



Briuselis, 2025 m. birželio 6 d.
(OR. en)

9795/25
ADD 1

Tarpinstitucinė byla:
2013/0072 (COD)

AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Delegacijoms
Dalykas:	Pasiūlymas dėl Reglamento, kuriuo iš dalies keičiami 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 – Posėdžio rezultatai

Delegacijoms susipažinti pridedamas kompromisinis tekstas dėl pirmiau nurodyto pasiūlymo, dėl kurio 2025 m. birželio 5 d. posėdyje Transporto, telekomunikacijų ir energetikos taryba (transportas) pasiekė politinį susitarimą.

2013/0072 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

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, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91³, ir 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru⁴ labai padėjo apsaugoti oro transporto keleivių teises, kai jų kelionės planai sujaukiami dėl atsisakymo vežti, skrydžio atidėjimo ilgam laikui, atšaukimo ar netinkamo bagažo tvarkymas;
- (2) nemažai trūkumų, kurie paaiškėjo įgyvendinant teises pagal reglamentus, vis dėlto neleido išnaudoti viso keleivių apsaugos potencialo. Siekiant užtikrinti veiksmingesnį, efektyvesnį ir nuoseklesnį oro transporto keleivių teisių taikymą visoje Sąjungoje, reikia padaryti keletą esamos teisinės sistemos pataisų. Tai buvo pabrėžta Komisijos 2010 m. ES pilietybės ataskaitoje „Kliūčių ES piliečių teisėms šalinimas“⁵, kurioje buvo paskelbta apie priemones siekiant užtikrinti bendrą teisių rinkinį visų pirma oro transporto keleiviams ir tinkamą tų teisių įgyvendinimą;
- (2a) tyrimas, kurį Komisija pavedė atlikti ir paskelbė 2020 m. (toliau – tyrimas), parodė, kad pagrindinis keleivių prioritetas – gauti pagalbą kelionės sutrikimų atveju ir pasiūlymą vykti kitu maršrutu, kad jie kuo greičiau nuvyktų į paskirties vietą. Tyrimas parodė, kad kompensacijos mokėjimas yra trečioje vietoje prioritetų sąraše. Kita vertus, tyrimas taip pat atskleidė, kad absoliučiosios ir santykinės išlaidos, kurias oro vežėjai patiria įgyvendindami Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nuo 2011 m. labai padidėjo, todėl kyla pavojus, kad ilgainiui bus apribotas vykdomų maršrutų skaičius arba sumažės keleiviams siūlomų susisiekimo jungčių. Todėl peržiūrint Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 daug dėmesio turėtų būti skiriama visų pirma keleivių teisėms į pagalbą ir nukreipimą kitu maršrutu, kartu atsižvelgiant į oro vežėjų ekonomines paskatas ir poveikį susisiekimui;

³ OL L 46, 2004 2 17, p. 1.

⁴ OL L 285, 1997 10 17, p. 1. su pakeitimais, padarytais OL L 140, 2002 5 30, p. 2.

⁵ COM(2010) 603 final.

- (2b) keleiviams, vykstantiems skrydžiu, kuriam taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, už visą kainą arba sumažintą kainą, turėtų būti taikomos tos pačios teisės pagal šį reglamentą;
- (3) siekiant oro vežėjams ir keleiviams užtikrinti daugiau teisinio tikrumo, reikia tikslesnės „ypatingų aplinkybių“ sąvokos apibrėžties, kuria būtų atsižvelgta į Europos Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-549/07 (*Wallentin-Hermann*), kuriame išaiškinta pirmoji Reglamento (EB) Nr. 261/2004 redakcija. Tokią apibrėžtį reikėtų suformuluoti dar aiškiau, pateikiant nebaigtinius aplinkybių sąrašus ir aiškiai įvardijant, ar jos ypatingos, ar ne. Komisija turėtų kas trejus metus peržiūrėti ypatingų aplinkybių sąrašą ir tinkamai pasiūlyti Europos Parlamentui ir Tarybai tą sąrašą atnaujinti;
- (3a) kaip išaiškino Teisingumo Teismas byloje C-549/07 (*Wallentin-Hermann*), pirmojoje Reglamento (EB) Nr. 261/2004 redakcijoje netikėta techninė problema nebuvo laikoma ypatinga aplinkybe, išskyrus atvejus, kai ji susijusi tik su paslėptu gamybos defektu, kurį atskleidė orlaivio gamintojas arba kompetentinga institucija, arba su žala orlaiviui, kurią sukėlė sabotažo arba teroro aktai. Tačiau atsižvelgiant į įgytą patirtį ir į tai, kad itin svarbu užtikrinti, kad pagal šį reglamentą keleiviams suteiktos teisės nekenktų saugai, tam tikromis sąlygomis tam tikros įrangos techninės problemos turėtų būti laikomos ypatingomis aplinkybėmis;
- (3b) kaip išaiškino Teisingumo Teismas sujungtose bylose C-156/22, C-157/22 ir C-158/22 (*TAP Portugal*), pirmojoje Reglamento (EB) Nr. 261/2004 redakcijoje skrydžiui vykdyti iš esmės svarbaus įgulos nario netikėtas neatvykimas dėl ligos ar net netikėtos mirties prieš pat skrydį nebuvo laikomas ypatinga aplinkybe. Vis dėlto, nors oro vežėjai privalo imtis visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų piloto, antrojo piloto pakeitimą arba mažiausią būtiną keleivių salono įgulos narių skaičių, praktikoje šios pareigos laikymosi ne vežėjo bazavimosi vietoje užtikrinimas pareikalauja daug laiko ir didelių finansinių išlaidų. Todėl tikslinga nustatyti, kad netikėta tokio iš esmės svarbaus įgulos nario liga ar mirtis, pavyzdžiui, kai tai įvyksta dieną prieš skrydį ne oro vežėjo bazavimosi vietoje, turėtų būti laikoma ypatinga aplinkybe;

- (3c) kaip išaiškino Teisingumo Teismas bylose C-28/20 (*Airhelp Ltd*), C-195/17 (*Krüseemann ir kt.*), C-613/20 (*Eurowings*) ir C-287/20 (*Ryanair*), pirmojoje Reglamento (EB) Nr. 261/2004 redakcijoje oro transporto bendrovių darbuotojų streikai nebuvo laikomi ypatingomis aplinkybėmis. Vis dėlto, vykstant streikui, tam tikri reikalavimai nepriklauso oro vežėjo kompetencijos sričiai ir nėra jo kontroliuojami, pavyzdžiui, pensinio amžiaus arba finansinių įnašų pakeitimai ir į juos reaguoti gali tik valdžios institucijos. Todėl tikslinga nustatyti, kad tam tikri oro transporto bendrovių darbuotojų streikai turėtų būti laikomi ypatingomis aplinkybėmis;
- (4) kaip išaiškino Teisingumo Teismas byloje C-173/07 (*Emirates*) sąvoka „skrydis“, kaip tai suprantama Reglamente (EB) Nr. 261/2004, pirmojoje Reglamento (EB) Nr. 261/2004 redakcijoje nebuvo apibrėžta, bet buvo laikoma, kad tai iš esmės yra vežimo oro transportu operacija, taigi tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį. Siekiant išvengti netikrumo ir atsižvelgiant į įgytą patirtį, dabar reikėtų nustatyti aiškią „skrydžio“ apibrėžtį, taip pat ir su ja susijusias „jungiamojo skrydžio“ ir „kelionės“ apibrėžtis;
- (4a) kaip išaiškino Teisingumo Teismas byloje C-537/17 (*Wegener*) pirmojoje Reglamento (EB) Nr. 261/2004 redakcijoje buvo numatyta, kad reglamentas taikomas bet kuriai skrydžio daliai, kuri yra vienos kelionės dalis, neatsižvelgiant į tai, kur skrydis yra vykdomas, įskaitant tuos skrydžius, kurie visi vykdomi už Sąjungos ribų. Šis reglamentas turėtų būti taikomas, kai pradinis išvykimo punktas yra valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, arba kai skrydį vykdančio oro vežėjas yra Sąjungos skrydį vykdančio oro vežėjas, kai kelionės galutinė paskirties vieta yra valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys;
- (4b) tyrimas atskleidė, kad Sąjungos oro vežėjai geriau laikosi Reglamento (EB) Nr. 261/2004. Todėl, atkūrus vienodas sąlygas Sąjungos ir ne Sąjungos oro vežėjams ir pagerinus Sąjungos oro vežėjų ekonominį tvarumą, bus remiamas šis svarbus Sąjungos sektorius ir galiausiai apskritai pagerinta keleivių apsauga;

- (4ba) Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnyje pripažįstamos specifinės atokių regionų savybės, visų pirma dėl jų atokumo. Atsižvelgiant į taikant Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 įgytą patirtį, būtina nustatyti tinkamas nuostatas, kad būtų užtikrintas teritorinis tęstinumas su Prancūzijos atokiausiais regionais ir įtrauktis visoje Sąjungoje, ir galiausiai tai būtų naudinga keleiviams. Dėl kelionių tarp atokiausių regionų ir kitos ES teritorijos specifinių aspektų tokiose kelionėse keleiviams turėtų būti taikomos sąlygos, kuriomis atsižvelgiama į faktinį tokių kelionių atstumą;
- (4c) Grenlandijoje yra ypač atšiaurios meteorologinės sąlygos, joje labai mažas gyventojų tankis ir jai būdingos atokios apgyvendintos vietovės. Kad būtų užtikrinamas susisiekimas ir išlaikyta galimybė vykdyti skrydžius Grenlandijoje, skrydžiams Grenlandijos viduje neturėtų būti taikomos su kompensavimu susijusios pareigos, įskaitant atvejus, kai tie skrydžiai yra jungiamieji skrydžiai į valstybės narė teritoriją, kuriai taikomos Sutartys, arba iš jos;
- (4d) Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 turėtų nedaryti poveikio Gibraltaro sąsmaukos, kurioje yra Gibraltaro oro uostas, statusui bei suverenioms teisėms į ją ir Ispanijos Karalystės teisei pozicijai šiuo atžvilgiu, taip pat, atsižvelgiant į dabartinės aplinkybes ir siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, turėtų būti pabrėžta, kad Reglamento (EB) Nr. 261/2004 taisyklės Gibraltaro oro uostui turėtų būti taikomos tik tada, kai išsprendus ginčą su Jungtine Karalyste Ispanijos Karalystė galės veiksmingai kontroliuoti minėtą oro uostą ir užtikrinti šiame reglamente nustatytą taisyklių taikymą tam oro uostui, o pranešimas apie tai bus paskelbtas Oficialiajame leidinyje;
- (4e) bilietus išduoda arba įgalioja išduoti skrydį vykdančią oro vežėją po to, kai su keleiviu sudaroma vežimo oro transportu sutartis. Juos turėtų būti įmanoma identifikuoti pagal unikalų bilieto numerį ir juose turėtų būti pateikta unikali nuoroda į užsakymo metu išduotą vežimo oro transportu sutartį. Jie turėtų apimti vieną kelionės skrydį arba jungiamąjį skrydį, neatsižvelgiant į tarpinius nutūpimus techniniais ir veiklos vykdymo tikslais. Juose turėtų būti pateikta tam tikra informacija apie tą skrydį ar jungiamąjį skrydį, pavyzdžiui, skrydžio data, išvykimas ir atvykimas, išvykimo ir atvykimo laikas pagal tvarkaraštį, keleivio vardas, pavardė, skrydžio numeris ir skrydį vykdančio oro vežėjo pavadinimas;

