



**EUROPOS SĄJUNGOS
TARYBA**

**Briuselis, 2013 m. kovo 18 d. (21.03)
(OR. en)**

7615/13

**Tarpinstitucinė byla:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 47
CONSOM 47
CODEC 616**

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos
data:	2013 m. kovo 13 d.
Komisijos dok. Nr.:	COM(2013) 130 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru

Delegacijoms pridedamas Komisijos pasiūlymas, pateikiamas su direktoriaus Jordi AYET PUIGARNAU lydraščiu Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Uwe CORSEPIUS.

Priedama: COM(2013) 130 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2013 03 13
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2013) 62 final}

{SWD(2013) 63 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

1.1. Dabartinė teisinė sistema

Reglamente (EB) Nr. 261/2004¹ reikalaujama, kad priklausomai nuo oro susisiekimo sutrikimo aplinkybių oro vežėjai:

- suteiktų keleiviams pagalbą, kaip antai maisto, gaiviųjų gėrimų, galimybę paskambinti ir pernaktuoti viešbutyje;
- pasiūlytų būti nukreiptam į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu ir atgauti sumokėtus pinigus;
- sumokėtų iki 600 EUR vienodo dydžio kompensaciją už kiekvieną keleivį, priklausomai nuo skrydžio atstumo; taip pat
- imtųsi iniciatyvos informuoti keleivius apie jų teises.

Oro vežėjas neprivalo sumokėti finansinės kompensacijos, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas ar atidėtas dėl ypatingų aplinkybių. Tačiau net ir tokiais atvejais galioja prievolė pasirūpinti ir suteikti pagalbą.

Reglamente valstybės narės taip pat įpareigojamos įsteigti nacionalines vykdymo užtikrinimo įstaigas, kurios užtikrintų tinkamą reglamento taikymą.

Reglamente nustatytos keleivių teisės neturėtų būti painiojamas su **Monrealio konvencijoje** nustatytomis keleivių teisėmis: Konvencijoje yra nuostatos dėl individualios keleivių patirtos žalos, įvertintos kiekvienu atveju atskirai, pagal individualias keleivio aplinkybes, o Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatomos standartinės teisės (dėl pagalbos ir rūpinimosi), kurios suteikiamos visiems keleiviams nepriklausomai nuo jų individualių aplinkybių.

Pagal **Monrealio konvenciją** (į ES teisę perkeltą kaip **Reglamentas (EB) Nr. 2027/97**²), keleivis gali turėti teisę į kompensaciją, jei **jo bagažas tvarkomas netinkamai** (bet ne didesnę nei maždaug 1200 EUR), išskyrus atvejus, kai oro vežėjas gali įrodyti, kad ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad būtų išvengta žalos, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma. Kitaip negu Reglamente (EB) Nr. 261/2004, nei Reglamente (EB) Nr. 2027/97, nei Monrealio konvencijoje nereikalaujama įsteigti vykdymo užtikrinimo įstaigų, kurios užtikrintų jų tinkamą taikymą

1.2. Naujausi pokyčiai

Oro vežėjai dažnai nesuteikia keleiviams teisių, kurios pastariesiems priklauso, kai atsisakoma vežti, skrydis ilgam atidėtas ar atšaukiamas, netinkamai tvarkomas bagažas, ypač pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 (toliau – reglamentas) ir Reglamentą (EB) Nr. 2027/97.

2010 m. spalio mėn. Komisija ES **pilietybės ataskaitoje** „Kliūčių ES piliečių teisėms šalinimas“³ paskelbė apie būsimas priemones, kuriomis būtų užtikrintas bendrų teisių keleiviams, keliaujantiems bet kurios rūšies transportu Europos Sąjungoje, rinkinys ir tinkamas tų teisių įgyvendinimo užtikrinimas.

¹ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1).

² 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, 1997 10 17, p. 1) su pakeitimais, padarytais 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, 2002 5 30, p. 2)

³ COM(2010) 603, 2010 m. spalio 16 d.

2011 m. kovo 28 d. priimtoje Baltojoje knygoje dėl transporto Komisija tarp savo iniciatyvų nurodė poreikį „parengti vieningą ES keleivių teisių teisės aktų aiškinimą, taip pat darnaus ir veiksmingo vykdymo užtikrinimo sistemą, siekiant visam sektoriui užtikrinti vienodas sąlygas ir nustatyti piliečių apsaugai taikytiną Europos standartą“⁴.

2011 m. balandžio 11 d. Komisijos komunikate⁵ nurodyta, kad Reglamento (EB) Nr. 261/2004 nuostatos valstybėse narėse skirtingai interpretuojamos, nes galiojančiame tekste esama neaiškumų ir spragų, ir skirtingai įgyvendinamos. Be to, keleiviams sunku užtikrinti, kad būtų įgyvendintos jų individualios teisės.

2012 m. kovo 29 d. atsiliepdamas į minėtą Komisijos komunikatą **Europos Parlamentas** (EP) priėmė rezoliuciją⁶. EP mano, kad, siekiant atgauti keleivių pasitikėjimą, turėtų būti laikomasi tokių svarbiausių principų: valstybės narės ir oro vežėjai turėtų tinkamai taikyti galiojančias taisykles, reikėtų užtikrinti pakankamą ir paprastą žalos atlyginimo priemonių taikymą ir keleiviams teikti tikslią informaciją apie jų teises. EP apgailestaudamas pažymi, kad nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos kartais neužtikrina efektyvios keleivių teisių apsaugos. Dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 Europos Parlamentas ragina Komisiją pateikti keleivių teisių paaiškinimo, ypač „ypatingų aplinkybių“ sąvokos paaiškinimo, pasiūlymą.

ES teisės aktai turi visiškai atitikti **Pagrindinių teisių chartiją**⁷. O konkrečiai – iš 38 straipsnio išplaukia, kad aukštas vartotojų apsaugos lygis turėtų būti pasiektas visose Sąjungos politikos kryptyse. Kitose aktualiose nuostatose numatyta teisė į asmens duomenų apsaugą (8 straipsnis), bet kokios diskriminacijos formos draudimas ir neįgalių asmenų integravimas (21 ir 26 straipsniai), teisė į veiksmingą teisinę gynybą ir teisingą bylos nagrinėjimą (47 straipsnis).

Teismo praktika turėjo lemiamo poveikio aiškinant reglamentą. Byloje C-344/04 (*IATA*) Europos Teisingumo Teismas patvirtino, kad reglamentas visiškai atitinka Monrealio konvenciją ir kad šios dvi teisinės priemonės papildo viena kitą. Byloje C-549/07 *Wallentin-Herrman* Teismas išaiškino, kad orlaivio techninė problema neturėtų būti laikoma ypatinga aplinkybe. *Sturgeon* byloje (sujungtos bylos C-402/07 ir C-432/07) Europos Teisingumo Teismas nustatė, kad ilgo, bent tris valandas trunkančio pavėlavimo į atvykimo vietą atveju keleiviai turi teisę gauti kompensaciją.

Šiuo pasiūlymu siekiama palaikyti oro keleivių interesus užtikrinant, kad oro vežėjai išlaikytų aukštą oro keleivių apsaugos lygį oro susisiektimo sutrikimo atvejais, kartu atsižvelgiant į finansinį poveikį oro transporto sektoriui ir užtikrinant, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.

⁴ „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011)144 galutinis, žr. p. 23: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>.

⁵ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, taikymo (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:LT:HTML>). COM(2011) 174 galutinis

⁶ 2012 m. kovo 29 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl nustatytų oro transportu keliaujančių asmenų teisių veikimo ir taikymo 2011/2150(INI), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2012-0099+0+DOC+XML+V0/LT>

⁷ OL C 364, 2000 12 18, p. 1.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

2.1. Konsultacijų procesas

Vieša konsultacija vyko nuo 2011 m. gruodžio 19 d. iki 2012 m. kovo 11 d. ; sulaukta 410 atsakymų. Šiuos rezultatus galima rasti Komisijos interneto svetainėje⁸. Be to, konsultacinė bendrovė vykdė individualias išsamesnes apklausas ir konsultacijas su 98 suinteresuotosiomis šalimis iš visų suinteresuotųjų šalių grupių.

O 2012 m. gegužės 30 d. Komisija ir Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas kartu surengė konferenciją, kurioje suinteresuotosios šalys turėjo galimybę pateikti atsiliepimus apie viešos konsultacijos rezultatus. Konferencijos pranešimai ir protokolas skelbiami Komisijos interneto svetainėje⁹.

Vartotojų ir keleivių atstovai labiausiai akcentavo prastą taisyklių laikymąsi ir nepakankamą vykdymo užtikrinimą, ypač dėl finansinio kompensavimo, kai skrydis atidėtas. **Oro vežėjai ir jų asociacijos** labiausiai pabrėžė, kad reglamento finansinės išlaidos pernelyg didelės, ir ypač tai, kad oro vežėjams tenka neribota atsakomybė už incidentus, dėl kurių jie nėra kalti (pavyzdys – vulkano pelenų debesies sąmyšis 2010 m. balandžio mėn.). Oro vežėjai griežtai sukritikavo *Sturgeon* sprendimo pasekmes, nes jos sukeliančios pernelyg didelių išlaidų. **Kelionių agentų ir turizmo kelionių organizatorių asociacijų** požiūriai buvo panašūs į oro vežėjų, tačiau būta ir ryškesnių išimčių, kaip antai dėl teisės į nukreipimą kitu maršrutu arba dėl atskirų skrydžio bilieto segmentų naudojimo (dėl priemonių, taikomų keleiviui neatvykus). **Oro uostai** išreiškė tvirtą pasipriešinimą tam, kad jiems būtų numatyta kokia nors atsakomybė pagal persvarstytą reglamentą.

Į viešą konsultaciją atsiliepusios **nacionalinio ir žemesnio nei nacionalinis lygmens valdžios institucijos** dėl daugumos klausimų pareiškė nuomones, kurios panašios į vartotojų ir keleivių asociacijų, tačiau jos buvo dėmesingesnės ekonominėms, biudžetinėms ir teisinėms riboms.

2.2. Poveikio vertinimas

Komisija įvertino keturias galimas politikos priemones, kuriomis siekiama pagerinti oro keleivių teisių taikymą ir vykdymo užtikrinimą. Jos skiriasi pagal pasirinktą pusiausvyrą tarp griežtesnio vykdymo užtikrinimo ir ekonominių paskatų oro vežėjams pritaikymo: didesnės išlaidos yra akstinas oro vežėjams, kai šie mažina taisyklių laikymosi išlaidas ir bando nesuteikti keleiviams jų teisių. Griežtesnė sankcijų politika skatina laikytis taisyklių. Todėl pasirinkus galimas politikos priemones, pagal kurias didėja reglamento prievolėmis nustatytos išlaidos, vykdymo užtikrinimo politika turi būti griežtesnė ir geriau koordinuojama; ir atvirkščiai.

Tokia atranka svarstyta dėl to, kad visas jėgas skiriant vykdymo užtikrinimui ir nenumatant ekonominių atgrasomųjų priemonių už nesilaikymą tektų didelius viešuosius išteklius skirti vykdymo užtikrinimo įstaigoms.

1 galima priemonė. Dėmesys ekonominėms paskatoms (nuosaiki vykdymo užtikrinimo permana): pagal 1 galimą priemonę vykdymo užtikrinimas yra geriau koordinuojamas, ypač per geresnius informacijos srautus tarp nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų (NVUI) ir Komisijos. Galima priemone labiausiai siekiama sumažinti išlaidas – kelias su rūpinimusi, t. y. maitinimu ir apgyvendinimu, susijusias prievoles pakeičiant oro vežėjų prievolėmis pasiūlyti keleiviams neprivalomą draudimą.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm

⁹ http://ec.europa.eu/transport/passengers/events/2012-05-30-stakeholder-conference_en.htm

2 galima priemonė. Griežtesnės vykdymo užtikrinimo politikos ir ekonominių paskatų derinimas: vykdant geresnį NVUĮ koordinavimą sustiprinama vykdymo užtikrinimo politika. NVUĮ apie savo veiklą būtų įpareigosotos Komisijai teikti geresnę informaciją ir Komisija galėtų paprašyti atlikti tyrimus, ypač su keliomis valstybėmis narėmis susijusiais atvejais. Papildomos išlaidos, atsiradusios dėl didesnio rūpinimosi ir pagalbos, būtų kompensuotos pritaikius bendrą finansinės kompensacijos sumą. Tai galėtų būti pasiekta sumažinant kompensavimo išmokų dažnumą dviem galimais variantais:

- **2a variantas:** nutolinant laiko ribą, po kurios keleivis įgyja teisę į kompensaciją, nuo dabar galiojančio trijų valandų atidėjimo iki mažiausiai penkių valandų;
- **2b variantas:** išplečiant „ypatingų aplinkybių“ aprėptį, kad prie jų būtų priskirta dauguma techninių sutrikimų.

