, ka pārvadātāji un bilešu pārdevēji sniedz papildu informāciju multimodālo pārvadājumu pasažieriem.** Aviosabiedrības un tās pārstāvošās organizācijas norādīja, ka tām nevar uzlikt tiesisku pienākumu sniegt informāciju, kas bieži vien nav to rīcībā (pārsēšanās laiki un savienotie braucieni); tās arī norādīja, ka sniegt reāllaika informāciju par braucienu traucējumiem nav iespējams, ja pasažieri rezervāciju ir veikuši, izmantojot bilešu pārdevēja pakalpojumus. Jumta organizācijas paskaidroja, ka šis pasākums palielinātu darbības izmaksas galvenokārt tāpēc, ka būtu jāatjaunina rezervāciju IT sistēmas, kā arī būtu nepieciešami papildu resursi attiecīgās informācijas identificēšanai. Bilešu pārdevēji pauda mazāku atbalstu attiecībā uz reāllaika informācijas sniegšanu un apgalvoja, ka šāds risinājums būtu iespējams tikai tad, ja pārvadātājiem būtu pienākums kopīgot informāciju ar starpniekiem.

Attiecībā uz ierosinājumu **ieviest pasažieru tiesības uz atlīdzinājumu vai maršruta maiņu brauciena traucējumu gadījumā**, atbildot uz mērķēto aptauju, vairums pasažieru organizāciju norādīja, ka šāдай tiesību normai būtu ļoti liela vai liela vērtība, savukārt neliels

<sup>14</sup> Plašāku informāciju par apspriešanos ar ieinteresētajām personām sk. kopsavilkuma ziņojumā Ietekmes novērtējuma SWD(2023)386 2. pielikumā.

vairākums dzelzceļa, ūdensceļu, autobusu pārvadātāju uzskatīja, ka šai tiesību normai būtu mērena vai neliela vērtība. Atbildot uz mērķēto aptauju, teju visi starpnieki piekrita, ka ierosinātajam pasākumam būtu liela vērtība, ja tas tiktu īstenots kā tiesību norma un ar nosacījumu, ka pastāvētu B2B vienošanās, kas noteiktu attiecīgo atbildību. Attiecībā uz **PRM** paredzēta **vienota kontaktpunkta ieviešanu multimodālajos pasažieru pārvadājumu mezglos** viens PRM pārstāvis īpašajā darbseminārā uzsvēra, ka, tā kā PRM ir nepieciešama dažāda veida palīdzība, definējot šāda vienotā kontaktpunkta lomu / darbības tvērumu, būtu jāapsver daudz jautājumu, un pauda bažas par iespēju, ka šai normai varētu būt ieteikuma raksturs. Viena intervētā PRM organizācija atzīmēja, ka vienotais kontaktpunkts būtu ļoti noderīgs, lai PRM varētu saņemt palīdzību un attiecīgu informāciju. No 17 aviosabiedrībām 10 norādīja, ka šāds pasākums būtu (ļoti) vērtīgs. Darbseminārā aviosabiedrības un to jumta organizācija pauda atbalstu šim pasākumam, vienlaikus uzsverot, ka būtu svarīgi izveidot skaidrus saziņas kanālus un definēt sniedzamo pakalpojumu klāstu. Viena no intervētajām aviosabiedrību organizācijām uzskatīja, ka vienotajam kontaktpunktam vajadzētu būt termināļa operatoram, tāpat kā tas ir gaisa transporta gadījumā. Atbildot uz mērķēto aptauju, 6 no 11 infrastruktūras un termināļu pārvaldītājiem uzskatīja, ka pasākums (ļoti) ievērojami veicinātu politikas mērķa sasniegšanu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Pētniecisks apsekojums

Komisija veica pētniecisku apsekojumu par pasažieru tiesībām multimodālajā kontekstā, un tas tika publicēts 2019. gadā<sup>15</sup>. Šā pētījuma rezultāti tika ņemti vērā, jo īpaši attiecībā uz juridisko nepilnību un multimodālo pasažieru pārvadājumu tirgus apmēra identificēšanu. Pētījumā tika konstatēts, ka piecu esošo pasažieru tiesību regulu uz transporta veidu orientētā pieeja varētu radīt juridiskas nepilnības un kopumā nepilnvērtīgu pasažieru tiesību segumu multimodālajā kontekstā. Arī datu pieejamība ierobežo gan analīzes tvērumu, gan tās detalizāciju.

Ietekmes novērtējums

Ietekmes novērtējuma pamatā ir Komisijas veiktie pētījumi un analīzes. Komisija arī nolīga neatkarīgu ārējo konsultantu konkrētu ietekmes novērtējuma uzdevumu veikšanai, t. i., izmaksu un ieguvumu novērtēšanai, kā arī sabiedriskās apspriešanas un mērķēto apspriešanu (interviju un darbsemināru) īstenošanai. Ārējais atbalsta pētījums tiks publicēts kopā ar šo priekšlikumu.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējuma ziņojums tika iesniegts Regulējuma kontroles padomei 2023. gada 7. jūnijā. Regulējuma kontroles padome 2023. gada 7. jūlijā sniedza pozitīvu atzinumu ar atrunām. Tā ziņojumā identificēja vairākus trūkumus attiecībā uz problēmas un tās seku apmēra aprakstu, risinājumu priekšrocību aprakstu un vēlamā risinājuma proporcionalitātes novērtējumu, kā arī administratīvo un pielāgošanas izmaksu iezīmējumu principa “viens pieņemts — viens atcelts” novērtējuma ietvaros<sup>16</sup>. Visi šie trūkumi ir novērsti galīgajā ietekmes novērtējuma ziņojumā, kas tiek iesniegts kopā ar šo priekšlikumu, jo īpaši sniedzot

<sup>15</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fl176da6f-d9ca-11e9-9c4e-01aa75ed71a1>.

<sup>16</sup> SWD(2023)386, 1. pielikums.

pilnveidotu aprakstu par multimodālā tirgus apmēru un pašreizējo tirgus nespēju mazināt minēto problēmu; aprakstu par problēmas seku apmēru saistībā ar informācijas un palīdzības trūkumu multimodālu braucienu laikā; aprakstu par ieguvumiem, kas izpaužas kā neērtību izmaksu ietaupījumi patērētājiem, pārvadātājiem, starpniekiem un valstu publiskā sektora struktūrām; risinājumu salīdzinājumu, arī attiecībā uz proporcionalitāti; un to vienreizējo izmaksu klasifikāciju, kas attiecas uz reāllaika informācijas noteikumu ieviešanu un tādu sistēmu integrēšanu, kuras paredzētas saziņai ar multimodālo pārvadājumu pasažieriem, nosakot, ka tās drīzāk ir pielāgošanas izmaksas, nevis administratīvās izmaksas.

Šajā ietekmes novērtējumā norādītās otrās problēmas (“nepietiekama pasažieru aizsardzība multimodālu braucienu laikā”) novēršanai piedāvātajos trijos politikas risinājumos iekļautie politikas pasākumi tiek diferencēti atbilstoši iepriekš minētajām trim biļešu kategorijām (A, B un C). Tālāk dotajā tabulā ir sniegts dažādo politikas risinājumu pārskats, ņemot vērā šīs dažādās biļešu kategorijas.

|                                      | <b>A kategorija<br/>(vienots līgums)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>B kategorija<br/>(biļešu pārdevēja apvienotas<br/>un kopā tirgotas atsevišķas<br/>biļetes)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>C kategorija<br/>(paša pasažiera iegādātas<br/>atsevišķas biļetes)</b>                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>2.1. politikas<br/>risinājums</b> | Informācija, kas sniedzama<br>pirms iegādes<br>( <i>politikas pasākums B.1</i> )<br>Pasažieru tiesību pamatkopa<br>( <i>politikas pasākums B.3a</i> )<br>Sūdzību izskatīšana nozarē un<br>valsts izpildstrukturās<br>( <i>politikas pasākumi B.7 un<br/>B.8</i> )                                                                                                                                                  | Informācija, kas sniedzama<br>pirms iegādes<br>( <i>politikas pasākums B.1</i> )<br>Sūdzību izskatīšana nozarē un<br>valsts izpildstrukturās<br>( <i>politikas pasākumi B.7 un B.8</i> )                                                                                                                                                                                                                            | Informācija, kas sniedzama<br>pirms iegādes<br>( <i>politikas pasākums B.1</i> )<br>Sūdzību izskatīšana nozarē<br>un valsts izpildstrukturās<br>( <i>politikas pasākumi B.7 un<br/>B.8</i> )                                                                          |
| <b>2.2. politikas<br/>risinājums</b> | Informācija, kas sniedzama<br>pirms iegādes<br>( <i>politikas pasākums B.1</i> )<br>Reāllaika informācija<br>( <i>politikas pasākums B.2</i> )<br>Pasažieru tiesību pamatkopa<br>( <i>politikas pasākums B.3a</i> )<br>Vienots kontaktpunkts<br>( <i>politikas pasākumi B.5 un<br/>B.6</i> )<br>Sūdzību izskatīšana nozarē un<br>valsts izpildstrukturās<br>( <i>politikas pasākumi B.7 un<br/>B.8</i> )           | Informācija, kas sniedzama<br>pirms iegādes<br>( <i>politikas pasākums B.1</i> )<br>Reāllaika informācija<br>( <i>politikas pasākums B.2</i> )<br>Informācija par biļešu<br>individuālo raksturu<br>( <i>politikas pasākums B.4a</i> )<br>Vienots kontaktpunkts<br>( <i>politikas pasākumi B.5 un B.6</i> )<br>Sūdzību izskatīšana nozarē un<br>valsts izpildstrukturās<br>( <i>politikas pasākumi B.7 un B.8</i> ) | Informācija, kas sniedzama<br>pirms iegādes<br>( <i>politikas pasākums B.1</i> )<br>Vienots kontaktpunkts<br>( <i>politikas pasākumi B.5 un<br/>B.6</i> )<br>Sūdzību izskatīšana nozarē<br>un valsts izpildstrukturās<br>( <i>politikas pasākumi B.7 un<br/>B.8</i> ) |
| <b>2.3. politikas<br/>risinājums</b> | Informācija, kas sniedzama<br>pirms iegādes<br>( <i>politikas pasākums B.1</i> )<br>Reāllaika informācija<br>( <i>politikas pasākums B.2</i> )<br>Paplašināta pasažieru tiesību<br>kopa<br>( <i>politikas pasākums B.3b</i> )<br>Vienots kontaktpunkts<br>( <i>politikas pasākumi B.5 un<br/>B.6</i> )<br>Sūdzību izskatīšana nozarē un<br>valsts izpildstrukturās<br>( <i>politikas pasākumi B.7 un<br/>B.8</i> ) | Informācija, kas sniedzama<br>pirms iegādes<br>( <i>politikas pasākums B.1</i> )<br>Reāllaika informācija<br>( <i>politikas pasākums B.2</i> )<br>Informācija par biļešu<br>individuālo raksturu<br>( <i>politikas pasākums B.4b</i> )<br>Vienots kontaktpunkts<br>( <i>politikas pasākumi B.5 un B.6</i> )<br>Sūdzību izskatīšana nozarē un<br>valsts izpildstrukturās<br>( <i>politikas pasākumi B.7 un B.8</i> ) | Informācija, kas sniedzama<br>pirms iegādes<br>( <i>politikas pasākums B.1</i> )<br>Vienots kontaktpunkts<br>( <i>politikas pasākumi B.5 un<br/>B.6</i> )<br>Sūdzību izskatīšana nozarē<br>un valsts izpildstrukturās<br>( <i>politikas pasākumi B.7 un<br/>B.8</i> ) |

Ietekmes novērtējumā tika secināts, ka 2.2. politikas risinājums ir vēlamais risinājums. Ietekmes novērtējumā tika konstatēts, ka tas ir visefektīvākais un lietderīgākais politikas risinājums, jo tas nodrošina taisnīgu līdzsvaru starp intervences efektivitāti pasažieru (arī *PRM*) aizsardzības palielināšanai multimodālo braucienu kontekstā, no vienas puses, un efektivitāti izmaksu ziņā nozarei, no otras puses, ņemot vērā to, ka šis tirgus vēl veidojas. Minētais 2.2. politikas risinājums arī tika atzīts par visproporcionālāko pasākumu un vissaskaņotāko iekšējās un ārējās atbilstības ziņā.