- (5) Byloje C-22/11 (*Finnair*) Europos Teisingumo Teismas nusprendė, kad sąvoka „atsisakymas vežti“ turi būti aiškinama kaip apimanti ne tik atsisakymą vežti, kurį lėmė perpildymo situacijos, bet ir tą atsisakymą vežti, kurį lėmė kitos priežastys, pavyzdžiui, susijusios su veiklos vykdymu. Keleiviams, kurie atvyko skristi ir kuriuos atsisakyta vežti arba kurie buvo iš anksto informuoti, kad juos bus atsisakyta vežti prieš jų valią, turėtų būti nepagrįstai nedelsiant sumokamos kompensacijos;
- (5a) tuo pat metu esama pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti keleivius, pavyzdžiui dėl sveikatos, saugos ar saugumo arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų. Oro vežėjai taip pat turi pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti keleivius dėl demonstruojamo trikdančio elgesio, keliančio grėsmę skrydžio saugai ar saugumui, kaip nurodyta iš dalies pakeistoje Konvencijoje dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose. Pareiga įrodyti turėtų tekti skrydį vykdančiam oro vežėjui;
- (7) siekiant pagerinti apsaugos lygius, neturėtų būti atsisakoma vežti keleivių atvykstamuoju skrydžiu dėl to, kad jie nevyko išvykstamuoju skrydžiu pagal tą pačią vežimo oro transportu sutartį;
- (8) šiuo metu keleiviai kartais nukenčia dėl jų vardų ir pavardžių rašybos klaidų ir jiems taikomi dideli administraciniai mokesčiai. Pagrįsti užsakymo klaidų pataisymai arba pataisymai administracinio pasikeitimo atveju turėtų būti atliekami nemokamai su sąlyga, kad jie nereiskia laiko, datos, maršruto ar keleivio pakeitimo;
- (9) atšaukimo atveju dėl pasirinkimo, ar atgauti sumokėtą sumą, ar tęsti kelionę kitu maršrutu, ar keliauti vėlesnę dieną, turėtų spręsti keleivis, o ne oro vežėjas;
- (10) oro uostus valdančios įstaigos oro uostuose, kuriuose per metus vežama ne mažiau kaip penki milijonai keleivių, ir oro uosto esminių paslaugų teikėjai, ypač oro vežėjai ir antžeminių paslaugų teikėjai, turėtų bendradarbiauti, kad kuo labiau sumažėtų masinių skrydžių sutrikimų poveikis keleiviams. Tuo tikslu oro uostus valdančios įstaigos turėtų tokioms situacijoms parengti nenumatytų atvejų planus ir rengdamos tokius planus dirbti drauge. Visuose kituose oro uostuose oro uostą valdanti įstaiga turėtų dėti visas pagrįstas pastangas koordinuoti oro uosto naudotojų veiklą ir susitarti su oro uosto naudotojais, kad susiklosčius padėčiai, kai oro uoste įstringa daug keleivių, tie įstringę keleiviai būtų informuoti;

- (10a) Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai įrašyta teisė į kompensaciją keleiviams, kurie nukenčia nuo ilgų vėlavimų, kaip nurodyta Europos Teisingumo Teismo sprendime sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07 (*Sturgeon*). Laikantis tame sprendime nurodyto vienodo požiūrio principo, turėtų būti taikomos vienodos taisyklės dėl sumokėtų sumų atgavimo, nukreipimo kitu maršrutu ir kompensavimo;
- (11) Sprendime *Sturgeon* buvo nurodyta viena trijų valandų riba, po kurios turi būti mokama kompensacija vėlavimo atveju. Tačiau nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 priėmimo įgyta patirtis parodė, kad daugelio vėlavimų negalima išspręsti per tame sprendime nurodytas tris valandas, o dėl trumpos ribos gali padidėti atšaukiamų skrydžių skaičius, nes oro vežėjai mažintų vėluojančių skrydžių grandininį poveikį vėlesniems skrydžiams atšaukdami vieną ar kelis skrydžius, kad orlaivis būtų perskirtas kitam skrydžiui. Daugeliu atvejų keleivis vis tiek teiktų pirmenybę vėlavimui, o ne atšaukimui, nes keleivis turėtų daugiau tikrumo, kad galės atvykti į paskirties vietą, kai tik atsiras galimybė. Daugelio maršrutų skrydžių dažnumas yra nedidelis, o atšaukus skrydį keleivis negali būti nedelsiant nukreiptas kitu maršrutu. Todėl laiko ribos padidinimas keleiviams yra naudingas;
- (11a) siekiant išlaikyti susisiekimą, turėtų būti padidintos ribos, kurias viršijus dėl vėlavimo atsiranda teisė į kompensaciją, kad būtų atsižvelgta į finansinį poveikį sektoriui ir poveikį jo konkurencingumui. Tokiu būdu bus galima išvengti paskatų dažniau atšaukti ar apriboti eksploatuojamų maršrutų skaičių arba ilgai sumažinti keleiviams siūlomas susisiekimą galimybes. Siekiant užtikrinti, kad Europos Sąjungoje keliaujantiems keleiviams būtų sudarytos vienodos kompensavimo sąlygos, ši riba turėtų būti vienoda visoms kelionėms Sąjungoje;

- (11b) pirmojoje Reglamento (EB) Nr. 261/2004 redakcijoje nustatyta standartinė kompensacija skirta kompensuoti prarastą laiką, kuris yra bendras visiems keleiviams, tačiau toje redakcijoje nustatytos sumos daugeliu atvejų galėtų viršyti keleivių patirtos žalos vertę, nustatytą atlikus ekonominius tyrimus. Todėl tikslinga nustatyti skirtingas kompensacijos ribas, atsižvelgiant į sutrikdyto skrydžio atstumą ir vėlavimą atvykti;
- (11c) atsižvelgiant į Sąjungos pastangas skatinti neutralaus poveikio klimatui ir aplinką tausojantį judumą, taip pat tikslinga užtikrinti, kad įvairių transporto rūšių keleivių teisių reglamentavimo sistemos būtų kuo labiau suderintos ir kad įvairių rūšių transporte taikomos kompensacijos būtų suvienodintos;
- (12) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai patvirtinta, kad skrydžių tvarkaraščių keitimas keleiviams daro panašų poveikį kaip ir atšaukimai ar vėlavimai, ir todėl dėl jo turėtų atsirasti vienodos teisės;
- (13) keleiviais, kurie dėl ankstesnio skrydžio sutrikimo pavėluoja į jungiamąjį skrydį, turėtų gauti tinkamą pagalbą, kol jie laukia nukreipimo kitu maršrutu. Tokiais atvejais, laikantis vienodo požiūrio principo, keleiviai turėtų turėti teisę gauti kompensaciją, kai pasiekia savo alternatyvaus skrydžio ar vežimo galutinę paskirties vietą, panašiai kaip keleiviai, patiriantys tiesioginių skrydžių sutrikimus;
- (13a) užsakymo metu, kol bilietai dar nenupirkti, oro vežėjai arba, kai tinkama, tarpininkai turėtų aiškiai informuoti keleivius, ar jų kelionės planai bus įtraukti į vieną vežimo oro transportu sutartį, taip pat apie jų teises pagal reglamentą, visų pirma susijusias su praleistais jungiamaisiais skrydžiais;
- (14) siekiant sustiprinti keleivių apsaugą reikėtų paaiškinti, kad keleiviai, kurių skrydis vėluoja, turi teisę į pagalbą ir kompensaciją nepriklausomai nuo to, ar jie laukia oro uosto terminale, ar jau yra įlaipinti į orlaivį. Tačiau pastarieji negali pasinaudoti terminale prieinamomis paslaugomis, todėl jų teisės turėtų būti sustiprintos atsižvelgiant į pagrindinius jų poreikius ir į jų teisę išsilaipinti iš orlaivio. Teisė išsilaipinti iš orlaivio gali būti ribojama tik jei esama su sauga, imigracija, oro eismo kontrole ar saugumu susijusių priežasčių. Jei oro vežėjas yra pasirengęs išlaipinti keleivius, tačiau skrydžių valdymo tarnybos jam praneša, kad orlaivis netrukus galės kilti, turėtų būti leidžiama atsisakyti išlaipinti keleivius;

- (15) kai keleivis pasirenka vyksti kitu maršrutu vos tik atsiradus tokiai galimybei, oro vežėjas dažnai nustato sąlygą, kad nukreipimas kitu maršrutu priklauso nuo to, ar yra laisvų vietų naudotis jo paties paslaugomis, ir taip nesuteikia keleiviams galimybės greičiau vyksti kitu maršrutu naudojantis alternatyviomis paslaugomis. Todėl vežėjas taip pat turėtų pasiūlyti kitas nukreipimo kitu maršrutu galimybes, be kita ko, nukreipimą į kitą oro uostą, kitu maršrutu, naudojantis kito vežėjo paslaugomis ar kitų rūšių transportu, kai tai gali paspartinti kitu maršrutu nukreiptą kelionę. Alternatyvus nukreipimas kitu maršrutu turėtų priklausyti nuo to, ar yra vietų. Jei oro vežėjas nepasiūlo nukreipimo kitu maršrutu ir bendras laukimo laikas prasitęsia bent trimis valandomis, keleivis turėtų turėti teisę pats pasirūpinti savo kelione kitu maršrutu, kad be reikalo nevėluodamas pasiektų galutinę paskirties vietą. Toks nukreipimas kitu maršrutu turėtų vyksti, atsižvelgiant į sąlygas, oro vežėjo sąskaita ir turėtų būti taikomos panašios vežimo sąlygos;
- (15a) nukreipdami keleivius kitu maršrutu oro vežėjai turėtų stengtis užtikrinti, kad keleiviai galėtų keliauti su savo bagažu, įskaitant registruotą ir neregistruotą bagažą. Keleivis turėtų leisti oro vežėjui to nedaryti, jei dėl bagažo vežimo apribojimų vyksti kitu maršrutu laukiantys keleiviai būtų dar ilgiau užlaikomi, nedarant poveikio oro vežėjo atsakomybei už keleivių bagažą, kuri reglamentuojama Reglamentu Nr. 2027/97 ir Monrealio konvencija;
- (15b) tai, ar vežimo sąlygos yra panašios, galėtų priklausyti nuo daugelio veiksnių ir aplinkybių. Kai įmanoma ir kai dėl to nevėluojama dar daugiau, keleiviams neturėtų būti suteikiamos žemesnės klasės transporto paslaugos, palyginti su ta, kuri nurodyta rezervacijoje. Nukreipimas kitu maršrutu keleiviui turėtų būti pasiūlytas jam nepatiriant papildomų išlaidų, net jei keleiviai kitu maršrutu yra skraidinami kito oro vežėjo ar vyksta kitos rūšies transportu, aukštesne klase ar už didesnę kainą nei ta, kuri sumokėta už pirminę paslaugą. Turėtų būti dedamos pagrįstos pastangos, kad būtų išvengta papildomų jungiamųjų skrydžių. Kai nukreipimui kitu maršrutu naudojamosi kito oro vežėjo paslaugomis arba kitos rūšies transportu, bendra kelionės trukmė turėtų būti kiek pagrįstai įmanoma panašesnė į tvarkaraštyje numatytą pirminės kelionės trukmę ir kelionė turėtų būti ta pačia ar prireikus aukštesne skrydžio klase. Jei galima rinktis iš kelių skrydžių panašiu laiku, keleiviai, kurie turi teisę būti nukreipti kitu maršrutu, turėtų sutikti su oro vežėjo pasiūlyta kelione kitu maršrutu, be kita ko, siūlomą tų oro vežėjų, kurie bendradarbiauja su skrydį vykdančiu oro vežėju. Jei pradiniam skrydžiui buvo užsakyta pagalba asmenims su negalia arba riboto judumo asmenims, vežant alternatyviu maršrutu tokia pagalba taip pat turėtų būti teikiama pagal Reglamentą (EB) Nr. 1107/2006;