Ir 2a, ir 2b variantų atveju būtų naudinga atlikti poveikio vertinimo ataskaitos analizės dėl vienkartinio kompensavimo sumų pritaikymo naudos.

Pagal 2 galimą priemonę, atsitikus ilgalaikiams ypatingiems įvykiams, prievolė apgyvendinti būtų apribota 3 ar 4 dienomis. Siekiant sušvelninti poveikį keleiviams įpareigojama planuoti nenumatytus atvejus ir sparčiau nukreipti kitu maršrutu.

3 galima priemonė. Pasirūpinama vykdymo užtikrinimu: pagal šią galimą priemonę visas dėmesys skiriamas vykdymo užtikrinimo griežtinimui ir išaiškinamos keleivių teisės, kad jomis būtų galima veiksmingiau pasinaudoti.

4 galima priemonė. Centralizuotas vykdymo užtikrinimas: 4 galima priemonė orientuota į centralizuotą vykdymo užtikrinimo politiką, kuri turi šalinti neigiamas paskatas vengti taisyklių vykdymo išlaidų; todėl šios galimos priemonės elementas yra europinė vykdymo užtikrinimo įstaiga.

3 ir 4 galimose priemonėse sektoriaus fondas (finansuojamas iš rinkliavų nuo kiekvieno oro vežėjo bilieto) užtikrintų nuolatinį rūpinimąsi ilgalaikių ypatingų įvykių atvejais, nes padengtų bent dalį oro vežėjų patirtų išlaidų.

Visos galimos priemonės turi bendrų bruožų:

- paaiškinami kai kurie klausimai, pavyzdžiui, minėtosios ypatingos aplinkybės, prievolė nukreipti kitu maršrutu, rūpinimasis, kai vėluojama keleiviams laukiant orlaivyje, teisės pavėlavus į jungiamąjį skrydį ir t. t.;
- funkciškai atskiriamas bendrasis vykdymo užtikrinimas ir individualių skundų nagrinėjimas – pastarąjį gali perimti alternatyvus ginčų sprendimo organizacijos (AGSO). Ir oro vežėjams, ir už individualių skundų nagrinėjimą atsakingoms įstaigoms būtų privalomos aiškos skundų nagrinėjimo procedūros, įskaitant ilgiausią atsakymo laiką;
- įtraukiami kiti rinkos dalyviai: padidinama oro vežėjų galimybė pateikti ieškinį prieš trečiąsias šalis, atsakingas už sutrikimus; oro uostų naudotojai parengia nenumatytų atvejų planus.

Poveikio vertinime prieita išvados, kad labiau nei kitas verta rinktis 2 galimą priemonę, nes ji veiksmingiausiai ir efektyviausiai sustiprintų keleivių teises kartu atsižvelgiant į finansinį poveikį oro transporto sektoriui. 2a galimą priemonę šiek tiek labiau verta rinktis nei 2b galimą priemonę, nes išlaikant pernelyg trumpą atidėjimo laikotarpį (kaip 2b atveju) gali būti atšaukiama dar daugiau skrydžių; be to, pagal 2a galimą priemonę geriau dera teisė į kompensaciją ir teisė atgauti sumokėtą sumą (abi atsirastų anksčiausiai po 5 valandų).

Poveikio vertinime nenurodoma, kurį konkretų 2a galimos priemonės variantą vertėtų rinktis (t. y. dėl kompensavimo lygių pritaikymo ir (arba) dėl kompensacijai už atidėjimą taikomų skirtingų laiko ribų).

Palyginti su dabartiniu reglamentu, pagal 2 galimą priemonę taisyklių laikymosi išlaidos oro vežėjams būtų panašios, tačiau jų augimo potencialas būtų apribotas tuo atveju, jei kompensacijos prašytų proporcingai daugiau keleivių, arba ilgalaikio ypatingo įvykio atveju.

Komisija nusprendė pateikti pasiūlymą remdamasi poveikio vertinimo išvada, t. y. atitinkantį 2a galimą priemonę, kurios dalis yra vienoda atidėjimo kompensacijų riba – 5 valandos visoms kelionėms ES viduje. Kalbant apie konkretesnius variantus pasiūlyme nekeičiami kompensavimo lygiai, tačiau nutolinama laiko riba kompensuojamo atidėjimo atveju, kai kelionės už ES ribų nuotolis didesnis kaip 3500 km, kad būtų atsižvelgta į specifines problemas, kylančias tolumo nuotolio kelionės atvejais norint šalinti atidėjimo priežastis, kurios yra toli nuo oro vežėjo bazės (vėluojant 9 valandas 3500–6000 km nuotolio kelionėse už ES ribų ir 12 valandų didesnio 6000 km ir didesnio nuotolio kelionėse už ES ribų).

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1. Teisinis pagrindas

Pasiūlymas grindžiamas SESV 100 straipsnio 2 dalimi.

3.2. Subsidiarumas ir proporcingumas

Pirma, valstybės narės turi ribotas galimybes veikti, kad apsaugotų vartotojus, nes Oro susisiekimo paslaugų reglamente (EB) Nr. 1008/2008¹⁰ valstybėms narėms neleidžiama nustatyti papildomų reikalavimų oro vežėjams, teikiantiems susisiekimo ES viduje paslaugas.

Antra, dauguma dėl oro keleivių teisių kylančių problemų siejasi su reglamentų (EB) Nr. 261/2004 ir (EB) Nr. 2027/97 taikymu ir vykdymo užtikrinimu valstybėse narėse, todėl silpnėja keleivių teisės ir ima skirtis oro vežėjų veikimo sąlygos. Šias problemas galima spręsti tik koordinuotu ES įsikišimu.

Be to, pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Ekonominės veiklos vykdytojams ir nacionalinėms institucijoms susidaro tik tiek papildomų išlaidų, kiek būtina norint pagerinti keleivių teisių taikymą ir vykdymo užtikrinimą. Išlaidas, atsiradusias dėl pasirūpinimo, pagalbos teikimo ar kompensacijos atidėjimo ilgam laikui atveju, atvers laiko ribų, už kurių atsiranda teisė į kompensaciją, pakeitimai.

3.3. Išsamus pasiūlymo paaiškinimas

3.3.1. Užtikrinti veiksmingą ir nuoseklų keleivių teisių vykdymo užtikrinimą

Pasiūlymu siekiama pagerinti vykdymo užtikrinimą paaiškinant pagrindinius principus ir aiškiai nenurodytas keleivių teises, kurios praeityje sukėlė daug ginčų tarp oro vežėjų ir keleivių; ir stiprinant bei geriau koordinuojant nacionalinio lygmens vykdymo užtikrinimo politiką

3.3.1.1. Pagrindinių principų paaiškinimas

- **„Ypatingų aplinkybių“ apibrėžimas:** pasiūlyme šis terminas aiškiai apibrėžiamas pagal Europos Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-549/07 (*Wallentin-Herman*), t. y. kaip įvykis, kuris dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio šis negali realiai valdyti. Be to, tolesnio teisinio

¹⁰ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių, OL L 293, 2008 10 31, p. 3.

tikrumo dėlei pasiūlyme įvedama neišsamus sąrašas aplinkybių, kurios laikytinos ypatingomis, ir aplinkybių, kurios laikytinos neypatingomis (pasiūlymo 1 straipsnio 1 dalies e punktas, iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2m straipsnis ir 1 priedas).

- **Teisė į kompensaciją atidėjimo ilgam laikui atvejais:** pasiūlymu į Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 aiškiai įrašoma teisė į kompensaciją atidėjimo ilgam laikui atveju, kaip yra paskelbęs ETT jungtinėse bylose C-407/07 ir C-432/07 (*Sturgeon*). Tačiau siekiant išvengti dažnesnio atšaukimo, kuris apskritai keleiviams sukelia daugiau nepatogumų, siūloma nutolinti laiko ribą, po kurios atsiranda teisė į kompensaciją, nuo trijų iki penkių valandų visoms kelionėms ES viduje. ES atveju siūlomas vienoda riba, o kelionėse į trečiąsias šalis ir iš jų riba bus susieta su kelionės nuotoliu, kad būtų atsižvelgta į praktines problemas, su kuriomis oro vežėjai susiduria šalindami atidėjimo priežastis atokiuose oro uostuose (žr. toliau; 3.3.2 punktas) (pasiūlymo 1 straipsnio 5 dalis, iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 6 straipsnio 2 dalis).
- **Teisė būti nukreiptam kitu maršrutu:** pasiūlyme paaiškinama, kad jei oro vežėjas per 12 valandų negali nukreipti keleivio kitu maršrutu naudodamas savo vykdomus skrydžius jis turi numatyti kitus oro vežėjus ar kitų rūšių transportą, jei tik yra vietų (pasiūlymo 1 straipsnio 8 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 5 dalis).
- **Teisė į rūpinimąsi:** dabar laiko riba, po kurios reikia pasirūpinti, priklauso nuo skrydžio atstumo (2, 3 arba 4 valandos), o pasiūlyme tai supaprastinama – nustatoma vienoda 2 valandų laiko riba visų nuotolių skrydžiams (pasiūlymo 1 straipsnio 5 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 6 straipsnio 1 dalies i punktas).
- **Pavėlavimas į jungiamąjį skrydį:** Pasiūlyme patvirtinama, kad keleiviai, dėl pirmesnio skrydžio atidėjimo pavėlavę į jungiamąjį skrydį, turi teisę, kad jais pasirūpintų (tai turėtų padaryti atidėtą skrydį vykdantis oro vežėjas, kuris geriausiai pajėgus pasirūpinti), o tam tikromis aplinkybėmis turi teisę į kompensaciją (kurią turi suteikti oro vežėjas, vykdęs pavėlavusį skrydį, kuris buvo viso vėlavimo priežastis). Tačiau tokia teisė galiotų tik tada, kai jungiamieji skrydžiai yra vienos vežimo sutarties dalis, nes tokiu atveju atitinkami oro vežėjai dėl jų prisiėmę įsipareigojimus ir žinojo apie ketinamą skrydžių jungtį. Oro vežėjai išsaugo teisę tarpusavyje pasidalinti išlaidas (pasiūlymo 1 straipsnio 6 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 6a straipsnis).
- **Tvarkaraščio pakeitimas:** Pasiūlyme patvirtinama, kad skrydžių, kurių tvarkaraštis pakeistas apie tai įspėjus mažiau nei prieš dvi savaites iki numatyto pirminio laiko, keleiviai turi panašias teises, kaip ir atidėto skrydžio keleiviai (pasiūlymo 1 straipsnio 5 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 6 straipsnis).
- **Vėlavimai keleiviams laukiant orlaivyje:** pasiūlyme aiškiai nustatomos keleivių teisės, kai orlaivis su įlaipintais keleiviais vėluoja stovėdamas oro uoste, ypač teisė būti išlaipintiems po penkių valandų (atitinkanti teisę atgauti sumokėtą sumą) (pasiūlymo 5 straipsnio 1 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 6 straipsnio 5 dalis).
- **Iš dalies uždraudžiamos priemonės, taikomos keleiviui neatvykus:** Pasiūlyme patvirtinama, kad keleivių negalima atsisakyti vežti to paties bilieta grįžtamojoje kelionėje dėl to, kad jie neskrido į priekį. Tačiau toks draudimas nepaveikia oro

vežėjų teisės nustatyti specifines taisykles dėl pasinaudojimo tos pačios kelionės paeiliui vykdomais skrydžiais. Komisija apsisprendė prieš visišką priemonių, taikomų keleiviui neatvykus, uždraudimą, nes tai trukdytų oro vežėjams siūlyti netiesioginius skrydžius žemesnėmis nei tiesioginių skrydžių kainomis, taigi pažeistų konkurenciją (pasiūlymo 1 straipsnio 3 punkto b papunktis ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 4 straipsnio 4 dalis).