Ilgspējīgas attīstības mērķi

Iniciatīva veicina šādu **Ilgspējīgas attīstības mērķu** (IAM) sasniegšanu: Nr. 10 “Samazināt nevienlīdzību starp valstīm un valstu iekšienē” (attiecībā uz pasažieriem ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām), Nr. 13 “Klimatrīcība” (plašākas pasažieru tiesības var mudināt cilvēkus biežāk izmantot sabiedrisko transportu, nevis privātās automašīnas) un

Nr. 16 “Nodrošināt taisnīgas tiesas pieejamību visiem un izveidot efektīvas, atbildīgas un iekļaujošas institūcijas visos līmeņos” (paplašināti un pieejami tiesiskās aizsardzības līdzekļi pasažieriem un labāki izpildes panākšanas instrumenti administrācijām).

## Pārbaude par atbilstību klimata mērķiem

Priekšlikums atbilst Eiropas Klimata aktā noteiktajam klimatneitralitātes mērķim un Savienības mērķrādītājiem 2030. gadam un 2050. gadam, kā arī veicina IAM Nr. 13 “Klimatrīcība” sasniegšanu, kā minēts iepriekš.

### • **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šī iniciatīva ir iekļauta Komisijas 2023. gada darba programmā, proti, tās II pielikumā (*REFIT* iniciatīvas) sadaļā “Ekonomika cilvēku labā”. Tai ir būtiska *REFIT* dimensija, kas izpaužas kā noteikumu vienkāršošana pasažieriem, kuri ceļo multimodālā kontekstā.

Pilnveidotajai informācijai par tās biļetes veidu, ar kādu pasažieri ceļo multimodāla brauciena laikā, ir īpaši ievērojams vienkāršošanas potenciāls. Pašlaik pasažieriem šāda informācija nebūtu ērti pieejama (ja tā vispār būtu pieejama). Sūdzību izskatīšanas procedūras gan nozares, gan valsts iestāžu līmenī multimodālo pārvadājumu pasažieriem nodrošinātu labākus tiesiskās aizsardzības rīkus, ļaujot viņiem vieglāk uzstāt uz savu tiesību ievērošanu. Apvienojumā ar lielākām tiesībām gadījumā, ja nokavēta pārsēšanās starp reisiem (atlīdzinājums vai maršruta maiņa), tas rada potenciālu izmaksu ietaupījumu pasažieriem. Jo īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pastāv arī būtisks lietderības potenciāls, jo šīm personām būtu ne vien tiesības saņemt bezmaksas palīdzību, ceļojot ar vienotu multimodālo līgumu, bet arī iespēja saņemt koordinētu palīdzību, pārsēžoties multimodālajos mezglos (vienotie kontaktpunkti), turpretim pašlaik šīm personām būtu jāiesniedz vairāki palīdzības pieprasījumi pārvadātājiem un termināļu operatoriem.

Šis priekšlikums noteikti radītu regulatīvo slogu, ņemot vērā to, ka pašlaik nav nekādu noteikumu, kas aizsargātu pasažierus multimodālos braucienos. Tomēr šajā kontekstā pastāv būtisks mazinošs faktors, jo īpaši pārvadātājiem, kas jau pašlaik piemēro vairumu pasākumu attiecībā uz braucieniem ar vienu transporta veidu (piem., atlīdzinājums vai maršruta maiņa, aprūpe, palīdzība *PRM*), vienīgi tā brauciena daļa, kad pasažieris maina transporta veidus, līdz šim netika ņemta vērā. Turklāt pārvadātāji un starpnieki, kas kvalificējas kā MVU, būtu atbrīvoti no ierosinātajiem noteikumiem par reāllaika informācijas sniegšanu (priekšlikuma 5. un 6. pants).

Paredzams, ka ietekme uz ES konkurētspēju un starptautisko tirdzniecību būtu lielā mērā neitrāla.

Priekšlikumā tiek ņemta vērā digitālā vide, jo īpaši attiecībā uz reāllaika informācijas sniegšanu par, piemēram, traucējumiem un kavējumiem, kas ideālā gadījumā tiktu piegādāta arī digitālos saziņas kanālos, un ierosinātajiem noteikumiem par sūdzību izskatīšanu, kur gan uzņēmumiem, gan valstu izpildstrukturām ir jānodrošina, lai pasažieri varētu iesniegt sūdzības gan bezsaistē, gan tiešsaistē. Priekšlikumā arī ņemts vērā, ka ir aizvien vairāk tādu tiešsaistes ceļojumu aģentūru, kuras būtu gatavas potenciālajiem pasažieriem piedāvāt dažādu transporta pakalpojumu kombināciju. Tas ir atspoguļots ne vien noteikumos par maršruta informācijas kopīgošanu, bet arī attiecībā uz to starpnieku atbildību, kuri pārdod dažādu transporta pakalpojumu kombinētās biļetes.

### • **Pamattiesības**

Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 38. pantā ir paredzēts, ka Savienības politikai ir jānodrošina augsts patērētāju tiesību aizsardzības līmenis. Hartas 26. pantā ir paredzēta personu ar invaliditāti integrācija un ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu viņu neatkarību, sociālo un profesionālo integrāciju un dalību sabiedrības dzīvē.

Multimodālā kontekstā ceļojošo pasažieru tiesību stiprināšana ES vēl vairāk paaugstinās kopumā jau tāpat augsto patērētāju tiesību aizsardzības līmeni.

Pienākums kopīgot pasažieru personas datus ietekmē Pamattiesību hartas 8. pantā paredzētās tiesības uz personas datu aizsardzību. Šis pienākums ir nepieciešams un proporcionāls, ņemot vērā mērķi nodrošināt efektīvu patērētāju tiesību aizsardzību atbilstīgi Hartas 38. pantam. Turklāt, lai vēl vairāk mazinātu ietekmi uz datu aizsardzību, tiek īstenoti datu aizsardzības pasākumi, proti, nolūka ierobežojums un skaidri noteikts datu glabāšanas termiņš. Turpmākās priekšlikumā iekļautās normas attiecībā uz pasažieru datu izmantošanu veicina tiesību uz personas datu aizsardzību ievērošanu saskaņā ar Pamattiesību hartas 8. pantu, skaidri nosakot, kuri personas dati ir izmantojami norādītajiem nolūkiem (pasažieru informēšanai, atlīdzināšanai vai maršruta maiņai, kā arī drošuma un drošības nolūkiem) un ar kādiem nosacījumiem.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

Priekšlikums neietekmē ES budžetu.

#### **5. CITI ELEMENTI**

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija uzraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu un lietderību, balstoties uz ietekmes novērtējuma 9. nodaļā minētajiem progresu rādītājiem. Piecus gadus pēc piedāvātā tiesību akta stāšanās spēkā Komisija izvērtēs, vai ir sasniegti tajā noteiktie mērķi.

Paziņojumā “ES ilgtermiņa konkurētspēja: skatījums pēc 2030. gada”<sup>17</sup> Komisija apņēmas racionalizēt un vienkāršot ziņošanas prasības, neapdraudot saistītos politikas mērķus. Priekšlikums atbilst šiem mērķiem. Lai arī tas pārvadātājiem, kuri piedāvā vienotus multimodālos līgumus, rada jaunus pienākumus reizi divos gados publicēt ziņojumu par savu pakalpojumu kvalitātes standartu īstenošanu ar galvenajiem snieguma rādītājiem attiecībā uz pasažieru tiesībām (piem., nokavētas pārsēšanās, sūdzību izskatīšana, sadarbība ar personu ar invaliditāti pārstāvjiem), šādi ziņojumi ir absolūti nepieciešami, lai uzraudzītu un īstenotu pasažieru tiesības. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām pārvadātāji norādīja, ka tie jau vāc attiecīgos datus, un ziņošanas biežums (tikai reizi divos gados) tika izvēlēts tā, lai šo pasākumu īstenošanas izmaksas saglabātu zemā līmenī. Papildus tam, ka šie ziņojumi ir vērtīgs informācijas avots valsts izpildstrukturām, kurām ir ierobežoti resursi pašām veikt uzraudzības un izpildes panākšanas uzdevumus, minētie ziņojumi pasažieriem ļaus pieņemt informācijā balstītus lēmumus attiecībā uz pārvadātāja izvēli, balstoties uz to snieguma kvalitāti, un varētu arī veicināt pārvadātāju savstarpējo konkurenci uz snieguma kvalitātes pamata. Tāpat, nosakot valsts izpildstrukturām pienākumu reizi divos gados ziņot par darbībām, kas īstenotas, lai nodrošinātu regulas piemērošanu, un sniegt attiecīgo statistiku, piemēram, par sūdzībām, Komisija šo informāciju varētu izmantot, lai pārbaudītu regulas īstenošanu.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Regulas struktūra ir balstīta uz esošajām pasažieru tiesību regulām un jo īpaši uz jaunāko Regulu (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem. Tajā būs tālāk norādītās galvenās nodaļas.

---

<sup>17</sup> COM(2023) 168.

## I nodaļa. Vispārīgi noteikumi

I nodaļā ir iekļauti regulas vispārīgie noteikumi, kas norāda tās priekšmetu un mērķus, darbības jomu un definīcijas. Šeit arī tiek iezīmēts priekšlikuma papildinošais raksturs attiecībā uz esošajiem Savienības tiesību aktiem pasažieru tiesību jomā.

## II nodaļa. Pāravadājuma līgumi un informācija

II nodaļa ietver noteikumus par pāravadājuma līgumiem un informāciju, ko pasažieriem sniedz pāravadātāji, starpnieki un multimodālo mezglu pārvaldītāji. Tajā ir aprakstīta informācija, kas ir jāsniedz pasažieriem pirms brauciena un tā laikā (reāllaikā), kā arī nosacījumi informācijas apmaiņai un attiecīgai sadarbībai starp dažāda veida iesaistītajiem uzņēmumiem.