- (16) keleiviams pagalba turėtų būti teikiama nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko iki jų skrydžio ar alternatyvaus vežimo priemonės išvykimo. Oro vežėjams šiuo metu taikoma neribota atsakomybė už jų keleivių apgyvendinimą ilgai trunkančių ypatingų aplinkybių atveju. Šis netikrumas ir tai, kad nėra jokių numatomų laiko ribų, gali kelti pavojų vežėjo finansiniam stabilumui, o tai gali turėti neigiamą poveikį keleivių susisiekimui. Todėl oro vežėjai turėtų turėti galimybę apriboti apgyvendinimo suteikimą iki trijų naktų. Ilgo keleivių įstrigimo riziką turėtų taip pat sumažinti nenumatytų atvejų planavimas ir spartus nukreipimas kitais maršrutais;
- (17) [...]
- (18) gali reikėti, kad skrydį vykdančio oro vežėjo ypatingą dėmesį skirtų specifinių poreikių turinčių asmenų, pavyzdžiui, asmenų su negalia, riboto judumo asmenų, vaikų, kūdikių, nėščiųjų ir asmenų, kuriems reikia specifinės medicinos pagalbos, pavyzdžiui, sunkia diabeto forma ar epilepsija sergančių asmenų, poreikiams. Visų pirma esant skrydžio sutrikimui gali būti sunkiau pasirūpinti apgyvendinimu. Todėl ypatingų aplinkybių atvejais šių kategorijų keleiviams neturėtų būti taikomi jokie teisės į apgyvendinimą apribojimai su sąlyga, kad jie skrydį vykdančią oro vežėją apie tai informavo tinkamu laiku;
- (18a) Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas ir keleiviams, kurie užsisakė vežimą oro transportu kaip kelionės paketo dalį. Šios peržiūros tikslas yra toliau gerinti Direktyvos (ES) 2015/2302⁶ ir šio reglamento suderinamumą. Šiuo atžvilgiu keleiviai negali sumuoti tapačių teisių, ypač tų, kurios įgyjamos pagal abu teisės aktus;
- (19) priežastys, dėl kurių Europos Sąjungoje šiuo metu atidedama ir atšaukiama tiek skrydžių, sietinos ne vien su oro vežėjais. Kad visiems aviacijos grandies dalyviams būtų suteikta paskatų siekti, kad būtų laiku priimami veiksmingi sprendimai, kuriais būtų kiek įmanoma sumažintas nepatogumas, kurį vėlavimas ir atšaukimas sukelia keleiviams, oro vežėjai turėtų turėti teisę siekti žalos atlyginimo iš trečiųjų šalių, kurios prisidėjo sukeliant įvykį, dėl kurio teko mokėti kompensaciją ar vykdyti kitas prievole;

⁶ OL L 326, 2015 12 11.

- (19a) byloje C-502/18 (*České aerolinie*) Europos Teisingumo Teismas nusprendė, kad jungiamųjų skrydžių, kuriems taikomas reglamentas, atveju bet kuris skrydį vykdančias oro vežėjas, dalyvavęs vykdančias bent vieną iš tų jungiamųjų skrydžių, pagal šį reglamentą privalo suteikti keleiviui kompensaciją, neatsižvelgiant į tai, ar buvo sutrikdytas to oro vežėjo vykdomas skrydis. Nors reglamente primenama, kad skrydžius vykdančias vežėjai, vykdančias jame numatytas pareigas, gali prašyti kompensacijos iš bet kurios trečiosios šalies, atlikus tyrimą paaiškėjo, kad reglamente priminta teise į žalos atlyginimą naudojama vangiai. Taigi Sąjungos oro vežėjams tenka neproporcinga finansinė našta, palyginti su ne Sąjungos oro vežėjais. Todėl, siekiant atkurti Sąjungos oro vežėjų konkurencingumą pagal Draghi pranešime pateiktas rekomendacijas ir ilguoju laikotarpiu išlaikyti susisiekimą, persvarstant Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti apribota oro vežėjo atsakomybė, kad ji būtų taikoma tik už tuos skrydžius, kuriuos jis vykdo kaip skrydį vykdančias oro vežėjas;
- (20) Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005 nustatoma pareiga informuoti keleivį apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę, o Direktyva 93/13/EB – pareigos teikti informaciją apie sąlygas. Keleiviams ne tik turėtų būti suteikta teisinga informacija apie jų teises skrydžio sutrikimo atvejais, bet ir juos reiktų tinkamai informuoti apie paties sutrikimo priežastį, kai tik tokia informacija yra gaunama. Ta informacija turėtų būti suteikta ir tada, kai keleivis įsigijo bilietą per Sąjungoje įsisteigusį tarpininką. Tokią informaciją oro vežėjas arba tarpininkas turėtų pateikti bent prieinamu formatu ir, kai tinkama, vadinamaisiais aktyviaisiais pranešimais per mobiliąsias programėles ar kitomis skaitmeninėmis priemonėmis;
- (20a) siekiant geriau užtikrinti keleivių teises, nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos turėtų stebėti, kaip užtikrinamas reglamento vykdymas, ir spręsti dėl tinkamų sankcijų, kuriomis skatinama laikytis šio reglamento;
- (21) siekiamos geriau užtikrinti keleivių teises, valstybės narės turėtų suteikti vartotojams galimybę po to, kai tie vartotojai nesėkmingai skundėsi arba pateikė prašymą oro vežėjui arba tarpininkui, naudotis neteisminio ginčų sprendimo mechanizmais. Tie mechanizmai neturėtų daryti poveikio valstybių narių teisei nustatyti, ar oro vežėjų ar tarpininkų dalyvavimas turėtų būti privalomas;

- (21a) kai keleiviai po sutrikimo pasirenka gauti kompensaciją, jiems turėtų būti automatiškai laiku atlyginta, nereikalaujant pateikti specialaus prašymo;
- (22) keleiviai turėtų būti tinkamai informuojami apie atitinkamas kompensacijos prašymų ir skundų pateikimo oro vežėjams procedūras ir laiku gauti atsakymą. Atsakymo pateikimo terminai gali būti pratęsti tuo atveju, kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja savo oro uosto nenumatytų atvejų planą. Keleiviai taip pat turėtų turėti galimybę individualius ginčus, kilusius pateikus skundą ar prašymą, pateikti spręsti neteisminėmis priemonėmis. Tačiau teisė į veiksmingą teisinę gynybą teisme yra viena iš pagrindinių teisių, pripažinta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje, todėl tos priemonės neturėtų nei užkirsti kelio, nei trukdyti keleiviams kreiptis į teismus;
- (22a) kad keleiviai ir vartotojai galėtų naudotis savo teisėmis, susijusiomis su prašymais, skundais ir individualiais ginčais, jie turėtų turėti galimybę aiškiu ir prieinamu būdu tiesiogiai ir asmeniškai pateikti paraišką oro vežėjams, tarpininkams arba pagal šį reglamentą kompetentingoms įstaigoms;
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) atsižvelgiant į Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvenciją, siekiant užtikrinti, kad už žalą judėjimo įrangai, jos sunaikinimą ar praradimą arba pripažintų šunų pagalbininkų sužeidimą ar mirtį būtų kompensuojama visa jų pakeitimo kaina, oro vežėjai turėtų asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 1107/2006, nemokamai suteikti galimybę pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją, kuri pagal Monrealio konvenciją leidžia jiems siekti visiško kompensavimo;

- (27a) asmuo su negalia arba riboto judumo asmuo turėtų turėti teisę iš oro vežėjų nedelsiant gauti reikiamą laikiną patikrintą pakaitinę judėjimo įrangą, jei registruota judėjimo įranga būtų prarasta, sunaikinta ar sugadinta. Atsižvelgiant į tai, kad pripažintus šunis pagalbininkus nėra lengva pakeisti, turėtų būti numatyti kiti laikini pakeitimo sprendimai jų praradimo, mirties ar sužeidimo atveju;
- (28) keleiviams kartais būna neaišku, kiek bagažo (kokių matmenų, kokio svorio, kiek vienetų) jiems leidžiama vežtis. Siekiant užtikrinti, kad keleiviai gerai suprastų, kiek bagažo jiems leidžiama vežtis pagal jų bilietą (kalbant tiek apie neregistruotą, tiek apie registruotą bagažą), oro vežėjai turėtų aiškiai nurodyti tuos leidžiamus kiekius užsakymo metu ir oro uoste. Siekiant užtikrinti pakankamą asmeninį komfortą keleiviams keliaujant ir kaip byloje C-487/12 (*Vueling*) pripažino Europos Teisingumo Teismas, keleiviams turėtų būti nemokamai leidžiama į saloną įsinešti asmeninius daiktus, kurie yra būtinas jų vežimo aspektas, su sąlyga, kad tie daiktai atitinka taikomus saugos ir saugumo reikalavimus ir pagrįstus reikalavimus dėl svorio ir matmenų. Asmeniniai daiktai, laikomi būtinu keleivių vežimo aspektu, suprantami kaip tie daiktai, kurie būtinai reikalingi, kol trunka kelionė, ir gali apimti pasus ir kitus kelionės dokumentus, būtinuosius vaistus, asmeninius įtaisus ir skaitinius, taip pat maistą ir gėrimus, atitinkančius skrydžio trukmę;
- (28a) užsakymo metu keleiviai turėtų būti aiškiai ir prieinamu formatu informuojami apie bagažo, kurį jie gali įsinešti į saloną, maksimalius matmenis ir svorį. Nedarant poveikio kainų nustatymo laisvės principui, oro vežėjai turėtų nustatyti pagrįstą rankinio bagažo matmenų politiką, pagal kurią keleiviai galėtų į saloną įsinešti rankinį bagažą su sąlyga, kad jis atitinka taikomus saugos ir saugumo reikalavimus. Atsižvelgiant į oro vežėjų politikos įvairovę, peržiūrint Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 tikslinga įvertinti vienodų minimalių rankinio bagažo taisyklių nustatymo įgyvendinamumą;