- **Teisė gauti informaciją:** keleiviai turėtų turėti teisę tarpusavyje į informaciją apie skrydžio sutrikimą, kai tik tokia informacija gaunama (pasiūlymo 1 straipsnio 13 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 14 straipsnis).

3.3.1.2. Veiksmingų ir nuoseklių sankcijų užtikrinimas

Pasiūlyme paaiškinamas nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų (NVUĮ) vaidmuo – joms aiškiai pavedamas bendras vykdymo užtikrinimas; o neteisminis individualių skundų nagrinėjimas būtų pavestas skundų nagrinėjimo įstaigoms, kurios gali tapti ginčų alternatyvaus sprendimo organizacijomis pagal Ginčų alternatyvaus sprendimo direktyvą¹¹. Abiejų tipų institucijos glaudžiai bendradarbiaus (pasiūlymo 1 straipsnio 15 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 16 ir 16a straipsniai).

NVUĮ laikysis **iniciatyvesnės** nei dabar **stebėjimo politikos** ir joms bus papildomai pavesta stebėti, ar laikomasi Reglamento (EB) Nr. 2027/97 (ir Monrealio konvencijos) **nuostatų dėl bagažo** (pasiūlymo 2 straipsnio 4 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2027/97 6b straipsnis).

NVUĮ keitimasis informacija ir koordinavimas tarpusavyje ir su Komisija bus sustiprintas įpareigojant teikti ataskaitas ir nustatant oficialias koordinavimo procedūras (pasiūlymo 1 straipsnio 15 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 16b straipsnis).

3.3.1.3. Veiksmingo individualių pretenzijų ir skundų nagrinėjimo užtikrinimas

Pagal pasiūlymą oro vežėjai turėtų rezervavimo metu informuoti keleivius apie savo pretenzijų ir skundų nagrinėjimo procedūras, suteikti elektronines priemones skundams pateikti ir suteikti informacijos apie kompetentingas skundų nagrinėjimo institucijas. Oro vežėjai privalės keleiviams atsakyti per dvejų mėnesių laikotarpį (pasiūlymo 1 straipsnio 15 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 16a straipsnis).

3.3.2. Geriau atsižvelgti į oro vežėjų finansinius pajėgumus

Keliomis priemonėmis siekiama apriboti daugiausia išlaidų reikalaujančius Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aspektus:

- Atidėjimo atveju teisė į kompensaciją atsiras po penkių valandų visose kelionėse ES viduje. Kelionėse į trečiąsias šalis ir iš jų, siekiant atsižvelgti į savitas problemas, su kuriomis oro vežėjai susiduria šalindami atidėjimo priežastis atokiuose oro uostuose tos ribos bus susietos su kelionės nuotoliu: 5 valandos 3500 km ir mažesnio nuotolio kelionėse už ES ribų, 9 valandos 3500–6000 km nuotolio kelionėse už ES ribų ir 12 valandų didesnio nei 6000 km nuotolio kelionėse už ES ribų (pasiūlymo 1 straipsnio 5 punktas, iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 6 straipsnio 2 dalis).
- Atidėjimo ir atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių atvejais oro vežėjas gali riboti teisę į apgyvendinimą 3 nakvynėmis ir skirti ne daugiau kaip 100 EUR už nakvynę keleiviui (pasiūlymo 1 straipsnio 9 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 9 straipsnio 4 dalis). O poveikis keleiviams sušvelninamas dviem papildomomis priemonėmis: pirma, greitesnis nukreipimas kitu maršrutu turėtų

¹¹ Žr. Komisijos pasiūlymus http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm

padėti keleiviams išvengti rizikos įstrigti ilgam (žr. pirmiau); antra, oro uostai, oro vežėjai ir kitos oro transporto grandys turės parengti nenumatytų atvejų planus, kad pagerintų rūpinimąsi ir pagalbą įstrigusiems keleiviams (pasiūlymo 1 straipsnio 4 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 5 dalis). Be to, apgyvendinimo užtikrinimo ribojimas netaikomas ribotos judėsenos keleiviams, juos lydintiems keleiviams, nėščioms moterims, asmenims, kuriems reikia specialios medicinos pagalbos, ir vaikams, kurie vyksta be suaugusiųjų, su sąlyga, kad tie asmenys iš anksto pranešė apie save oro vežėjui likus 48 iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko (pasiūlymo 1 straipsnio 11 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 11 straipsnio 3 ir 4 dalys).

- Dėl nedidelio nuotolio (regioninių) skrydžių ypatumų oro vežėjai neprivalo suteikti apgyvendinimo keleiviams, kai skrydžio nuotolis mažesnis nei 250 km, o orlaivyje yra ne daugiau kaip 80 vietų (išskyrus jungiamuosius skrydžius). Tačiau ši nukrypti leidžianti nuostata netaikoma ribotos judėsenos asmenims, juos lydintiems asmenims, nėščioms moterims, asmenims, kuriems reikia specialios medicinos pagalbos ar vaikams, kurie vyksta be suaugusiųjų (pasiūlymo 1 straipsnio 9 ir 11 punktai ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 9 straipsnio 5 dalis ir 11 straipsnio 3 ir 4 dalys).
- Pasiūlyme nurodoma, kad nacionalinė teisė negali apriboti oro vežėjo teisės reikalauti kompensacijos iš trečiųjų šalių, atsakingų už atidėjimą ar atšaukimą (pasiūlymo 1 straipsnio 12 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 261/2004 13 straipsnis).

3.3.3. Užtikrinti geresnį su netinkamu bagažo tvarkymu susijusių keleivių teisių vykdymo užtikrinimą

Atsižvelgiant į JT neįgaliųjų teisių konvenciją ir Pagrindinių teisių chartiją (21 ir 26 straipsniai), **ribotos judėsenos asmenys** turėtų turėti tas pačias teises į laisvą judėjimą, pasirinkimo laisvę ir nediskriminavimą kaip kiti piliečiai.

Oro vežėjų atsakomybė dėl **judėjimo įrangos** bus padidinta iki faktinės įrangos vertės. Tai pasiekama, atitinkant Monrealio konvenciją, įpareigojant oro vežėjus automatiškai pasiūlyti galimybę be papildomų išlaidų pateikti Konvencijoje numatytą specialią suinteresuotumo deklaraciją (pasiūlymo 2 straipsnio 4 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2027/97 6a straipsnis).

Pasiūlyme padidinamas **leidžiamo bagažo** nuostatų skaidrumas. Oro vežėjai aiškiai įpareigojami įsigyjant bilietą ir oro uoste aiškiai nurodyti, koks leidžiamas rankinis bagažas ir bagažo skyriuje vežamas bagažas (pasiūlymo 2 straipsnio 4 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2027/97 6d straipsnis).

Pasiūlyme yra priemonių dėl **muzikinių instrumentų**. Oro vežėjai įpareigojami tam tikromis sąlygomis priimti mažus instrumentus į lėktuvo saloną ir paaiškinamos taisyklės dėl didesnių instrumentų vežimo krovinių skyriuje (pasiūlymo 2 straipsnio 4 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2027/97 6e straipsnis).

Atsižvelgiant į Monrealio konvencijoje nustatytą griežtą laiko terminą, per kurį keleiviai gali oro vežėjams pareikšti **pretenzijų dėl netinkamo bagažo tvarkymo**, siūloma, kad oro vežėjai oro uoste pateiktų pretenzijos formą, kuriuo naudodamiesi keleiviai galėtų skųstis dėl pavėluotai pristatyto, sužaloto ar prarasto bagažo (panašiai kaip bendro pobūdžio paraišką dėl žalos nuosavybei), o po to priimtų ją kaip reikalavimą Reglamento (EB) Nr. 2027/97 ir Monrealio konvencijos prasme (pasiūlymo 2 straipsnio 1 punktas ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2027/97 3 straipsnio 2 dalis).

Pagal pasiūlymą nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos, paskirtos pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, bus atsakingos ir už Reglamento (EB) Nr. 2027/97 nuostatų, susijusių su keleivių teisėmis dėl pavėluotai pristatyto, prarasto ar sužaloto bagažo, vykdymo užtikrinimą (pasiūlymo 2 straipsnio 4 punktą ir iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2027/97 6b straipsnis).

3.3.4. Pritaikyti atsakomybės ribas pagal bendrą kainų infliaciją

Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 889/2002, Monrealio konvencija perkeliama į ES teisę ir į jos taikymo sritį papildomai (greta tarptautinių skrydžių) įtraukiami vidaus skrydžiai. Konvencijoje nustatomos atsakomybės už keleivių, bagažo ir krovinių vežimą ribos – jos padidintos 13,1 % (padidinimas įsigaliojo 2009 m. gruodžio 30 d.). Šiame pasiūlyme atnaujinamos ES reglamente nurodytos ribos, kad būtų atsižvelgta į tas persvarstytas Konvencijos sumas (pasiūlymo 2 straipsnio 2 ir 3 punktai bei 2 priedas; iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2027/97 5 straipsnio 2 dalis ir 6 straipsnio 1 dalis).

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio ES biudžetui.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
perdavus įstatymo galią turinčio teisės akto projektą nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹²,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹³,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 295/91¹⁴, ir 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru¹⁵ labai padėjo ginti oro keleivių teises, kai jų kelionės planus sujaukia atsisakymas vežti, atidėjimas ilgam laikui, atšaukimas ar netinkamas bagažo tvarkymas;
- (2) tačiau nemažai trūkumų, atsiskleidusių įgyvendinant teises, kaip numatyta reglamentuose, sutrukdė išnaudoti visą juose slypintį keleivių apsaugos potencialą. Siekiant užtikrinti veiksmingesnį, efektyvesnį ir nuoseklesnį oro keleivių teisių taikymą visoje Sąjungoje, reikia priimti keletą galiojančios teisinės sistemos pakeitimų. Tai Komisija pabrėžė ES pilietybės ataskaitoje „Kliūčių ES piliečių teisėms šalinimas“¹⁶, kurioje paskelbė apie priemones, kuriomis būtų užtikrintas bendrų teisių keleiviams, keliaujantiems taip pat ir oro transportu, rinkinys ir tinkamas tų teisių įgyvendinimo užtikrinimas;
- (3) siekiant oro vežėjams ir keleiviams užtikrinti teisinį tikrumą, reikalinga tikslesnė „ypatingų aplinkybių“ sąvokos apibrėžtis, kurioje būtų atsižvelgta į Europos Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-549/07 (*Wallentin-Hermann*). Tokią apibrėžtį

¹² OL C , , p. .

¹³ OL C , , p. .

¹⁴ OL L 46, 2004 2 17, p. 1.

¹⁵ OL L 285, 1997 10 17, p. 1; su pakeitimais, padarytais OL L 140, 2002 5 30, p. 2.