## III nodaļa. Atbildība nokavētas pārsēšanās gadījumā

III nodaļā ir iekļauti noteikumi par palīdzību pasažieriem (atlīdzinājumu, maršruta maiņu, aprūpi), kuriem ir vienots multimodālais līgums, gadījumā, ja tiek nokavēta pārsēšanās uz nākamo reisu. Turklāt tajā ir izklāstīts atlīdzināšanas process gadījumā, ja līgums ir noslēgts ar starpnieka palīdzību. Tajā arī ir precizēta pāravadātāju un to starpnieku atbildība, kuri piedāvā kombinētas multimodālās biļetes. Visbeidzot, tajā tiek ieviesta kopēja veidlapa atlīdzinājuma un kompensācijas pieprasījumiem.

## IV nodaļa. Personas ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām

IV nodaļā ir iezīmēti noteikumi personu ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām (*PRM*) aizsardzībai un palīdzības sniegšanai šīm personām multimodālu ceļojumu kontekstā. Papildus tam, ka tiek izklāstītas to *PRM*, kurām ir vienots multimodālais līgums, tiesības uz pāravadājumu un palīdzību, šajā nodaļā arī tiek paredzēta vienotu kontaktpunktu izveide multimodālos pasažieru pāravadājumu mezglos. Šie mezglī atbilst multimodālajiem pasažieru pāravadājumu mezglīem, kas līdz 2030. gadam ir jāizveido katrā *TEN-T* tīkla pilsētas mezglā saskaņā ar regulas priekšlikumu par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai<sup>18</sup>.

## V nodaļa. Pakalpojumu kvalitāte un sūdzības

V nodaļa ietver noteikumus par pakalpojumu kvalitāti un pāravadātāju, starpnieku un multimodālo mezglu pārvaldītāju veikto sūdzību izskatīšanu.

## VI nodaļa. Informācija un izpildes panākšana

VI nodaļa ietver noteikumus par pasažieriem sniedzamo informāciju attiecībā uz viņu tiesībām, kā arī par šīs regulas izpildes panākšanu. Attiecībā uz pēdējo minēto aspektu šeit ir ietverti noteikumi par valsts izpildestruktūras norīkošanu, riskā balstītu pieeju pasažieru tiesību ievērošanas uzraudzībai, attiecīgo uzņēmumu dalīšanos ar informāciju ar valstu izpildestruktūrām un dalībvalstu un Komisijas sadarbību.

## VII nodaļa. Nobeiguma noteikumi

---

<sup>18</sup> Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013” (COM/2021/812 final, 14.12.2021. — 2021/0420(COD)).

VII nodaļā ir ietverti noteikumi attiecībā uz ziņošanas pienākumiem un komiteju procedūru.

#### Pielikumi

I pielikumā ir dots to pilsētas mezglu saraksts, kuros ir jāizveido multimodālie pasažieru pārvadājumu mezgli un atbilstošie vienotie kontaktpunkti un kuros tiem ir jādarbojas.

II pielikumā ir norādīti minimālie pakalpojumu kvalitātes standarti, kas ir jāievēro pārvadātājiem, kuri piedāvā vienotus multimodālus līgumus, un multimodālo mezglu pārvaldītājiem.

## Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA****par pasažieru tiesībām multimodālu braucienu kontekstā**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu un 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>1</sup>,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>2</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Savienības tiesību akti par pasažieru tiesībām<sup>3</sup> ir ievērojami uzlabojuši to pasažieru tiesību aizsardzību, kuri ceļo ar gaisa, jūras un iekšzemes ūdensceļu transportu, autobusiem un dzelzceļa transportu, gadījumos, kad viņu ceļojuma plānus izjauc ilga reisu kavēšanās un to atcelšana.
- (2) Tomēr šajās regulās noteikto un aizsargāto tiesību īstenošanā ir atklājušies trūkumi attiecībā uz pasažieriem, kuri ceļo vai plāno ceļot, izmantojot vairāku transporta veidu kombināciju, un tādējādi netiek īstenots viss pasažieru tiesību potenciāls.

---

<sup>1</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

<sup>2</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

<sup>3</sup> 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>); 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 Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija) (OV L 172, 17.5.2021., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>); Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1177/2010 (2010. gada 24. novembris) par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 334, 17.12.2010., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>); Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 181/2011 (2011. gada 16. februāris) par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 55, 28.2.2011., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>).

- (3) Lai veicinātu multimodālās ceļošanas attīstību un uzlabotu pasažieru izvēles iespējas attiecībā uz ceļošanas risinājumiem, kopējās transporta politikas satvarā ir svarīgi aizsargāt pasažieru tiesības transporta veida mainīšanas laikā.
- (4) Regulās (EK) Nr. 261/2004, (EK) Nr. 1107/2006, (ES) 2021/782, (ES) Nr. 1177/2010 un (ES) Nr. 181/2011 noteiktie Savienības standarti aizsardzībai, ceļojot ar vienu transporta veidu, līdz ar to būtu paplašināmi, iekļaujot to pasažieru tiesības, kuri maina transporta veidu, un nodrošinot, ka multimodālos braucienos iesaistītie uzņēmumi darbojas, ievērojot saskaņotus noteikumus.
- (5) Pasažieriem, kuri veic multimodālus braucienus, būtu jānodrošina tiesiskā aizsardzība gadījumos, ko nereglamentē īpaši Savienības tiesību akti attiecīgajā nozarē.
- (6) Ar šajā regulā noteiktajām to pasažieru tiesībām, kuri veic multimodālus braucienus, būtu jāpapildina aizsardzība, ko šie pasažieri jau saņem saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par pasažieru tiesībām. Līdz ar to šai regulai nebūtu jāskar minētajos tiesību aktos noteiktās tiesības un pienākumi.
- (7) Šai regulai nebūtu jāattiecas uz vienotiem multimodālajiem līgumiem, kas ir daļa no kompleksa ceļojuma un attiecībā uz ko tiesības uz atlīdzinājumu rodas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2015/2302<sup>4</sup>. Ņemot vērā minētajā direktīvā paredzēto pasažieru aizsardzību, šai regulai arī nebūtu jāattiecas uz kombinētām multimodālām biļetēm, ja tās kompleksa ceļojuma ietvaros kombinē tā organizators.
- (8) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka ir aizliegta diskriminācija, kuras pamatā ir pasažiera valstspiederība vai pārvadātāja vai starpnieka iedibinājuma vieta Savienībā, ja pārvadātāji vai starpnieki plašai sabiedrībai piedāvā multimodālu braucienu līguma nosacījumus un tarifus. Sociālie tarifi nebūtu jāaizliedz ar nosacījumu, ka šādi pasākumi ir samērīgi un nav atkarīgi no attiecīgā pasažiera valstspiederības. Ņemot vērā pasažieru pārvadājumu biļešu pārdošanas tiešsaistes platformu attīstību, dalībvalstīm būtu jāpievērš īpaša uzmanība tam, lai nodrošinātu, ka piekļuvē tiešsaistes saskarnēm vai biļešu iegādē nerodas diskriminācija, kuras pamatā ir pasažiera valstspiederība vai pārvadātāja vai starpnieka iedibinājuma vieta Savienībā. Turklāt, neraugoties uz to, kā iegādāta konkrēta veida biļete, pasažiera aizsardzības līmenim vajadzētu būt tādām pašām.
- (9) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka pārvadātāji un starpnieki, kas piedāvā pārvadājuma līgumus multimodāla brauciena veikšanai, informē pasažierus par šā brauciena biļetes vai biļešu veidu un viņu attiecīgajām tiesībām, jo īpaši attiecībā uz nokavētu pārsēšanos.
- (10) Piekļuve maršruta informācijai, arī reāllaika datiem, atvieglo multimodālo ceļošanu un nodrošina pasažieriem plašāku ceļošanas iespēju klāstu. Šajā sakarā Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2017/1926<sup>5</sup> ir noteikta šādas ceļošanas un satiksmes informācijas pieejamība valsts piekļuves punktiem, lai nodrošinātu, ka biļešu pārdevēji

<sup>4</sup> 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>).

<sup>5</sup> Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/1926 (2017. gada 31. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu (OV L 272, 21.10.2017., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/del/2017/1926/oj>).

var informēt pasažierus pirms brauciena un tā laikā. Lai neradītu nevajadzīgu slogu pārvadātājiem, kuri piedāvā vienotus multimodālos līgumus, viņiem būtu jābūt iespējai ievērot šīs regulas prasības sniegt maršruta informāciju citiem pārvadātājiem un starpniekiem, kuri tirgo to pakalpojumus, tādā apmērā, kā šī informācija tiek sniegta valstu piekļuves punktiem.

- (11) Pārvadātājiem un starpniekiem, kas ir mazie un vidējie uzņēmumi (MVU) un atbilst Komisijas Regulas (ES) Nr. 651/2014<sup>6</sup> I pielikumā noteiktajiem kritērijiem, bieži vien ir ierobežoti resursi, un tā rezultātā tiem var būt ierobežota piekļuve informācijai, jo īpaši jauno tehnoloģiju kontekstā. Līdz ar to šādi pārvadātāji un starpnieki būtu jāatbrīvo no prasības multimodālo pārvadājumu pasažieriem sniegt reāllaika informāciju.
- (12) Pasažieriem, kuriem ir vienots multimodālais līgums un kuri nokavē pārsēšanos attiecīgajā līgumā iekļauta iepriekšēja pakalpojuma kavēšanās vai atcelšanas dēļ, vajadzētu būt iespējai saņemt vai nu atlīdzinājumu par biļetēm, vai maršruta maiņu ar apmierinošiem nosacījumiem, un, gaidot vēlāku savienojumu, viņiem būtu jānodrošina pienācīga aprūpe.
- (13) Ja vienots multimodālais līgums noslēgts ar starpnieka palīdzību, starpniekam un līgumpārvadātājam būtu jāinformē pasažieris par atlīdzināšanas procesu. Konkrēti, līgumpārvadātājam būtu publiski jānorāda, vai tas atlīdzinājumu apstrādē sadarbojas ar starpniekiem un, ja tā, ar kuriem.
- (14) Pasažieriem iegādājoties biļetes no starpniekiem, korektai informācijai par multimodālo transporta pakalpojumu arī ir būtiska nozīme. Ja starpnieks tirgo atsevišķas biļetes dažādiem transporta pakalpojumiem, apvienojot tās kombinētas multimodālas biļetes veidā, tam ir skaidri jāinformē pasažieris, ka šīs biļetes neparedz tādu pašu aizsardzības līmeni kā vienoti multimodālie līgumi un ka pakalpojumu sniedzošais pārvadātājs vai pārvadātāji šīs biļetes nav izdevuši kā vienotu multimodālo līgumu. Ja starpnieks neievēro šo prasību, tam būtu jāatbild par biļetes iegādes summas atlīdzināšanu, kā arī papildu kompensāciju 75 % apmērā no minētās summas.
- (15) Ņemot vērā Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām un nolūkā personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošināt tādas iespējas veikt multimodālus braucienus, kas ir līdzvērtīgas citiem iedzīvotājiem pieejamajām iespējām, būtu jāizstrādā noteikumi par nediskriminējošu attieksmi un palīdzību šāda brauciena laikā. Jo īpaši būtu jāpievērš pastiprināta uzmanība tam, lai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām transporta veida maiņas laikā tiktu sniegta informācija, kas attiecas uz transporta pakalpojumu piekļūstamību, nosacījumiem attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļiem un tajos pieejamajām ērtībām. Ja informācija personām ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām tiek sniegta piekļūstamā formātā, tā būtu jāsniedz atbilstoši spēkā esošajiem tiesību aktiem, piemēram, Direktīvas (ES) 2019/882<sup>7</sup> I pielikumā noteiktajām piekļūstamības prasībām. Ņemot vērā ieguvumus drošības, ērtuma un piekļūstamības ziņā, dalībvalstīm būtu jāveicina Eiropas digitālās

<sup>6</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj>).