- (29) muzikos instrumentai gali turėti didžiulę piniginę, meninę ir istorinę vertę. Be to, muzikos instrumentai yra muzikantų profesinės veiklos įrankiai, kuriais jie nuolat repetuoja ir koncertuoja ir kuriuos nėra lengva pakeisti. Todėl keleiviai turėtų turėti teisę savo atsakomybe vežti muzikos instrumentus salone su sąlyga, kad tie instrumentai atitinka erdvumo, saugos ir saugumo taisykles ir oro vežėjo maksimalaus leidžiamo bagažo politiką. Kai erdvumo, saugos ir saugumo reikalavimų laikomasi, oro vežėjas turėtų stengtis leisti keleiviams vežti muzikos instrumentus papildomose sėdynėse su sąlyga, kad buvo sumokėta atitinkama kaina už vietą. Kai taip vežti neįmanoma, muzikos instrumentai, jei įmanoma, turėtų būti tinkamomis sąlygomis vežami orlaivio krovinių skyriuje. Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (30) [...]
- (31) atsižvelgiant į trumpus terminus pateikti skundus dėl teisių ir pareigų, kurioms taikomas Reglamentas (EB) Nr. 2027/97, oro vežėjai turėtų keleiviams suteikti galimybę pateikti skundą, suteikdami skundo formą prieinamu formatu, ar tai būtų susiję su keleiviais su negalia, ar su asmenimis, nesinaudojančiais skaitmeninėmis priemonėmis, bent jau savo mobiliosiose programėlėse ir savo interneto svetainėse. Ta forma turėtų leisti keleiviui nedelsiant pateikti skundą dėl sugadinto, vėluojančio ar prarasto bagažo;
- (32) Reglamento (EB) Nr. 2027/97 3 straipsnio 2 dalis paseno, nes draudimo klausimai dabar reglamentuojami Reglamentu (EB) Nr. 785/2004. Todėl ji turėtų būti išbraukta;
- (33) reikia, kad Reglamento (EB) Nr. 2027/97 priede nurodytos piniginės atsakomybės ribos būtų reguliariai keičiamos siekiant atsižvelgti į ekonomines permainas, kurias pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį persvarsto Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);

- (33a) Draghi pranešime pabrėžiamas esminis transporto vaidmuo Sąjungos konkurencingumui ir tai, jog dėl asimetriško reglamentavimo kyla pavojus, kad verslas iš Sąjungoje esančių transporto mazgų persikels į kaimynines Sąjungos šalis. Keleiviams, išvykstantiems iš trečiojoje valstybėje esančio oro uosto į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esantį oro uostą, Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas tik tuo atveju, jei atitinkamą skrydį vykdomas oro vežėjas yra Sąjungos oro vežėjas. Per trejus metus nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos Komisija turėtų įvertinti, ar įmanoma peržiūrėti šio reglamento taikymo sritį, kad būtų dar labiau sustiprinta keleivių apsauga ir dar geriau užtikrinama, kad Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams būtų taikomos vienodos sąlygos;
- (33b) keleivių apsaugos oro vežėjo nemokumo atveju mechanizmas turėtų būti įvertintas Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 peržiūros kontekste;
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. sąžiningai ir subalansuotai apsaugoti oro transporto keleivių teises, atsižvelgiant į Sąjungos aviacijos sektoriaus konkurencingumą ir poreikį išlaikyti susisiekimą keleiviams ilguoju laikotarpiu, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siūlomo veiksmo masto to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi ES sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

0. 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

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

aa) 2 ir 3 dalys išbraukiamos.

1. 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

-a) b punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:

„skrydį vykdančio oro vežėjas – oro vežėjas, vykdančio arba ketinančio vykdyti skrydį pagal vežimo oro transportu sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu. Šio reglamento tikslais skrydį vykdančio oro vežėjas, kuris naudojasi kito oro vežėjo orlaiviu su to kito oro vežėjo įgula arba be jos, skrydžių vykdymo tikslais laikomas skrydį vykdančiu oro vežėju;“;

a) c punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:

„Sąjungos oro vežėjas⁷ – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių nuostatas⁸;“;

⁷ Bus suderinta visame tekste atliekant teisinę lingvistinę teksto peržiūrą.

⁸ OL L 293, 2008 10 31, p. 3.

- b) d punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:
„organizatorius ⁷ – asmuo, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2015/2302⁹ 3 straipsnio 8 punkte;“;
- ba) e punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:
„paketas – kelionės paslaugų derinys, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 2 punkte;“;
- bb) f punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:
„bilietas – galiojantis vežimo oro transportu sutarties įrodymas, neatsižvelgiant į jo formą;“;
- bc) g punkte pateikta apibrėžtis išbraukiama;
- bd) h punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:
„galutinė paskirties vieta – skrydžio arba paskutinio kelionės jungiamojo skrydžio paskirties vieta;“;
- c) i punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:
„asmuo su negalia ir riboto judumo asmuo ⁷– asmuo, turintis nuolatinę arba laikiną fizinę, psichikos, intelekto arba jutimo negalią, kuri, kai asmeniui reikia įveikti tam tikras kliūtis, gali jam trukdyti veiksmingai naudotis visomis tokiomis pačiomis transporto galimybėmis, kokias turi kiti keleiviai, arba asmuo, kurio judumas naudojantis transportu yra mažesnis dėl jo amžiaus;“;
- ca) j punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:
„atsisakymas vežti – atsisakymas priimti skristi keleivius, nors jie atvyko registruotis laikydamiesi 4 straipsnio 0 dalyje nustatytų sąlygų arba kai jie buvo iš anksto informuoti, kad juos prieš jų valią bus atsisakyta vežti, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti juos vežti, pavyzdžiui sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba dėl netinkamų kelionės dokumentų;“;
- cb) k punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:

⁹ OL L 326, 2015 12 11, p. 1.

„savanoris – asmuo, kuris atvyko registruotis pagal 4 straipsnio 0 dalyje nustatytas sąlygas ir kuris sutinka su oro vežėjo siūlymu keleiviams atsisakyti savo skrydžio mainais į naudas;“;

d) 1 punkte pateikta apibrėžtis pakeičiama taip:

„atšaukimas – anksčiau numatyto skrydžio, dėl kurio buvo išduota vežimo oro transportu sutartis, nevykdymas. Skrydis, kai orlaivis pakilo, bet dėl kokios nors priežasties buvo nukreiptas į kitą nei biliete nurodytą atvykimo oro uostą arba nukreiptas grįžti į išvykimo oro uostą ir negalėjo tęsti skrydžio į biliete nurodytą atvykimo oro uostą, laikomas atšaukimu, nebent faktinis atvykimo oro uostas ir biliete nurodytas atvykimo oro uostas aptarnauja tą patį miestą ar regioną, o oro vežėjas suteikė keleiviui transportą į biliete nurodytą atvykimo oro uostą. Atšaukimu taip pat laikomas atvejis, kai keleiviui buvo išduotas bilietas skrydžiui ir keleivio biliete nurodytas išvykimo laikas buvo paankstintas daugiau kaip viena valanda, išskyrus kai registracijos laikas ir įlaipinimo laikas nepasikeičia arba kai keleivis skrydžiu, kurio tvarkaraštyje numatytas laikas pakeistas, išvyksta.“;

e) papildoma šiomis apibrėžtimis:

„aa) trečioji valstybė – valstybė arba valstybės narės teritorijos dalis, kuriai netaikomos Sutartys;

ab) vėlavimas išvykti – laiko skirtumas tarp keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko ir faktinio skrydžio išvykimo laiko;

ac) vėlavimas atvykti – laiko skirtumas tarp keleivio biliete nurodyto atvykimo laiko ir faktinio skrydžio atvykimo laiko;

ad) transporto klasė – orlaivio keleivių salono dalis, kuri išsiskiria kitokiomis sėdynėmis, kitokia sėdynių išdėstymo tvarka arba pasižymi bet kuriais kitais skirtumais, palyginti su kitose salono dalyse keleiviams teikiama standartine paslauga;

ga) vežimo oro transportu sutartis – vežimo sutartis, kurią sudarė vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas ir keleivis dėl vykimo vienu ar daugiau skrydžių;

m) ypatingos aplinkybės – aplinkybės, kurios dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingos normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. Šio reglamento tikslais priede pateikiami neišsamūs ypatingų aplinkybių ir aplinkybių, kurios ypatingomis nelaikomos, sąrašai;

- n) skrydis – vieno orlaivio vykdomas skrydis tarp dviejų biliete nurodytų oro uostų iš anksto nustatytu maršrutu, tvarkaraščiu ir vienu identifikavimo numeriu; į tarpinius nutūpimus vien techniniais ar veikimo tikslais neatsižvelgiama;
- o) jungiamasis skrydis – skrydis, kuris pagal bendrą vežimo oro transportu sutartį yra skirtas sudaryti sąlygas keleiviui atvykti į tarpinį punktą, kad iš jo išvyktų kitu skrydžiu arba, kai tinkama pagal aplinkybes, tas kitas iš tarpinio punkto vykdomas skrydis;
- oa) numatytasis sustojimas – savanoriškas kelionės pagal vežimo oro transportu sutartį nutraukimas laikotarpiui, ilgesniam nei reikia tiesioginiam tranzitui, arba, kai yra keičiami skrydžiai, laikotarpiui, kuris paprastai tęsiasi iki kito jungiamojo skrydžio išvykimo laiko, išimties tvarka įskaitant nakvynę;
- p) kelionė – skrydis arba jungiamieji skrydžiai, kuriuo (-iais) keleivis vežamas iš pradinio išvykimo punkto į jo galutinę paskirties vietą pagal bendrą vežimo oro transportu sutartį. Kelionės pirmyn ir atgal turi būti laikomos atskiromis kelionėmis;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) išvykimo laikas – laikas, kai orlaivis palieka išvykimo aikštelę atstumiamas arba savo eiga (trinkelį patraukimo laikas);
- v) atvykimo laikas – laikas, kai orlaivis pasiekia atvykimo aikštelę ir yra įjungiami stovėjimo stabdžiai (trinkelį pristūmimo laikas);
- w) užlaikymas orlaivyje – ilgesnis nei 30 minučių laikas, kai orlaivis pasilieka ant žemės, išvykstant, nuo orlaivio durų uždarymo iki orlaivio pakilimo laiko, arba, atvykus, nuo orlaivio nutūpimo iki orlaivio durų atidarymo;
- x) naktis – laikotarpis nuo vidurnakčio iki 6 val. ryto;
- y) [...]
- ya) vaikas – jaunesnis nei 14 metų asmuo, amžių skaičiuojant nuo vežimo oro transportu sutartyje nurodytos skrydžio arba pirmojo jungiamojo skrydžio išvykimo datos;
- yb) kūdikis – jaunesnis nei dvejų metų asmuo, amžių skaičiuojant nuo vežimo oro transportu sutartyje nurodytos skrydžio arba pirmojo jungiamojo skrydžio išvykimo datos;

- zb) patvari laikmena – bet kuri priemonė, kuri suteikia galimybę keleiviui informaciją saugoti tiek laiko, kiek reikia pagal informacijos paskirtį, taip, kad ja būtų galima pasinaudoti ateityje ir kad būtų galima saugomą informaciją atkurti jos nepakeičiant;
- zc) prieinamas formatas – formatas, kuriuo asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui suteikiama prieiga prie bet kokios aktualios informacijos, įskaitant tokio asmens galimybę naudotis ta informacija taip pat praktiškai ir patogiai kaip asmeniui, neturinčiam jokių sutrikimų ar negalios, ir kuris atitinka prieinamumo reikalavimus, apibrėžtus pagal taikytinus teisės aktus, pavyzdžiui, Direktyvos (ES) 2019/882 I priedą;
- zd) sutrikimas – atsisakymas vežti, kaip apibrėžta j punkte, atšaukimas, kaip apibrėžta l punkte, užlaikymas orlaivyje, kaip apibrėžta w punkte, vėlavimas išvykti, kaip apibrėžta ab punkte, arba vėlavimas atvykti, kaip apibrėžta ac punkte;
- ze) pradinis išvykimo punktas – skrydžio arba pirmojo kelionės jungiamojo skrydžio išvykimo punktas;“.