¹⁶ COM(2010) 603 galutinis

reikėtų toliau paaiškinti neišsamiu sąrašu aplinkybių, aiškiai įvardijant, ar jos ypatingos, ar ne;

- (4) Byloje C-173/07 (*Emirates*) Europos Teisingumo Teismas nusprendė, kad sąvoka „skrydis“, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 261/2004, turi būti interpretuojama kaip „vežimo oro transportu operacija, taigi tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro transporto vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį“. Siekiant išvengti netikrumo dabar reikėtų nustatyti aiškiai „skrydžio“ apibrėžtį, taip pat ir su ja susijusias „jungiamojo skrydžio“ ir „kelionės“ apibrėžtis.
- (5) Byloje C-22/11 (*Finnair*) Europos Teisingumo Teismas nusprendė, kad sąvoka „atsisakymas vežti“ turi būti aiškinama kaip apimanti ne tik atsisakymą vežti, kuriuos lėmė perpildymo situacijos, bet ir tą atsisakymą vežti, kurį lėmė kitos priežastys, kaip antai organizacinės. Gavus šį patvirtinimą nėra priežasties iš dalies keisti esamą „atsisakymo vežti“ apibrėžtį;
- (6) Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas ir keleiviams, kurie įsigijo vežimą oro transportu kaip kelionių paketo dalį. Tačiau reikėtų paaiškinti, kad keleiviai negali sumuoti tapačių teisių, ypač tų, kurios įgyjamos pagal šį reglamentą ir pagal 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyvą 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų¹⁷. Keleiviams reikėtų suteikti galimybę rinktis, pagal kurį teisės aktą jie nori pareikšti pretenzijas, tačiau jie neturėtų turėti teisės sumuoti kompensaciją už tą pačią problemą pagal abu teisės aktus. Keleiviai neturėtų rūpintis tuo, kaip oro vežėjai ir kelionės organizatoriai tarpusavyje pasiskirsto tokias pretenzijas;
- (7) siekiant pagerinti apsaugos lygius keleivių neturėtų būti atsisakoma vežti bilieto į abi puses grįžtamąja kelione remiantis tuo, kad jis neskrido į priekį;
- (8) šiuo metu keleiviai kartais nukenčia dėl jų asmenvardžių rašybos klaidų – jiems taikomos administracinės baudos. Pagrįsti užsakymo klaidų pataisymai turėtų būti leisti nemokamai su sąlyga, kad jie nereikštų laiko, datos, maršruto ar keleivio pakeitimo;
- (9) reikėtų paaiškinti, kad dėl pasirinkimo, ar atgauti sumokėtą sumą, ar tęsti kelionę kitu maršrutu ar keliauti vėlesnę dieną, atšaukimo atveju sprendžia keleivis, o ne oro vežėjas;
- (10) oro uostai ir oro uostų naudotojai, tokie kaip oro vežėjai ir antžeminių paslaugų bendrovės, turėtų bendradarbiauti siekdami, kad užtikrinant pasirūpinimą ir nukreipimą kitu maršrutu kiek galima sumažėtų masinių skrydžių sutrikimų poveikis keleiviams. Tuo tikslu jie turėtų tokioms situacijoms parengti nenumatytų atvejų planus ir rengdami tokius planus dirbti drauge;
- (11) Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai įrašyta teisė į kompensaciją keleiviams, kurie nukenčia nuo atidėjimo ilgam laikui, laikantis Europos Teisingumo Teismo sprendimo sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07 (*Sturgeon*). Tuo pačiu metu turėtų būti nutolintos ribos, kurias peržengus atidėjimas suteikia teisę į kompensaciją, siekiant atsižvelgti į finansinį poveikį sektoriui ir išvengti dažnesnių atšaukimų, kurie dėl tos priežasties gali padažnėti. Siekiant užtikrinti, kad po Europos Sąjungą keliaujantiems piliečiams būtų sudarytos vienodos kompensavimo sąlygos, riba turėtų būti ta pati visoms kelionėms Sąjungoje, tačiau ji turėtų priklausyti nuo kelionės nuotolio keliaujant į trečiąsias šalis ir iš jų, kad būtų atsižvelgta į veiklos sunkumus, kylančius oro vežėjams, kai jie reaguoja į atidėjimą atokiuose oro uostuose;

¹⁷ OL L 158, 1990 6 23, p. 59.

- (12) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai patvirtinta, kad skrydžių tvarkaraščių keitimas keleiviams daro panašų poveikį kaip atidėjimas ilgam laikui ir todėl dėl jo turėtų atsirasti panašios teisės;
- (13) keleiviais, kurie pavėlavo jungiamąjį skrydį, turėtų būti tinkamai pasirūpinta, kol jie laukia nukreipimo kitu maršrutu. Pagal vienodo elgesio principą tokiems keleiviams reiktų suteikti galimybę reikalauti kompensacijos panašiai kaip keleiviams, kurių skrydžiai atidėti ar atšaukti, atsižvelgiant į vėlavimą atvykus į jų kelionės galutinę paskirties vietą;
- (14) siekiant sustiprinti keleivių apsaugą reiktų paaiškinti, kad keleiviai, kurių skrydis atidėtas, turi teises į rūpinimąsi ir kompensaciją nepriklausomai nuo to, ar jie laukia oro uosto terminale, ar jau yra įlaipinti į lėktuvą. Tačiau, kadangi pastarieji negali pasinaudoti terminale pasiekiamomis paslaugomis, jų teisės turėtų būti sustiprintos atsižvelgiant į pagrindinius poreikius ir į jų teisę būti išlaipintiems;
- (15) kai keleivis pasirinko kuo greičiau būti nukreiptas kitu maršrutu, oro vežėjas nukreipimą kitu maršrutu suteikia su sąlyga, kad būtų vietų jo paties vykdomuose skrydžiuose, ir taip keleiviams atima galimybę būti nukreiptiems kitu maršrutu greičiau naudojantis alternatyviais skrydžiais. Reiktų nustatyti, kad praėjus tam tikram laikotarpiui oro vežėjas turėtų pasiūlyti nukreipimą kitu maršrutu naudojantis kito oro vežėjo paslaugomis ar kitų rūšių transportą, kai tai paspartina nukreipimą kitu maršrutu. Alternatyvus nukreipimas kitu maršrutu turėtų priklausyti nuo to, ar yra vietų;
- (16) oro vežėjams šiuo metu taikoma neribota atsakomybė už jų keleivių apgyvendinimą ilgalaikių ypatingų aplinkybių atveju. Šis netikrumas ir tai, kad nėra jokių numatomų laiko ribų, gali kelti oro vežėjo finansiniam stabilumui pavojingą riziką. Todėl oro vežėjui reikia suteikti galimybę praėjus tam tikram laikui apriboti rūpinimosi užtikrinimą. Be to, riziką, kad keleiviai ilgam įstrigs, turėtų sumažinti nenumatytų atvejų planavimas ir spartus nukreipimas kitais maršrutais;
- (17) pasirodė, kad tam tikrų keleivių teisių, ypač teisės į apgyvendinimą, įgyvendinimas nėra proporcingas oro vežėjo pajamoms už tam tikrus nedidelio nuotolio skrydžius. Todėl nedideliais orlaiviais trumpais nuotoliais vykdomiems skrydžiams neturėtų būti taikoma prievolė mokėti už apgyvendinimą, bet oro vežėjas vis dėlto turėtų padėti keleiviui rasti tokį apgyvendinimą;
- (18) įvykus skrydžių sutrikimams, neįgaliems asmenims, ribotos judėsenos asmenims ir kitiems specialių poreikių turintiems asmenims, tokiems kaip vaikams, kurių nelydi suaugusieji, nėščios moterys ir asmenys, kuriems reikia specialios medicinos pagalbos, gali būti sunkiau pasirūpinti apgyvendinimu. Todėl šių kategorijų keleiviams neturėtų būti taikomi jokie teisės į apgyvendinimą apribojimai ypatingų aplinkybių atvejais arba regioninių skrydžių atveju;
- (19) priežastys, dėl kurių Europos Sąjungoje daug atidėjimo ilgam laikui ir atšauktų skrydžių, siejasi ne tik su oro vežėjais. Siekiant visoms aviacijos grandims suteikti paskatų siekti, kad būtų laiku priimami veiksmingi sprendimai, kuriais būtų kiek įmanoma sumažintas nepatogumas, kurį atidėjimas ilgam laikui ir atšaukimas sukelia keleiviams, oro vežėjai turėtų turėti teisę siekti žalos atlyginimo iš trečiųjų šalių, kurios prisidėjo sukeliant įvykį, dėl kurio teko mokėti kompensaciją ar vykdyti kitas prievoles;
- (20) keleiviams ne tik turėtų būti suteikta tinkama informacija apie jų teises skrydžio sutrikimo atvejais, bet ir juos reiktų tinkamai informuoti apie paties sutrikimo

priežastį, kai tik gaunama informacija. Ta informacija turėtų būti suteikta ir tada, kai keleivis įsigijo bilietą per Sąjungoje įsisteigusį tarpininką;

- (21) siekiant užtikrinti geresnį keleivių teisių vykdymo užtikrinimą, reikėtų tiksliau apibrėžti nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų vaidmenį ir aiškiai atsieti jį nuo individualių keleivių skundų nagrinėjimo;
- (22) keleiviai turėtų būti tinkamai informuojami apie atitinkamas pretenzijų ir skundų pateikimo oro vežėjams procedūras ir gauti atsakymą per pagrįstą laikotarpį. Keleiviams taip pat reikėtų suteikti galimybę skųstis oro vežėjais naudojant neteismines priemones. Tačiau kadangi teisė į veiksmingą teisinę gynybą teisme yra pagrindinė teisė, pripažinta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje, tos priemonės neturėtų nei užkirsti kelio nei trukdyti keleiviams kreiptis į teismus;
- (23) Byloje C-139/11 (*Moré vs KLM*) Europos Teisingumo Teismas išaiškino, kad terminas ieškiniams dėl kompensacijos priteisimo reikšti nustatomas pagal kiekvienos valstybės narės nacionalines normas;
- (24) Komisijai ir vykdymo užtikrinimo įstaigoms reguliariai keičiantis informacija Komisija galėtų geriau atlikti nacionalinių įstaigų stebėjimo ir koordinavimo vaidmenį ir jas paremti;
- (25) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (EB) Nr. 261/2004 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Šiais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi remiantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai¹⁸;
- (26) priimant su valstybių narių Komisijai teikiamų veiklos ataskaitų turiniu susijusius įgyvendinimo sprendimus reikėtų taikyti patariamąją procedūrą;
- (27) siekiant užtikrinti, kad praradus ar sužalojus judėjimo įrangą būtų kompensuojama visa jos vertė, oro vežėjai turi ribotos judėsenos asmenims suteikti galimybę nemokamai pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją, kuri pagal Monrealio konvenciją jiems leidžia siekti visos kompensacijos už praradimą ar sužalojimą;
- (28) keleiviams kartais neaišku, kiek bagažo (kokių matmenų, kokio svorio, kiek vienetų) jiems leidžiama vežtis. Siekiant užtikrinti, kad keleiviai gerai suprastų, kiek bagažo (ir salone, ir bagažo skyriuje vežamo bagažo) jiems leidžiama vežtis su jų bilietu, oro vežėjai turėtų aiškiai nurodyti tuos leidžiamus kiekius įsigyjant bilietą ir oro uoste;
- (29) muzikos instrumentai turėtų būti, kiek įmanoma, priimami kaip bagažas į keleivių saloną, o kai tai neįmanoma, tai, kai įmanoma, turėtų būti vežami tinkamomis sąlygomis orlaivio krovinių skyriuje. Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (30) siekiant užtikrinti tinkamą ir nuoseklų Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 keleiviams suteiktų teisių taikymą, nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos, paskirtos pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, turėtų taip pat stebėti ir užtikrinti teisių įgyvendinimą pagal Reglamentą (EB) Nr. 2027/97;
- (31) pateikti skundams dėl prarasto, sužaloto ar vėluojančio bagažo skirtas trumpas terminas, oro vežėjai turėtų keleiviams suteikti galimybę pateikti skundą, oro uoste

¹⁸ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

parūpindami skundo formą. Tam galėtų tikti ir paraiškos dėl žalos nuosavybei (angl. PIR) forma;

- (32) Reglamento (EB) Nr. 2027/97¹⁹ 3 straipsnio 2 dalis paseno, nes draudimo klausimai dabar reglamentuojami Reglamentu (EB) Nr. 785/2004. Todėl ji turėtų būti išbraukta;
- (33) būtina, kad Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 nustatytos piniginės ribos būtų iš dalies pakeistos siekiant atsižvelgti į ekonomines permainas, kaip 2009 m. pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį persvarstė Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);
- (34) siekiant užtikrinti nuolatinę Reglamento (EB) Nr. 2027/97 ir Monrealio konvencijos atitikti, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus. Šis įgaliojimas leis Komisijai iš dalies pakeisti Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 nustatytas pinigines ribas tuo atveju, jei pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį pritaikė Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);
- (35) šis reglamentas turėtų atitikti pagrindines teises ir principus, pripažintus konkrečiai Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje, dėl vartotojų apsaugos, teisės į asmens duomenų apsaugą, bet kokios diskriminacijos formos uždraudimo ir neįgalių asmenų integravimo, teisės į veiksmingą teisinę gynybą ir teisingą bylos nagrinėjimą,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas 261/2004 iš dalies keičiamas taip:

- 1. 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
 - (a) Apibrėžtis c punkte pakeičiama taip:

„Bendrijos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią licenciją oro susisiekimo veiklai vykdyti (veiklos licenciją), valstybės narės išduotą pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių²⁰.“
 - (b) Apibrėžtis d punkte pakeičiama taip:

„Kelionės organizatorius – asmuo, kaip apibrėžta 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyvos 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų²¹ 2 straipsnio 2 dalyje;
 - (c) Apibrėžtis i punkte pakeičiama taip:

„ribotos judėsenos asmuo – asmuo, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru²² 2 straipsnio a punkte.“
 - (d) 1 punkte prie „atšaukimo“ apibrėžties pridedamas toks sakiny:

¹⁹ 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, 1997 10 17, p. 1) su pakeitimais, padarytais 2002 m. kovo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, 2002 5 30, p. 2)

²⁰ OL L 293, 2008 10 31, p. 3.

²¹ OL L 158, 1990 6 23, p. 59.

²² OL L 204, 2006 7 26, p. 1.

„Skrydis, kai orlaivis pakilo, bet dėl kokios nors priežastys vėliau buvo priverstas nusileisti kitame nei paskirties oro uoste arba sugrįžti į išvykimo oro uostą, laikomas atšauktu skrydžiu.“

(e) Pridedamos šios apibrėžtys:

- „m) ypatingos aplinkybės – aplinkybės, kurios dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingos normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. Reglamente ypatingos aplinkybės yra ir priede išvardytosios aplinkybės;
- n) skrydis – oro susisiekimo tarp dviejų oro uostų vykdymas; į tarpinius nutūpimus vien techniniais ar naudojimo tikslais neatsižvelgiama;
- o) jungiamasis skrydis – skrydis, kuris pagal vieną vežimo sutartį yra skirtas sudaryti sąlygas keleiviui atvykti į tarpinį punktą, kad iš jo išvyktų kitu skrydžiu arba, kaip tinka pagal aplinkybes, tas kitas iš tarpinio punkto vykdomas skrydis;
- p) kelionė – skrydis arba nenutrūkstama jungiamųjų skrydžių, kuriais keleivis vežamas iš išvykimo oro uosto į galutinę paskirties vietą pagal vežimo sutartį, seka;
- q) oro uostas – specialiai orlaiviams leisti, kilti ir manevruoti pritaikytas žemės plotas, įskaitant pagalbinius įrenginius, kurie gali būti reikalingi atliekant tuos veiksmus, siekiant atitikti orlaivių eismo ir paslaugų poreikius, įskaitant pagalbinius komercinėms oro susisiekimo paslaugoms skirtus įrenginius;
- r) oro uostą valdanti įstaiga – įstaiga, kurios tikslas, kartu vykdant kitokią veiklą arba pagal aplinkybes tokios veiklos nevykdant, pagal nacionalinius įstatymus ar kitus teisės aktus arba sutartis administruoti bei valdyti oro uosto ar oro uostų tinklo infrastruktūrą ir koordinuoti bei kontroliuoti įvairių atitinkamuose oro uostuose ar oro uostų tinkle dirbančių veiklos vykdytojų veiklą;
- s) bilieto kaina – visa už bilietą sumokėta kaina su oro susisiekimo kaina ir visais taikomais mokesčiais, rinkliavomis, papildomomis rinkliavomis ir priedais, sumokėtais už visas pasirenkamas ir nepasirenkamas į bilietą įskaičiuotas paslaugas;
- t) skrydžio kaina – vertė, gauta dauginant bilieto kainą iš santykio tarp skrydžio nuotolio ir bilieto padengtos (-ų) kelionės (-ių) bendro nuotolio;
- u) išvykimo laikas – laikas, kai orlaivis palieka išvykimo stovėjimo vietą atstumiamas arba savo eiga (trinkelį patraukimo laikas, angl. *off-block time*);
- v) atvykimo laikas – laikas, kai orlaivis pasiekia atvykimo stovėjimo vietą ir įjungiami stovėjimo stabdžiai (trinkelį pristūmimo laikas, angl. *on-block time*);
- w) vėlavimas keleiviams laukiant orlaivyje – laikas išvykstant, kai orlaivis pasilieka ant žemės nuo keleivių įlaipinimo iki orlaivio pakilimo laiko arba laikas atvykus tarp orlaivio nutūpimo ir keleivių išlaipinimo pradžios;
- x) naktis – laikotarpis nuo vidurnakčio iki 6 val. ryto;
- y) vaikas, kuris vyksta be suaugusiųjų – vaikas, kuris vyksta nelydimas vieno iš tėvų ar globėjų ir kuriuo oro vežėjas įsipareigojo rūpintis pagal savo paskelbtas taisykles.“

2. 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 2 dalis pakeičiama taip:

„1 dalis taikoma tik tuo atveju, jei keleiviai:

a) turi patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui ir, išskyrus 5 straipsnyje nurodytą atšaukimo ir 6 straipsnyje nurodyto tvarkaraščio pakeitimo atvejus, atvyksta į įlaipinimą,

- oro vežėjo, kelionės organizatoriaus arba įgaliotojo atstovo iš anksto raštu (įskaitant elektroninėmis priemonėmis) nurodyta tvarka ir laiku,

arba, jei laikas nenurodytas,

ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko; arba

b) oro vežėjo arba kelionės organizatoriaus buvo perkelti iš skrydžio, kuriam jie turėjo rezervavimą, į kitą skrydį, nesvarbu, dėl kokios priežasties.“

(b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Nepažeidžiant 8 straipsnio 6 dalies šis reglamentas taikomas tik keleiviams, vežamiems varikliniais orlaiviais su pastoviais sparnais. Tačiau kai dalis kelionės pagal vežimo sutartį vykdoma kitos rūšies transportu arba sraigtasparniu, šis reglamentas taikomas visai kelionei ir kelionei, vykdoma kitos rūšies transportu, šiame reglamente laikoma jungiamuoju skrydžiu.“

(c) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Šis reglamentas taip pat taikomas keleiviams, vežamiems pagal kelionių paketo sutartis, tačiau nedaro poveikio keleivių teisėms pagal Tarybos direktyvą 90/314/EEB. Keleivis turi teisę pareikšti pretenzijas pagal šį reglamentą ir pagal Tarybos direktyvą 90/314/EEB, tačiau remdamasis tais pačiais faktais negali sumuoti teisių pagal abu teisės aktus, jei teisėmis saugomas tas pats interesas arba jų tikslas sutampa. Šis reglamentas netaikomas tais atvejais, kai organizuota turistinė kelionė atšaukiama ar atidėta dėl kitų priežasčių nei skrydžio atšaukimas ar atidėjimas.“

3. 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Jei atsisakoma vežti keleivius be jų sutikimo, skrydį vykdomas oro vežėjas nedelsdamas išmoka jiems kompensaciją pagal 7 straipsnį ir teikia jiems pagalbą pagal 8 straipsnį. Kai keleivis pasirenka kuo greičiau būti nukreiptas kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą ir kai išvykimo laikas yra bent dvi valandos po pirminio išvykimo laiko, skrydį vykdomas oro vežėjas padeda keleiviui pagal 9 straipsnį.“

(b) Įterpiamos šios dvi dalys:

„4. 1, 2 ir 3 dalys taip pat taikomos grįžtamiesiems bilietams, kai keleivį atsisakoma vežti grįžtamąja kelione remiantis tuo, kad jis neskrido į priekį ar tuo tikslu nesumokėjo papildomo mokesčio.

5. Kai keleivis ar keleivio vardu veikiantis tarpininkas praneša apie vieno ar kelių keleivių, įtrauktų į tą pačią vežimo sutartį, asmenvardžių rašybos klaidą, dėl kurios gali būti atsisakyta vežti, oro vežėjas, jei likusios ne mažiau kaip 48 valandos iki

išvykimo, bent vieną kartą klaidą pataiso be papildomo mokesčio keleiviui arba tarpininkui, nebent jam to daryti neleistų nacionalinė arba tarptautinė teisė.“

4. 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalies a ir b punktai pakeičiami taip:

„a) skrydį vykdomas oro vežėjas keleiviams pasiūlo rinktis: atgauti sumokėtus pinigus, tęsti kelionę vykstant kitu maršrutu ar keliauti vėliau, kaip numatyta 8 straipsnyje; taip pat

„b) nukreipimo kitu maršrutu atveju skrydį vykdomas oro vežėjas keleiviams pasiūlo 9 straipsnyje nurodytą pagalbą, jei pagrįstai tikimasi, kad skrydžio išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip 2 valandos po planuoto atšauktojo skrydžio išvykimo, ir“

(b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Skrydį vykdomas oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas dėl ypatingų aplinkybių ir kad atšaukimo nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusi visų pagrįstų priemonių. Tokiomis ypatingomis aplinkybėmis galima argumentuoti tik tiek, kiek jos paveikia atitinkamą skrydį ar ankstesnį tuo pačiu orlaiviu vykdytą skrydį.“

(c) Pridedama tokia 5 dalis:

„5. Oro uostuose, kurie ne mažiau kaip trejus metus iš eilės kasmet aptarnaudavo ne mažiau kaip tris milijonus keleivių, oro uostą valdanti įstaiga užtikrina, kad oro uosto ir oro uosto naudotojų, ypač oro vežėjų ir antžeminių paslaugų tiekėjų, veiksmai būtų koordinuojami tinkamu nenumatytų atvejų planu turint omenyje galimas masiško skrydžių atšaukimo ir (arba) atidėjimo situacijas, dėl kurių oro uoste užstrigtų daug keleivių, įskaitant oro vežėjų nemokumo ar licencijos oro susisiekimo veiklai vykdyti (veiklos licencijos) panaikinimo atvejus. Siekiant užtikrinti, kad įstrigusiems keleiviams būtų suteikta tinkama informacija ir pagalba, parengiami nenumatytų atvejų planai. Oro uostą valdanti įstaiga perduoda nenumatytų atvejų planą ir visus jo pakeitimus nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai, paskirtai pagal 16 straipsnį. Oro uostuose, kuriuose minėtoji riba nepasiekta, oro uostą valdanti įstaiga deda visas pagrįstas pastangas oro uosto naudotojams koordinuoti ir dėl tokių situacijų įstrigusiems keleiviams padėti bei jiems informuoti.

5. 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Atidėjimas ilgam laikui

1. Kai skrydį vykdomas oro vežėjas pagrįstai tikisi, kad skrydis bus atidėtas, arba skrydį vykdomas oro vežėjas nukelia tvarkaraštyje numatytą išvykimo laiką vėliau, nei tvarkaraštyje numatytas išvykimo laikas, jis pasiūlo keleiviams rinktis:

i) kai atidedama ne mažiau kaip dvi valandoms – 9 straipsnio 1 dalies a punkte ir 9 straipsnio 2 dalyje nurodytą pagalbą; taip pat

ii) kai atidedama ne mažiau kaip penkioms valandoms ir atidėjimas trunka vieną ar kelias naktis – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą; taip pat

iii) kai atidedama ne mažiau kaip penkiomis valandomis – 8 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pagalbą.

2. Keleiviai turi teisę į skrydį vykdančio oro vežėjo kompensaciją pagal 7 straipsnį, kai keleivis pasiekia galutinę paskirties vietą:

a) per penkias valandas ar daugiau nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko visose kelionėse Bendrijos viduje ir ne daugiau kaip 3500 km nuotolio kelionėse į trečiąsias šalis ir iš jų;

b) per devynias valandas ar daugiau nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo nuo 3500 km iki 6000 km nuotolio kelionėse į trečiąsias šalis ir iš jų;

c) per dvyliką valandų ar daugiau nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo 6000 km ar didesnio nuotolio kelionėse į trečiąsias šalis ir iš jų.

3. 2 dalis taip pat taikoma tada, kai skrydį vykdančio oro vežėjas pakeitė tvarkaraštyje numatytus išvykimo ir atvykimo laikus nulemdamas atidėjimą, palyginti su pirminiame tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiku, išskyrus atvejus, kai keleiviui apie tvarkaraščio pakeitimą buvo pranešta anksčiau nei penkiolika dienų iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko.

4. Skrydį vykdančio oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis atidėtas ar jo tvarkaraštis pakeistas dėl ypatingų aplinkybių ir kad skrydžio vėlavimo ar tvarkaraščio pakeitimo nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusi visų pagrįstų priemonių. Tokiomis ypatingomis aplinkybėmis galima argumentuoti tik tiek, kiek jos paveikia atitinkamą skrydį ar ankstesnį tuo pačiu orlaiviu vykdytą skrydį.

5. Atsižvelgdamas į saugos apribojimus, kai vėluojama keleiviams laukiant orlaivyje, skrydį vykdančio oro vežėjas nemokamai suteikia galimybę pasinaudoti tualetu, aprūpina geriamu vandeniu, užtikrina tinkamą keleivių salono šildymą ar vėsinimą, o prireikus užtikrina, kad būtų sulaukta reikiama medicinos pagalba. Kai vėlavimas keleiviams laukiant orlaivyje užtrunka ilgiausią penkių valandų laikotarpį, orlaivis grįžta prie vartų ar kito tinkamo išlaipinimo punkto, kur keleiviams leidžiama išsilaipinti ir pasinaudoti ta pačia pagalba, kuri nurodyta 1 dalyje, išskyrus atvejus, kai esama su sauga ar saugumu susijusių priežasčių, dėl kurių orlaivis negali pasitraukti iš savo vietos stovėjimo aikštelėje.“

6. Įrašomas šis straipsnis:

„6a straipsnis

Pavėlavimas į jungiamąjį skrydį

1. Kai keleivis pavėluoja į jungiamąjį skrydį dėl ankstesnio skrydžio atidėjimo ar tvarkaraščio pakeitimo, tolesnį jungiamąjį skrydį vykdančio Bendrijos oro vežėjas keleiviui suteikia:

i) kai keleivis turi laukti jungties mažiausiai dviem valandomis ilgiau – 9 straipsnio 1 dalies a punkte ir 9 straipsnio 2 dalyje nurodytą pagalbą; taip pat

ii) nukreipimą kitu maršrutu, kaip nurodyta 8 straipsnio 1 dalies b punkte; taip pat

iii) kai tvarkaraštyje numatytas pagal 8 straipsnį pasiūlyto alternatyvaus skrydžio ar kitos kelionės priemonės išvykimas yra ne mažiau kaip 5 valandos po tvarkaraštyje numatyto skrydžio, į kurį pavėluota, laiko, o atidėjimas apima vieną ar kelias naktis – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą.

2. Kai keleivis pavėluoja į jungiamąjį skrydį dėl pirmesnio jungiamojo skrydžio atidėjimo, jis turi teisę į tą ankstesnį skrydį vykdančio Bendrijos oro vežėjo

kompensaciją pagal 6 straipsnio 2 dalį. Tais tikslais atidėjimas skaičiuojamas pagal tvarkaraštyje nurodyto atvykimo į galutinę paskirties vietą laiką.

3. 2 dalis nepažeidžia poveikį patyrusių oro vežėjų galimybės tarpusavyje susitarti dėl žalos atlyginimo.

4. 1 ir 2 dalys taikomos ir trečiųjų šalių oro vežėjams, kurie vykdo skrydį į ES oro uosto ar iš jo.“

7. 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalyje žodis „skrydžiai“ keičiamas „kelionės“.

(b) 2, 3 ir 4 dalys keičiamos taip:

2. Kai keleivis pasirinko tęsti kelionę pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, kelionėje į galutinę paskirties vietą teisė į kompensaciją gali atsirasti tik vieną kartą, net jei nukreipus kitu maršrutu atšaukiamas kitas skrydis ar pavėluojama į kitą jungtį.

3. 1 dalyje nurodyta kompensacija mokama grynaisiais, elektroniniu banko pavedimu, banko pavedimais ar banko čekiais.

4. 1 dalyje nurodyti atstumai matuojami pagal ortodrominio maršruto metodą.

5. Oro vežėjas gali su keleiviu sudaryti savanorišką susitarimą, kuris pakeistų 1 dalyje išdėstytas kompensavimo nuostatas, su sąlyga, kad tas susitarimas yra patvirtintas keleivio pasirašytu dokumentu, kuriame keleiviui primenamos jo teisės į kompensaciją pagal šį reglamentą.“

8. 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Teisė atgauti sumokėtą sumą arba būti nukreiptam kitu maršrutu

1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams nemokamai pasiūloma rinktis vieną iš trijų galimybių:

a) - per septynias dienas nuo keleivio prašymo pateikimo 7 straipsnio 3 dalyje numatytu būdu atgauti skrydžio kainą už neįvykusios kelionės dalį arba dalis ir už jau įvykusių kelionės dalį ar dalis sumokėtą sumą, jei pagal keleivio numatytą kelionės planą skrydis neteko prasmės, taip pat, kai tinka,

- kaip galima greičiau būti parskraidintam į pirmąją išvykimo vietą;

b) keleivių kelionės planų tąsą – kaip galima greitesnį jų nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis; arba

c) nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų.

2. 1 dalies a punktas taip pat taikomas keleiviams, kurių skrydžiai yra paketo dalis, išskyrus teisę atgauti sumokėtą sumą, jei tokia teisė įgyjama pagal Direktyvą 90/314/EEB.

3. Jei skrydį vykdomas oro vežėjas pasiūlo keleiviui skrydį į kitą oro uostą (ar iš jo), nei tas, dėl kurio atliktas rezervavimas, skrydį vykdomas oro vežėjas padengia keleivio išlaidas, susidariusias dėl vykimo iš to kito oro uosto į oro uostą, dėl kurio atliktas rezervavimas, arba į kitą artimą su keleiviu sutartą paskirties vietą .

4. Sutarus su keleiviu, grįžtamajam skrydžiui ar skrydžiams, nurodytiems 1 dalies a punkte, arba nukreipimui kitu maršrutu, nurodytam 1 dalies b punkte arba 1 dalies c

punkte, galima naudotis paslaugomis, kurias teikia kitas oro vežėjas, skraidinti kitu maršrutu ar panaudoti kitos rūšies transportą.

5. Keleiviai, pasirinkę 1 dalies b punkte nurodytą galimybę, jei yra vietų, turi teisę būti nukreipti kitu maršrutu pasinaudojant kitu oro vežėju ar kitos rūšies transportu, jei skrydį vykdomas oro vežėjas negali vežti keleivio savo vykdomu skrydžiu ir laiku atvykti į galutinę paskirties vietą per 12 valandų nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko. Nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 1008/2008²³ 22 straipsnio 1 dalies, kitas oro vežėjas ar kitas transporto veiklos vykdytojas nereikalauja vežėjo, su kuriuo sudaryta sutartis, sumokėti didesnę, nei vidutinę kainą, kurią jo paties keleiviai mokėjo už lygiavertes paslaugas pastaruosius tris mėnesius.

6. Kai pagal 1 dalį keleiviams siūloma būti nukreiptiems iš dalies ar visiškai kitu maršrutu kitos rūšies transportu, šis reglamentas taikomas tuo kitos rūšies transportu vykdomam vežimui tarsi pastarasis būtų vykdomas orlaiviu su pastoviais sparnais.“

9. 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą (viešbutį, keleivio gyvenamąją vietą ar kitą) ir atgal“

(b) Pridedamos tokios dalys:

„4. Jei skrydį vykdomas oro vežėjas gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas ar atidėtas arba jo tvarkaraštis pasikeitė dėl ypatingų aplinkybių ir kad atšaukimo, vėlavimo ar tvarkaraščio pakeitimo nebūtų išvengta net ėmusi visų pagrįstų priemonių, jis gali apriboti bendras suteikto apgyvendinimo, suteikto pagal 1 punkto b dalį, išlaidas iki 100 EUR už nakvynę keleiviui ir iki daugiausia 3 nakvynių. Jei skrydį vykdomas oro vežėjas pasirenka taikyti šį apribojimą, jis vis dėlto, be 14 straipsnyje nurodytos tęstinės prievolės teikti informaciją, suteikia keleiviams informaciją apie apgyvendinimo galimybes po trijų naktų.

5. Prievolė pasiūlyti apgyvendinimą pagal 1 punkto b dalį netaikoma, kai atitinkamo skrydžio nuotolis yra mažesnis nei 250 km ir kai jį numatyta vykdyti orlaiviu, kuriame yra ne daugiau kaip 80 vietų (išskyrus atvejus, kai skrydis yra jungiamasis skrydis). Jei skrydį vykdomas oro vežėjas pasirenka taikyti šią išimtį, jis vis dėlto suteikia keleiviams informaciją apie apgyvendinimo galimybes.

6. Kai keleivis pasirenka atgauti sumokėtą sumą pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą būdamas savo kelionės išvykimo oro uoste arba pasirenka būti nukreiptas kitu maršrutu vėliau pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, jis netenka tolesnių teisių, susijusių su rūpinimusi pagal 9 straipsnio 1 dalį dėl atitinkamo skrydžio.“

10. 10 straipsnio 2 dalis a, b ir c punktuose terminas „bilieto kaina“ pakeičiamas „skrydžio kaina“.

11. 11 straipsnis papildomas šia dalimi:

„3. Skrydį vykdomas oro vežėjas netaiko 9 straipsnio 4 dalyje ir 9 straipsnio 5 dalyje išdėstytą apribojimą, jei keleivis yra ribotos judėsenos asmuo arba bet kuris jį lydintis asmuo, vaikas, kuris vyksta be suaugusiųjų, nėsčia moteris ar asmuo, kuriam reikia specialios medicinos pagalbos, su sąlyga, kad oro vežėjas ar jo atstovas arba

²³ OL L 293, 2008 10 31, p. 3.

kelionės organizatorius apie ypatingos pagalbos poreikius buvo įspėtas bent prieš 48 valandas iki tvarkaraštyje numatyto skrydžio išvykimo laiko. Laikoma, kad toks pranešimas apima visą kelionę ir grįžtamąją kelionę, jei dėl abiejų kelionių sudaryta sutartis su tuo pačios oro vežėju.“

12. 13 straipsnis pakeičiamas taip:

„13 straipsnis

Teisė į žalos atlyginimą

Kai skrydį vykdančio oro vežėjas sumoka kompensaciją ar įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias prievole, nė viena šio reglamento ar nacionalinės teisės nuostata negali būti aiškinama kaip ribojanti jo teisę siekti kompensacijos už pagal šį reglamentą susidariusias išlaidas iš bet kurių trečiųjų šalių, kurios prisidėjo sukeliant įvykį, dėl kurio teko mokėti kompensaciją ar vykdyti kitas prievole.

13. 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„14 straipsnis

Prievolė informuoti keleivius

1. Oro uostą valdanti įstaiga ir skrydį vykdančio oro vežėjas užtikrina, kad prie registravimo stalių (įskaitant registravimo savitarnos aparatus) ir prie įlaipinimo vartų būtų pavaizduotas keleiviams aiškiai matomas ir aiškiai įskaitomas tekstas su tokiu tekstu: „Jei jus atsisakoma vežti arba jūsų skrydis atšaukiamas ar atidėtas mažiausiai dviem valandoms, registracijos arba įlaipinimo vietoje galite gauti tekstą, kuriame išdėstytos jūsų teisės, pirmiausia dėl pagalbos ir galimos kompensacijos.“

2. Skrydį vykdančio oro vežėjas, kuris atsisako vežti arba atšaukia skrydį, pateikia kiekvienam atitinkamam keleiviui rašytinį pranešimą, kuriame išdėstytos kompensavimo ir pagalbos teikimo pagal šį reglamentą taisyklės, įskaitant informaciją apie galimus ribojimus pagal 9 straipsnio 4 dalį ir 9 straipsnio 5 dalį. Kiekvienam keleiviui, kurio skrydis atidėtas arba tvarkaraštis pakeičiamas mažiausiai dviem valandomis, jis taip pat pateikia lygiavertį pranešimą. Keleiviui taip pat raštu pateikiami pagal 16a straipsnį paskirtos įstaigos, kompetentingos nagrinėti skundus, duomenys ryšiams.

3. Aklų ir silpnaregių asmenų atveju šio straipsnio nuostatos taikomos naudojant kitas tinkamas priemones.

4. Oro uostą valdanti įstaiga užtikrina, kad bendra informacija apie keleivių teises būtų aiškiai ir matomai pavaizduota oro uosto keleivių zonose. Ji taip pat užtikrina, kad oro uoste esantys keleiviai būtų informuoti apie jų skrydžio atšaukimą ir apie jų teises tuo atveju, jei oro vežėjas netikėtai nutraukia veiklą, kaip antai nemokumo arba licencijos oro susisiekimo veiklai vykdyti (veiklos licencijos) panaikinimo atveju.

5. Jei skrydis atšaukiamas ar išvykimas atidedamas, skrydį vykdančio oro vežėjas nedelsdamas informuoja keleivius apie padėtį (bet kokių atveju ne vėliau kaip per 30 minučių nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko) ir apie numatomą išvykimo laiką, kai tik gaunama informacija, su sąlyga, kad oro vežėjas būtų gavęs keleivio duomenis ryšiams pagal 6 ir 7 dalis tuo atveju, kai bilietas buvo įgytas per tarpininką.

6. Kai keleivis įgyja bilietą ne tiesiogiai iš skrydį vykdančio oro vežėjo, bet per Sąjungoje įsisteigusį tarpininką, pastarasis perduoda keleivio duomenis ryšiams oro vežėjui su sąlyga, kad keleivis yra davęs aiškų rašytinį sutikimą. Šis sutikimas gali

būti suteiktas tik gavus teisę pasirinkti. Oro vežėjas gali naudoti tuos duomenis ryšiams tik tam, kad pagal šį straipsnį įvykdytų informavimo prievolę, ir ne rinkodaros tikslais; jis ištrina duomenis ryšiams per 72 valandas nuo vežimo sutarties įvykdymo. Tie duomenys tvarkomi, prieinami ir saugojami pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo²⁴.

7. Tarpininkui netaikoma 6 dalis, jeigu jis gali įrodyti, kad veikia alternatyvi sistema, užtikrinanti keleivio informavimą be atitinkamų duomenų ryšiams perdavimo.“

14. 16 straipsnis pakeičiamas taip:

„16 straipsnis

Vykdyimo užtikrinimas

1. Kiekviena valstybė narė paskiria nacionalinę vykdymo užtikrinimo įstaigą, atsakingą už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, susijusį su skrydžiais iš jos teritorijoje esančių oro uostų ir skrydžiais iš trečiųjų šalių į tokius oro uostus. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą, paskirtą pagal šią dalį.

2. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga atidžiai stebi šio reglamento reikalavimų laikymąsi ir imasi būtinų priemonių siekdama užtikrinti, kad būtų paisoma keleivių teisių. Tuo tikslu, nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai paprašius, oro vežėjai ir oro uostus valdančios įstaigos pateikia jai atitinkamus dokumentus. Vykdydama funkcijas, nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga atsižvelgia į informaciją, kurią jai pateikė pagal 16a straipsnį paskirta įstaiga. Ji taip pat gali priimti sprendimą dėl vykdymo užtikrinimo veiksmų, paremtų individualiais skundais, kuriuos jai perdavė 16a straipsnį paskirta įstaiga.

3. Valstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus yra veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

4. Kai pagal 16 ir 16a straipsnius paskiriama ne ta pati įstaiga, sukuriama ataskaitų teikimo mechanizmai siekiant užtikrinti keitimąsi informacija tarp skirtingų įstaigų, kad nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai būtų padėta vykdyti priežiūros ir vykdymo užtikrinimo pareigas, o pagal 16a paskirtai įstaigai – rinkti informaciją kurios reikia nagrinėjant individualius skundus.

5. Apie kiekvienus metus vėliausiai kitų kalendorinių metų balandžio pabaigoje nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos skelbia savo veiklos statistinius duomenis, įskaitant apie taikytas sankcijas.

6. Oro vežėjai perduoda savo duomenis ryšiams šiame reglamente aptariamais klausimais valstybių narių, kuriose jie vykdo veiklą, nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms.“

15. Įterpiami šie straipsniai:

„16a straipsnis

Keleivių pretenzijos ir skundai

1. Rezervavimo metu oro vežėjai suteikia informaciją keleiviams apie jų pretenzijų ir skundų nagrinėjimo procesus, susijusius su šiame reglamente išdėstytais teisėmis, ir apie svarbius adresus, kuriais keleiviai gali pateikti pretenzijas ir skundus, įskaitant

²⁴ OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

elektroninėmis perdavimo priemonėmis. Oro vežėjas taip pat informuoja keleivius apie įstaigą ar įstaigas, kompetentingas nagrinėti keleivių skundus.

2. Jei keleivis nori pateikti skundą oro vežėjui dėl savo teisių pagal šį reglamentą, jis pateikia skundą per 3 mėnesius nuo dienos, kai skrydis įvyko ar buvo numatytas įvykdyti tvarkaraštyje. Gavęs skundą, vežėjas per 7 dienas patvirtina keleiviui jį gavęs. Per du mėnesius nuo skundo gavimo oro vežėjas keleiviui pateikia išsamų atsakymą.

3. Pagal atitinkamą ES ir nacionalinę teisę kiekviena valstybė narė paskiria nacionalinę instituciją ar institucijas, atsakingą (-as) už neteisminį oro vežėjų ir keleivių ginčų dėl šiame reglamente numatytų teisių sprendimą.

4. Kiekvienas keleivis gali skųstis bet kuriai nacionalinei institucijai, paskirtai pagal 3 dalį, dėl šio reglamento galimo pažeidimo bet kuriame valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš trečiosios šalies į oro uostą, esantį toje teritorijoje. Tokie skundai gali būti pateikti ne anksčiau kaip per du mėnesius po to, kai skundas pateiktas atitinkamam vežėjui, nebent vežėjas jau pateikė galutinį atsakymą į tokį skundą.

5. Gavusi skundą, paskirtoji institucija per 7 dienas patvirtina jį gavusi ir nusiunčia kopiją atitinkamai nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai. Terminas, per kurį skundą pateikusiam asmeniui turi būti pateiktas galutinis atsakymas, yra ne ilgesnis kaip trys mėnesiai nuo skundo gavimo dienos. Galutinio atsakymo kopija taip pat pateikiama nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai.

16b straipsnis

Valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimas

1. Per 16c straipsnyje nurodytą komitetą Komisija palaiko valstybių narių dialogą dėl jose atliekamo šio reglamento aiškinimo ir taikymo.

2. Valstybės narės teikia Komisijai metinę veiklos ataskaitą vėliausiai kitų metų balandžio pabaigoje. Komisija įgyvendinamaisiais aktais gali nuspręsti, kokie klausimai turi būti nagrinėjami tose ataskaitose. Tokie įgyvendinimo aktai priimami pagal 16c straipsnyje nurodytą procedūrą.

3. Valstybės narės nuolat siunčia Komisijai aktualią informaciją apie jose vykdomą reglamento aiškinimą ir taikymą, o Komisija sudaro galimybę kitoms valstybėms narėms gauti tą informaciją elektronine forma.

4. Valstybėms narėms paprašius arba savo iniciatyva Komisija nagrinėja atvejus, kai išsiskiria kurios nors šio reglamento nuostatos taikymas ir vykdymo užtikrinimas, ypač dėl ypatingų aplinkybių; išaiškina reglamento nuostatas, kad būtų palaikomas bendras požiūris. Tuo tikslu Komisija, pasitarusi su 16c straipsnyje nurodytu komitetu, gali priimti rekomendaciją.

5. Komisijai paprašius nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos tiria specifinę įtartiną vieno ar kelių oro vežėjų praktiką ir pateikia išvadas Komisijai per 4 mėnesius nuo prašymo gavimo.

16c straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Keleivių teisių komitetas, sudarytas iš dviejų kiekvienos valstybės narių atstovų, kurių bent vienas atstovauja nacionalinei vykdymo

užtikrinimo įstaigai. Šis komitetas – tai Reglamente (ES) Nr. 182/2011 apibrėžtas komitetas.

2. Darant nuorodą į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

16. 17 straipsnis pakeičiamas taip:

„17 straipsnis

Ataskaita

Komisija iki 2017 m. sausio 1 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento veikimo ir rezultatų ataskaitą, pirmiausia dėl kompensacijos už atidėjimą ilgam laikui ir dėl ribojimo teikiant apgyvendinimą ilgalaikėmis ypatingomis aplinkybėmis poveikio. Komisija taip pat pateikia ataskaitą sustiprintos oro keleivių apsaugos iš trečiųjų šalių ne Bendrijos oro vežėjų vykdomuose skrydžiuose ataskaitą, atsižvelgdama į tarptautinius oro susisiekimo susitarimus. Prireikus prie ataskaitos pridedami teisės aktų pasiūlymai.

17. Šio reglamento 1 priedas pridedamas kaip Reglamento (EB) Nr. 261/2004 1 priedas.

2 straipsnis

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

1. 3 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Bendrijos oro vežėjas oro uoste pateikia skundo formą, kuria naudodamasis keleivis gali nedelsiant pateikti skundą dėl sužaloto ar vėluojančio bagažo. Tokią skundo formą, kuri gali būti paraiškos dėl žalos nuosavybei (angl. PIR) formos, oro vežėjas oro uoste priima kaip skundą pagal Monrealio konvencijos 31 straipsnio 2 dalį. Ši galimybė nepažeidžia keleivio teisės pateikti skundą kitomis priemonėmis iki Monrealio konvencijoje nurodyto termino.“

2. 5 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nepažeidžiant 1 dalies, išankstinis mokėjimas kiekvieno keleivio mirties atveju yra ne mažesnis kaip suma eurais, prilygstanti 18 096 SST. Komisija įgaliojama deleguotuoju aktu pagal 6c straipsnį pritaikyti tą sumą atsižvelgiant į Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos sprendimą pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį. Kiekvienu minėtosios sumos pritaikymu pakeičiama ir atitinkama priedo suma.“

3. 6 straipsnio 1 dalyje įrašomas toks sakinyss:

„Komisija įgaliojama deleguotuoju aktu pagal 6c straipsnį pritaikyti priede minėtas sumas, išskyrus 5 straipsnio 2 dalyje minėtą sumą, atsižvelgiant į Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos sprendimą pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį.“

4. Įterpiami šie straipsniai:

„6a straipsnis

1. Kai vežami registruoti neįgaliųjų vežimėliai ar kita judėjimo įranga arba pagalbiniai įtaisai, oro vežėjas ir jo darbuotojai kiekvienam ribotos judėsenos asmeniui, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1107/2006²⁵ 2 straipsnio a dalyje,

²⁵ 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru, OL L 204, 2006 7 26, p. 1.

įsigyjant bilietą ir ne vėliau kaip perduodant įrangą vežėjui pasiūlo galimybę nemokamai pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį.

2. Judėjimo pagalbinių priemonių sunaikinimo, praradimo ar sužalojimo atveju oro vežėjo atsakomybė ribojama suma, kurią deklaravo asmuo, kai registruota judėjimo įranga buvo perduota Bendrijos oro vežėjui.