<sup>7</sup> 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>).

identitātes maku izmantošana identifikācijai un autentifikācijai multimodālu pārvadājumu scenārijos, jo īpaši atbalstot neaizsargātas personas un personas ar invaliditāti.

- (16) Lai uzlabotu transporta pakalpojumu piekļūstamības kvalitāti, pārvadātājiem un multimodālo mezglu pārvaldītājiem būtu aktīvi jāsadarbojas ar organizācijām, kas pārstāv personas ar invaliditāti. Lai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu piekļuvi multimodālo pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, dalībvalstīm, pārvadātājiem un termināļu pārvaldītājiem būtu jāizveido valsts vienotie kontaktpunkti, kuri koordinētu informācijas un palīdzības sniegšanu multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglos, kas darbojas noteiktos galvenajos pilsētas mezglos.
- (17) Turklāt dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pieprasīt, lai pārvadātāji un termināļu pārvaldītāji izveido valsts vienotos kontaktpunktus informācijas un palīdzības koordinēšanai arī citos multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglos.
- (18) Pārvadātājiem un termināļu pārvaldītājiem būtu jānosaka, jāpārvalda un jāuzrauga multimodālo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes standarti. Pārvadātājiem būtu arī jādara publiski pieejama informācija par to sniegto pakalpojumu kvalitāti.
- (19) Šai regulai nebūtu jāietekmē pasažieru tiesības iesniegt sūdzību valsts struktūrai vai vērsties tiesā saskaņā ar valsts procedūram.
- (20) Lai patērētāju aizsardzību multimodālajos pārvadājumos uzturētu augstā līmenī, būtu jāprasa dalībvalstīm norīkot valsts izpildstruktūras, kuru uzdevums būtu rūpīgi uzraudzīt šīs regulas piemērošanu un panākt tās izpildi valsts līmenī. Minētajām struktūrām vajadzētu būt iespējai veikt dažādus izpildes panākšanas pasākumus. Pasažieriem vajadzētu būt iespējai iesniegt šīm struktūrām vai jebkurai citai šajā nolūkā dalībvalsts norīkotai struktūrai sūdzības par iespējamiem šīs regulas pārkāpumiem. Jāatzīmē, ka dalībvalstis var izvēlēties norīkot valsts izpildstruktūru, kas ir norīkota arī kā struktūra, kura atbildīga par citu Savienības pasažieru tiesību aizsardzības noteikumu izpildes panākšanu.
- (21) Personas datu apstrāde būtu jāveic saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par personas datu aizsardzību, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2016/679<sup>8</sup>. Personas datu apstrādē jo īpaši ir jāievēro minētās regulas 5. panta 1. punktā un 6. panta 1. punktā noteiktās prasības. Būtu jāņem vērā arī tas, ka pienākums sniegt pasažieriem informāciju par viņu tiesībām neskar datu pārziņa pienākumu sniegt informāciju datu subjektam saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 12., 13. un 14. pantu.
- (22) Lai nodrošinātu, ka pasažieris saņem maršruta informāciju par multimodālo braucienu gan pirms brauciena, gan tā laikā, varētu būt jākopīgo pasažieru kontaktinformācija ar pārvadātāju. Pārvadātājs šo kontaktinformāciju drīkst izmantot tikai šajā regulā paredzētā informēšanas pienākuma izpildei un attiecīgajos Savienības tiesību aktos par drošumu un drošību noteikto pārvadātāja pienākumu izpildei. Šie personas dati nebūtu jāapstrādā nekādā citā nolūkā, un tie būtu jādzēš 72 stundās pēc pārvadājuma līguma

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

izpildes, ja vien saistībā ar pienākumu ievērot pasažiera tiesības uz maršruta maiņu, atlīdzinājumu vai kompensāciju nav pamata kontaktinformāciju glabāt ilgāk.

- (23) Dalībvalstīm būtu jāparedz sodi, kas piemērojami par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina to piemērošana. Sodiem vajadzētu būt iedarbīgiem, samērīgiem un atturošiem.
- (24) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, attīstīt Savienības multimodālo pasažieru pārvadājumu tirgu un iedibināt pasažieru tiesības multimodālo braucienu kontekstā, nevar pietiekami labi sasniegt dalībvalstīs atsevišķi, un to, ka šos mērķus 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.
- (25) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>9</sup>. Atlīdzinājuma un kompensācijas pieprasījumu kopējo veidlapu pieņemšanai būtu jāizmanto pārbaudes procedūra.
- (26) Šajā regulā ir ievērotas pamattiesības un ņemti vērā principi, kas atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, jo īpaši tās 21., 26., 38. un 47. pantā, par attiecīgi jebkāda veida diskriminācijas aizliegumu, personu ar invaliditāti integrēšanu, augsta patērētāju tiesību aizsardzības līmeņa nodrošināšanu un tiesībām uz efektīvu tiesību aizsardzību un taisnīgu tiesu. Dalībvalstu tiesām šī regula ir jāpiemēro, ievērojot minētās tiesības un principus.
- (27) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1725 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas sniedza atzinumu [*datums*],

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

## I NODAĻA

### VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

#### *1. pants*

#### **Priekšmets**

Ar šo regulu multimodālo pārvadājumu jomā paredz noteikumus par:

- a) nediskriminējošu attieksmi pret pasažieriem attiecībā uz pārvadājuma nosacījumiem un biļešu nodrošināšanu;
- b) pasažieriem sniedzamo informāciju;
- c) pasažieru tiesībām traucējumu gadījumā, jo īpaši tad, ja nokavēta pārsēšanās starp dažādiem transporta veidiem;

<sup>9</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- d) nediskriminējošu attieksmi pret personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un palīdzību šādām personām;
- e) pakalpojumu kvalitātes standartu noteikšanu un uzraudzību;
- f) sūdzību izskatīšanu;
- g) vispārīgiem izpildes panākšanas noteikumiem;
- h) sodiem.

## *2. pants*

### **Darbības joma**

1. Šo regulu piemēro multimodāliem braucieniem, kuros visi iesaistītie transporta pakalpojumi ietilpst Savienības tiesību aktu par pasažieru tiesībām<sup>10</sup> darbības jomā un kurus pārvadātāji vai starpnieki pasažieriem piedāvā šādos veidos:
  - a) vienots multimodālais līgums;
  - b) kombinēta multimodālā biļete;
  - c) atsevišķas multimodālās biļetes.
2. Šo regulu piemēro pārvadātājiem, starpniekiem un termināļu pārvaldītājiem. To arī piemēro multimodālo mezglu pārvaldītājiem, kuri uztur vienotos kontaktpunktus multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglos I pielikumā uzskaitītajos pilsētas mezglos.
3. Šī regula neskar šādus noteikumus, kas ietverti citos Savienības tiesību aktos, kuri reglamentē citus pasažieru aizsardzības aspektus, un papildina šo aizsardzību:
  - a) Savienības tiesību akti par pasažieru tiesībām;
  - b) Savienības tiesību akti par kompleksajiem ceļojumiem un saistītajiem ceļojumu pakalpojumiem<sup>11</sup>;
  - c) Savienības tiesību akti par patērētāju aizsardzību<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> 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>); 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 Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija) (OV L 172, 17.5.2021., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>); Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1177/2010 (2010. gada 24. novembris) par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 334, 17.12.2010., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>); Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 181/2011 (2011. gada 16. februāris) par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 55, 28.2.2011., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>).

<sup>11</sup> 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>).

<sup>12</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/2394 (2017. gada 12. decembris) par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbild par tiesību aktu izpildi patērētāju tiesību aizsardzības jomā, un ar ko atceļ

4. Šo regulu nepiemēro kombinētām multimodālām biļetēm, ja tās kombinē organizators kompleksa ceļojuma ietvaros saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302<sup>13</sup>.
5. Šīs regulas 7. panta 1. punkta a) apakšpunkts attiecas uz pasažieriem, kuru vienotie multimodālie līgumi ir daļa no kompleksa ceļojuma, izņemot gadījumus, kad tiesības uz atlīdzinājumu rodas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302<sup>14</sup>.

### 3. pants

#### Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “multimodāls brauciens” ir pasažiera brauciens no izbraukšanas punkta līdz galamērķim, izmantojot vismaz divus transporta pakalpojumus un vismaz divus transporta veidus;
- 2) “pārvadātājs” ir fiziska vai juridiska persona, kas nav starpnieks un kas plašai sabiedrībai piedāvā transporta pakalpojumus, tai skaitā:
  - a) apkalpojošie gaisa pārvadātāji, kā definēts Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta b) punktā;
  - b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kā definēts Regulas (ES) 2021/782 3. panta 1) punktā;
  - c) pārvadātāji, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1177/2010 3. panta d) punktā;
  - d) pārvadātāji, kā definēts Regulas (ES) Nr. 181/2011 3. panta e) punktā;
- 3) “biļešu pārdevējs” ir fiziska vai juridiska persona, kas nav pārvadātājs un kas rīkojas pārvadātāja vai pasažiera vārdā, lai noslēgtu pārvadājuma līgumus;
- 4) “starpnieks” ir biļešu pārdevējs, organizators vai mazumtirgotājs – kā definēts attiecīgi Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 8) un 9) punktā –, kas nav pārvadātājs;

---

Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (Dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 345, 27.12.2017., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj>); Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/29/EK (2005. gada 11. maijs), kas attiecas uz uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem un ar ko groza Padomes Direktīvu 84/450/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 97/7/EK, 98/27/EK un 2002/65/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (“Negodīgas komercprakses direktīva”) (Dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 149, 11.6.2005., 22. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>); Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/11/ES (2013. gada 21. maijs) par patērētāju strīdu alternatīvu izšķiršanu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Direktīvu 2009/22/EK (Direktīva par patērētāju SAI) (OV L 165, 18.6.2013., 63. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj>); Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2020/1828 (2020. gada 25. novembris) par pārstāvības prasībām patērētāju kolektīvo interešu aizsardzībai un ar ko atceļ Direktīvu 2009/22/EK (OV L 409, 4.12.2020., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1828/oj>); 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>).

<sup>13</sup> 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>).

<sup>14</sup> 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>).