2. 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 1 dalis taikoma su sąlyga, kad keleiviai:

- a) turi atitinkamo skrydžio bilietą arba
- b) oro vežėjo arba tarpininko buvo perkelti iš skrydžio, kurio bilietą jie turėjo, į kitą skrydį, nepriklausomai nuo priežasties.“;

aa) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Šis reglamentas netaikomas keleiviams, keliaujantiems nemokamai arba taikant mažesnę tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė. Tačiau jis taikomas keleiviams, turintiems bilietus, išduotus pagal keleivių lojalumo programą arba kitą oro vežėjo ar tarpininko komercinę programą.“;

b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Nedarant poveikio 8 straipsnio 3 dalies d punktui, šis reglamentas taikomas tik keleiviams, vežamiems varikliniais fiksuotojo sparno orlaiviais.“;

ba) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Jei nenustatyta kitaip, už pareigų vykdymą pagal šį reglamentą yra atsakingas skrydį vykdančias oro vežėjas.“;

c) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Nedarant poveikio šio reglamento 12 straipsniui, šis reglamentas taip pat taikomas keleiviams, vežamiems pagal kelionės paslaugų paketų sutartis, nebent kelionės paslaugų paketo sutartis nutraukiama arba ją vykdyti trukdo priežastys, kurios nėra skrydžio sutrikimas.“;

d) papildoma šia dalimi:

„7. Šio reglamento 7 straipsnis dėl kompensacijos netaikomas, jei sutrinka jungiamasis skrydis iš kurio nors Grenlandijos oro uosto į kurį nors Grenlandijos oro uostą.“;

e) papildoma šia dalimi:

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

Reglamentas bus taikomas Gibraltaro oro uostui, kai, išsprendus ginčą su Jungtine Karalyste, Ispanijos Karalystė galės veiksmingai kontroliuoti minėtą oro uostą ir užtikrinti šiame reglamente nustatytų taisyklių taikymą tam oro uostui. Ispanijos Karalystė praneša Komisijai, kai šios sąlygos įvykdomos, o Komisija tą pranešimą paskelbia Oficialiajame leidinyje. Šis reglamentas tam oro uostui taikomas nuo [pirmos mėnesio, einančio po] to paskelbimo[,] dienos.“.

3. 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

-a) įterpiama 0 dalis:

„0. Šis straipsnis taikomas keleiviams, kurie atvyksta prie įlaipinimo vartų, registravęsi internetu arba oro uoste, kaip skrydį vykdančias oro vežėjas arba tarpininkas yra nurodęs ir

jo iš anksto ir raštu (be kita ko, elektroninėmis priemonėmis) nurodytu laiku, arba, jei įlaipinimo laikas nenurodytas, ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko. Šis straipsnis taip pat taikomas keleiviams, kurie neatvyksta įlaipinimui, kai jiems buvo iš anksto pranešta, kad, prieš jų valią, bus atsisakyta juos vežti.“;

-aa) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Kai skrydį vykdančio oro vežėjas pagrįstai numato atsisakyti vežti, jis nedelsdamas apie tai praneša atitinkamiems keleiviams. Skrydį vykdančio oro vežėjas tuo pačiu metu atitinkamiems keleiviams nurodo konkrečias tokiu atveju pagal šį reglamentą taikytinas teises, visų pirma kiek tai susiję su nukreipimu kitu maršrutu ir kompensacija pagal 8 straipsnį ir pagalbą pagal 9 straipsnį.

Skrydį vykdančio oro vežėjas kviečia savanorius, pasirengusius atsisakyti skrydžio mainais į naudas savanorio ir skrydį vykdančio oro vežėjo sutartomis sąlygomis. Šis susitarimas su savanoriu dėl naudų pakeičia 7 straipsnio 1 dalyje nurodytą keleivio teisę į kompensaciją tik tuo atveju, jei savanoris tai aiškiai patvirtina pasirašydamas dokumentą ar koku nors skaitmeniniu būdu patvarioje laikmenoje. Nesant tokio patvirtinimo, atsisakęs vežti skrydį vykdančio oro vežėjas pagal 7 straipsnio 1 dalį nepagrįstai nedelsdamas ir vėliausiai per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti savanoriui sumoka kompensaciją.“;

-ab) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Jei neatsiranda pakankamai savanorių, kad tuo skrydžiu galėtų vykti kiti skrydžio bilietus turintys keleiviai, skrydį vykdančio oro vežėjas gali, prieš keleivių valią, atsisakyti juos vežti, išskyrus 11 straipsnyje nurodytus keleivius.“;

a) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Atsisakantis vežti skrydį vykdančio oro vežėjas nedelsdamas atitinkamiems keleiviams pateikia informaciją apie skundų nagrinėjimą pagal 15a ir 16ac straipsnius.

Atsisakantis vežti skrydį vykdančio oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams aiškiai pasiūlo pasirinkti kompensaciją arba nukreipimą kitu maršrutu, kaip nurodyta 8 straipsnyje. Nukrypstant nuo 8 straipsnio 1 dalies a punkto, kai atitinkami

keleiviai turi teisę į kompensaciją, ji sumokama nepagrįstai nedelsiant ir vėliausiai per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti.

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

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

b) pridedamos šios dalys:

„4. 2 ir 3 dalys taip pat taikomos skrydžiams atgal, kai keleivį atsisakoma vežti dėl to, kad jis nepasirinko ankstesnio skrydžio pagal tą pačią vežimo oro transportu sutartį.

5. Tais atvejais, kai keleivis arba tarpininkas paprašo ištaisyti vieno ar kelių keleivių pavardės (-džių) arba vardo (-ų) rašybos klaidą arba jei ta (tos) pavardė (-ės) ar tas (tie) vardas (-ai) buvo oficialiai pakeistas (-i), likus ne mažiau kaip 48 valandoms iki išvykimo skrydį vykdomas oro vežėjas bent vieną kartą juos pataiso ar pakeičia iš keleivio arba tarpininko neimdamas jokio papildomo mokesčio.“.

4. 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

-a) įterpiama 0 dalis:

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

Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams nurodo atšaukimo priežastis. Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę raštu gauti atšaukimo

priežastis. Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas tokią informaciją aiškiai pateikia per septynias kalendorines dienas nuo prašymo pateikimo.“;

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Atšauktą skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams aiškiai pasiūlo pasirinkti kompensaciją arba nukreipimą kitu maršrutu, kaip nurodyta 8 straipsnyje.“;

ab) įterpiamos 1a ir 1b dalys:

„1a. Skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį.

1b. Keleiviai turi teisę iš atšauktą skrydį turėjusio vykdyti oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis tuo atveju, jei jie pasirenka kompensaciją pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą arba nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, arba tuo atveju, jei jie, pasirinkę nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 1a dalyje nustatytos ribos. Tuo tikslu oro vežėjas sistemingai teikia keleiviams iš anksto užpildytą formą prieinamu formatu ir patvariojoje laikmenoje. Oro vežėjas atsakymą pateikia laikydamasis 7 straipsnio 2a dalyje nustatyto termino.“;

ac) 2 dalis išbraukiama.

b) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas dėl ypatingų aplinkybių ir kad atšaukimo jis nebūtų galėjęs išvengti net jei būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių. Tokiomis ypatingomis aplinkybėmis galima remtis tik tiek, kiek jos daro poveikį atitinkamam skrydžiui arba bent vienam iš trijų ankstesnių tam pačiam orlaiviui suplanuotų rotacijos sekos skrydžių, ir jeigu tarp tos aplinkybės atsiradimo ir skrydžio atšaukimo egzistuoja tiesioginis priežastinis ryšys. Pareiga įrodyti, kad tiesioginis priežastinis ryšys egzistuoja, tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

4. Teisė gauti pagalbą pagal 1a dalį ir kompensaciją pagal 1b dalį netaikoma, jei keleivis buvo informuotas apie atšaukimą likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki keleivio biliete nurodytos išvykimo datos. Dėl klausimų, ar ir kada keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.“;

c) [...].

5. 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Vėlavimas

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

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

1. Skrydį vykdančio oro vežėjo atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį.

1a. Kai laukimo laikas pratęsiamas mažiausiai tiek, kaip 7 straipsnio 1a dalyje nustatytos ribos, skaičiuojant nuo keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko, skrydį vykdančio oro vežėjo nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pasirinkti nukreipimą kitu maršrutu arba kompensaciją pagal 8 straipsnį.

2. Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę iš vėluojantį skrydį vykdančio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis, jei į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 1a dalyje nustatytos ribos.

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

3. [...]

3a. Šis straipsnis taikomas ir tuomet, jei oro vežėjas atideda keleivio biliete nurodytą išvykimo laiką.

Teisė gauti pagalbą pagal 1 dalį ir kompensaciją pagal 2 dalį netaikoma, jei keleiviai buvo informuoti apie tokį pakeitimą likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko. Dėl klausimų, ar ir kada keleiviui laiku buvo pranešta apie pakeitimą, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

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

5. [...]“.

6. Įterpiami šie straipsniai:

„6- 2a straipsnis

Užlaikymas orlaivyje

0. Užlaikymo orlaivyje atveju skrydį vykdančio oro vežėjas kiek įmanoma reguliariai ir tikroju laiku keleiviams teikia naujausią informaciją.

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

6a straipsnis

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

1. Jei kelionės metu keleivis jungiamąjį skrydį praleidžia dėl ankstesnio skrydžio sutrikimo, ankstesnį sutrikdytą skrydį vykdęs oro vežėjas yra atsakingas už tai, kad keleivis būtų nukreiptas kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą ir gautų pagalbą pagal 9 straipsnį.
- 1a. Kai skrydį vykdančio oro vežėjas negali nukreipti keleivio laikydamasis 7 straipsnio 1a dalyje nustatytų ribų, skaičiuojant nuo keleivio praleisto jungiamojo skrydžio biliete nurodyto išvykimo laiko, skrydį vykdančio oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams aiškiai pasiūlo pasirinkti gauti kompensaciją arba nukreipimą kitu maršrutu arba pagal 8 straipsnį.

2. Keleiviai taip pat turi teisę, pateikę prašymą, iš sutrikdytą skrydį vykdančio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis, jei į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 1a dalyje nustatytos ribos.

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

2a. Jeigu keleivis suplanuoja ir įvykdo numatytąjį sustojimą, oro uostas, kuriame tas numatytasis sustojimas įvyksta, laikomas galutine keleivio paskirties vieta.

3. [...]

4. [...]“.