3. Neįgaliųjų vežimėlių ar kitos judėjimo įrangos arba pagalbinių įtaisų sunaikinimo, praradimo, sužalojimo ar vėlavimo atveju oro vežėjas turi atlyginti sumą, neviršijančią keleivio deklaruotos sumos; išskyrus atvejus, kai reikalaujama suma yra didesnė nei faktinis asmens suinteresuotumas juos pristatyti į paskirties vietą.

6b straipsnis

1. Pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 16 straipsnį paskirta nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga užtikrina šio reglamento laikymąsi. Tuo tikslu ji stebi:

- oro vežimo sutarčių sąlygas;
- sistemingą siūlymą deklaruoti specialų suinteresuotumą registruota judėjimo įranga ir kompensacijos lygio tinkamumą judėjimo įrangai padarytos žalos atveju;
- išankstinį mokėjimą pagal 5 straipsnio 1 dalį, kai tinka;
- 6 straipsnio taikymą.

2. Siekdamas stebėti ribotos judėsenos ir neįgalių keleivių apsaugą žalos jų judėjimo įrangai atveju nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja ir atsižvelgia į informaciją apie skundus dėl judėjimo įrangos, pateiktus pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 16a straipsnį paskirtoms įstaigoms.

3. Valstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus yra veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

4. Pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 16 straipsnio 6 dalį pateikiamose metinėse ataskaitose nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos kartu skelbia savo veiklos statistinius duomenis ir apie taikant reglamentą taikytas sankcijas.

6c straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis

2. 6 straipsnio 1 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo šio reglamento įsigaliojimo datos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 6 straipsnio 1 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

5. Pagal 6 straipsnio 1 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar

nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento ar Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiams.“

6d straipsnis

1. Nors oro vežėjai turi visišką komercinę laisvę nustatyti sąlygas, kuriomis leidžia vežti bagažą, įsigyjant bilietą ir prie registravimo stalelių (įskaitant registravimo savitarnos aparatus) jie turi aiškiai nurodyti, koks didžiausias bagažas keleiviams leidžiamas vežti salone ir bagažo skyriuje kiekvienu į keleivio rezervaciją įtrauktu skrydžiu, įskaitant bet kokius bagažo vienetų apribojimus, kurie būtų taikomi neviršijant didžiausio leidžiamo bagažo. Kai už bagažo vežimą taikomi papildomi mokesčiai, oro vežėjai aiškiai nurodo tų mokesčių dydį įsigyjant bilietą ir paprašius oro uoste.

2. Kai dėl ypatingų aplinkybių (tokių kaip saugos sumetimai ar orlaivio tipo pakeitimas), padarytų įsigijus bilietą, nebegalima salone vežti daiktų, kurie yra leidžiamo rankinio bagažo dalis, oro vežėjas gali juos vežti bagažo skyriuje, bet keleiviui dėl to nepatiriant papildomų išlaidų.

3. Tos teisės nepaveikia rankinio bagažo apribojimų, nustatytų ES ir tarptautinėmis saugumo taisyklėmis, tokiomis kaip reglamentai (EB) Nr. 300/2008 ir (EB) Nr. 820/2008.

6e straipsnis

1. Bendrijos oro vežėjas leidžia keleiviui įsinešti muzikos instrumentą į orlaivio keleivių saloną laikantis taikomų saugos taisyklių ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų ir apribojimų. Muzikiniai instrumentai priimami vežti į orlaivio salone, jei tokie instrumentai gali būti saugiai laikomi tinkamame bagažo skyriuje salone arba po atitinkamu keleivio krėslu. Oro vežėjas gali nustatyti, kad muzikos instrumentas yra leidžiamo keleivio rankinio bagažo dalis ir negali būti vežamas viršijant tą leidžiamą bagažą.

2. Kai muzikos instrumentas yra per didelis saugiai laikyti tinkamame bagažo skyriuje salone arba po atitinkamu keleivio krėslu, oro vežėjas gali paprašyti sumokėti antrą susisiekimo kainą, kai tokie muzikos instrumentai vežami kaip rankinis bagažas ant antros vietos. Nusipirkus antrą vietą, oro vežėjas turėtų būti pagrįstų pastangų, kad keleivis būtų pasodintas greta atitinkamo muzikos instrumento. Kai toks skyrius yra ir kai paprašoma, muzikos instrumentai yra vežami šildomame orlaivio krovinių skyriuje laikantis taikomų saugos taisyklių, erdvės apribojimų ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų. Oro vežėjas aiškiai nurodo sąlygas, kuriomis vežami muzikos instrumentai, ir taikomus mokesčius.“

5. 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Komisija iki 2017 m. sausio 1 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento veikimo ir rezultatų ataskaitą. Prireikus prie šios ataskaitos pridedami siūlomi teisės akto projektai.“

6. Reglamento (EB) Nr. 2027/97 priedas keičiamas šio reglamento 2 priedu.

3 straipsnis

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

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

1 priedas.

„Priedas. Neišsamus aplinkybių, laikomų ypatingomis aplinkybėmis taikant šį reglamentą, sąrašas

1. Ypatingomis aplinkybėmis laikoma:

- i. gaivalinės nelaimės, dėl kurių neįmanoma saugiai vykdyti skrydžio;
- ii. techninės problemos, kurios nebūdingos įprastiniam orlaivio naudojimui, tokios kaip defekto nustatymas vykdant atitinkamą skrydį, ir kurios neleidžia normaliai tęsti naudojimo; arba grėsmę skrydžio saugai keliantis paslėptas gamybos defektas, kurį atskleidė gamintojas ar kompetentinga institucija;
- iii. pavojai saugumui, sabotazo ar terorizmo veiksmai, dėl kurių neįmanoma saugiai vykdyti skrydį;
- iv. gyvybei grėsmę keliantis pavojus sveikatai ar skubios medicinos pagalbos atvejai, kuriais reikia nutraukti ar kitur nukreipti atitinkamą skrydį;
- v. oro eismo valdymo apribojimai ar oro erdvės arba oro uosto uždarymas;
- vi. su skrydžio sauga nesuderinamos meteorologinės sąlygos; taip pat
- vii. skrydį vykdančio oro vežėjo arba pagrindinių paslaugų teikėjų, tokių kaip oro uostai ir oro navigacijos paslaugų teikėjai, darbuotojų darbo ginčai.

2. Ypatingomis aplinkybėmis nelaikoma:

- i. techninės problemos, kurios būdingos įprastiniam orlaivio naudojimui, tokios kaip problema, nustatyta per einamąją techninę priežiūrą ar prieš skrydį tikrinant orlaivį, ar problema, kuri kyla dėl to, kad tokia priežiūra ar patikrinimas prieš skrydį tinkamai neatlikti; taip pat
- ii. kai nėra skrydžio įgulos ar keleivių salono įgulos (išskyrus, kai priežastis – darbo ginčai).

2 priedas.

„PRIEDAS

ORO VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ UŽ KELEIVIUS IR JŲ BAGAŽĄ

Šis informacinis pranešimas trumpai apibūdina ES oro vežėjų taikomas atsakomybės taisykles, kaip reikalauja ES teisės aktai ir Monrealio konvencija.

KOMPENSACIJA MIRTIES AR SUŽEIDIMO ATVEJU

Atsakomybei už keleivio sužeidimą ar mirtį, sukeltą nelaimingo atsitikimo orlaivyje ar per bet kuriuos įlaipinimo arba išlaipinimo veiksmus, nėra jokių finansinių ribų. Dėl žalos atlyginimo iki 113 100 SST (apytikris dydis vietos valiuta) oro vežėjas negali atmesti ar riboti savo atsakomybės. Dėl tą sumą viršijančio dydžio oro vežėjas nėra atsakingas, jei įrodo, kad jis nebuvo neatsargus ar kitaip kaltas arba kad žala padaryta tik dėl trečiosios šalies neatsargumo ar kitokios kaltės.

IŠANKSTINIAI MOKĖJIMAI

Keleivio žūties ar sužeidimo atveju oro vežėjas per 15 dienų po to, kai buvo nustatyta asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybę, turi išmokėti išankstinį mokėjimą, koks gali būti reikalingas neatidėliotinoms ekonominėms reikmėms. Mirties atveju šis išankstinis mokėjimas yra ne mažesnis kaip 18 096 SST (apytikris dydis vietos valiuta).

KELEIVIO NUVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Jei keleivis nuvežamas pavėluotai, oro vežėjas turi atlyginti žalą, išskyrus atvejus, kai jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad būtų išvengta žalos, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma. Atsakomybė už keleivio nuvežimą pavėluotai yra ne didesnė kaip 4 694 SST (apytikris dydis vietos valiuta).

BAGAŽO PRARADIMAS, SUŽALOJIMAS AR VĖLAVIMAS

Jei bagažas prarandamas, sužalojamas ar vėluoja, oro vežėjas atsakingas už žalą iki 1 113 SST (apytikris dydis vietos valiuta), kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne registruoto bagažo vienetui, išskyrus atvejus, kai oro vežėjas ir keleivis yra sutarę dėl aukštesnės ribos specialia suinteresuotumo deklaracija. Oro vežėjas nėra atsakingas už sužalotą ar prarastą bagažą, jei žalą ar praradimą lėmė bagažo savybė ar defektas. Oro vežėjas nėra atsakingas už vėluojantį bagažą, kai yra ėmėsis visų pagrįstų priemonių siekdamas išvengti žalos dėl bagažo vėlavimo arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma. Oro vežėjas atsakingas už rankinį bagažą, įskaitant asmeninius daiktus, tik tuo atveju, kai žala atsirado dėl jo kaltės.

AUKŠTESNĖS RIBOS BAGAŽUI

Keleivis gali naudotis aukštesne atsakomybės riba ne vėliau kaip registracijos metu pateikdamas specialią deklaraciją ir sumokėdamas papildomą mokestį, jei to reikalaujama. Toks papildomas mokestis grindžiama tarifu, kuris yra siejamas su papildomomis išlaidomis vežant ir apdraudžiant atitinkamą bagažą, viršijančiomis 1 131 SST atsakomybės ribą. Šis tarifas keleiviams nurodomas jiems paprašius. Neįgaliems keleiviams ir ribotos judėsenos keleiviams sistemingai siūloma nemokama pasirinkimo galimybė pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją dėl judėjimo įrangos vežimo.

SKUNDŲ DĖL BAGAŽO PATEIKIMO TERMINAS

Jei bagažas sužalojamas, vėluoja, prarandamas ar sunaikinamas, keleivis visais atvejais turi kuo skubiau pateikti oro vežėjui rašytinį skundą. 7 dienų skundo pateikimo terminas taikomas tuo atveju, kai bagažas sužalojamas, ir 21 dienos terminas – kai jis vėluoja; abiem atvejais laikas skaičiuojamas nuo dienos, kai bagažas buvo atiduotas keleiviui. Kad būtų lengviau laikytis tų terminų, oro vežėjas privalo pasiūlyti keleiviams galimybę užpildyti skundo formą oro uoste. Tokią skundo formą, kuri gali būti paraiškos dėl žalos nuosavybei (angl. PIR) formos, oro vežėjas privalo oro uoste priimti kaip skundą.

SUTARTĮ SUDARIUSIO VEŽĖJO IR FAKTINIO VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ

Jei faktiškai skrydį vykdomas oro vežėjas yra ne tas pats, su kuriuo sudaryta sutartis, keleivis turi teisę pateikti skundą ar pretenziją dėl žalos atlyginimo bet kuriam iš jų. Tai apima atvejus, kai speciali suinteresuotumo pristatymu deklaracija buvo sutarta su faktiniu vežėju.

IEŠKINIO SENATIS

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

INFORMAVIMO PAGRINDAS

Išdėstyčių taisyklių pagrindas yra 1999 m. gegužės 28 d. Monrealio konvencija, kuri Bendrijoje yra įgyvendinta Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 (su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 889/2002 ir Reglamentu (EB) Nr. xxx) ir valstybių narių nacionalinės teisės aktais.“