- 5) “biļete” ir derīgs pārvadājuma līguma noslēgšanas pierādījums neatkarīgi no tā formas;
- 6) “pārvadājuma līgums” ir līgums par pārvadājumu, kas noslēgts starp pārvadātāju un pasažieri par vienu vai vairākiem transporta pakalpojumiem;
- 7) “vienots multimodālais līgums” ir pārvadājuma līgums multimodālam braucienam, kas ietver secīgus transporta pakalpojumus, kurus veic viens vai vairāki pārvadātāji;
- 8) “kombinēta multimodālā biļete” ir multimodāla brauciena biļete vai biļetes, kas atbilst atsevišķiem pārvadājuma līgumiem, kurus pārvadātājs vai starpnieks pēc savas iniciatīvas kombinē, un ko pasažieris iegādājas, veicot vienu maksājumu;
- 9) “atsevišķas multimodālās biļetes” ir multimodāla brauciena biļetes, kas atbilst atsevišķiem pārvadājuma līgumiem, kurus pārvadātājs vai starpnieks piedāvā kopā, un ko pasažieris iegādājas, veicot vairākus atsevišķus maksājumus;
- 10) “transporta pakalpojums” ir pasažieru pārvadājums, ko veic starp termināliem saskaņā ar kustības grafiku, arī pārvadājumi, ko piedāvā maršruta maiņai;
- 11) “lidostas vadības dienests” ir struktūra, kā definēts Regulas (EK) Nr. 1107/2006 2. panta f) punktā;
- 12) “lidosta” ir lidosta, kā definēts Regulas (EK) Nr. 1107/2006 2. panta j) punktā;
- 13) “stacijas apsaimniekotājs” ir stacijas apsaimniekotājs, kā definēts Regulas (ES) 2021/782 3. panta 3) punktā;
- 14) “stacija” ir stacija, kā definēts Regulas (ES) 2021/782 3. panta 22) punktā;
- 15) “ostas terminālis” ir terminālis, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1177/2010 3. panta k) punktā;
- 16) “ostas termināļa operators” ir termināļa operators, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1177/2010 3. panta s) punktā;
- 17) “autoosta” ir autoosta, kā definēts Regulas (ES) Nr. 181/2011 3. panta m) punktā;
- 18) “autoostas pārvaldītājs” ir vienība, kā definēts Regulas (ES) Nr. 181/2011 3. panta o) punktā;
- 19) “terminālis” ir lidosta, stacija, ostas terminālis vai autoosta;
- 20) “termināļa pārvaldītājs” ir lidostas vadības dienests, stacijas apsaimniekotājs, ostas termināļa operators vai autoostas pārvaldītājs;
- 21) “multimodāls pasažieru pārvadājumu mezgls” ir savienojuma punkts starp vismaz diviem pasažieru transporta veidiem, kurā tiek nodrošināta piekļuve sabiedriskajam transportam un pārsēšanās starp transporta veidiem, arī piekļuve stāvparkiem, pie kuriem pārsēžas sabiedriskajā transportā, un aktīvajiem transporta veidiem, un kurš darbojas kā saskarne starp pilsētas mezgliem un transporta tīkliem, pa kuriem veic pārvadājumus lielākos attālumos;
- 22) “multimodāla mezgla pārvaldītājs” ir par multimodāla pasažieru pārvadājumu mezgla pārvaldību atbildīgais termināļa pārvaldītājs;
- 23) “nokavēta pārsēšanās multimodāla brauciena laikā” ir situācija, kad pasažieris multimodāla brauciena laikā nokavē vienu vai vairākus reisus tāpēc, ka ir aizkavējies vai atcelts viens vai vairāki iepriekšējie reisi, vai tāpēc, ka reiss ir atgājis pirms plānotā atiešanas laika;

- 24) “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 šai personai pilnvērtīgi un efektīvi izmantot transportu līdzvērtīgi citiem pasažieriem, vai kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportu, ir ierobežotas vecuma dēļ;
- 25) “mazie un vidējie uzņēmumi” jeb “MVU” ir uzņēmumi, kas atbilst Komisijas Regulas (ES) Nr. 651/2014 I pielikumā noteiktajiem kritērijiem.

## II NODAĻA

### PĀRVADĀJUMA LĪGUMI UN INFORMĀCIJA

#### 4. pants

##### Nediskriminējoši līguma nosacījumi un tarifi

1. Neskarot sociālos tarifus, pārvadātāji vai starpnieki plašai sabiedrībai piedāvā multimodālu braucienu līguma nosacījumus un tarifus bez tiešas vai netiešas diskriminācijas, kuras pamatā ir pasažiera valstspiederība vai pārvadātāja vai starpnieka iedibinājuma vieta Savienībā.
2. Sociālie tarifi ir pieļaujami, ja vien tie nerada diskrimināciju uz pasažiera valstspiederības pamata.

#### 5. pants

##### Maršruta informācija pasažieriem

1. Pārvadātāji un starpnieki, kas viena vai vairāku pārvadātāju vārdā piedāvā pārvadājuma līgumus, pirms pirkuma izdarīšanas sniedz pasažierim informāciju gan par to, vai piedāvātā biļete vai biļetes multimodālam braucienam veido vienotu multimodālo līgumu vai kombinētu multimodālo biļeti, vai arī tās ir atsevišķas multimodālās biļetes, gan par tiesībām, kas saistītas ar attiecīgo līguma vai biļetes veidu.
2. Pārvadātāji un starpnieki, kas viena vai vairāku pārvadātāju vārdā piedāvā pārvadājuma līgumus multimodāla brauciena īstenošanai, pirms pirkuma izdarīšanas sniedz pasažierim vispārīgu informāciju par minimālajiem pārsēšanās laikiem starp multimodālajā braucienā piedāvātajiem dažādajiem transporta pakalpojumu veidiem.
3. Multimodālo mezglu pārvaldītāji arī sniedz vispārīgu informāciju par minimālajiem pārsēšanās laikiem starp multimodālajā mezglā apkalpotajiem dažādajiem transporta pakalpojumu veidiem.
4. Pārvadātāji un starpnieki, kas viena vai vairāku pārvadātāju vārdā piedāvā pārvadājuma līgumus multimodāla brauciena īstenošanai, pirms multimodālā brauciena sniedz pasažierim šādu informāciju:
  - a) vispārīgie nosacījumi, kas attiecas uz līgumu;
  - b) laika grafiki un nosacījumi visātrākajai multimodālā brauciena norisei;
  - c) laika grafiki un nosacījumi visām pieejamajām braukšanas maksām multimodālajā braucienā, izceļot vismazākās maksas;

- d) traucējumi un kavēšanās (plānoti un reāllaikā), kas skar multimodālo braucienu;
  - e) procedūras sūdzību iesniegšanai saskaņā ar 18. pantu.
5. Pārvadātāji, kas piedāvā vienotus multimodālos līgumus un kombinētas multimodālās biļetes, un, ja iespējams, starpnieki, kas piedāvā kombinētas multimodālās biļetes, brauciena laikā sniedz pasažierim šādu informāciju:
- a) traucējumi un kavēšanās (plānoti un reāllaikā);
  - b) transporta pakalpojumu galvenie savienojumi;
  - c) drošības un drošuma jautājumi transportlīdzekļos un termināļos.
6. Šā panta 1.–5. punktā minēto informāciju sniedz vispiemērotākajā formātā, arī izmantojot piemērotas saziņas tehnoloģijas. Informāciju sniedz piekļūstamā formātā.
7. Informāciju pasažieriem sniedz arī elektroniski, ja tas tehniski ir iespējams. Ja informāciju sniedz, izmantojot elektroniskus saziņas līdzekļus, pārvadātāji un starpnieki nodrošina, ka pasažieris saraksti var saglabāt pastāvīgā informācijas nesējā, arī fiksējot šīs sarakstes datumu un laiku. Jebkurš saziņas līdzeklis pasažierim ļauj ātri sazināties ar informācijas sniedzēju un efektīvi ar to komunicēt.
8. Ja pasažieris vienotu multimodālo līgumu neiegādājas tieši no pārvadātāja, bet gan no starpnieka, šis starpnieks pasažiera kontaktinformāciju un rezervācijas informāciju sniedz iesaistītajiem pārvadātājiem. Pārvadātājs šo kontaktinformāciju var izmantot tikai tiktāl, ciktāl tas nepieciešams, lai izpildītu šajā regulā tam noteiktos pienākumus sniegt informāciju, nodrošināt aprūpi, atlīdzinājumu, maršruta maiņu un kompensāciju un lai izpildītu pārvadātāja pienākumus saskaņā ar spēkā esošajiem Savienības tiesību aktiem par drošumu un drošību. Pārvadātājs kontaktinformāciju dzēš 72 stundās pēc pārvadājuma līguma izpildes, ja vien saistībā ar pienākumu ievērot pasažiera tiesības uz maršruta maiņu, atlīdzinājumu vai kompensāciju nav pamata kontaktinformāciju glabāt ilgāk.
9. Pārvadātāji un starpnieki, kas ir MVU, ir atbrīvoti no šajā pantā paredzētajiem noteikumiem par reāllaika informācijas sniegšanu.

## 6. pants

### **Pārvadātāju un starpnieku piekļuve maršruta informācijai**

1. Neskarot Regulas (ES) 2021/782 10. panta 1. punkta noteikumus, pārvadātāji, kas piedāvā vienotus multimodālos līgumus, citiem pārvadātājiem un starpniekiem, kas pārdod to līgumus, nodrošina piekļuvi 5. panta 2.–5. punktā minētajai maršruta informācijai.
2. Pārvadātāji, kas piedāvā vienotus multimodālos līgumus, šo informāciju izplata un dod piekļuvi tai nediskriminējoši un bez nepamatotas kavēšanās. Ar vienreizēju pieprasījumu pietiek, lai iegūtu pastāvīgu piekļuvi informācijai. Pārvadātājs, kam ir pienākums darīt pieejamu informāciju saskaņā ar 1. punktu, var pieprasīt slēgt līgumu vai citu vienošanos, uz kuras pamata tiek izplatīta informācija vai nodrošināta piekļuve tai. Neviena informācijas izmantošanu reglamentējoša līguma vai vienošanās noteikumi lieki neierobežo iespējas minēto informāciju izmantot atkārtoti. Šos noteikumus neizmanto konkurences ierobežošanai. Pārvadātāji, kas piedāvā vienotus multimodālos līgumus, var no citiem pārvadātājiem un

starpniekiem pieprasīt taisnīgu, pamatotu un samērīgu finansiālu kompensāciju par izdevumiem, kas radušies, nodrošinot piekļuvi.

3. Informāciju izplata un piekļuvi tai nodrošina, izmantojot attiecīgus tehniskus līdzekļus, piemēram, lietojumprogrammu saskarnes. Tiek nodrošināta šo lietojumprogrammu saskarņu atbilstība saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 pieņemtajos īstenošanas aktos noteiktajām specifikācijām.
4. Ja 1. punktā minēto informāciju sniedz saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem, jo īpaši deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES<sup>15</sup>, vienādā apmērā tiek arī izpildīti šajā pantā noteiktie attiecīgie pienākumi.