7. 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

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

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

aa) įrašoma 1a dalis:

„1a. Tuo atveju, kai vėluojama atvykti nukreipus kitu maršrutu po to, kai skrydis buvo atšauktas pagal 5 straipsnį, vėluojama atvykti pagal 6 straipsnį arba vėluojama atvykti po praleisto jungiamojo skrydžio pagal 6a straipsnį, teisė į kompensaciją atsiranda, kai vėluojama atvykti daugiau nei:

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

ab) įrašoma 1b dalis:

„1b. Nustatant atstumus šio reglamento tikslais, remiamasi atstumu nuo pradinio išvykimo punkto iki galutinės paskirties vietos. Jungiamojo skrydžio atveju atsižvelgiama tik į pradinį išvykimo punktą ir galutinės paskirties vietos oro uostą. Tie atstumai matuojami taikant didžiojo apskritimo maršruto metodą.“;

b) 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„2. Tais atvejais, kai keleivis pasirenka tęsti savo kelionę pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, o kelionės nukreipus kitu maršrutu metu įvyksta dar vienas sutrikimas, keleivio kelionės iki galutinės paskirties vietos metu jo teisė į kompensaciją atsiranda tik vieną kartą.

2a. Prašymus dėl kompensacijos pagal šį straipsnį keleivis pateikia per šešis mėnesius nuo faktinės išvykimo datos, nurodytos keleivio biliete. Per 14 kalendorinių dienų nuo prašymo pateikimo skrydį vykdantis oro vežėjas sumoka kompensaciją arba pateikia keleiviui kompensacijos nemokėjimo pagrindimą, įskaitant, jei taikoma, aiškų ir pagrįstą paaiškinimą dėl ypatingų aplinkybių pagal 5 straipsnio 3 dalį arba 6 straipsnio 4 dalį. Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą, tas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.

Jeigu skrydį vykdantis oro vežėjas nesumoka prašomos kompensacijos, keleivis gali pateikti skundą pagal 16ac straipsnį.

3. Kompensacija mokama grynaisiais pinigais arba, jei keleivis sutinka pasirašydamas dokumentą ar koku nors skaitmeniniu būdu patvarioje laikmenoje – kitais būdais.

4. [...]

5. [...]“.

ba) 4 dalis išbraukiama.

8. 8 straipsnis pakeičiamas taip:

Teisė į kompensaciją arba nukreipimą kitu maršrutu

1. Sutrikimo atveju keleiviui 4, 5, 6 arba 6a straipsniuose ir šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis nemokamai siūloma rinktis iš šių galimybių:
 - a) automatiškai per 14 kalendorinių dienų nuo keleivio biliete nurodytos sutrikdyto skrydžio išvykimo datos grynaisiais pinigais arba – jei keleivis sutinka pasirašydamas dokumentą ar koku nors skaitmeniniu būdu patvarioje laikmenoje – kitu būdu atgauti visą už bilietus sumokėtą sumą už neįvykusią kelionės dalį ar dalis ir už jau įvykusią kelionės dalį ar dalis, jei skrydis nebeturi jokios prasmės, kiek tai susiję su keleivio pradiniais kelionės planais, kai aktualu, kartu su skrydžiu atgal į pradinį išvykimo punktą, kuo greičiau po keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko arba, jei keleivis sutinka, ir anksčiau; kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytą atvejų planą, tas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų;
 - b) tęsti keleivio kelionę, kuo greičiau po keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko, arba, jei keleivis sutinka, ir anksčiau, nukreipiant jį kitu maršrutu į jo galutinę paskirties vietą, arba
 - c) jei yra laisvų vietų, nukreipti keleivį kitu maršrutu į galutinę jo paskirties vietą vėlesniu jam patogiu laiku.
2. [...]
3. Kad keleivis galėtų kuo greičiau pasiekti paskirties vietą, kaip nustatyta pagal 1 dalį, skrydį vykdomas oro vežėjas, atsižvelgdamas į turimas galimybes ir su sąlyga, kad laikomasi vežimo sąlygų, panašių į nustatytąsias vežimo oro transportu sutartyje, pateikia keleiviui bent vieną iš toliau nurodytų alternatyvų, kurią jis galėtų apsvarstyti ir su kuria galėtų sutikti pasirašydamas dokumentą ar koku nors skaitmeniniu būdu patvariojoje laikmenoje:
 - a) skrydis arba jungiamieji skrydžiai tuo pačiu maršrutu, kaip nustatyta vežimo oro transportu sutartyje;

- b) kitas maršrutas, be kita ko, į kitus oro uostus, palyginti su vežimo oro transportu sutartyje nurodytais oro uostais, arba iš jų. Tokiu atveju skrydį vykdančio oro vežėjas padengia keleivio pervežimo į kitus oro uostus, palyginti su vežimo oro transportu sutartyje nurodytais oro uostais, arba iš jų išlaidas;
- c) pasinaudojimas kito oro vežėjo teikiamomis paslaugomis arba
- d) kai tinkama, pasinaudojimas kitos rūšies transportu reikiamam atstumui nukeliauti.

4. [...]

5. Jei keleivis skrydį vykdančiam oro vežėjui praneša apie savo pasirinkimą tęsti kelionę pagal 1 dalies b punktą ir 7 straipsnį ir jei skrydį vykdančio oro vežėjas per tris valandas nepasiūlo nukreipimo kitu maršrutu, keleivis gali pats pasirūpinti kelione kitu maršrutu pagal 3 dalį.

Jei skrydis atšaukiamas, pirma pastraipa taikoma nuo keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko momento.

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

6. [...]

7. Keleivis gali pasirinkti, ar atgauti sumokėtą sumą pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą, ar nukreipimą kitu maršrutu vėliau pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, kol sutinka rinktis kitą skrydį vykdančio oro vežėjo pasiūlytą anksčiausią įmanomą maršrutą pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, arba kol keleivis nusprendžia pats pasirūpinti kelione kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 5 dalį.

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

9. 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

-a) straipsnio pavadinimas pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

Teisė į pagalbą“;

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Sutrikimo atveju ir laikantis 4, 5, 6, 6a ir 6-2a straipsniuose bei šiame straipsnyje nustatytų sąlygų ir kai skrydžio ar alternatyvaus vežimo laukimo laikas pratęsiamas bent dviem valandomis, keleiviams nemokamai pasiūlomi:

- a) gaivieji gėrimai – kas dvi laukimo valandas;
- b) maistas – po trijų valandų, o po to – kas 5 laukimo valandas, daugiausia tris kartus per dieną;
- c) du telefono skambučiai, tekstinės žinutės ir interneto prieiga.

Skrydį vykdantis oro vežėjas gali apriboti pirmesnėje pastraipoje numatytą pagalbą arba atsisakyti ją teikti, jei dėl to keleiviai būtų dar labiau užlaikomi.“;

aa) 2 dalis pakeičiama taip:

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

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

ab) Įterpiamos 2a, 2b ir 2c dalys:

„2a. Skrydį vykdantis oro vežėjas gali naudoti kuponus, kad įvykdytų savo pareigas pagal 1 dalies a, b punktus ir 2 dalį. Pagal 1 dalį suteikiami kuponai turi būti tinkami naudoti visose maistą ir gaiviuosius gėrimus tiekiančiose parduotuvėse oro uoste, kuriame atitinkami keleiviai yra įstrigę, skrydžio metu orlaivyje ir, atitinkamai, apgyvendinimo vietoje, suteikiamoje pagal 2 dalies a punktą.

2b. Jei skrydį vykdantis oro vežėjas pareigų pagal 1, 2 ir 2a dalis neįvykdo, atitinkami keleiviai gali patys apsipirkti išleisdami tiek, kiek tos išlaidos yra būtinos, pagrįstos ir proporcingos laukimo trukmei, taip pat gaiviųjų gėrimų ir maisto kainoms oro uoste, kuriame keleiviai yra įstrigę. Sutrikdytą skrydį vykdantis oro vežėjas per 14 kalendorinių

dienų nuo prašymo padengti keleivių patirtas išlaidas pateikimo jas sugrąžina. Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą, tas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.

2c. Visuose Sąjungos oro uostuose oro uostą valdanti įstaiga nustato tvarką, kuria užtikrinama, kad geriamasis vanduo ir elektroninių prietaisų įkrovimo stotelės būtų pasiekiami nemokamai, nepriklausomai nuo paros laiko, skrydžio ir terminalo.“;

ac) 3 dalis išbraukiama;

b) pridedamos šios dalys:

„4. Jei sutrikimas įvyko dėl ypatingų aplinkybių ir sutrikimo nebūtų buvę galima išvengti net ir tuo atveju, jei būtų imtasi visų pagrįstų priemonių, oro vežėjas pagal 2 dalies a punktą suteikto apgyvendinimo trukmę gali apriboti iki (daugiausia) trijų naktų.

5. [...]

6. Tais atvejais, kai keleivis pasirenka atgauti sumokėtą sumą pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą būdamas pradiniam išvykimo punkte arba nukreipimą kitu maršrutu vėliau pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, jis netenka kitų teisių, susijusių su pagalba pagal 9 straipsnio 1 ir 2 dalis, kiek tai susiję su atitinkamu skrydžiu.“.

10. 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Perkėlimas į aukštesnę arba žemesnę klasę

1. Jei skrydį vykdomas oro vežėjas perkelia keleivį į aukštesnę klasę nei nurodytoji įsigytame biliete, jis nereikalauja jokio papildomo mokesčio.

2. Jei skrydį vykdomas oro vežėjas perkelia į žemesnę transporto klasę nei nurodytoji įsigytame biliete, jis per 14 kalendorinių dienų nuo perkėlimo į žemesnę klasę neprašomas 7 straipsnio 3 dalyje nurodytu būdu suteikia keleiviui kompensaciją, kuri padengtų bent:

a) 40 % skrydžio kainos – skrydžių, kai atstumas yra 3 500 km arba mažesnis, atveju, arba

b) 75 % skrydžio kainos – skrydžių, kai atstumas viršija 3 500 km, atveju.

3. Tais atvejais, kai skrydžio kaina biliete nenurodyta, 2 dalyje minima kompensacija apskaičiuojama proporcingai šio skrydžio ir bendro atstumo, kuriam taikoma vežimo oro transportu sutartis, santykiui, apskaičiuojamam pagal 7 straipsnio 1b dalį.

4. Į skrydžio kainą neįskaičiuojami bilietuose nurodyti mokesčiai ir rinkliavos, jeigu nei reikalavimas sumokėti tuos mokesčius ir rinkliavas, nei jų dydis nepriklauso nuo klasės, kuriai įsigyti bilietai.

5. Šis straipsnis netaikomas privalumams, siūlomiems pagal aukštesnį tos pačios transporto klasės tarifą, tokiems kaip konkrečios sėdimosios vietos pasirinkimas ar maitinimas.“.

10a. Įterpiamas šis straipsnis:

„10a straipsnis

Oro uosto nenumatytų atvejų planai

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

1a. Oro uosto nenumatytų atvejų planuose atsižvelgiama į konkrečius ir individualius keleivių poreikius, kaip apibrėžta 11 straipsnyje.

2. Nenumatytų atvejų planas sudaromas visų pirma dalyvaujant Tarybos direktyvoje 96/67/EB dėl patekimo į Sąjungos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką nurodytam Oro uosto naudotojų komitetui, taip pat antžeminių paslaugų teikėjams ir kitų

oro uosto pagrindinių paslaugų teikėjams. Nenumatytų atvejų plane taip pat nurodomi asmens (- ū), kuri (- iuos) Oro uosto naudotojų komitete dalyvaujantys oro vežėjai paskyrė jiems atstovauti (- ais) vietoje masiško skrydžių atšaukimo ir (arba) atidėjimo atvejais, kontaktiniai duomenys. Oro vežėjas užtikrina, kad paskirtas (- i) asmuo (- enys) turėtų būtinų priemonių padėti keleiviams laikantis iš šio reglamento kylančių pareigų skrydžio sutrikimo atveju.

3. Oro uostą valdanti įstaiga pateikia nenumatytų atvejų planą Tarybos direktyvoje 96/67/EB nurodytam Oro uosto naudotojų komitetui ir, gavusi prašymą, nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai, kuriai pagal 16 straipsnio 1 dalį pavesta užtikrinti šio reglamento vykdymą.

3a. Valstybė narė gali nuspręsti, kad jos teritorijoje esantis oro uostas, kuriam 1 dalis netaikoma, turi vykdyti 1–3 dalyse nustatytas pareigas.

4. Sąjungos oro uostuose, kurie yra mažesni nei nustatyta 1 dalyje arba kuriems netaikoma 3a dalis, oro uostą valdanti įstaiga deda visas pagrįstas pastangas koordinuoti oro uosto naudotojų veiklą ir susitarti su oro uosto naudotojais, kad tais atvejais, kai skrydžiai atšaukiami ir (arba) atidedami daug kartų ir dėl to oro uoste įstringa daug keleivių, tie įstringę keleiviai būtų informuojami.“.

11. 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

Specifinių poreikių turintys keleiviai

0. Visa keleiviams pagal šį reglamentą teikiama informacija teikiama prieinamu formatu.

1. Šis straipsnis taikomas visiems asmenims su negalia, riboto judumo asmenims, kūdikiams, nelydimiems vaikams ir nėščioms moterims, jei skrydį vykdančiam oro vežėjui apie jų konkrečius pagalbos poreikius buvo pranešta ne vėliau kaip paskelbimo apie sutrikimą metu. Jis taip pat taikomas asmenims, kuriems reikia specifinės medicininės pagalbos, jeigu apie jų specifinės medicininės pagalbos poreikius skrydį vykdančiam oro

vežėjui buvo pranešta vėliausiai registracijos metu; skrydį vykdančios oro vežėjai gali reikalausti tokių poreikių įrodymo.

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

1a. Ne vėliau kaip registracijos metu ir, jei yra laisva sėdimoji vieta, bet kuriam asmeniui, lydinčiam 1 dalyje nurodytus asmenis arba vaiką, nemokamai suteikiama galimybė sėdėti gretimose sėdimosiose vietose.

1b. Įlaipinimo metu skrydžius vykdančios oro vežėjai pirmenybę teikia 1 dalyje nurodytiems asmenims ir visiems juos lydintiems asmenims ar pripažintiems šunims pagalbininkams.

2. Taikydamas nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą pagal 8 ir 9 straipsnius, skrydį vykdančios oro vežėjos ypatingą dėmesį skiria 1 dalyje išvardytų asmenų poreikiams. Oro vežėjai šiems asmenims, įskaitant visus juos lydinčius asmenis ar pripažintus šunis pagalbininkus, kuo greičiau suteikia nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą.

3. 9 straipsnio 4 dalis netaikoma 1 dalyje nurodytiems keleiviams, taip pat juos lydintiems asmenims ar pripažintiems šunims pagalbininkams.“.

11a. 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

Kitos teisės“;

b) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Šis reglamentas nedaro poveikio pagal kitus teisės aktus keleiviui suteiktoms teisėms ir keleivių reišiamoms pretenzijoms. Pagal šio reglamento 7 straipsnį arba 10 straipsnio 2 dalį suteikta kompensacija išskaičiuojama iš kompensacijos, suteiktos pagal kitus teisės aktus, pavyzdžiui, Direktyvą (ES) 2015/2302, jei tomis teisėmis apsaugomi tie patys interesai arba siekiama to paties tikslo.

Visų pirma, išskyrus atvejus, kai tai numatyta šioje dalyje, šis reglamentas nedaro poveikio teisėms ir pretenzijoms pagal Direktyvą (ES) 2015/2302. Pagal Direktyvą (ES) 2015/2302 suteikta kompensacija arba kainos sumažinimas atskaitomi iš pagal šio reglamento 7

straipsnį arba 10 straipsnio 2 dalį suteiktos kompensacijos arba atvirkščiai, siekiant išvengti perkompensavimo, jei šiomis teisėmis apsaugomi tie patys interesai arba siekiama to paties tikslo.

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

Jei kompensacija arba sugrąžinami sumokėti pinigai keleiviui jau buvo išmokėti pagal trečiosios valstybės teisės aktus, tokios kompensacijos ar sugrąžintų pinigų suma atskaitoma iš kompensacijos ar sugrąžinamos pinigų sumos, suteikiamos pagal šį reglamentą.“.

12. 13 straipsnis pakeičiamas taip:

„13 straipsnis

Teisė į teisinę gynybą

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

13. 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„14 straipsnis

Pareigos informuoti keleivius

0. Skrydį vykdantis oro vežėjas savo interneto svetainėje ir mobiliojoje programėlėje pateikia informacinį pranešimą, kuriame nurodomos teisės pagal šį reglamentą, įskaitant skundų nagrinėjimo procedūrą.

0a. Siūlydami skrydžio ar jungiamųjų skrydžių bilietus ir prieš jų pirkimą, oro vežėjai ir tarpininkai keleivį informuoja apie:

- a) siūlomo (-ų) bilieta (-ų) rūšį, visų pirma tai, ar bilietui arba bilietams taikoma viena vežimo oro transportu sutartis, ar atskirų oro transporto sutarčių derinys;
- b) keleivio, skrydį vykdančio oro vežėjo ir tarpininko teises ir pareigas pagal šį reglamentą, susijusias su vežimo oro transportu sutartimi, įskaitant informaciją apie sumokėtų pinigų atgavimo procesą,
- c) terminą ir procedūrą, kurią vykdydamas keleivis gali prašyti be jokio papildomo mokesčio pakeisti vardą ir pavardę, kaip nurodyta 4 straipsnio 5 dalyje, ir
- d) nuostatas ir sąlygas.

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

0b. Tarpininkas arba oro vežėjas, parduodantis bilietus, kuriems taikomas vežimo oro transportu sutarčių derinys, prieš pirkimą keleivį informuoja, kad bilietams taikomos atskiros vežimo oro transportu sutartys, nesuteikiančios teisių pagal 7, 8 ir 9 straipsnius atgauti sumokėtas sumas, pasinaudoti nukreipimu kitu maršrutu arba gauti pagalbą praleistų vėlesnių skrydžių pagal atskirą vežimo oro transportu sutartį atveju. Tokia informacija aiškiai pateikiama parduodant bilietus.

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

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

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

13a. Įterpiamas šis straipsnis:

„15a straipsnis

Skundas oro vežėjui arba tarpininkui

1. Oro vežėjai ir tarpininkai savo atitinkamose atsakomybės srityse nustato skundų, susijusių su šiame reglamente nustatytais teisėmis ir pareigomis, nagrinėjimo mechanizmą. Jie savo kontaktinius duomenis pateikia oro transporto sutarties kalba ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba. Informacija apie skundų nagrinėjimo procedūrą turi būti prieinama viešai, be kita ko, riboto judumo asmenims. Jie taip pat aiškiai informuoja keleivius apie pagal 16 straipsnį valstybių narių paskirtos įstaigos ar įstaigų ir už neteisminį ginčų sprendimą pagal 16ac straipsnį atsakingos (-ų) įstaigos (-ų) kontaktinius duomenis ir, kai aktualu, jų atitinkamą atsakomybę. Ta informacija turi būti prieinama valstybių narių, kuriose oro vežėjas ir tarpininkas vykdo veiklą, oficialiąja (-iosiomis) kalba (-omis).
2. Kai keleiviai pateikia skundą naudodamiesi 1 dalyje nurodytu mechanizmu, toks skundas pateikiamas per šešis mėnesius nuo su juo susijusio sutrikimo. Per 30 kalendorinių dienų nuo skundo pateikimo dienos oro vežėjas arba tarpininkas, kuriam skirtas skundas, pateikia pagrįstą atsakymą arba deramai pagrįstais išimtiniais atvejais informuoja keleivį, kad galutinį atsakymą jis gaus per trumpesnę nei dviejų mėnesių laikotarpį nuo skundo pateikimo dienos. Jei ginčo išspręsti nepavyksta, atsakyme taip pat nurodomi atitinkami pagal 16 straipsnį paskirtos įstaigos ar įstaigų arba už neteisminį ginčų sprendimą pagal 16ac straipsnį atsakingos (-ų) įstaigos (-ų) kontaktiniai duomenys, įskaitant pašto adresą, interneto svetainę ir el. pašto adresą.

3. Keleivių skundų pateikimas naudojantis 1 dalyje nurodytu mechanizmu nedaro poveikio jų teisei siekti ginčus spręsti neteisminiu keliu pagal 16ac straipsnį arba siekti žalos atlyginimo teismo procese, laikantis senaties terminų pagal nacionalinę teisę.“.

14. 16 straipsnis pakeičiamas taip:

„16 straipsnis

Vykdymo užtikrinimas

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

2. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga atidžiai stebi, kaip laikomasi šio reglamento reikalavimų, ir imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų paisoma keleivių teisių.

2a. Keleiviai gali pranešti nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai apie įtariamus šio reglamento pažeidimus. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga, remdamasi tuose pranešimuose išdėstyta informacija, gali atlikti tyrimą ir nuspręsti imtis vykdymo užtikrinimo veiksmų.

3. Valstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Visų pirma tokios sankcijos turi būti pakankamos, kad vežėjai ir tarpininkai būtų finansiškai suinteresuoti nuosekliai laikytis šio reglamento.

4. [...]

5. Po ketverių metų nuo šio reglamento taikymo pradžios, o vėliau – kas penkerius metus nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos savo svetainėse skelbia ataskaitą apie savo veiklą, apie vykdymo užtikrinimo veiksmus ir jų rezultatus, be kita ko, apie taikytas sankcijas. Šios ataskaitos taip pat pateikiamos Komisijai.

6. Skrydžius vykdančios oro vežėjos ir tarpininkai nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms perduoda reikiamus asmens (-ų) arba įstaigos, kurie nuolatiniams pagrindais paskirti jų vardu veikti ir gauti nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos išduodamus dokumentus valstybėje narėje, kurioje jie vykdo veiklą klausimais, kuriems taikomas šis reglamentas, kontaktinius duomenis. Siekdamos užtikrinti šio reglamento vykdymą, nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos gali šia informacija keistis tarpusavyje.“.

15. Įterpiamas šis straipsnis:

„16a straipsnis

[...].

16ac straipsnis

Neteisminis ginčų sprendimas

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

16b straipsnis

[...]

16c straipsnis

[...]

16. 17 straipsnis pakeičiamas taip:

„17 straipsnis

Peržiūra ir ataskaita

1. Kas trejus metus nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl priede pateikiamo ypatingų aplinkybių sąrašo,

atsižvelgdama į įvykius, turinčius įtakos savalaikiam ir veiksmingam skrydžių vykdymui per ankstesnius dvejus metus.

Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisės akto.

2. Praėjus trejiems metams nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos, o vėliau kas penkerius metus Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento veikimo, vykdymo užtikrinimo ir rezultatų ataskaitą.

Pirmojoje ataskaitoje, kuri pateikiama praėjus trejiems metams nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos, Komisija įvertina:

- a) ar būtina ir įmanoma peržiūrėti šio reglamento taikymo sritį, siekiant dar labiau sustiprinti keleivių apsaugą ir vienodas sąlygas Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams, taip pat susisiekimą aspektus. Visų pirma Komisija įvertina jurisdikcijų kolizijų riziką ir sunkumus, susijusius su vykdymo užtikrinimu, ir rekomenduoja būdus, kaip tą riziką sumažinti ir tuos sunkumus pašalinti;
- b) ar būtina pakoreguoti 7 straipsnio 1a dalyje nustatytas ribas remiantis statistiniais duomenimis dėl skrydžių vėlavimų ir atšaukimų kaitos per penkerius ankstesnius metus ir kiekvienais metais nuo šio reglamento taikymo dienos;
- c) galimybes toliau automatizuoti kompensavimo prašymus ir mokėjimus už vėlavimą.

Komisija taip pat pateikia informaciją apie sustiprintą oro transporto keleivių apsaugą ne ES oro vežėjų vykdomų skrydžių iš trečiųjų valstybių atveju.

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

Prireikus prie ataskaitos pridedami pasiūlymai dėl teisės aktų.“.

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

2 straipsnis

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

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

a) b punktas pakeičiamas taip:

„b) Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 nuostatas;“;¹⁰

b) įrašomas h punktas:

„h) judėjimo įranga – bet kokia įranga, skirta padėti asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1107/2006¹¹ 2 straipsnio a punkte;“;

c) įrašomas i punktas:

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

d) įrašomas j punktas:

„j) prieinamas formatas – formatas, leidžiantis asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui¹ prieiti prie bet kokios aktualios informacijos, be kita ko, leidžiantis tokiam asmeniui prieiti prie tos informacijos taip pat praktiškai ir patogiai kaip asmeniui, neturinčiam jokių sutrikimų ar negalios, atitinkantis prieinamumo reikalavimus, apibrėžtus pagal taikytinus teisės aktus, pavyzdžiui, Direktyvos (ES) 2019/882 I priedą;“;

e) įrašomas k punktas:

¹⁰ Terminai ir apibrėžtys visame tekste bus suderinti atliekant teisinę lingvistinę teksto peržiūrą.

¹¹ 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).

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

f) įrašomas l punktas:

„l) asmeninis daiktas – neregistruoto bagažo vienetas, kuris yra būtinas keleivių vežimo aspektas ir atitinka saugumo ir saugos reikalavimus, kurio didžiausi leistini matmenys yra 40x30x15 cm arba jis atitinka sąlygą, kad tilptų po priešakine sėdyne;“;

g) įrašomas m punktas:

„m) rankinis bagažas – neregistruoto bagažo vienetas, kuris nėra asmeninis daiktas ir kuris atitinka saugumo ir saugos reikalavimus.“.

-1a. 3 straipsnio 1 dalis papildoma šiuo sakiniu:

„Tai apima Sąjungos oro vežėjo atsakomybę už keleivio arba bagažo atvežimą pavėluotai.“.

1. 3 straipsnio 2 dalis išbraukiama.

1a. 3a straipsnis pakeičiamas taip:

„3a straipsnis

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

1b. 5 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Keleivių mirties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas nedelsdamas ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per penkiolika dienų po to, kai buvo nustatyta fizinio asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybę, išmoka tokius išankstinius mokėjimus, kurie gali būti reikalingi neatidėliotinoms ekonominėms reikmėms patenkinti, proporcingai patirtiems sunkumams.“.

2. 5 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nedarant poveikio 1 daliai, keleivių mirties atveju išankstinis mokėjimas vienam keleiviui yra ne mažesnis kaip 16 % minimalios atsakomybės sumos, nustatytos pagal Monrealio konvencijos 21 straipsnio 1 dalį ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį.“.

3. [...]

3a. 6 straipsnio 2 dalies pabaigoje įrašoma ši įtrauka:

„– asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui skirta informacija apie jo teisę nemokamai pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją dėl savo judėjimo įrangos vertės.“.

3b. 6 straipsnis papildomas šiomis dalimis:

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

5. Visa informacija pagal šį straipsnį, įskaitant skundo formas, pateikiama prieinamu formatu ir taip pat pateikiama asmenims, kurie nesinaudoja skaitmeninėmis priemonėmis.

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

4. Įterpiami šie straipsniai:

„6a straipsnis

1. Kiekvienu atveju, kai vežama registruota judėjimo įranga arba pripažinti šunys pagalbininkai, Sąjungos oro vežėjas užtikrina, kad kiekvienam asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui būtų pasiūlyta galimybė prieinamu formatu pateikti specialią

suinteresuotumo deklaraciją pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį užsakymo metu, pateikiant informaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį ir vėliausiai perduodant įrangą oro vežėjui, o pripažintų šunų pagalbininkų atveju – įlaipinimo metu. Tokiu atveju Sąjungos oro vežėjas papildomo mokesčio iš atitinkamų keleivių nereikalauja. Įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo arba atvežimo pavėluotai atveju arba pripažinto šuns pagalbininko žūties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas gali reikalauti, kad asmuo su negalia arba riboto judumo asmuo pagrįstų suinteresuotumo deklaracijoje nurodytą sumą, pateikdamas pakaitinės judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko, įskaitant laikiną pakeitimą, išlaidų įrodymą.

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

2. [...]

3. Registruotos judėjimo įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo arba atvežimo pavėluotai atveju arba pripažinto šuns pagalbininko žūties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas privalo sumokėti sumą, neviršijančią keleivio deklaruotos sumos, nebent jis įrodytų, kad reikalaujama suma yra didesnė negu faktinis to asmens suinteresuotumas pristatymu į paskirties vietą.

4. Kai taikoma 3 dalis ir nedarant poveikio Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 7, 8 straipsniams ir I priedo ketvirtai pastraipai, Sąjungos oro vežėjai skubiai deda visas pagrįstas pastangas, kad nedelsiant užtikrintų reikalingą laikiną registruotos judėjimo įrangos pakeitimą ir laikinus pripažintų šunų pagalbininkų pakeitimo sprendimus. Asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui leidžiama nemokamai naudotis tuo laikinu pakeitimu kol sumokama 3 dalyje nurodyta kompensacija arba kol Sąjungos oro vežėjai kompensuoja juridiniams ar fiziniams asmenims reikalingo laikino judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko pakeitimo išlaidas.

5. Tai, kad laikomasi 4 dalies, nereiškia Sąjungos oro vežėjo atsakomybės pripažinimo.

6b straipsnis

[...]

6c straipsnis

[...]

6d straipsnis

1. Nedarant poveikio Reglamentui (EB) Nr. 1008/2008, visi oro vežėjai ir tarpininkai, parduodami oro transporto į Sąjungą, iš jos arba joje paslaugas, prieinamu formatu užsakymo metu, taip pat savo mobiliosiose programėlėse ir savo interneto svetainėje aiškiai nurodo, taip pat oro vežėjams paprašius oro uoste (įskaitant registravimo savitarnos aparatus) pateikia šią informaciją:

- didžiausią leidžiamą bagažą (matmenis ir svorį), kuri keleiviams leidžiama vežti orlaivio keleivių salone ir bagažo skyriuje, taikomą atitinkamai skrydžio klasei per kiekvieną keleivio rezervacijoje nurodytą skrydį,
- bet kokius bagažo vienetų skaičiaus apribojimus, kurie būtų taikomi neviršijant konkretaus didžiausio leidžiamo bagažo,
- sąlygas, kuriomis orlaivio keleivių salone ar bagažo skyriuje vežami trapūs arba vertingi daiktai, pavyzdžiui, muzikos instrumentai, sporto įranga, vaikiški vežimėliai ir vaikų kėdutės,
- nedarant poveikio 1a daliai, galimus papildomus mokesčius, taikomus už registruoto ir neregistruoto bagažo, įskaitant 6e straipsnyje nurodytus muzikos instrumentus, vežimą,
- konkrečias priežastis, kurios gali sutrukdyti vežti neregistruotą bagažą keleivių salone, vadovaujantis 2 dalimi.

1a. Nedarant poveikio Reglamentui (EB) Nr. 1107/2006, oro vežėjai leidžia keleiviams nepatiriant papildomų išlaidų keleivių salone vežti asmeninį daiktą.

2. Kai dėl po rezervavimo atsiradusių konkrečių priežasčių, pavyzdžiui, saugos, erdvumo priežasčių arba dėl orlaivio tipo pakeitimo, nebegalima keleivių salone vežti 1a dalyje nurodyto asmeninio daikto arba rankinio bagažo, oro vežėjas tokį neregistruotą bagažą gali vežti orlaivio bagažo skyriuje, keleiviui nepatiriant papildomų išlaidų.

2a. 1a ir 2 dalys taikomos visiems oro vežėjams, išvykstantiems iš valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, esančio oro uosto ir visiems Sąjungos oro vežėjams, atvykstantiems į valstybės narės teritoriją, kuriai taikomos Sutartys.

3. Šis straipsnis nedaro poveikio neregistruoto bagažo apribojimams, nustatytiems tokiomis ES ir tarptautinėmis saugumo ir saugos taisyklėmis kaip Reglamentas (EB) Nr. 300/2008 ir Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998.

6e straipsnis

1. Sąjungos oro vežėjas leidžia keleiviui įsinešti muzikos instrumentą į orlaivio saloną laikantis taikomų saugumo ir saugos taisyklių ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų bei apribojimų. Muzikos instrumentai priimami vežti orlaivio keleivių salone, jeigu tokie instrumentai gali būti saugiai patalpinti tinkamame bagažo skyriuje salone arba po atitinkama keleivio sėdyne. Oro vežėjas gali nustatyti, kad muzikos instrumentas yra keleivio neregistruoto leidžiamo bagažo dalis ir negali būti vežamas viršijant tą leidžiamą bagažą.

2. Laikantis taikomų saugumo ir saugos taisyklių, kai muzikos instrumentas yra per didelis, kad galėtų būti saugiai patalpintas tinkamame bagažo skyriuje keleivių salone arba po atitinkama keleivio sėdyne, oro vežėjas gali paprašyti sumokėti antrą skrydžio kainą, jei tokie muzikos instrumentai kaip neregistruotas bagažas vežami ant antros sėdynės. Be to, gali būti reikalaujama, kad keleiviui ir muzikos instrumentui vežti keleiviai pasirinktų ir įsigytų gretimas vietas ir kad viena iš jų būtų vieta prie lango, skirta muzikos instrumentui vežti. Muzikos instrumentai vežami šildomoje orlaivio krovinių skyriaus dalyje, jei ji yra ir jei to paprašoma, laikantis taikomų saugos taisyklių, erdvės apribojimų ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų.“.

5. 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Komisija ne vėliau kaip [data bus nurodyta vėliau] pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento veikimo ir rezultatų ataskaitą.“.

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

3 straipsnis

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

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / Pirmininkė