### III NODAĻA

#### NOKAVĒTAS PĀRSĒŠANĀS

##### 7. pants

##### **Atlīdzināšana un maršruta maiņa**

1. Ja tāda multimodāla brauciena laikā, kas tiek veikts saskaņā ar vienotu multimodālo līgumu, pārsēšanās uz nākamo reisu tiek nokavēta, vai arī ir pamatoti uzskatāms, ka tā tiks nokavēta, šajā pašā līgumā paredzēta iepriekšēja reisa kavēšanās vai atcelšanas dēļ, līgumpārvadātājs pasažierim nekavējoties piedāvā izvēlēties kādu no šīm iespējām:
  - a) saņemt atlīdzinājumu pilnas biļetes cenas apmērā saskaņā ar iegādes nosacījumiem par brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas, kā arī par daļu vai daļām, kas jau ir veiktas, ja brauciens vairs neatbilst pasažiera sākotnējam brauciena plānam, kā arī attiecīgos gadījumos apmaksātu atpakaļbraucienu uz pirmo brauciena sākumpunktu, cik drīz vien iespējams;
  - b) ar līdzvērtīgiem pārvadājuma nosacījumiem un cik drīz vien iespējams, turpināt braucienu līdz galamērķim vai mainīt maršrutu, lai sasniegtu galamērķi;
  - c) ar līdzvērtīgiem pārvadāšanas nosacījumiem kādā vēlākā dienā, kad vien pasažierim ir ērtāk, turpināt braucienu līdz galamērķim vai mainīt maršrutu, lai sasniegtu galamērķi.Līgumpārvadātājs veic pasažiera izvēlētas iespējas īstenošanai nepieciešamās darbības.
2. Ja 1. punkta b) un c) apakšpunkta nolūkos līdzvērtīgu mainītu maršrutu nodrošina tas pats pārvadātājs vai ja citam pārvadātājam ir pasūtīts nodrošināt mainīto maršrutu, tas pasažierim nerada papildu izmaksas. Šī prasība attiecas arī uz gadījumiem, kad maršruta maiņa ietver pārvadājumu augstākā apkalpošanas klasē un alternatīvus transporta veidus. Pārvadātāji pieliek samērīgas pūles, lai nodrošinātu, ka nav jāveic papildu pārsēšanās un kavējums brauciena kopīgumā būtu pēc iespējas īsāks.

<sup>15</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>).

3. Pārvadātāji, kas nodrošina transporta pakalpojumus mainītajā maršrutā, personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām alternatīvā pārvadājuma laikā nodrošina nokavētajam transporta pakalpojumam līdzvērtīga līmeņa palīdzību un piekļūstamību. Pārvadātāji, kas nodrošina transporta pakalpojumus mainītajā maršrutā, pievērš īpašu uzmanību tam, lai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošinātu alternatīvus pakalpojumus, kas atbilst viņu vajadzībām un kas atšķiras no tiem, kurus piedāvā citiem pasažieriem.
4. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto atlīdzinājumu izmaksā 14 dienās pēc pieprasījuma saņemšanas. Dalībvalstis var prasīt, lai līgumpārvadātāji šādus pieprasījumus pieņemtu, izmantojot konkrētus saziņas līdzekļus, ja vien šāda prasība nerada diskriminējošu ietekmi. Atlīdzinājums var būt naudas, kuponu vai citu pakalpojumu sniegšanas formā, ar noteikumu, ka minēto kuponu vai pakalpojumu nosacījumi ir pietiekami elastīgi, jo īpaši attiecībā uz derīguma termiņu un galamērķi, un ka pasažieris skaidri piekrīt pieņemt minētos kuponus vai pakalpojumus. Biļetes cenas atlīdzinājumu nesamazina, no tā atskaitot ar finanšu darījumiem saistītas izmaksas, piemēram, maksas, tālruņa vai pastmarku izmaksas.

#### *8. pants*

##### **Atlīdzināšana, ja vienots multimodālais līgums ir noslēgts ar starpnieka palīdzību**

1. Ja pasažieris ir iegādājies vienotu multimodālo līgumu, izmantojot starpnieka pakalpojumus, līgumpārvadātājs 7. panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto atlīdzināšanu var veikt ar šā starpnieka palīdzību atbilstīgi šā panta noteikumiem.
2. Starpnieks un līgumpārvadātājs rezervācijas veikšanas laikā un rezervācijas apstiprinājumā skaidrā, saprotamā un viegli pieejamā veidā informē pasažieri par atlīdzināšanas procedūru, kā paredzēts šajā pantā.
3. Atlīdzināšana, izmantojot starpnieka pakalpojumus, ir bez maksas pasažierim un visām citām iesaistītajām personām.
4. Pārvadātājs skaidrā, saprotamā un viegli pieejamā veidā publiski norāda, vai tas piekrīt atlīdzinājumu apstrādei ar starpnieku palīdzību un ar kuriem starpniekiem tas ir gatavs sadarboties.
5. Ja atlīdzināšanu veic ar tāda starpnieka palīdzību, kurš līgumpārvadātājam ir samaksājis par vienoto multimodālo līgumu no saviem līdzekļiem, piemēro šādus nosacījumus:
  - a) līgumpārvadātājs septiņās dienās izmaksā atlīdzinājumu starpniekam, veicot vienu darījumu ar tādu pašu maksāšanas metodi, kāda tika izmantota rezervācijas veikšanai, un sasaistot maksājumu ar oriģinālo rezervācijas numuru. Septiņu dienu periodu skaita no dienas, kad pasažieris izvēlas atlīdzinājumu atbilstīgi šīs regulas 7. panta 1. punkta a) apakšpunktam. Starpnieks ne vēlāk kā pēc vēl septiņām dienām izmaksā atlīdzinājumu pasažierim, izmantojot oriģinālo maksāšanas metodi, un informē par to gan pasažieri, gan pārvadātāju;
  - b) ja pasažieris nesaņem atlīdzinājumu 14 dienās no dienas, kad izvēlēts atlīdzinājums atbilstīgi šīs regulas 7. panta 1. punkta a) apakšpunktam, līgumpārvadātājs sazinās ar pasažieri, vēlākais, dienā pēc minētā 14 dienu perioda beigām, lai noskaidrotu pasažiera rekvizītus atlīdzinājuma izmaksai.

Pēc šo rekvizītu saņemšanas līgumpārvadātājs 14 dienās izmaksā atlīdzinājumu pasažierim un informē par to pasažieri un starpnieku.

#### *9. pants*

##### **Palīdzība**

1. Ja tāda multimodāla brauciena laikā, kas tiek veikts saskaņā ar vienotu multimodālo līgumu, pārsēšanās uz nākamo reisu tiek nokavēta šajā pašā līgumā paredzēta iepriekšēja reisa kavēšanās vai atcelšanas dēļ, līgumpārvadātājs pasažieriem bez maksas piedāvā izvēlēties kādu no šīm iespējām:
  - a) maltītes un atspirdzinājumus apjomā, kas pamatoti atbilst gaidīšanas laikam, ja tie ir pieejami transportlīdzeklī vai terminālī vai tos iespējams samērīgā veidā piegādāt, ņemot vērā tādus kritērijus kā attālums līdz piegādātājam, piegādei vajadzīgais laiks un izmaksas;
  - b) ja ir jāpārnakšņo viena vai vairākas nakts vai ja ir jāuzturas ilgāk, izmitināšanu viesnīcā vai citur un pārvadāšanu starp termināli un izmitināšanas vietu, kur un ja vien tas fiziski ir iespējams. Gadījumos, ja šāda uzturēšanās kļūst nepieciešama Regulas (ES) 2021/782 19. panta 10. punktā minēto apstākļu dēļ, pārvadātājs var izmitināšanas ilgumu ierobežot maksimāli uz trim naktīm. Kad vien iespējams, ņem vērā personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļuves prasības un servisa suņu vajadzības.
2. Piemērojot 1. punktu, apkalpojošais pārvadātājs pievērš īpašu uzmanību vajadzībām, kādas ir personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī pavadošajām personām un servisa suņiem.

#### *10. pants*

##### **Atbildība par kombinētām multimodālajām biļetēm**

1. Pārvadātājs vai starpnieks, kas pārdod kombinētas multimodālās biļetes, ir atbildīgs par biļetes pilnas iegādes summas atlīdzināšanu, kā arī par kompensācijas izmaksu 75 % apmērā no šīs summas, ja pasažieris ir nokavējis vienu vai vairākas pārsēšanās. Tiesības uz atlīdzinājumu vai kompensāciju neskar piemērojamos valsts tiesību aktus, ar kuriem pasažieriem tiek piešķirta papildu kompensācija par bojājumiem.
2. Šā panta 1. punktā noteikto atbildību nepiemēro gadījumos, kad biļetēs vai citā dokumentā, vai elektroniski tādā veidā, kas ļauj pasažierim informāciju reproducēt turpmākai atsaucei, ir skaidri un nepārprotami norādīts, ka kombinētā multimodālā biļete sastāv no atsevišķiem pārvadājuma līgumiem bez šajā regulā paredzētajām tiesībām uz atlīdzinājumu, maršruta maiņu, palīdzību vai kompensāciju nokavētas pārsēšanās gadījumā, un pasažieris pirms iegādes par to ir ticis skaidri informēts. Pienākums pierādīt, ka pasažierim šī informācija ir sniegta, ir pārvadātājam vai starpniekam, kas pārdeva kombinēto multimodālo biļeti.

Pienākums pierādīt, ka pasažierim šī informācija ir sniegta, ir pārvadātājam vai starpniekam, kas pārdeva kombinēto multimodālo biļeti.
3. Pārvadātājs vai starpnieks, kas pārdeva kombinēto multimodālo biļeti, ir atbildīgs par tādu pasažieru pieprasījumu un iespējamu sūdzību izskatīšanu, ko iesniedz saskaņā ar 1. punktu.

4. Šā panta 1. punktā minētos atlīdzinājumus un kompensācijas izmaksā 14 dienās pēc pieprasījuma saņemšanas.

#### *11. pants*

##### **Kopēja veidlapa atlīdzinājuma un kompensācijas pieprasījumiem**

1. Komisija pieņem īstenošanas aktu, ar ko izveido kopēju veidlapu kompensācijas un atlīdzinājuma pieprasījumiem saskaņā ar šo regulu. Šo kopējo veidlapu izveido piekļūstamos formātos. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 26. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
2. Pasažieriem ir tiesības iesniegt savus pieprasījumus, izmantojot 1. punktā minēto kopējo veidlapu. Pārvadātāji un starpnieki atlīdzinājuma vai kompensācijas pieprasījumu nedrīkst noraidīt tikai tā iemesla dēļ, ka pasažieris nav izmantojis minēto veidlapu. Ja pieprasījums nav pietiekami precīzs, pārvadātājs vai starpnieks lūdz pasažierim pieprasījumu precizēt un palīdz viņam to izdarīt.
3. Pārvadātāji un starpnieki savās tīmekļvietnēs norāda tādu informāciju kā e-pasta adresi, uz kuru saskaņā ar šā panta 1. punktu iesniedzamie pieprasījumi ir nosūtāmi elektroniskā veidā. Šo prasību nepiemēro, ja ir pieejami citi elektroniskās saziņas līdzekļi, ar kuru palīdzību pasažieris var pieprasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju, piemēram, veidlapa tīmekļvietnē vai mobilās lietotnes, ar noteikumu, ka šie līdzekļi nodrošina kopējā veidlapā iekļautās izvēles iespējas un informāciju un ir arī pieejami kādā no Savienības oficiālajām valodām un šajā jomā starptautiski izmantotā valodā. Izmantojot šādus līdzekļus, pasažieriem nedrīkst liegt sniegt informāciju jebkurā no Savienības valodām.
4. Komisija savā tīmekļvietnē kopējo veidlapu dara pieejamu visās Savienības valodās. Atbilstīgi 20. panta 1. punktam un 21. panta 1. punktam dalībvalsts norīkotā struktūra vai struktūras nodrošina, lai kopējā veidlapa pasažieriem būtu pieejama.

#### **IV NODAĻA**

##### **PERSONAS AR INVALIDITĀTI UN PERSONAS AR IEROBEŽOTĀM PĀRVIETOŠANĀS SPĒJĀM**

#### *12. pants*

##### **Tiesības uz pārvadāšanu**

1. Pārvadātāji, kas piedāvā vienotus multimodālos līgumus, un multimodālo mezglu pārvaldītāji izstrādā nediskriminējošus piekļuves noteikumus personu ar invaliditāti pārvadāšanai un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai. Šie noteikumi atbilst attiecīgajām Savienības tiesību aktos par pasažieru tiesībām iekļautajām normām par personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanas ierobežojumiem.
2. Multimodālu braucienu rezervācijas un biļetes (neatkarīgi no to formas — vienots multimodālais līgums, kombinēta multimodālā biļete vai atsevišķas multimodālās biļetes) personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām piedāvā bez papildu maksas. Pārvadātājs vai starpnieks nedrīkst atteikties pieņemt personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervāciju vai izdot šai personai biļeti, vai arī pieprasīt, lai šādu personu pavadītu cita persona,

ja vien tas nav obligāti nepieciešams, lai ievērotu 1. punktā minētos piekļuves noteikumus.

3. Šā panta 1. punktā minētos piekļuves noteikumus izstrādā ar to organizāciju aktīvu iesaisti, kas pārstāv personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un attiecīgos gadījumos ar personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārstāvju aktīvu iesaisti.
4. Pārvadātāji, kas piedāvā vienotus multimodālos līgumus, un multimodālo mezglu pārvaldītāji publicē šā panta 1. punktā minētos piekļuves noteikumus un pēc pieprasījuma nodrošina tos pieklūstamā formātā.
5. Ja pārvadātājs pieprasa, lai personu ar invaliditāti vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pavadītu cita persona, kas spēj sniegt palīdzību saskaņā ar šā panta 2. punktu, pavadošajai personai ir tiesības ceļot bez maksas un, ja iespējams, sēdēt blakus personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
6. Ja pārvadātājs vai starpnieks izmanto 12. panta 2. punktā paredzēto atkāpi, tas piecās darb dienās pēc atteikuma pieņemt rezervāciju vai izdot biļeti vai pēc prasības būt ar pavadoni piemērošanas pēc pieprasījuma rakstiski vai nepieciešamības gadījumā kādā pieklūstamā formātā informē personu ar invaliditāti vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām par šīs atkāpes izmantošanas iemesliem. Pārvadātājs vai starpnieks pieliek samērīgas pūles, lai attiecīgajai personai piedāvātu pieņemamu alternatīvu pārvadājumu, ņemot vērā attiecīgās personas vajadzības, kas saistītas ar pieklūstamību.

### *13. pants*

#### **Informācija par pieklūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām**

Pārvadātāji un starpnieki, kas piedāvā pārvadājuma līgumus viena vai vairāku pārvadātāju vārdā, un multimodālo mezglu pārvaldītāji personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām sniedz informāciju par multimodālā mezgla un saistīto telpu, kā arī pakalpojumu pieklūstamību. Šo informāciju pēc pieprasījuma sniedz pieklūstamā formātā.

### *14. pants*

#### **Palīdzība personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām**

Vienotu multimodālo līgumu kontekstā pārvadātāji, termināļu pārvaldītāji un starpnieki sadarbojas, lai bez maksas sniegtu palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atbilstīgi 12. panta 1. punktā minētajiem piekļuves noteikumiem, un nodrošina vienotu apziņošanas mehānismu, ievērojot šādas prasības:

- a) palīdzību sniedz ar nosacījumu, ka par pasažiera vajadzību saņemt šādu palīdzību pārvadātājam, starpniekam, no kura vienotais multimodālais līgums tika nopirkts, termināļa pārvaldītājam vai attiecīgā gadījumā 15. pantā minētajam vienotajam kontaktpunktam ir paziņots vismaz 48 stundas iepriekš, pirms palīdzība ir vajadzīga; par vienu braucienu ir jāsniedz viens paziņojums; paziņojumu pārsūta visiem braucienā iesaistītajiem pārvadātājiem, termināļu pārvaldītājiem un vienotajiem kontaktpunktiem;

- b) paziņojumus pieņem bez papildu izmaksām neatkarīgi no izmantotajiem saziņas līdzekļiem;
- c) pārvadātāji, termināļu pārvaldītāji un starpnieki veic visus nepieciešamos pasākumus paziņojumu saņemšanai; ja biļešu pārdevēji nevar apstrādāt šādus paziņojumus, tie norāda alternatīvas iegādes vietas vai alternatīvus veidus paziņojuma sniegšanai;
- d) ja paziņojums ir sniegts saskaņā ar a) punktu, pārvadātāji un termināļu pārvaldītāji sniedz palīdzību tā, lai persona varētu izmantot transporta pakalpojumus, attiecībā uz kuriem personai ir rezervācija vienotajā multimodālajā līgumā;
- e) ja paziņojums nav sniegts saskaņā ar a) punktu vai nav sniegts vispār, pārvadātāji un termināļu pārvaldītāji pieliek visas samērīgās pūles, lai sniegtu palīdzību personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām tā, lai tā varētu ceļot;
- f) personu ar invaliditāti vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām drīkst pavadīt servisa suns saskaņā ar attiecīgajiem Savienības<sup>16</sup> vai valsts tiesību aktiem.

### *15. pants*

#### **Vienotie kontaktpunkti palīdzībai multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglos**

1. Dalībvalstis nodrošina, lai termināļu pārvaldītāji un pārvadātāji to teritorijā sadarbotos nolūkā multimodālajos pasažieru pārvadājumu mezglos, kuri atrodas I pielikumā minētajos pilsētas mezglos, izveidot un vadīt vienotus kontaktpunktus personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Vienoto kontaktpunktu darbības kārtību nosaka 12. panta 1. punktā minētajos piekļuves noteikumos. Šie vienotie kontaktpunkti ir atbildīgi par to, lai:
  - a) pieņemtu palīdzības pieprasījumus termināļos;
  - b) individuālus palīdzības pieprasījumus nodotu termināļu operatoriem un pārvadātājiem.
2. Dalībvalstis var pieprasīt, lai termināļu pārvaldītāji un pārvadātāji to teritorijā sadarbotos nolūkā izveidot un vadīt vienotus kontaktpunktus citos multimodālajos pasažieru pārvadājumu mezglos, kas nav minēti šā panta 1. punktā.

### *16. pants*

#### **Kompensācija par pārvietošanās palīgīdzekļiem, palīgierīcēm un servisa suņiem**

1. Ja termināļu pārvaldītāji un pārvadātāji, kas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām palīdz pārsēsties no viena transporta pakalpojuma savienotā transporta pakalpojumā vai nu vienota multimodālā līguma kontekstā, vai multimodālā pasažieru pārvadājumu mezglā, pazaudē vai sabojā personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām izmantotos pārvietošanās palīgīdzekļus, citastarp ratiņkrēslus, vai palīgierīces, vai pazaudē vai

<sup>16</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 576/2013 (2013. gada 12. jūnijs) par lolojumdzīvnieku nekomerciālu pārvietošanu un par Regulas (EK) Nr. 998/2003 atcelšanu (Dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 178, 28.6.2013., 1. lpp.).

ievaino šo personu servisa suņus, tie ir atbildīgi par šiem zaudējumiem, bojājumiem vai ievainojumiem un bez nepamatotas kavēšanās tos kompensē. Minētā kompensācija ietver:

- a) zaudēto vai bojāto pārvietošanās palīglīdzekļu vai palīgierīču aizstāšanas vai remonta izmaksas;
  - b) zaudētā vai ievainotā servisa suņa aizstāšanas vai ievainojuma ārstēšanas izmaksas;
  - c) samērīgas izmaksas par pārvietošanās palīglīdzekļu, palīgierīču vai servisa suņu pagaidu aizstāšanu gadījumā, ja pārvadātājs vai termināļa pārvaldītājs šādu aizstāšanu nenodrošina vai nav paredzējis nodrošināt saskaņā ar 2. punktu.
2. Ja piemēro 1. punktu, pārvadātāji un termināļu pārvaldītāji ātri pieliek visas samērīgās pūles, lai nodrošinātu nekavējoties vajadzīgus pagaidu aizstājējus pārvietošanās palīglīdzekļiem vai palīgierīcēm. Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām minētos pagaidu aizstājējus palīglīdzekļiem vai palīgierīcēm atļauj paturēt līdz 1. punktā minētās kompensācijas izmaksāšanai.
3. Ja pārvadātājs vai termināļa pārvaldītājs izmaksā kompensāciju saskaņā ar šā panta 1. punktu, šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja vai termināļa pārvaldītāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, arī trešām personām, saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem.

## **V NODAĻA**

### **PAKALPOJUMU KVALITĀTE UN SŪDZĪBAS**

#### *17. pants*

##### **Pakalpojumu kvalitātes standarti**

1. Pārvadātāji, kas piedāvā vienotus multimodālos līgumus, izstrādā pakalpojumu kvalitātes standartus un ievieš kvalitātes pārvaldības sistēmu pakalpojumu kvalitātes uzturēšanai. Pakalpojumu kvalitātes standarti attiecas vismaz uz II pielikumā uzskaitītajiem elementiem.
2. Pārvadātāji, kas piedāvā vienotus multimodālos līgumus, uzrauga savu sniegumu, kas tiek atspoguļots pakalpojumu kvalitātes standartu izpildē. Tie publicē ziņojumu par savu pakalpojumu kvalitātes rādītājiem savā tīmekļvietnē līdz [divi gadi pēc šīs regulas piemērošanas sākuma datuma] un pēc tam ik pēc diviem gadiem. Ziņojumā neietver personas datus.
3. Dalībvalstīs esošo multimodālo mezglu pārvaldītāji nosaka pakalpojumu kvalitātes standartus, pamatojoties uz attiecīgajiem II pielikumā uzskaitītajiem elementiem. Tie uzrauga savu sniegumu, ievērojot minētos standartus, un valsts publiskajām iestādēm pēc pieprasījuma nodrošina piekļuvi informācijai par saviem darbības rezultātiem.

#### *18. pants*

##### **Sūdzības**

1. Katrs pārvadātājs, kas piedāvā vienotus multimodālos līgumus vai kombinētas multimodālās biļetes, katrs starpnieks, kas piedāvā kombinētas multimodālās biļetes,

un katrs multimodālā mezgla pārvaldītājs izveido sūdzību izskatīšanas mehānismu attiecībā uz šajā regulā paredzētajām tiesībām un pienākumiem savās attiecīgajās atbildības jomās. Tie dara pasažieriem plaši zināmu savu kontaktinformāciju un darba valodu vai valodas.

2. Detalizēta informācija par sūdzību izskatīšanas procedūru ir pieejama sabiedrībai, arī personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Šī informācija pēc pieprasījuma ir pieejama tās dalībvalsts oficiālajā valodā vai valodās, kurā darbojas pārvaldītājs, starpnieks vai multimodālā mezgla pārvaldītājs.

## **VI NODAĻA**

### **INFORMĀCIJA UN IZPILDES PANĀKŠANA**

#### *19. pants*

##### **Pasažieru informēšana par viņu tiesībām**

1. Pārdodot biļetes multimodālam braucienam, pārvaldītāji un starpnieki informē pasažierus par viņu tiesībām un pienākumiem saskaņā ar šo regulu. Lai izpildītu šo informēšanas prasību, tie var izmantot publiski pieejamo Komisijas sagatavoto šīs regulas noteikumu kopsavilkumu visās oficiālajās Savienības valodās.
2. Pārvaldītāji un starpnieki, kas piedāvā multimodālus braucienus, savos transportlīdzekļos un tīmekļvietnēs arī informē pasažierus par dalībvalsts saskaņā ar 20. panta 1. punktu norīkotās struktūras vai struktūru kontaktinformāciju.
3. Pārvaldītāji un starpnieki saskaņā ar šo pantu sniedzamo informāciju dara pieejamu vai nu drukātā, vai elektroniskā formātā, vai jebkādā citā veidā, arī piekļūstamos formātos. Tie norāda, kur šādu informāciju var saņemt reisa atcelšanas, nokavētas pārsēšanās vai ilgas kavēšanās gadījumā.

#### *20. pants*

##### **Valsts izpildstruktūra**

1. Katra dalībvalsts norīko struktūru vai struktūras, kas atbild par šīs regulas izpildes panākšanu. Šajā nolūkā dalībvalstis var norīkot struktūru, kas jau atbild par Savienības tiesību aktu attiecībā uz pasažieru tiesībām izpildes panākšanu. Katra no minētajām struktūrām veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu.
2. Dalībvalstis informē Komisiju par struktūru vai struktūrām, kas norīkotas saskaņā ar šo pantu, un par to attiecīgo kompetenci. Komisija un norīkotās struktūras minēto informāciju publicē savās tīmekļvietnēs.
3. Valstu izpildstruktūras līdz XXXX. gada [divi gadi pēc šīs regulas piemērošanas sākuma] 1. jūnijam un pēc tam ik pēc diviem gadiem savā tīmekļvietnē publicē ziņojumu par savu darbību iepriekšējos divos kalendārajos gados, jo īpaši aptverot darbības, kas veiktas, lai īstenotu šo regulu, un statistiku par sūdzībām un piemērotajām sankcijām.

## 21. pants

### Sūdzību izskatīšana valstu izpildstrukturās un citās strukturās

1. Dalībvalstis norīko valsts izpildstrukturū vai jebkuru citu strukturū kā atbildīgo par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar šā panta 2. punktu.
2. Ja saskaņā ar šā panta 1. punktu un 20. panta 1. punktu ir norīkotas atšķirīgas strukturās, izveido ziņošanas mehānismus, ar ko nodrošina informācijas apmaiņu starp tām nolūkā palīdzēt valsts izpildstrukturai veikt uzraudzības un izpildes panākšanas uzdevumus un tā, lai saskaņā ar šo pantu norīkotā sūdzību izskatīšanas strukturā varētu savākt atsevišķu sūdzību izskatīšanai vajadzīgo informāciju.
3. Neskarot patērētāju tiesības uz alternatīvu tiesisko aizsardzību saskaņā ar Direktīvu 2013/11/ES, pasažieris pēc tam, kad bez sekmēm ir iesniedzis sūdzību pārvadātājam, starpniekam vai multimodālā mezglā pārvaldītājam, ievērojot 18. pantu, var iesniegt sūdzību par iespējamu šīs regulas pārkāpumu strukturai, kas norīkota saskaņā ar šā panta 1. punktu.
4. Pasažieru sūdzības par incidentu vienota multimodālā līguma kontekstā izskata strukturā, ko saskaņā ar šā panta 1. punktu norīkojusi dalībvalsts, kurā iedibināts līgumpārvadātājs.
5. Pasažieru sūdzības par incidentu pārvadātāju piedāvātas kombinētās multimodālās biļetes kontekstā izskata strukturā, ko saskaņā ar šā panta 1. punktu norīkojusi dalībvalsts, kurā iedibināts biļeti piedāvājošais pārvadātājs, vai — ja pārvadātājs ir iedibināts trešā valstī — dalībvalsts, kurā ir bāzēta juridiskā vai fiziskā persona, kas rīkojas kā tā juridiskais pārstāvis. Ja pārvadātājam šāda pārstāvja nav, sūdzības izskata strukturā, ko saskaņā ar šā panta 2. punktu ir norīkojusi dalībvalsts, kurā brauciens sākas vai beidzas.
6. Neskarot šā panta 3. un 4. punkta noteikumus, pasažieru sūdzības par starpnieku izskata strukturā, ko saskaņā ar šā panta 1. punktu norīkojusi dalībvalsts, kurā iedibināts starpnieks, vai — ja starpnieks ir iedibināts trešā valstī — dalībvalsts, kurā ir bāzēta juridiskā vai fiziskā persona, kas rīkojas kā tā juridiskais pārstāvis. Ja starpniekam šāda pārstāvja nav, sūdzības izskata strukturā, ko saskaņā ar šā panta 2. punktu ir norīkojusi dalībvalsts, kurā brauciens sākas vai beidzas.
7. Ja sūdzība attiecas uz iespējamiem multimodālo mezglu pārvaldītāju pārkāpumiem, šo sūdzību izskata strukturā, ko saskaņā ar šā panta 1. punktu norīkojusi dalībvalsts, kuras teritorijā incidents noticis.

## 22. pants

### Uz risku balstīta pieeja pasažieru tiesību ievērošanas uzraudzībai

1. Valstu izpildstrukturās uz riska novērtējuma pamata izstrādā atbilstības uzraudzības programmu šajā regulā noteikto pienākumu izpildes panākšanas uzraudzībai. Programma nodrošina iespēju atklāt un labot atkārtotas neatbilstības pasažieru tiesību ievērošanā. Atbilstības uzraudzības programmā iekļauj reprezentatīvu uzraudzības darbību izlasi.
2. Riska novērtējuma pamatā ir faktisko apstākļu novērtējums, kurā tiek ņemtas vērā šīm strukturām iesniegtās pasažieru sūdzības, ja tādas ir, šo strukturū veikto uzraudzības darbību konstatējumi, 23. panta 1. un 3. punktā minētā informācija, kā

arī ar šīs regulas piemērošanu attiecīgās dalībvalsts teritorijā saistīti citi informācijas avoti.

3. Riska novērtējumu pirmo reizi veic līdz XXXX. gada [viens gads pēc regulas piemērošanas sākuma] 30. jūnijam un pēc tam ik pēc diviem gadiem.
4. Atbilstības uzraudzības darbību pamatā ir risku novērtējums, un tās tiek īstenotas, pēc nepieciešamības veicot revīzijas, inspekcijas, intervijas, pārbaudes un dokumentu izskatīšanu. Tās ietver gan plānotas, gan neplānotas darbības. Uzraudzības darbības ir samērīgas ar identificētajiem riskiem.
5. Valstu izpildstrukturā nodrošina, lai uzraudzības darbībās identificētās pārvadātāju un termināļu pārvaldītāju neatbilstības tiktu ātri novērstas. Attiecīgos gadījumos tās pārvadātājiem pieprasa iesniegt rīcības plānu neatbilstību novēršanai.
6. Par šā panta 1. punktā minēto atbilstības uzraudzības programmu, šā panta 2. punktā minēto riska novērtējumu, kā arī to ietvaros izdarītajiem konstatējumiem paziņo Komisijai līdz XXXX. gada [divi gadi pēc regulas piemērošanas sākuma] 30. jūnijam un pēc tam ik pēc diviem gadiem. Attiecīgos gadījumos šīs ziņas iekļauj 20. panta 3. punktā minētajos ziņojumos.

### *23. pants*

#### **Informācijas kopīgošana ar valstu izpildstrukturām**

1. Pārvadātāji, starpnieki, termināļu pārvaldītāji un multimodālo mezglu pārvaldītāji valstu izpildstrukturām pēc to pieprasījuma attiecīgos dokumentus un informāciju iesniedz bez nepamatotas kavēšanās un — jebkurā gadījumā — viena mēneša laikā pēc pieprasījuma saņemšanas.
2. Sarežģītos gadījumos valsts izpildstrukturā šo laikposmu var pagarināt maksimāli līdz trim mēnešiem pēc pieprasījuma saņemšanas.
3. Valstu izpildstrukturā, veicot savus uzdevumus, ņem vērā informāciju, ko tām iesniegusi struktūra, kura norīkota izskatīt sūdzības, ja tā ir cita struktūra.

### *24. pants*

#### **Sadarbība starp dalībvalstīm un Komisiju**

1. Dalībvalstis regulāri nosūta Komisijai attiecīgo informāciju par šīs regulas piemērošanu, un Komisija šo informāciju elektroniski dara pieejamu pārējām dalībvalstīm.
2. Pēc Komisijas pieprasījuma valstu izpildstrukturā izmeklē konkrētus gadījumus, kur pastāv aizdomas par šajā regulā noteiktajiem pienākumiem neatbilstošu pārvadātāju, termināļu pārvaldītāju vai starpnieku praksi, un savus secinājumus paziņo Komisijai četros mēnešos no pieprasījuma saņemšanas dienas.

## VII NODAĻA

### NOBEIGUMA NOTEIKUMI

#### 25. pants

##### Sodi

Dalībvalstis nosaka noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Paredzētie sodi ir iedarbīgi, samērīgi un atturoši. Dalībvalstis paziņo Komisijai par šiem noteikumiem un pasākumiem un nekavējoties ziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē.

#### 26. pants

##### Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Regulas (ES) 2021/782 38. pantu.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

#### 27. pants

##### Ziņojums

Komisija līdz XXXX. gadam [pieci gadi pēc piemērošanas sākuma datuma saskaņā ar 28. pantu] ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas īstenošanu un rezultātiem.

Ziņojuma pamatā ir informācija, ko sniedz, ievērojot šo regulu.

#### 28. pants

##### Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro no [viens gads pēc stāšanās spēkā].

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —  
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs*