2026/2202

2.10.2026.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2026/2202

(2026. gada 16. septembris),

ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([1]),

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, ņemot vērā Samierināšanas komitejas 2026. gada 15. jūnijā apstiprināto kopīgo dokumentu ([2]),

tā kā:

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004 ([3]) un Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97 ([4]) ir ievērojams ieguldījums aviopasažieru tiesību aizsardzībā gadījumos, kad to ceļojumu plāni tiek izjaukti, ja tiem atsaka iekāpšanu, ja notiek ilga kavēšanās, lidojumus atceļ vai ir noklīdusi bagāža.

(2) Savienības likumdevējs apstiprina Regulas (EK) Nr. 261/2004 sākotnējās redakcijas 1. un 4. apsvērumā izklāstītos mērķus attiecībā uz Savienības tiesību aktiem gaisa pārvadājumu jomā, proti, nodrošināt augstu pasažieru aizsardzības līmeni, pilnībā ņemt vērā patērētāju aizsardzības prasības kopumā saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 38. pantu un paaugstināt aizsardzības standartus, kas noteikti minētajā regulā, vienlaikus nodrošinot līdzsvarotu pieeju, kas veicina savienotību un Savienības gaisa pārvadātāju konkurētspēju. Lai panāktu minētos mērķus, šī regula stiprina aviopasažieru tiesības, uzlabojot juridisko noteiktību gan aviopasažieriem, gan gaisa pārvadātājiem un ņemot vērā apjomīgo Eiropas Savienības Tiesas ("Tiesa") judikatūru, ar ko ir interpretēta Regula (EK) Nr. 261/2004 tās sākotnējā redakcijā, kā arī nodrošinot, ka gaisa pārvadātāji darbojas atbilstoši saskaņotiem nosacījumiem liberalizētā tirgū. Tas nozīmē arī to, ka būtu jāstiprina Regulā (EK) Nr. 261/2004 noteiktie aizsardzības standarti. Attiecīgi būtu jāizmanto to aviopasažieru tiesības, ko aizsargā Regula (EK) Nr. 261/2004 un (EK) Nr. 2027/97, un būtu jānodrošina efektīvāka, iedarbīgāka un saskaņotāka šādu tiesību piemērošana visā Savienībā, vienlaikus ņemot vērā gaisa pārvadātāju intereses un turpinot nodrošināt līdzsvaru starp aviopasažieru un gaisa pārvadātāju interesēm.

([1]) OV C 327, 12.11.2013., 115. lpp.

([2]) Eiropas Parlamenta 2014. gada 5. februāra nostāja (OV C 93, 24.3.2017., 336. lpp.) un Padomes 2025. gada 29. septembra nostāja pirmajā lasījumā (OV C, C/2025/5782, 30.10.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Eiropas Parlamenta 2026. gada 21. janvāra nostāja (OV C, C/2026/3701, 5.8.2026., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Eiropas Parlamenta 2026. gada 7. jūlija normatīvā rezolūcija (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2026. gada 13. jūlija lēmums.

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

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

(3) Vairāki trūkumi, kas atklājās, īstenojot tiesības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 un (EK) Nr. 2027/97, tomēr nav ļāvuši izmantot visu minēto tiesību potenciālu attiecībā uz pasažieru aizsardzību. Lai nodrošinātu efektīvāku, iedarbīgāku un saskaņotāku gaisa transporta pasažieru tiesību piemērošanu visā Savienībā, ir jāveic vairāki pašreizējā tiesiskā regulējuma pielāgojumi. Tas tika uzsvērts Komisijas 2010. gada 27. oktobra paziņojumā "2010. gada ziņojums par ES pilsonību – Likvidējot šķēršļus ES pilsoņu tiesību īstenošanai", kurā paziņots par pasākumiem, ar ko nodrošinās vienotu tiesību kopumu, jo īpaši gaisa transporta pasažieriem, un šo tiesību atbilstošu izpildi.

(4) Pasažieriem, kas ceļo, izmantojot tādu pilnas vai samazinātas cenas lidojumu, uz kuru attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, būtu jāpiemēro vienas un tās pašas tiesības atbilstoši Regulai (EK) Nr. 261/2004.

(5) Lai palielinātu juridisko noteiktību gaisa pārvadātājiem un pasažieriem, ir vajadzīga jēdziena "ārkārtēji apstākļi" definīcija. Jo īpaši un saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru jēdzienam "ārkārtēji apstākļi" būtu jāattiecas uz notikumiem, kas pēc to rakstura vai cēloņa nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un ir ārpus minētā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles. Minētie divi nosacījumi ir kumulatīvi. Lai panāktu lielāku skaidrību un paredzamību, būtu jāievieš arī noteikums par tādu notikumu nepilnīgu sarakstu, kuri saskaņā ar Tiesas judikatūru būtu jāuzskata par atbilstošiem minētajiem nosacījumiem. Komisijai ik pēc pieciem gadiem ārkārtēju apstākļu saraksts būtu jāpārskata un attiecīgā gadījumā būtu jāsniedz priekšlikums Eiropas Parlamentam un Padomei atjaunināt minēto sarakstu. Lai uz notikumu varētu atsaukties kā uz ārkārtējiem apstākļiem, tam ir jāatbilst visiem sarakstā norādītajiem elementiem. Ja notikums, kas nav iekļauts sarakstā, tiek minēts kā ārkārtēji apstākļi, katrā atsevišķā gadījumā būtu jāizvērtē, vai izpildās abi iepriekš minētie kumulatīvie nosacījumi. Ārkārtēju apstākļu iestāšanās un gaisa pārvadātāja atsaukšanās uz tiem saistībā ar konkrēta lidojuma traucējumu nav pietiekams pamats, lai atbrīvotu gaisa pārvadātāju no Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantā paredzētā kompensācijas izmaksāšanas pienākuma. Šādam atbrīvojumam būtu jārodas tikai tad, ja gaisa pārvadātājs arī pierāda, ka traucējumu izraisīja ārkārtēji apstākļi un ka no traucējuma nebūtu bijis iespējams izvairīties pat tad, ja gaisa pārvadātājs būtu veicis visus saprātīgos pasākumus.

(6) Ja gaisa pārvadātājs atsaucas uz ārkārtējiem apstākļiem, pasažierim būtu jāsniedz skaidrs un pamatots paskaidrojums par ārkārtējiem apstākļiem. Minētais paskaidrojums būtu jāizmanto, lai skaidri un pārredzami informētu pasažieri par apstākļiem, kas izraisījuši traucējumus. Šajā sakarā sniegtajai informācijai būtu konkrēti jāapraksta konkrētais traucējums, kas radies pasažieru lidojumam. Gaisa pārvadātājiem minētā informācija būtu jāsniedz kodolīgā veidā, izmantojot pasažierim viegli saprotamu un vienkāršu valodu un izvairoties no nozarei specifiska un juridiska žargona. Minētais paskaidrojums būtu jāizmanto tikai kā informācija pasažieriem, un tas būtu skaidri jānošķir no pierādījumiem, ko gaisa pārvadātājam varētu prasīt sniegt valstu izpildiestādēm, citām iestādēm vai tiesām.

(7) Spriedumā Lietā C-173/07 (*Emirates Airlines – Direktion für Deutschland* pret *Diether Schenkel*) ([5]) par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka jēdziens "lidojums" Regulas (EK) Nr. 261/2004 nozīmē nebija definēts, bet Tiesa to interpretēja par tādu, ka tā būtībā ir viena gaisa pārvadātāja darbība, kas ir šī pārvadājuma, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu, "vienība". Lai izvairītos no neskaidrībām un ņemot vērā gūto pieredzi, tagad būtu jāparedz jēdziena "lidojums", kā arī saistīto jēdzienu "savienotais lidojums" un "brauciens" skaidra definīcija.

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

(8) Spriedumā Lietā C-537/17 (*Claudia Wegener* pret *Royal Air Maroc SA*) ([6]) par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka Regulu (EK) Nr. 261/2004 piemēroja jebkura lidojuma daļai, kas ir daļa no viena brauciena, kurš ietilpst šīs regulas darbības jomā, neatkarīgi no tā, kur lidojumi notiek, tostarp lidojumiem, kuri tiek pilnībā veikti ārpus Savienības. Ja sākotnējais izlidošanas punkts atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, vai – gadījumā, kad apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības apkalpojošais gaisa pārvadātājs – ja brauciena galamērķis atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, būtu jāpiemēro šī regula.

(9) Biļetes izsniedz vai apstiprina apkalpojošais gaisa pārvadātājs pēc gaisa pārvadājuma līguma noslēgšanas ar pasažieri. Tām vajadzētu būt identificējamām ar unikālu biļetes numuru, un tajās vajadzētu būt unikālai atsaucei, kas attiektos uz rezervācijas laikā izdoto vienu gaisa pārvadājuma līgumu. Tām būtu jāattiecas uz vienu lidojumu vai savienoto lidojumu, neņemot vērā starpposma pieturas tehniskos un ekspluatācijas nolūkos. Tajās būtu jāiekļauj vairāki informatīvi elementi par minēto lidojumu vai minēto savienoto lidojumu, piemēram, lidojuma datums, izlidošanas un ielidošanas lidostas, plānotie izlidošanas un ielidošanas laiki, pasažiera vārds, uzvārds, lidojuma numurs un apkalpojošā gaisa pārvadātāja nosaukums.

(10) Pasažieriem, skatoties gaisa pārvadājumu maksu piedāvājumus, būtu jāspēj izdarīt apzinātu izvēli un būtu jāspēj pārliecināties, vai Regulā (EK) Nr. 261/2004 paredzētā aizsardzība ir pilnībā piemērojama lidojumam turp un atpakaļ uz Savienību un no tās. Tāpēc būtu jāparedz attiecīgs noteikums par brīvprātīgu "Savienības aviopasažieru tiesību marķējumu". Gaisa pārvadātājiem un starpniekiem minētā marķējuma izmantošanai arī turpmāk vajadzētu būt brīvprātīgai, kad tie parāda dažādas lidojuma iespējas, izņemot gadījumus, kad gaisa pārvadātājam vai starpniekam ir pienākums to izmantot saskaņā ar tāda komerclīguma noteikumiem, kas noslēgts ar apkalpojošo gaisa pārvadātāju.

(11) Spriedumā Lietā C-22/11 (*Finnair Oyj* pret *Timy Lassooy*) ([7]) par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka jēdziens "iekāpšanas atteikums" ir jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas ne tikai uz iekāpšanas atteikumiem virspārdošanas gadījumos, bet arī uz iekāpšanas atteikumiem citu, piemēram, operatīvu, apsvērumu dēļ. Pasažieriem, kuri ir ieradušies uz iekāpšanu un kuriem iekāpšana tiek atteikta vai kuri iepriekš ir informēti, ka viņiem pret viņu gribu iekāpšana tiks atteikta, bez nepamatotas kavēšanās būtu jāsaņem atlīdzinājums un jānodrošina kompensācija.

(12) Tajā pašā laikā ir arī pamatoti iemesli pasažieriem atteikt iekāpšanu, piemēram, veselības, drošuma, drošības vai nepiemērotu ceļošanas dokumentu dēļ. Kā minēts grozītajā Konvencijā par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kura parakstīta 1963. gada 14. septembrī Tokijā, gaisa pārvadātājiem ir arī pamatots iemesls atteikt iekāpšanu pasažieriem, kuru uzvedība apdraud lidojuma drošumu vai drošību. Minētajos gadījumos pierādīšanas pienākums būtu jāuzņemas apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.

(13) Lai uzlabotu aizsardzības līmeni, pasažieriem iekāpšana jebkurā atpakaļbrauciena lidojumā nebūtu jāatsaka uz tāda pamata, ka viņi nav izmantojuši tā paša gaisa pārvadājuma līguma vienu vai vairākus turpceļa lidojumus. Turklāt gaisa pārvadātājiem nevajadzētu ļaut iekasēt nekādu maksu no pasažieriem, pamatojoties uz to, ka tie nav izmantojuši vienu vai vairākus turpceļa lidojumus.

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

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

(14) Pašlaik no pasažieriem dažkārt iekasē administratīvu soda maksu par pareizrakstības kļūdu korekciju to vārdos. Rezervācijas kļūdu saprātīgas korekcijas vai administratīvas izmaiņas – ar noteikumu, ka korekcijas vai izmaiņu rezultātā nenotiek pārvadājumu laika, datuma, maršruta vai pasažiera maiņa – būtu jānodrošina bez maksas un neatbilstībai starp vārdu un uzvārdu rezervācijā un laboto pasažiera vārdu un uzvārdu nevajadzētu būt par pamatu tam, lai atteiktu iekāpšanu.

(15) Atcelšanas gadījumā izvēlei starp atlīdzinājuma saņemšanu, ceļojuma turpināšanu ar maršruta maiņu vai ceļošanu vēlākā datumā vajadzētu būt pasažiera, nevis gaisa pārvadātāja lēmumam. Dažās situācijās pasažieri varētu izvēlēties saņemt atlīdzinājumu vai kompensāciju kupona veidā. Lai palielinātu gan gaisa pārvadātāju elastību, gan patērētāju izvēli gadījumos, kad radies traucējums, kas pasažierim dod tiesības uz atlīdzinājumu vai kompensāciju, pasažierim vajadzētu būt tiesībām pēc tam, kad ir sniegta pasažiera skaidra piekrišana uz pastāvīga informācijas nesēja, izvēlēties pieņemt šādu atlīdzinājumu vai kompensāciju kupona veidā, kura vērtība atbilst vismaz maksājamā atlīdzinājuma vai kompensācijas summai. Kupona iespēja būtu jānorāda skaidri un uz tādiem pašiem nosacījumiem kā citas atlīdzināšanas un kompensācijas iespējas. Ja kupons līdz tā derīguma termiņa beigām nav izmantots vai nav izmantots pilnībā, gaisa pārvadātājam būtu automātiski jāatmaksā atlikusī kupona summa pilnā apmērā.

(16) Lidostas vadības dienestiem lidostās ar kopējo pasažieru pārvadājumu apjomu gadā, kas vismaz trīs gadus pēc kārtas pārsniedz četrus miljonus pasažieru, un lidostas pamatpakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši gaisa pārvadātājiem un virszemes pakalpojumu sniedzējiem, būtu jāsadarbojas, lai līdz minimumam samazinātu daudzkārtēju lidojumu traucējumu ietekmi uz pasažieriem. Šajā nolūkā lidostas vadības dienestiem būtu jāsagatavo ārkārtas rīcības plāni šādiem atgadījumiem un minētie ārkārtas rīcības plāni būtu jāizstrādā kopā ar Lidostas lietotāju komiteju un citiem lidostas pamatpakalpojumu sniedzējiem, tostarp īpaša atbalsta sniedzējiem personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Valstu izpildiestādēm būtu jāuzrauga lidostas vadības dienesta atbilstība ārkārtas rīcības plāniem. Lidostās ar kopējo pasažieru pārvadājumu apjomu gadā, kas vismaz trīs gadus pēc kārtas nepārsniedz četrus miljonus pasažieru, lidostas vadības dienestam būtu jādara viss iespējamais, lai koordinētu lidostas lietotāju rīcību situācijās, kas varētu novest pie ievērojama skaita iestrēgušu pasažieru, un informētu iestrēgušos pasažierus.

(17) Regulā (EK) Nr. 261/2004 būtu nepārprotami jāiekļauj tiesības uz kompensāciju pasažieriem, kas saskaras ar ilgu kavēšanos, saskaņā ar Tiesas spriedumu apvienotajās lietās C-402/07 (*Christopher Sturgeon*, *Gabriel Sturgeon* un *Alana Sturgeon* pret *Condor Flugdienst GmbH* un C-432/07 (*Stefan Böck* un *Cornelia Lepuschitz* pret *Air France SA*) ([8]), kas ietver trīs stundu robežvērtību visiem pasažieriem un konkrētus noteikumus par tālsatiksmes lidojumiem ārpus Savienības, stimulējot pārvadātājus nodrošināt, ka pasažieri galamērķi sasniedz savlaicīgi.

(18) Ielidošanas kavēšanās būtu jāaprēķina no plānotā ielidošanas laika galamērķī, kā norādīts pasažiera biļetē. Tas jo īpaši ir tā, kad, piemēram, gaisa kuģis ir pacēlies, taču pēc tam bijis spiests atgriezties izlidošanas lidostā un atkārtoti pacēlies vēlākā brīdī. Ja maršruts tiek mainīts un tiek izmantots cits transporta veids, lai aprēķinātu ielidošanas kavēšanos, neatkarīgi no izmantotā transportlīdzekļa veida būtu jāizmanto pasažiera faktiskais ierašanās laiks galamērķī. Ja lidojums kavējas vai tiek pārplānots vēlāk nekā 14 kalendārās dienas pirms izlidošanas datuma, kas norādīts rezervācijas laikā izdotajā pasažiera biļetē, ielidošanas kavēšanās būtu jāaprēķina no plānotā ielidošanas laika, kas norādīts rezervācijas laikā izdotajā pasažiera biļetē. Gadījumos, kad lidojums ir pārplānots vismaz 14 kalendārās dienas pirms izlidošanas datuma, kas norādīts rezervācijas laikā izdotajā pasažiera biļetē, vai pārplānots pēc minētā laika, ja pasažieris ir izmantojis lidojumu, kas ir pārplānots agrāk, ielidošanas kavēšanās būtu jāaprēķina no plānotā ielidošanas laika, kas norādīts pārplānošanas laikā izdotajā pasažiera biļetē. Ja pēc traucējuma pasažieriem tiek mainīts maršruts, attiecībā uz mainītā maršruta lidojumu ielidošanas kavēšanās būtu jāaprēķina no plānotā ielidošanas laika, kas norādīts uz mainītā maršruta lidojumu izdotajā biļetē.

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

(19) Labākas pārredzamības nodrošināšana attiecībā uz transporta pakalpojumu ekoloģiskajiem raksturlielumiem var sniegt pakalpojumu saņēmējiem vairāk informācijas, izdarot savu izvēli. Gaisa pārvadātājiem ir pieejams lidojumu emisiju marķējums, kas izveidots, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/2405 ([9]) 14. pantu, lai tie savās tīmekļa vietnēs un biļetēs viegli piekļūstamā formātā un salīdzināmā veidā iekļautu precīzu un objektīvu informāciju par siltumnīcefekta gāzu emisijām viņu sniegtajos gaisa pārvadājumu pakalpojumos.

(20) Lai nodrošinātu juridisko noteiktību, Regulai (EK) Nr. 261/2004 būtu skaidri jāapstiprina, ka lidojumu saraksta maiņa pasažierus ietekmē līdzīgi kā lidojumu atcelšana vai kavējumi un tādējādi tai būtu jārada tādas pašas tiesības.

(21) Pasažieriem, kuri nokavējuši brauciena savienotā lidojuma daļu iepriekšējā lidojuma traucējuma rezultātā, būtu jāsaņem pienācīgs atbalsts, gaidot maršruta maiņu. Šādos gadījumos saskaņā ar vienlīdzīgas attieksmes principu un ar Tiesas spriedumu lietā C-11/11 (*Air France* pret *Folkerts*) ([10]) pasažieriem, sasniedzot alternatīvā lidojuma vai pārvadājuma galamērķi, vajadzētu būt tiesīgiem saņemt kompensāciju uz līdzīga pamata kā tiešo lidojumu pasažieriem, kuri saskaras ar traucējumiem.

(22) Rezervējot biļetes un pirms to iegādes, gaisa pārvadātājiem vai attiecīgā gadījumā starpniekiem pasažieri būtu skaidri jāinformē par to, vai uz viņu ceļojuma plāniem attieksies viens gaisa pārvadājuma līgums, un par viņu tiesībām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, jo īpaši attiecībā uz nokavētiem savienotajiem lidojumiem.

(23) Nolūkā uzlabot pasažieru aizsardzību būtu jāprecizē, ka pasažieriem, kuru lidojums kavējas, vajadzētu būt iespējai izmantot tiesības uz atbalstu un kompensāciju neatkarīgi no tā, vai tie gaida lidostas terminālī, vai jau ir iekāpuši gaisa kuģī. Tomēr, tā kā pēdējiem nav pieejami terminālī sniegtie pakalpojumi, viņu tiesības būtu jāstiprina, ņemot vērā pamatvajadzības un tiesības izkāpt no gaisa kuģa. Tiesības izkāpt no gaisa kuģa var tikt ierobežotas tikai tad, ja pastāv ar drošumu, imigrāciju, gaisa satiksmes vadību vai ar drošību saistīti iemesli. Ja gaisa pārvadātājs gatavojas pasažieriem atļaut izkāpt no gaisa kuģa, bet gaisa satiksmes vadības iestādes to informē, ka ir atļauta drīza pacelšanās, gaisa pārvadātājam vajadzētu būt tiesībām izkāpšanas iespēju atteikt.

(24) Lai atvieglotu kompensācijas pieprasījumu iesniegšanu un ierosināšanu pēc traucējuma, gaisa pārvadātājiem būtu automātiski un elektroniski jāsniedz pasažieriem informācija par pasažieru tiesībām uz kompensāciju un skaidri norādījumi par to, kā iesniegt pieprasījumu.

(25) Ja pasažieris ir izvēlējies mainīt maršrutu pie pirmās izdevības, gaisa pārvadātājs maršruta maiņu bieži vien padara atkarīgu no vietu pieejamības savos pakalpojumos, tādējādi saviem pasažieriem liedzot iespēju ar alternatīviem pakalpojumiem maršrutu mainīt ātrāk. Tāpēc gaisa pārvadātājam būtu jāierosina arī citas maršruta maiņas iespējas, tostarp uz alternatīvu lidostu, izmantojot citu maršrutu, cita gaisa pārvadātāja pakalpojumus vai citus transporta veidus, ja tas var paātrināt nonākšanu galapunktā. Alternatīvai maršruta maiņai vajadzētu būt atkarīgai no tā, vai ir pieejamas brīvas vietas. Maršruta maiņai, ievērojot konkrētus nosacījumus, būtu jānotiek uz gaisa pārvadātāja rēķina un saskaņā ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem.

(26) Kad gaisa pārvadātāji pasažieriem piedāvā maršruta maiņu, tiem būtu jācenšas nodrošināt, ka pasažieri var ceļot ar savu bagāžu, tostarp reģistrētu un nereģistrētu bagāžu. Gaisa pārvadātājam būtu jāsaņem pasažiera sniegta atļauja rīkoties citādi, ja bagāžas pārvadāšanas ierobežojumi pasažieriem, kuri gaida maršruta maiņu, varētu radīt papildu kavēšanos; tam nebūtu jāskar gaisa pārvadātāja atbildība par pasažieru bagāžu, ko reglamentē Regula (EK) Nr. 2027/97 un Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā ("Monreālas konvencija").

([9]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/2405 (2023. gada 18. oktobris) par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (*ReFuelEU Aviation*) (OV L, 2023/2405, 31.10.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Tiesas spriedums (virspalāta), 2013. gada 26. februāris, *Air France* pret *Heinz-Gerke Folkerts* un *Luz-Tereza Folkerts*, lieta C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) Tas, vai pārvadāšanas nosacījumi ir pielīdzināmi, varētu būt atkarīgs no vairākiem faktoriem un konkrētajiem apstākļiem. Ja tas ir iespējams un nerada turpmāku kavēšanos, pasažieriem nevajadzētu pazemināt pārvadājumu pakalpojumu klasi salīdzinājumā ar biļetē paredzēto pārvadājumu pakalpojumu klasi. Maršruta maiņa pasažierim būtu jāpiedāvā bez papildu maksas, pat ja pasažieriem maršruts tiek mainīts, piedāvājot citu gaisa pārvadātāju vai citu transporta veidu, vai augstākā pārvadājumu klasē, vai par augstāku cenu nekā tā, kas samaksāta par sākotnējo pakalpojumu. Būtu jāveic saprātīgi pasākumi, lai izvairītos no papildu savienojumiem. Personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām maršruta maiņas gadījumā nebūtu jāpiemēro nekāds papildu savienotais lidojums, ja vien pasažieris tam nav piekritis. Ja pasažieriem tiek mainīts maršruts, kopējam ceļošanas laikam vajadzētu būt pēc iespējas tuvākam sākotnējā lidojuma plānotajam ceļošanas laikam, ņemot vērā pieejamās iespējas lidostā, kurā radās traucējums, un tajā pašā vai, ja nepieciešams, augstākā pārvadājuma klasē. Ja ir pieejami vairāki lidojumi ar pielīdzināmu laika grafiku, pasažieriem, kuriem ir tiesības mainīt maršrutu, būtu jāpieņem gaisa pārvadātāja piedāvātais maršruta maiņas piedāvājums, tostarp tad, ja to ekspluatē tādi gaisa pārvadātāji, kas sadarbojas ar apkalpojošo gaisa pārvadātāju. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina pasažierim maršruta maiņu ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem, pasažierim būtu jāpiekrīt šādai maršruta maiņai. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina pasažierim maršruta maiņas iespējas, kas neatbilst pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem, pasažierim būtu jāspēj atteikt šādu maršruta maiņu. Būtu jāsaglabā tiesības uz maršruta maiņu, tostarp tiesības pašam organizēt maršruta maiņu. Ja sākotnējam lidojumam ir rezervēts atbalsts personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, šādam atbalstam vajadzētu būt pieejamam arī alternatīvajā maršrutā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1107/2006 ([11]).

(28) Traucējuma gadījumā un tad, ja apkalpojošie gaisa pārvadātāji nepilda savus pienākumus sniegt atbalstu, pasažieriem vajadzētu būt tiesībām meklēt risinājumus pašiem. Šādos gadījumos apkalpojošajiem gaisa pārvadātājiem būtu jāatlīdzina pasažieriem izdevumi, kas ir nepieciešami, saprātīgi un samērīgi ar gaidīšanas laiku. Jo īpaši būtu jāņem vērā konkrētās izmaksas par atspirdzinājumiem un maltītēm lidostā. Attiecībā uz izmitināšanu, novērtējot, vai izdevumi ir nepieciešami, saprātīgi un samērīgi, būtu jāņem vērā vieta, kur pasažieri ir iestrēguši, neatkarīgi no tā, vai traucējumi rodas maksimumslodzes periodā, un cenu pieaugums pēdējā brīdī veiktu rezervāciju dēļ.

(29) Ja pasažieris ir informējis apkalpojošo gaisa pārvadātāju par savu izvēli turpināt braucienu un ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs trīs stundu laikā nav piedāvājis maršruta maiņu ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem, pasažierim vajadzētu būt tiesībām pašam organizēt sava maršruta maiņu, lai bez turpmākas kavēšanās sasniegtu galamērķi. Tomēr pasažierim būtu jāsaglabā tiesības uz apkalpojošā gaisa pārvadātāja veiktu maršruta maiņu līdz brīdim, kad pasažieris ir informējis apkalpojošo gaisa pārvadātāju par savu lēmumu pašam organizēt maršruta maiņu. Pašiem organizējot maršruta maiņu, pasažieriem būtu jāierobežo izdevumi līdz tādiem, kas ir nepieciešami, saprātīgi un atbilstīgi.

(30) Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu jāspēj ierobežot vai atteikt atbalstu, ja tā sniegšana pati par sevi izraisītu ilgāku kavēšanos pasažieriem, kuri gaida kavētu lidojumu vai maršruta maiņu. Ja lidojums kavējas vēlu vakarā, bet var sagaidīt, ka tas notiks īsā laikposmā, un ja pasažieru pārvešana uz viesnīcām un atpakaļ uz lidostu nakts laikā varētu izraisīt daudz ilgāku kavēšanos, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu jāļauj atteikt izmitināšanu viesnīcā un attiecīgo pārvadāšanu. Tāpat, ja gaisa pārvadātājs gatavojas nodrošināt pārtiku un dzērienus, bet tiek informēts, ka var sākties iekāpšana, tam būtu jāļauj atteikt šādu atbalstu. Izņemot minētos gadījumus, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu jāspēj ierobežot vai atteikt atbalstu tikai ļoti ārkārtējos gadījumos, jo būtu jādara viss iespējamais, lai samazinātu pasažieriem radītās neērtības.

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

(31) Gaisa pārvadātājiem būtu jāpiedāvā pasažieriem atbalsts no paredzētā izlidošanas laika līdz viņu lidojuma izlidošanai vai alternatīvā pārvadājuma atiešanas laikam. Gaisa pārvadātājiem patlaban tiek uzlikta neierobežota atbildība par savu pasažieru izmitināšanu gadījumā, ja ārkārtēji apstākļi turpinās ilgstoši. Šīs neskaidrības, kas saistītas ar to, ka nav noteikts paredzams laika ierobežojums, var apdraudēt pārvadātāja finansiālo stabilitāti un tādējādi negatīvi ietekmēt pasažierus savienojamības kontekstā. Tādēļ gaisa pārvadātājam vajadzētu būt iespējai izmitināšanas sniegšanu ierobežot uz trim naktīm. Turklāt ārkārtas rīcības plānošanai un nekavējošai maršruta maiņai būtu jāsamazina risks, ka pasažieri paliek iestrēguši ilgāku laiku.

(32) Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam īpaša uzmanība var būt jāpievērš pasažieriem ar īpašām vajadzībām, piemēram, personām ar invaliditāti, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, nepavadītiem nepilngadīgajiem, zīdaiņiem, grūtniecēm un, pamatojoties uz medicīnisko izziņu, personām, kurām nepieciešama īpaša medicīniskā palīdzība, ja vien iekāpšana minētajām personām nav atteikta drošības apsvērumu dēļ. Jo īpaši, lidojuma traucējumu gadījumā varētu būt grūtāk organizēt visu šo kategoriju pasažieru izmitināšanu. Tāpēc jebkuri ierobežojumi attiecībā uz tiesībām uz izmitināšanu ārkārtēju apstākļu gadījumos nebūtu jāattiecina uz šīm pasažieru kategorijām ar noteikumu, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir informēts par viņu situāciju. Lai gan gaisa pārvadātājiem ir jābūt informētiem par minēto pasažieru klātbūtni lidojumā vai savienotajā lidojumā, būtu jāizvairās no nevajadzīgu vai nesamērīgu paziņošanas prasību radīšanas. Zīdaiņu gadījumā gaisa pārvadātājs tiek sistemātiski informēts par viņu atrašanos gaisa kuģī, jo rezervācijas laikā ir norādīts viņu dzimšanas datums. Nepavadītu nepilngadīgo gadījumā gaisa pārvadātājs noteikti tiek informēts, noslēdzot aprūpes līgumu starp gaisa pārvadātāju un nepilngadīgā aizbildni. Personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām gadījumā gaisa pārvadātājs noteikti tiek informēts par viņu atrašanos gaisa kuģī, pamatojoties uz paziņojumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1107/2006 6. pantu. Ja šāds paziņojums netiek sniegts un grūtnieču gadījumā veidam, kādā gaisa pārvadātājs tiek informēts, un laikam, kad gaisa pārvadātājs tiek informēts, būtu jāņem vērā pasažiera īpašā situācija, ņemot vērā to, ka pasažiera īpašo situāciju pasažieris varētu darīt zināmu vēlākais tad, kad pasažieris tiek informēts par traucējumu. Pasažieru, kam vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, gadījumā, ja šādi pasažieri pirms lidojuma ir informējuši gaisa pārvadātāju par savu veselības stāvokli, lai saņemtu medicīnisko atļauju lidošanai, gaisa pārvadātājs noteikti tiek informēts par viņu situāciju, pieņemot šādu personu pārvadājumus. Gaisa pārvadātājiem būtu jānodrošina, ka pasažieri var viegli nosūtīt visu informāciju, kas nepieciešama šādiem paziņojumiem, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 6. pantu.

(33) Regula (EK) Nr. 261/2004 attiecas arī uz pasažieriem, kuri gaisa pārvadājumu rezervējuši kā daļu no kompleksa ceļojuma. Šīs grozošās regulas mērķis ir vēl vairāk uzlabot saskaņotību starp Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2015/2302 ([12]) un Regulu (EK) Nr. 261/2004. Šajā sakarā pasažieriem būtu jāspēj izvēlēties, saskaņā ar kuru no šiem diviem tiesību aktiem tie iesniedz savas prasības un, attiecīgā gadījumā, iesniedz prasības saskaņā ar abiem tiesību aktiem. Pasažieris, kurš ir rezervējis gaisa pārvadājumu kā daļu no kompleksā pakalpojuma, var iesniegt prasības saskaņā ar abiem tiesību aktiem, ja, piemēram, pasažieris ir saņēmis kompensāciju no gaisa pārvadātāja par kavētu lidojumu, bet viņam ir tiesības uz cenas samazinājumu vai kompensāciju, ko organizators piešķir par konkrētiem pakalpojumiem, piemēram, izmitināšanu viesnīcā, maltītēm, ekskursijām vai citiem notikumiem, kas kavēti lidojuma kavēšanās dēļ. Tomēr pasažieriem nevajadzētu ļaut summēt tiesības, ciktāl attiecīgā kompensācija vai cenas samazinājums, kas piešķirts saskaņā ar abiem tiesību aktiem, aizsargā vienas un tās pašas intereses vai tiem ir viens un tas pats mērķis. Ja pasažieri iesniedz savu prasību gaisa pārvadātājam, gaisa pārvadātājam būtu jāmaksā visa kompensācija, kas pienākas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004. Ja pasažieri iesniedz prasību saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302, gaisa pārvadātāja izmaksātā kompensācija būtu jāatskaita no maksājumiem, kas jāveic saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302, ciktāl attiecīgās tiesības aizsargā tās pašas intereses vai tām ir tas pats mērķis.

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

(34) Par to, kādā līmenī Savienībā pašreiz vērojamas kavēšanās un tiek atcelti lidojumi, nav atbildīgi vienīgi gaisa pārvadātāji. Lai stimulētu visus aviācijas ķēdes dalībniekus meklēt efektīvus un savlaicīgus risinājumus tam, kā samazināt neērtības, ko pasažieriem rada minētās kavēšanās vai lidojumu atcelšanas, Regulai (EK) Nr. 261/2004 nebūtu jāierobežo gaisa pārvadātāju tiesības pieprasīt atlīdzinājumu no ikvienas trešās personas, kas veicinājusi tādu notikumu attīstību, kuru rezultātā tiek iedarbināta kompensācijas izmaksa vai rodas citas saistības.

(35) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 2111/2005 ([13]) ir noteikts, ka gaisa pārvadājuma līgumslēdzējam ir jāinformē pasažieri par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti, un Padomes Direktīvā 93/13/EEK ([14]) ir noteikts, ka pārdevējam vai piegādātājam jāsniedz informācija patērētājam par līguma noteikumiem. Pasažieriem vajadzētu būt vairāk informētiem par savām tiesībām lidojuma traucējumu gadījumos, un tiem vajadzētu būt arī pienācīgi informētiem par pašu traucējumu iemeslu, tiklīdz šī informācija kļūst pieejama. Minētā informācija būtu jāsniedz vismaz gaisa pārvadātājam vai starpniekam – piekļūstamā formātā un attiecīgā gadījumā izmantojot tā dēvētos pašpiegādes paziņojumus no mobilajām lietotnēm vai citiem digitāliem līdzekļiem. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam būtu jāsniedz arī šāda informācija.

(36) Ja pasažieri izvēlas saņemt atlīdzinājumu maršruta maiņas vietā, viņiem būtu automātiski un savlaicīgi jāsaņem atlīdzinājums – bez pienākuma iesniegt īpašu pieprasījumu.

(37) Gaisa pārvadātājam vai starpniekam būtu pienācīgi jāinformē pasažieri par to, kādas ir attiecīgās procedūras, lai kompensācijas pieprasījumus un sūdzības iesniegtu gaisa pārvadātājiem vai starpniekiem, un savlaicīgi būtu jāsaņem atbilde no gaisa pārvadātājiem vai starpniekiem.

(38) Pasažieriem vajadzētu būt arī iespējai pēc sūdzībām gaisa pārvadātajam iesniegt individuālus strīdu pieteikumus iestādei vai iestādēm, kas atbild par strīdu izšķiršanu ārpustiesas kārtībā. Tomēr, tā kā tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību ir vienas no pamattiesībām, kas atzītas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā, minētajiem pasākumiem nevajadzētu ne traucēt, ne kavēt pasažieru piekļuvi tiesām.

(39) Lai pasažieri varētu izmantot savas tiesības attiecībā uz pieprasījumiem, sūdzībām un individuāliem strīdiem, viņiem būtu jāspēj skaidrā un piekļūstamā veidā tieši un personiski iesniegt pieteikumu gaisa pārvadātājiem, starpniekiem vai attiecīgajām struktūrām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004.

(40) Ņemot vērā Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām ([15]) un lai nodrošinātu, ka par pārvietošanās palīglīdzekļu bojājumiem, iznīcināšanu vai nozaudēšanu vai atzīta servissuņa ievainojumiem vai nāvi tiek pilnībā kompensēta to aizvietošanas cena, gaisa pārvadātājiem būtu bez maksas jāpiedāvā personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā definēts Regulā (EK) Nr. 1107/2006, iespēja iesniegt īpašu deklarāciju par īpašu interesi par piegādi galamērķī ("īpaša deklarācija par īpašu interesi"), kas, ievērojot Monreālas konvenciju, ļauj viņiem pieprasīt pilnu kompensāciju. Gaisa pārvadātājiem rezervācijas laikā būtu jāinformē pasažieri par iespēju iesniegt šādu deklarāciju par īpašu interesi un par saistītajām tiesībām.

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

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

([15]) OV L 23, 27.1.2010., 37. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(41) Ja reģistrēti pārvietošanās palīglīdzekļi ir nozaudēti, iznīcināti vai bojāti, personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzētu būt tiesībām no gaisa pārvadātājiem nekavējoties saņemt pārvietošanās palīglīdzekļu pagaidu aizstājēju. Tā kā atzītus servissuņus nevar viegli aizstāt, būtu jānodrošina citi pagaidu risinājumi, ja atzīts servissuns ir nozaudēts, miris vai ievainots.

(42) Ne vienmēr pasažieriem ir skaidri noteikumi par to, kādu bagāžu viņiem ir atļauts ņemt līdzi gaisa kuģī, – tās izmēriem, svaru vai atļauto vienību skaitu. Lai nodrošinātu, ka pasažieri ir pilnībā informēti par atļauto bagāžu, informāciju par nereģistrēto un reģistrēto bagāžu iekļauj biļetē, un gaisa pārvadātājiem šis atļautais apjoms būtu skaidri jānorāda rezervēšanas laikā un lidostā. Personīgi priekšmeti, kas ir nepieciešami pasažieru pārvadāšanai, ir priekšmeti, kas ir būtiski brauciena laikā, un tie var ietvert pases un citus ceļošanas dokumentus, pirmās nepieciešamības zāles, personiskās ierīces un lasāmvielu, kā arī pārtiku un dzērienus, kas atbilst lidojuma ilgumam.

(43) Neskarot gaisa pārvadātāju un starpnieku iespēju piedāvāt gaisa pārvadājumu maksas, kurās nav iekļauta rokas bagāžas vienība, ir lietderīgi palielināt patērētāju informētību un cenu pārredzamību, lai uzlabotu vienlīdzīgus konkurences apstākļus visā Savienībā. Šajā ziņā pasažieriem būtu jāspēj vieglāk salīdzināt gaisa pārvadājumu maksas, kas iekļauj maksu par rokas bagāžu. Būtu jāievieš pienākums pieprasīt, lai gaisa pārvadātāji, starpnieki un metameklētājprogrammas pirms jebkura rezervācijas procesa sākuma pēc noklusējuma vienmēr norādītu gaisa pārvadājuma maksu, kurā iekļauta maksa par rokas bagāžu.

(44) Būtu jārada lielāka skaidrība attiecībā uz pieprasījumiem, kas saistīti ar personīgu priekšmetu vai rokas bagāžu, kas atstāta vai nozaudēta gaisa kuģa salonā, lai atvieglotu šādu pieprasījumu izskatīšanu, nodrošinot vienkāršotu procedūru un neradot pasažieriem nekādu papildu slogu vai nepareizu saziņu ar pasažieriem.

(45) Rezervācijas laikā pasažieri būtu jāinformē par maksimālajiem izmēriem un svaru bagāžai, ko viņi var ņemt līdzi salonā. Neskarot cenu noteikšanas brīvības principu saskaņa ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008 ([16]) 22. pantu, gaisa pārvadātājiem būtu jānosaka saprātīgi noteikumi attiecībā uz rokas bagāžas izmēriem, kas ļauj pasažieriem ienest salonā rokas bagāžas vienību atbilstoši gaisa kuģa salona ietilpībai, ar noteikumu, ka rokas bagāža atbilst piemērojamām ekspluatācijas, drošuma un drošības prasībām. Ņemot vērā gaisa pārvadātāju politikas daudzveidību, Regulas (EK) Nr. 1008/2008 pārskatīšanas procesā būtu lietderīgi novērtēt iespējamību noteikt vienotus minimālos noteikumus rokas bagāžai.

(46) Būtu jāparedz attiecīgi noteikumi pasažieriem, kuri izvēlas izmantot digitāli izsniegtas iekāpšanas kartes pašdrukātu versiju vai kuri pēc reģistrācijas izvēlas pieprasīt no apkalpojošā gaisa pārvadātāja izdrukātu kopiju.

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

(47) Mūzikas instrumentiem var būt milzīga monetārā, mākslinieciskā un vēsturiskā vērtība. Turklāt mūzikas instrumenti ir mūziķu darba rīki, ko viņi regulāri izmanto mēģinājumos un uzstāšanās, un tos nevar viegli aizstāt. Tādēļ pasažieriem vajadzētu būt tiesīgiem uz savu atbildību pārvadāt mūzikas instrumentus salonā ar noteikumu, ka minētie instrumenti atbilst ietilpības, drošuma un drošības noteikumiem un gaisa pārvadātāja maksimālā bagāžas apjoma politikai. Ja ir izpildītas ietilpības, drošuma un drošības prasības, gaisa pārvadātājam būtu jācenšas atļaut pasažieriem pārvadāt mūzikas instrumentus papildu sēdvietās ar noteikumu, ka par to ir samaksāta attiecīga maksa. Šādos gadījumos pasažieriem un mūzikas instrumentiem būtu jāatrodas uz blakus sēdekļiem, mūzikas instrumentu novietojot uz sēdekļa pie iluminatora. Ja tas nav iespējams, mūzikas instrumenti, ja iespējams, būtu jāpārvadā piemērotos apstākļos gaisa kuģa kravas nodalījumā. Tāpēc Regula (EK) Nr. 2027/97 būtu attiecīgi jāgroza.

(48) Ņemot vērā īsos termiņus sūdzību iesniegšanai attiecībā uz tiesībām un pienākumiem, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 2027/97, gaisa pārvadātājiem būtu jādod pasažieriem iespēja iesniegt sūdzību, nodrošinot viņiem sūdzības veidlapu tādā formātā, kas ir piekļūstama personām ar invaliditāti un personām, kuras neizmanto digitālus rīkus. Gaisa pārvadātājiem sūdzības veidlapa būtu jādara pieejama vismaz gaisa pārvadātāja mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs. Lidostās, kurās notiek pasažieru komercpārvadājumi, lidostas vadības dienestiem lidostas bagāžas piegādes zonās būtu jānodrošina pasažieriem arī vienota veidlapa. Komisijai būtu jāpieņem īstenošanas akti, lai izveidotu vienotās veidlapas paraugu, kam būtu jāļauj pasažierim nekavējoties iesniegt sūdzību par bojātu, aizkavētu vai nozaudētu bagāžu.

(49) Apdrošināšanas jautājumus regulē Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 785/2004 ([17]) un Regula (EK) Nr. 1008/2008.

(50) Ir nepieciešams, ka gaisa pārvadātāji regulāri maina Regulas (EK) Nr. 2027/97 pielikumā minētos monetāros ierobežojumus, lai ņemtu vērā ekonomiskās norises, kā pārskatījusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (*ICAO*), ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu.

(51) Dragi ziņojumā ir uzsvērta transporta būtiskā loma Savienības konkurētspējas nodrošināšanā. Tajā arī ir ieskicēts risks, kas izriet no asimetriskiem noteikumiem, ka uzņēmējdarbība tiks novirzīta no Savienības transporta mezgliem uz transporta mezgliem Savienības kaimiņvalstīs. Pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, Regulu (EK) Nr. 261/2004 piemēro tikai tad, ja attiecīgā lidojuma apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības gaisa pārvadātājs. Piecu gadu laikā pēc Regulas (EK) Nr. 261/2004 piemērošanas Komisijai būtu jānovērtē iespējamība pārskatīt minētās regulas darbības jomu, lai vēl vairāk uzlabotu pasažieru aizsardzības līmeni un vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem.

(52) Saistībā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 pārskatīšanu būtu jānovērtē pasažieru aizsardzības mehānisms gaisa pārvadātāja maksātnespējas gadījumā.

(53) Grenlande ir pakļauta īpaši skarbiem meteoroloģiskiem apstākļiem, un to raksturo ļoti zems iedzīvotāju blīvums un apdzīvoto vietu nošķirtība. Lai nodrošinātu savienotību un saglabātu lidojumu pieejamību Grenlandē, uz lidojumiem Grenlandes iekšienē nebūtu jāattiecina pienākumi par kompensāciju, tostarp gadījumos, kad šādi lidojumi ir daļa no brauciena uz tādas dalībvalsts teritoriju vai no tās, uz kuru attiecas Līgumi.

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

(54) Šī regula neskar Spānijas Karalistes nostāju strīdā ar Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti attiecībā uz suverenitāti pār zemessāurumu, kurā atrodas Gibraltāra lidosta. Nekas šajā regulā neliedz to turpmāk piemērot minētajai lidostai saskaņā ar noteikumiem Eiropas Savienības un Apvienotās Karalistes nolīgumā attiecībā uz Gibraltāru, kas noslēgts ar Spānijas Karalistes iepriekšēju piekrišanu. Gadījumā, ja iepriekš minētais nolīgums tiktu izbeigts, šī regula būtu jāpiemēro lidostai, kas atrodas Gibraltāra zemes šaurumā, tikai pēc tam, kad minētais strīds ir atrisināts tā, ka Spānijas Karaliste varētu nodrošināt šīs regulas piemērošanu minētajai lidostai.

(55) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Regulas (EK) Nr. 261/2004 īstenošanai attiecībā uz Savienības aviopasažieru marķējuma dizainu, saturu un veidni un praktisko kārtību attiecībā uz atlīdzinājumu, kas lidostas vadības dienestam jāatlīdzina apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ([18]).

(56) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Regulas (EK) Nr. 2027/97 īstenošanai attiecībā uz kopējo veidlapu un īpašās deklarācijas par īpašu interesi veidlapu, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011.

(57) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, taisnīgi un līdzsvaroti aizsargāt aviopasažieru tiesības, nodrošināt Savienības aviācijas nozares konkurētspēju un ilgtermiņā saglabāt savienojamību pasažieriem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet darbības mēroga dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 261/2004 groza šādi:

1) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

"*1. pants*

Priekšmets

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

a) pasažierim ir atteikta iekāpšana;

b) pasažiera lidojums ir atcelts, kavējas vai ir mainīts tā izlidošanas laiks;

c) pasažieris nokavē savienoto lidojumu;

d) pasažierim tiek paaugstināta vai pazemināta lidojuma klase.";

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

2) regulas 2. pantu groza šādi:

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

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

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

ca) "lidostas vadības dienests" ir lidostas vadības dienests, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK (**) 2. panta 2) punktā;

d) "organizators" ir organizators, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2015/2302 (***) 3. panta 8) punktā;

e) "komplekss pakalpojums" ir ceļojuma pakalpojumu apvienojums, kā definēts Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 2. punktā;

f) "biļete", neatkarīgi no tās formāta, ir derīgs gaisa pārvadājuma līguma pierādījums;

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

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām (OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj);

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

b) panta g) punktu svītro;

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

"h) "galamērķis" ir lidojuma galamērķis vai brauciena pēdējā savienotā lidojuma galamērķis;

i) "persona ar invaliditāti" vai "persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām" ir tāda persona, kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportu, ir ierobežotas kādas fiziskas (sensoriskas vai kustību, pastāvīgas vai pagaidu) invaliditātes, garīgas invaliditātes vai traucējumu vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu vai vecuma dēļ un kuras stāvoklis prasa pienācīgu uzmanību un visiem pasažieriem pieejamo pakalpojumu pielāgojumus šīs personas vajadzībām;

j) "iekāpšanas atteikums" ir atteikums uzņemt pasažierus lidojumā, lai gan viņi saskaņā ar 4. panta 1. punktā minētajiem nosacījumiem ir ieradušies uz iekāpšanu, vai ja viņi tika iepriekš informēti, ka viņiem tiks atteikta iekāpšana pret savu gribu, izņemot gadījumus, kad ir saprātīgs pamats iekāpšanu atteikt, piemēram, veselības stāvokļa, drošuma, drošības vai nepiemērotu ceļojuma dokumentu dēļ;

k) "brīvprātīgais" ir pasažieris, kas ir ieradies uz iekāpšanu saskaņā ar 4. panta 1. punktā paredzētajiem nosacījumiem un apstiprinoši atsaucas uz gaisa pārvadātāja aicinājumu pasažieriem, kuri ir gatavi atteikties no iekāpšanas gaisa kuģī savā lidojumā, par to saņemot atlīdzinājumu;

l) "atcelšana" ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un par kuru ir noslēgts gaisa pārvadājuma līgums, un ietver gadījumus, kad:

i) gaisa kuģis ir pacēlies, bet kāda iemesla dēļ ir vai nu novirzīts uz citu lidostu, kas nav biļetē norādītā ielidošanas lidosta, vai ir atgriezies izlidošanas lidostā un nevar turpināt ceļu uz biļetē norādīto ielidošanas lidostu, vai

ii) pasažierim ir izdota biļete uz lidojumu un kad pasažiera biļetē norādītais izlidošanas laiks ir pārcelts uz agrāku laiku par vairāk nekā vienu stundu;";

d) pievieno šādus punktus:

"m) "trešā valsts" ir jebkura valsts vai kādas dalībvalsts teritorijas daļa, uz kuru Līgumi neattiecas;

n) "izlidošanas kavēšanās" ir laika atšķirība starp paredzēto izlidošanas laiku, kas norādīts rezervācijas laikā izdotajā pasažiera biļetē, un lidojuma faktisko izlidošanas laiku, izņemot, ja:

i) lidojums ir pārplānots vismaz 14 kalendārās dienas pirms izlidošanas datuma, kas norādīts rezervācijas laikā izdotajā pasažiera biļetē, vai ja lidojums ir pārplānots pēc minētā laikposma uz agrāku laiku, tādā gadījumā "izlidošanas kavēšanās" ir laika starpība starp pārplānošanas laikā izdotajā pasažiera biļetē norādīto paredzēto izlidošanas laiku un pārplānotā lidojuma faktisko izlidošanas laiku;

ii) pēc traucējuma pasažierim tiek mainīts maršruts, attiecībā uz mainītā maršruta lidojumu, tādā gadījumā "izlidošanas kavēšanās" ir laika starpība starp paredzēto izlidošanas laiku, kas norādīts biļetē, kura izdota mainītā maršruta lidojumam, un faktisko mainītā maršruta lidojuma izlidošanas laiku;

o) "ielidošanas kavēšanās" ir laika atšķirība starp paredzēto ielidošanas laiku, kas norādīts rezervācijas laikā izdotajā pasažiera biļetē, un lidojuma faktisko ielidošanas laiku, izņemot, ja;

i) lidojums ir pārplānots vismaz 14 kalendārās dienas pirms izlidošanas datuma, kas norādīts rezervācijas laikā izdotajā pasažiera biļetē, vai ja lidojums ir pārplānots pēc minētā laikposma un pasažieris ir izmantojis lidojumu, kas ir bijis pārcelts uz agrāku laiku, tādā gadījumā "ielidošanas kavēšanās" ir laika starpība starp pārplānošanas laikā izdotajā pasažiera biļetē norādīto paredzēto ielidošanas laiku un pārplānotā lidojuma faktisko ielidošanas laiku;

ii) pēc traucējuma pasažierim tiek mainīts maršruts, attiecībā uz mainīta maršruta lidojumu, tādā gadījumā "ielidošanas kavēšanās" ir laika starpība starp paredzēto ielidošanas laiku, kas norādīts biļetēs, kuras izdotas mainītā maršruta lidojumam, un faktisko mainītā maršruta lidojuma ielidošanas laiku;

p) “pārvadājuma klase” ir gaisa kuģa pasažieru salona daļa, ko raksturo vai nu īpašs kods, kas norādīts gaisa pārvadājuma līgumā, vai tādu elementu kombinācija kā atšķirīgas sēdvietas, atšķirīga sēdvietu konfigurācija un citas atšķirības pakalpojumos, piemēram, īpaša ēdināšana, ko nodrošina pasažieriem salīdzinājumā ar to, ko nodrošina pasažieriem citās salona daļās;

q) “gaisa pārvadājuma līgums” ir līgums par pārvadāšanu, kas noslēgts starp gaisa pārvadātāju vai tā pilnvarotu pārstāvi un pasažieri vai pasažieriem par viena vai vairāku lidojumu nodrošināšanu;

r) “ārkārtēji apstākļi” ir notikumi, kas pēc to būtības vai cēloņa nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un ir ārpus šī gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles;

s) “lidojums” ir gaisa pārvadājumu darbība, ko veic viens gaisa kuģis starp divām lidostām, kā norādīts biļetē, pa iepriekš noteiktu maršrutu, saskaņā ar grafiku un ar vienotu identifikācijas numuru, neatkarīgi no tā, vai ir starpposma pieturas tikai tehniskos un ekspluatācijas nolūkos;

t) “savienotais lidojums” ir lidojums, kurš kā brauciena daļa ir paredzēts tam, lai pasažieris varētu izlidot no sākotnējā izlidošanas punkta un nonākt pārsēšanās punktā nolūkā izlidot ar citu lidojumu, vai – ir paredzēts tam, lai pasažieris varētu izlidot no pārsēšanās punkta, lai pasažieris sasniegtu citu pārsēšanās punktu vai pasažiera galamērķi;

u) “tranzītnosēšanās” ir pasažiera plānots brauciena pārtraukums starp sākotnējo izlidošanas punktu un galamērķi, kas paredzēts vienā gaisa pārvadājuma līgumā un kam iepriekš ir piekritis gaisa pārvadātājs vai tā pilnvarots pārstāvis, uz laiku, kas ilgāks nekā nepieciešams tiešam tranzītam, vai, pārsēšanās gadījumā, parasti līdz nākamā savienotā lidojuma izlidošanas laikam un bieži ietver pārnakšņošanu;

v) “brauciens” ir viens lidojums vai savienoti lidojumi, kuru gaitā pasažieris no sākotnējā izlidošanas punkta tiek nogādāts pasažiera galamērķī saskaņā ar vienu gaisa pārvadājuma līgumu, kurā turpceļa un atpakaļceļa lidojumi ir atsevišķi braucieni;

w) “izlidošanas laiks” ir laiks, kad gaisa kuģis atstāj izlidošanas platformu, vai nu tiekot izstumts, vai ar paša jaudu (bremžu paliktņu noņemšanas laiks);

x) “ielidošanas laiks” ir laiks, kad gaisa kuģis sasniedz ielidošanas platformu un tiek nostiprinātas tā stāvbremzes (bremžu paliktņu uzlikšanas laiks);

y) “aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā” ir laikposms, kas pārsniedz 30 minūtes, kad – izlidošanas gadījumā – gaisa kuģis paliek uz zemes no brīža, kad tiek aizvērtas gaisa kuģa durvis, līdz gaisa kuģa pacelšanās laikam, vai – ielidošanas gadījumā – laikposms, kas pārsniedz 30 minūtes, starp gaisa kuģa zemskari un gaisa kuģa durvju atvēršanu;

z) “traucējums” ir iekāpšanas atteikums, atcelšana, izlidošanas kavēšanās, ielidošanas kavēšanās, vai aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā;

aa) “nakts” ir laikposms no pusnakts līdz plkst. 6.00;

ab) “bērns” ir persona, kas izlidošanas dienā vai saskaņā ar gaisa pārvadājuma līgumu pirmā savienotā lidojuma izlidošanas dienā nav sasniegusi 14 gadu vecumu;

ac) “nepavadīts nepilngadīgais” ir persona, kas lidojuma vai pirmā savienotā lidojuma izlidošanas dienā saskaņā ar gaisa pārvadājuma līgumu ir jaunāka par 18 gadiem un ceļo bez pieauguša aizbildņa, un attiecībā uz ko gaisa pārvadātājs ir uzņēmies atbildību par aprūpi saskaņā ar tā publicētajiem noteikumiem;

ad) “zīdainis” ir persona, kas lidojuma izlidošanas dienā vai saskaņā ar gaisa pārvadājuma līgumu pirmā savienotā lidojuma izlidošanas dienā nav sasniegusi divu gadu vecumu;

ae) “pastāvīgs informācijas nesējs” ir jebkurš instruments, kas pasažierim dod iespēju uzglabāt informāciju tā, lai tā atbilstīgā laikposmā informatīvos nolūkos būtu pieejama turpmākai atsaucei, un kas ļauj uzglabāto informāciju neizmainītā veidā pavairot;

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

ag) “sākotnējais izlidošanas punkts” ir lidojuma vai brauciena pirmā savienotā lidojuma izlidošanas punkts;

ah) “personīgs priekšmets” ir nereģistrēta bagāžas vienība, kas atbilst drošības un drošuma prasībām un ir vai nu ar maksimālajiem izmēriem 40 x 30 x 15 cm, vai atbilst nosacījumam, ka tā ietilpst zem sēdekļa, kas ir priekšā sēdeklim, kurā sēž pasažieris;

ai) “rokas bagāža” ir nereģistrētas bagāžas vienība, kas nav personīgs priekšmets un kas atbilst drošības un drošuma prasībām.

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

3) regulas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“*3. pants*

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro:

a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi;

b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu tādas dalībvalsts teritorijā, kurai piemēro Līgumus, izņemot gadījumu, kad viņi šajā trešā valstī ir saņēmuši atlīdzinājumu, kompensāciju un atbalstu, kas ir vismaz līdzvērtīgi un atbilst šīs regulas nolūkiem, ja attiecīgā lidojuma apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības gaisa pārvadātājs.

2. Šā panta 1. punktu piemēro ar nosacījumu, ka:

a) pasažieriem ir biļete attiecīgajam lidojumam; vai

b) gaisa pārvadātājs vai starpnieks pasažierus tā lidojuma vietā, uz kuru tiem bija biļetes, ir pārcēlis uz citu lidojumu, neatkarīgi no iemesla.

3. Šī regula neattiecas uz pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kas sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama, izņemot:

a) pasažierus, kuru biļetes ir izsniegtas saskaņā ar gaisa pārvadātāja vai starpnieka regulāro klientu programmu vai citu komerciālu programmu un uz kuriem šī regula attiecas pilnībā; un

b) zīdaiņus, kuri ceļo bez maksas vai par samazinātu cenu, kas nav tieši vai netieši pieejama sabiedrībai, un personas, kuras ceļo bez maksas vai par samazinātu cenu, kas nav tieši vai netieši pieejama sabiedrībai, pavadot personu ar invaliditāti vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1107/2006 (*) 4. panta 2. punktā minētajiem nosacījumiem, uz kuriem šī regula attiecas, izņemot šīs regulas 7. pantu.

4. Neskarot 8. panta 2. punkta pirmās daļas e) apakšpunktu, šī regula attiecas tikai uz pasažieriem, ko pārvadā ar motorizētu fiksētu spārnu gaisa kuģi.

5. Ja vien nav norādīts citādi, apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par pienākumu izpildi saskaņā ar šo regulu.

6. Neskarot šīs regulas 12. pantu, šo regulu piemēro arī pasažieriem, ko pārvadā saskaņā ar komplekso ceļojuma līgumu, kā definēts Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 3) punktā, ja vien minētais kompleksā ceļojuma līgums nav izbeigts vai tā izpildi nav ietekmējis ar minētā lidojuma traucējumu nesaistīts iemesls.

7. Šīs regulas 7. pantu nepiemēro, ja traucējums notiek savienotajā lidojumā, kurš gan izlido no kādas lidostas Grenlandē, gan ielido kādā no tām.

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

4) iekļauj šādu pantu:

"*3.a pants*

Savienības aviopasažieru tiesību marķējums

1. Ar šo tiek izveidots brīvprātīgs "Savienības aviopasažieru tiesību marķējums" ("marķējums").

2. Marķējums ļauj ātri informēt pasažierus par šīs regulas piemērošanu braucienam, lai atvieglotu biļešu piedāvājumu salīdzināšanu un izvēli.

3. Gaisa pārvadātāji vai starpnieki var izmantot marķējumu, piedāvājot pasažieriem biļetes braucieniem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā un ko veic Savienības gaisa pārvadātāji.

4. Gaisa pārvadātājs vai starpnieks marķējumu izmanto brīvprātīgi, izņemot gadījumus, kad apkalpojošais gaisa pārvadātājs uzliek par pienākumu gaisa pārvadātājam vai starpniekam to izmantot, pamatojoties uz komerclīgumu.

5. Marķējumu izvieto tikai laikā, kamēr notiek pārdošanas un tirgvedības darbības, tieši blakus braucienam vai sasaistot to ar braucienu, kurš ietilpst šīs regulas darbības jomā un kuru veic Savienības gaisa pārvadātājs. Ja tiek rādīti vairāku braucienu piedāvājumi, ir jābūt skaidram, uz kuru braucienu marķējums attiecas.

6. Ir aizliegts nepatiesā vai maldinošā veidā reklamēt vai izmantot citus marķējumus vai logotipus, kurus iespējams sajaukt ar šo marķējumu.

7. Komisija veicina to, ka gaisa pārvadātāji vai starpnieki marķējumu izmanto.

8. Lai nodrošinātu šā panta vienādu īstenošanu, 2027. gada 23. oktobrī pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem paredz sīki izstrādātus noteikumus par atbilstoši šim pantam ieviestā marķējuma dizainu, saturu un veidni.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 16.h panta 2. punktā.";

5) regulas 4. pantu aizstāj ar šādu:

"*4. pants*

Iekāpšanas atteikums

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

2. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs pamatoti paredz, ka būs jāatsaka iekāpšana lidojumā, tas nekavējoties informē attiecīgos pasažierus. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs vienlaikus attiecīgajiem pasažieriem dara zināmas viņu konkrētās tiesības, ievērojot šo regulu, kas piemērojama konkrētajā gadījumā, jo īpaši attiecībā uz tiesībām uz kompensāciju, kā izklāstīts 7. pantā, tiesībām uz atlīdzinājumu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu un tiesībām uz atbalstu saskaņā ar 9. pantu.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs aicina pieteikties brīvprātīgos atteikties no iekāpšanas gaisa kuģī, par to saņemot atlīdzinājumu, saskaņā ar nosacījumiem, par kuriem vienojas katrs brīvprātīgais un apkalpojošais gaisa pārvadātājs. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs informē brīvprātīgos par viņu tiesībām saskaņā ar šo regulu. Vienošanās ar katru brīvprātīgo par ieguvumiem aizstāj tikai brīvprātīgā tiesības uz kompensāciju, kā noteikts 7. panta 1. punktā, ja brīvprātīgais to ir skaidri apstiprinājis uz pastāvīga informācijas nesēja. Ja šāds apstiprinājums nav saņemts, apkalpojošais gaisa pārvadātājs saskaņā ar 7. panta 1. punktu bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā septiņu kalendāro dienu laikā pēc iekāpšanas atteikuma izmaksā brīvprātīgajam kompensāciju.

3. Ja piesakās nepietiekams skaits brīvprātīgo, lai atlikušie pasažieri ar biļetēm varētu iekāpt attiecīgajā lidojumā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var pasažieriem pret viņu gribu atteikt iekāpšanu, izņemot tos pasažierus, kas minēti 11. pantā.

4. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, nekavējoties sniedz attiecīgajiem pasažieriem informāciju par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a pantu.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu. Atkāpjoties no 8. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunkta, ja pasažieriem, kuriem tika atteikta iekāpšana, ir tiesības uz atlīdzinājumu, to piešķir bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā septiņu kalendāro dienu laikā pēc iekāpšanas atteikuma.

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

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

5. Pasažieriem neatsaka iekāpšanu un neiekasē nekādu maksu par atpakaļceļu, tostarp par braucienu, kas sastāv no savienotajiem lidojumiem, pamatojoties uz to, ka viņi nav veikuši turpceļu saskaņā ar to pašu gaisa pārvadājuma līgumu.";

6) regulas 5. pantu aizstāj ar šādu:

"*5. pants*

Atcelšana

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

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās informē attiecīgos pasažierus par lidojuma atcelšanas iemeslu.

2. Atceltā lidojuma apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu.

3. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. pantu.

4. Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no atceltā lidojuma apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. pantu.

5. Tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar 4. punktu nepiemēro, ja pasažieri ir informēti par atcelšanu vismaz 14 kalendārās dienas pirms pasažiera biļetē norādītā izlidošanas datuma vai ja pasažieri ir informēti par atcelšanu mazāk nekā 14 kalendārās dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem ir piedāvāta maršruta maiņa, kas viņiem ļauj izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, lai noteiktu, vai un kad pasažieris ir ticis informēts par lidojuma atcelšanu, gulstas uz apkalpojošo gaisa pārvadātāju.

6. Tiesības saņemt atlīdzinājumu un maršruta maiņu, kā noteikts 2. punktā, un kompensāciju, kā noteikts 4. punktā, nepiemēro, ja gaisa kuģis ir pacēlies, bet novirzīts uz lidostu, kas nav biļetē norādītā ielidošanas lidosta, ja faktiskā ielidošanas lidosta un biļetē norādītā ielidošanas lidosta apkalpo to pašu pilsētu vai reģionu un gaisa pārvadātājs ir nodrošinājis pasažierim transportu uz biļetē norādīto ielidošanas lidostu ar nosacījumu, ka ierašanās biļetē norādītajā ielidošanas lidostā kavējas ne ilgāk kā trīs stundas. Šajā nolūkā pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, lai noteiktu alternatīvā transportlīdzekļa ierašanās laiku biļetē norādītajā ielidošanas lidostā, gulstas uz apkalpojošo gaisa pārvadātāju.

Šā punkta pirmo daļu nepiemēro gadījumos, kad pasažieriem ar īpašām vajadzībām, kas minēti 11. panta 3. punktā, vai jebkurai personai, kas pavada minētos pasažierus, vai nu ir atteikta alternatīva transportlīdzekļa rezervācija, biļete uz to vai iekāpšana tajā, pamatojoties uz jebkādām piemērojamām drošības prasībām vai fizisku iekāpšanas neiespējamību, vai arī viņi nevar izmantot minēto transporta pakalpojumu palīdzības nepieejamības dēļ. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs veic saprātīgus pasākumus, lai šādiem pasažieriem nodrošinātu piekļuvi alternatīviem transportlīdzekļiem. Ielidošanas kavēšanos biļetē norādītajā ielidošanas lidostā aprēķina, pamatojoties uz tā transporta pakalpojuma ielidošanas laiku, kuru nodrošināja apkalpojošais gaisa pārvadātājs un kuru pasažieri ar īpašām vajadzībām vai attiecīgā gadījumā personas, kas viņus pavada, faktiski izmantoja vai varēja izmantot, lai sasniegtu minēto lidostu.";

7) regulas 6. pantu aizstāj ar šādu:

"*6. pants*

Kavēšanās

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

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās sniedz attiecīgajiem pasažieriem informāciju par izlidošanas vai ielidošanas kavēšanās iemesliem.

2. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. pantu.

3. Ja izlidošanas kavēšanās sasniedz piecas stundas, apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās piedāvā attiecīgajiem pasažieriem atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunktu.

4. Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no kavēto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. pantu, ja tie savā galamērķī ielido ar kavēšanos, kas pārsniedz trīs stundas.";

8) iekļauj šādus pantus:

"*6.a pants*

Aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā

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

2. Ievērojot drošuma vai drošības ierobežojumus, gadījumos, kad notiek aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina pasažieru salona pietiekamu apsildīšanu vai dzesēšanu, bezmaksas piekļuvi tualetei gaisa kuģī un to, ka 11. pantā minētajiem pasažieriem tiek pievērsta vajadzīgā uzmanība. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs gaisa kuģī nodrošina bezmaksas dzeramo ūdeni, ja vien tas nepaildzina aizkavēšanos uz perona vai manevrēšanas zonā vai tas nav savietojami ar drošuma vai drošības ierobežojumiem.

3. Ja aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā sasniedz divu stundu ilgumu lidostā, kas apkalpo pasažieru komercpārvadājumus un atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, gaisa kuģis pietuvojas vārtiem vai citas piemērotas izkāpšanas vietas, kur pasažieriem ļauj izkāpt. Ilgāk par minēto termiņu aizkavēšanos uz perona vai manevrēšanas zonā var pagarināt tikai tad, ja ir drošuma, imigrācijas, gaisa satiksmes kontroles vai ar drošību saistīti iemesli, kuru dēļ gaisa kuģis nevar atstāt savu vietu uz perona vai manevrēšanas zonā.

4. Pasažieriem, kas izkāpuši saskaņā ar šā panta 3. punktu, ir 6. pantā un attiecīgā gadījumā 11. pantā paredzētās tiesības, ņemot vērā aizkavēšanos uz perona vai manevrēšanas zonā un pasažiera biļetē norādīto izlidošanas laiku.

6.b pants

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

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

2. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nevar pasažieriem nodrošināt maršruta maiņu piecu stundu laikā no pasažiera biļetē norādītā nokavētā savienotā lidojuma izlidošanas laika, apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem bez liekas kavēšanās piedāvā arī atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunktu.

3. Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma saņemt kompensāciju no gaisa pārvadātāja, kas apkalpo traucēto lidojumu, saskaņā ar 7. pantu, ja tie galamērķī ielido ar kavēšanos, kas pārsniedz trīs stundas.

Atkāpjoties no ielidošanas kavēšanās definīcijas, nokavēta savienotā lidojuma gadījumā ielidošanas kavēšanos aprēķina no ielidošanas laika galamērķī, kas norādīts pasažiera biļetē pirms nokavētā savienotā lidojuma.

6.c pants

Ārkārtēji apstākļi

1. Šīs regulas vajadzībām ārkārtēji apstākļi ietver, bet ne tikai, notikumus, kas iekļauti pielikumā izklāstītajā ārkārtēju apstākļu sarakstā.

2. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir pienākums maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, ja vien tas nevar pierādīt, ka atcelšanu, kavēšanos vai nokavētu savienoto lidojumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi un ka no atcelšanas, kavēšanās vai nokavēta savienotā lidojuma nebūtu bijis iespējams izvairīties pat tad, ja gaisa pārvadātājs būtu veicis visus saprātīgos pasākumus. Uz ārkārtējiem apstākļiem var atsaukties tikai tad, ja pastāv tieša cēloņsakarība starp minētā apstākļa iestāšanos un lidojuma traucējumu. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, lai noteiktu, vai pastāv minētā tiešā cēloņsakarība, un to, lai noteiktu, vai gaisa pārvadātājs ir veicis visus saprātīgos pasākumus, lai izvairītos no traucējuma, gulstas uz apkalpojošo gaisa pārvadātāju.";

9) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

"*7. pants*

Tiesības uz kompensāciju

1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

a) 250 EUR par braucieniem 1 500 kilometru vai mazākā attālumā;

b) 400 EUR par visiem braucieniem Savienības teritorijā vairāk nekā 1 500 kilometru attālumā un par visiem citiem braucieniem 1 500 līdz 3 500 kilometru attālumā;

c) 600 EUR par visiem braucieniem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

2. Apkalpojošie gaisa pārvadātāji 1. punkta c) apakšpunktā paredzēto kompensāciju var samazināt par 50 %, ja ielidošanas laiks nepārsniedz sākotnēji rezervētā brauciena paredzēto ielidošanas laiku par četrām stundām un ja:

a) pasažieriem piedāvā mainīt maršrutu vēlāk līdz to galamērķim, izmantojot alternatīvu lidojumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta pirmās daļas b) apakšpunktu; vai

b) sākotnēji rezervētā brauciena ielidošana kavējas.

3. Maršruta maiņas gadījumā saskaņā ar 8. panta 1. punkta pirmās daļas b) apakšpunktu pēc atcelšanas, ja ir plānots, ka mainītā maršruta brauciens notiks vairāk nekā vienu stundu pirms sākotnējam braucienam vai lidojumam paredzētā izlidošanas laika, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var samazināt 5. pantā paredzēto kompensāciju:

a) par 50 %, ja paredzētais izlidošanas laiks ir pārcelts par mazāk nekā divām stundām agrāk un pasažieris ir izmantojis lidojumu;

b) par 25 %, ja paredzētais izlidošanas laiks ir pārcelts par mazāk nekā trim stundām agrāk un pasažieris ir izmantojis lidojumu.

4. Ja pasažierim var būt tiesības uz kompensāciju saskaņā ar 5. panta 4. punktu, 6. panta 4. punktu vai 6.b panta 3. punktu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs 96 stundu laikā pēc brauciena beigām uz pastāvīga informācijas nesēja elektroniski sniedz pasažierim informāciju par pasažiera tiesībām uz kompensāciju un skaidrus norādījumus par to, kā iesniegt kompensācijas pieprasījumu.

5. Nosakot attālumus šīs regulas vajadzībām, aprēķina pamatā ir attālums no sākotnējā izlidošanas punkta līdz galamērķim. Savienotā lidojuma gadījumā ņem vērā tikai sākotnējo izlidošanas punktu un galamērķi. Minētos attālumus mēra pēc lielā loka maršruta metodes.

6. Ja pasažieris saskaņā ar 8. panta 1. punkta pirmās daļas a), b) vai c) apakšpunktu ir izvēlējies turpināt braucienu un mainītajā maršrutā notiek vēl kāds traucējums, tad pasažieris saglabā savas tiesības saņemt papildu kompensāciju mainītajā maršrutā uz savu sākotnējo izlidošanas punktu vai galamērķi.

7. Kompensāciju izmaksā ar elektronisku bankas pārvedumu vai citos veidos, ja pasažieris tam ir skaidri piekritis uz pastāvīga informācijas nesēja.

8. Pienākums pierādīt attiecībā uz to, kad un kā pasažieris ir piekritis 7. punktā noteiktajam kompensācijas maksājuma veidam, gulstas uz apkalpojošo gaisa pārvadātāju.

9. Kompensācijas pieprasījumus saskaņā ar šo pantu pasažieris iesniedz deviņu mēnešu laikā no faktiskās izlidošanas dienas, kas norādīta pasažiera biļetē. Ja pieprasījumu pasažieru vārdā iesniedz trešā persona, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var pieprasīt pierādījumus par spēkā esošu pilnvarojumu rīkoties. Apkalpojošie gaisa pārvadātāji uz pastāvīga informācijas nesēja nekavējoties apstiprina pieprasījuma saņemšanu. 30 kalendāro dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas apkalpojošais gaisa pārvadātājs vai nu izmaksā kompensāciju, vai arī sniedz pasažierim pamatojumu kompensācijas nemaksāšanai, un šajā gadījumā ir jāsniedz informācija par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a pantu. Ja saskaņā ar 6.c panta 2. punktā izklāstītajiem nosacījumiem apkalpojošais gaisa pārvadātājs atsaucas uz ārkārtējiem apstākļiem, tas norāda, uz kuru no pielikumā uzskaitītajiem ārkārtējiem apstākļiem tas atsaucas, un, ja tas atsaucas uz notikumu, kas nav minētajā sarakstā, tas norāda, uz kādu notikumu tas atsaucas, un iemeslus, kāpēc tas būtu jāuzskata par ārkārtējiem apstākļiem. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs atsaucas uz ārkārtējiem apstākļiem, tas sniedz skaidru un pamatotu skaidrojumu, tostarp īsu skaidrojumu par to, kā minētie ārkārtējie apstākļi atbilst tiešas cēloņsakarības nosacījumiem, un visus iespējamos pasākumus, kas izklāstīti 6.c panta 2. punktā.

Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs prasīto kompensāciju nemaksā, pasažieris var iesniegt sūdzību saskaņā ar 15. a pantu.";

10) regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:

"*8. pants*

Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu

1. Traucējuma gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez liekas kavēšanās un saskaņā ar 4., 5., 6. vai 6.b pantā un šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem pasažieriem bez maksas piedāvā izvēli no šādām iespējām:

a) septiņās kalendārajās dienās pēc tam, kad pasažieris izdarījis izvēli, ar elektronisku bankas pārskaitījumu vai, ja pasažieris tam skaidri piekritis uz pastāvīga informācijas nesēja, ar citiem līdzekļiem automātiski saņemt biļešu un starpniecības maksu, ja tādas piemērotas, pilnas cenas atlīdzinājumu par to brauciena vai braucienu daļu vai daļām, kas nav veiktas, un par jau veikto brauciena vai braucienu daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas attiecībā pret pasažiera sākotnējiem ceļojuma plāniem, attiecīgā gadījumā kopā ar atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas punktu pēc iespējas agrāk pēc pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika vai, vienojoties ar pasažieri, pirms minētā laika;

b) turpināt pasažiera braucienu ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem, mainot pasažiera maršrutu līdz viņa galamērķim pēc iespējas agrāk pēc pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika vai, vienojoties ar pasažieri, pirms minētā laika; vai

c) ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem mainīt pasažiera maršrutu līdz viņa galamērķim uz vēlāku dienu atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ņemot vērā vietu pieejamību.

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

2. Lai pasažieris pēc iespējas ātrāk varētu nokļūt savā galamērķī atbilstīgi 1. punkta pirmās daļas b) apakšpunktam, un ar kopējo ceļojuma laiku, kas ir tik tuvs sākotnējā lidojuma paredzētajam kopējam ceļojuma laikam, cik tas saprātīgi iespējams, apkalpojošais gaisa pārvadātājs, ņemot vērā pieejamību, pastāvīgā informācijas nesējā piedāvā pasažierim izskatīšanai un skaidri paustai piekrišanai vismaz vienu no šādām alternatīvām iespējām:

a) lidojums vai savienoti lidojumi tajā pašā maršrutā, kā noteikts gaisa pārvadājuma līgumā;

b) atšķirīgs maršruts starp to pašu izlidošanas lidostu un ielidošanas lidostu, kā norādīts gaisa pārvadājuma līgumā;

c) maršruta maiņa uz alternatīvu lidostu vai no tās līdz lidostai, kas norādīta gaisa pārvadājuma līgumā, un šajā gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs sedz pasažiera pārvietošanas izmaksas starp gaisa transporta līgumā norādīto lidostu un alternatīvo lidostu;

d) cita gaisa pārvadātāja nodrošinātu pakalpojumu izmantošana; vai

e) cita transporta veida izmantošana, ja tas ir piemērots paredzamajam brauciena attālumam.

Ja maršruts tiek mainīts, izmantojot citu gaisa pārvadātāju vai citu transporta veidu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par to, lai sniegtu informāciju, nodrošinātu atbalstu un maršruta maiņu tikai līdz izlidošanas brīdim attiecīgajā mainītajā maršrutā. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs paliek atbildīgs par 7. pantā paredzēto kompensāciju par kavēšanos, ierodoties galamērķī. Maršruta maiņas pakalpojuma sniedzējs ir atbildīgs par visām pārējām ar šo pakalpojumu saistītajām tiesībām saskaņā ar piemērojamajiem Savienības tiesību aktiem par pasažieru tiesībām attiecībā uz minēto transporta veidu.

3. Ja pasažieris ir informējis apkalpojošo gaisa pārvadātāju par savu izvēli turpināt braucienu saskaņā ar šā panta ar 1. punkta b) apakšpunktu un 5. punktu un ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs trīs stundu laikā nav piedāvājis maršruta maiņu ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem, pasažieris var pats organizēt maršruta maiņu saskaņā ar šā panta 2. punktu. Ja pasažieris izvēlas pats organizēt maršruta maiņu, pasažieris attiecīgi informē apkalpojošo gaisa pārvadātāju. Pasažierim ir tiesības atteikties no maršruta maiņas, ja šīs maršruta maiņas iespējas netiek piedāvātas ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem, un šādā gadījumā, gaidot maršruta maiņu, viņš saglabā savas tiesības uz atbalstu saskaņā ar 9. pantu.

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

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

4. Neskarot citus šā panta noteikumus, ja pasažieris organizējis tranzītnosēšanos, viņam ir papildu tiesības atteikt maršruta maiņas iespējas, ja minētās maršruta maiņas iespējas neietver minēto tranzītnosēšanos.

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

Pasažieris par savu izvēli informē apkalpojošo gaisa pārvadātāju.

6. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs pēc pasažiera pieprasījuma sniedz šajā pantā izklāstīto informāciju papīra formātā. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina, ka izvēle, ko pasažieris izdarījis, ievērojot šo pantu, tiek skaidri apstiprināta uz pastāvīga informācijas nesēja.

7. Šā panta 1. punktā izklāstītās iespējas ir skaidri norādītas, un uz tām neattiecas priekšatlase, noklusējuma iestatījumi vai papildu procesuālie slogi, kas dod priekšroku vienai iespējai.";

11) iekļauj šādu pantu:

"*8.a pants*

Kuponi

1. Ja pasažierim ir tiesības uz kompensāciju saskaņā ar 7. pantu vai atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunktu vai 10. panta 2. punktu, gaisa pārvadātājs var pasažierim piedāvāt izvēlēties kuponu, kura vērtība atbilst vismaz atlīdzinājuma vai maksājamās kompensācijas summai.

2. Pasažierim nav pienākuma maksājuma vietā pieņemt kuponu. Piekrišana ir spēkā tikai tad, ja pasažieris ir devis nepārprotamu piekrišanu uz pastāvīga informācijas nesēja. Visas 7. panta 7. punktā un 8. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunktā paredzētās iespējas ir skaidri norādītas, un uz tām neattiecas priekšatlase, noklusējuma iestatījumi vai papildu procesuālie slogi, kas dod priekšroku vienai iespējai.

3. Pirms pasažieris izdara 1. punktā minēto izvēli, gaisa pārvadātājs uz pastāvīga informācijas nesēja skaidri informē pasažieri par 2., 4., 5. un 6. punktā minēto informāciju.

4. Kupons:

a) tā maksimālais derīguma termiņš ir 12 mēneši no dienas, kad pasažieris pieņem kuponu; minēto derīguma termiņu var pagarināt tikai vienu reizi uz papildu laikposmu, kas nepārsniedz 12 mēnešus, ar noteikumu, ka gan pasažieris, gan gaisa pārvadātājs skaidri vienojas par minēto pagarinājumu uz pastāvīga informācijas nesēja;

b) ir pilnībā vai daļēji izmantojams jebkādiem gaisa pārvadātāja pakalpojumiem tā derīguma termiņa laikā, tostarp pakalpojumiem, kas rezervēti kupona derīguma termiņa laikā, bet veikti pēc tā derīguma termiņa beigām;

c) tiek izsniegts uz pastāvīga informācijas nesēja un tiek skaidri norādīta tā vērtība, derīguma termiņš un lietošanas nosacījumi; ja kupona vērtība ir lielāka par maksājumu, uz kuru pasažierim ir tiesības saskaņā ar 7. pantu, 8. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunktu vai 10. panta 2. punktu, to norāda kuponā.

5. Pasažieris un gaisa pārvadātājs var vienoties par pilnīgu vai daļēju maksājumu jebkurā laikā, pirms kupons tiek izlietots vai beidzas tā derīguma termiņš, neraugoties uz pasažiera sākotnējo izvēli attiecībā uz kuponu.

6. Gaisa pārvadātājs automātiski atlīdzina attiecīgā kupona atlikušo summu bez nepamatotas kavēšanās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā septiņu kalendāro dienu laikā:

a) pasažierim pēc kupona derīguma termiņa beigām, ja kupons nav izmantots; tas attiecas arī uz attiecīgā kupona atlikušo summu iepriekšējas daļējas izmantošanas gadījumā;

b) pasažierim, ja pirms kupona derīguma termiņa beigām pasažieris un gaisa pārvadātājs vienojas par šādu atlīdzinājumu; vai

c) attiecīgā pasažiera nāves gadījumā – personai, kura nodarbojas ar mirušā pasažiera lietām, pēc minētās personas lūguma un uzrādot attiecīgus apliecinošus dokumentus uz pastāvīga informācijas nesēja.";

12) regulas 9. pantu aizstāj ar šādu:

"*9. pants*

Tiesības uz atbalstu

1. Ja ir atsauce uz šo pantu, pasažieriem bez maksas piedāvā:

a) atspirdzinājumus ik pēc divām gaidīšanas stundām;

b) ēdināšanu pēc trim stundām un pēc tam ik pēc piecām gaidīšanas stundām, bet ne vairāk kā trīs ēdināšanas dienā;

c) piekļuvi internetam un divus tālruņa zvanus.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs var ierobežot vai atteikt saskaņā ar pirmo daļu sniegto atbalstu, ja tā sniegšana vēl vairāk aizkavētu kavētā lidojuma izlidošanu vai maršruta maiņu, tostarp alternatīvā pārvadājuma atiešanu.

2. Turklāt, ja gaidot lidojumu vai alternatīvu pārvadājumu, kādā vietā ir jāuzturas vienu vai vairākas naktis, pasažieriem bez maksas piedāvā:

a) izmitināšanu viesnīcā;

b) transportu no lidostas uz izmitināšanas viesnīcu un atpakaļ.

3. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs var izmantot kuponus, lai izpildītu savus pienākumus, ievērojot 1. punkta pirmās daļas a) un b) apakšpunktu un 2. punktu. Kuponi, kas izsniegti saskaņā ar 1. punktu, ir izmantojami visās tirdzniecības vietās, kas nodrošina pārtiku un atspirdzinājumus tajā lidostā, kurā attiecīgie pasažieri ir iestrēguši, lidojuma laikā gaisa kuģī un attiecīgā gadījumā izmitināšanas vietā, kas paredzēta, ievērojot 2. punkta a) apakšpunktu. Kuponu izmitināšanai viesnīcā, kas izsniegts saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu, var izsniegt tikai tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajam pasažierim ir iepriekš rezervējis istabu.

4. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nepilda savus pienākumus, ievērojot 1., 2. un 3. punktu, attiecīgie pasažieri var meklēt risinājumus paši. Gaisa pārvadātājs, kas apkalpo traucēto lidojumu, atlīdzina pasažieriem radušos izdevumus 14 kalendāro dienu laikā pēc atlīdzinājuma pieprasījuma iesniegšanas, ciktāl minētie izdevumi ir nepieciešami, saprātīgi un samērīgi ar gaidīšanas ilgumu un atspirdzinājumu un ēdināšanas izmaksām lidostas atrašanās vietā vai izmitināšanas vietā, kurā tie iestrēguši. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, gaisa pārvadātājs, kas apkalpo traucēto lidojumu, minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.

5. Visās Savienības lidostās, kas apkalpo pasažieru komercpārvadājumus, lidostas vadības dienests ievieš pasākumus, lai nodrošinātu, ka dzeramo ūdeni un elektronisko ierīču uzlādes stacijas var darīt pieejamus bez maksas neatkarīgi no dienas, lidojuma vai terminā̧la.

6. Ja traucējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi un no traucējuma nebūtu bijis iespējams izvairīties pat tad, ja gaisa pārvadātājs ir veicis visus saprātīgos pasākumus, gaisa pārvadātājs var ierobežot saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu paredzēto izmitināšanu viesnīcā līdz maksimāli trīs naktīm.

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

13) regulas 10. pantu aizstāj ar šādu:

"*10. pants*

Lidojuma klases paaugstināšana un pazemināšana

1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri augstākā pārvadājuma klasē, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs neprasa pasažierim nekādu piemaksu.

2. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri zemākā pārvadājuma klasē, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs 14 kalendāro dienu laikā no klases pazemināšanas dienas piešķir pasažierim automātisku atlīdzinājumu apmērā, kas līdzvērtīgs vismaz:

a) 30 % no lidojuma cenas attiecībā uz lidojumiem, kuru attālums ir 1 500 kilometru vai mazāk;

b) 50 % no lidojuma cenas visiem Savienības iekšējiem lidojumiem, kuru attālums pārsniedz 1 500 kilometrus, izņemot lidojumus starp dalībvalstu Eiropas teritoriju un Francijas tālākajiem reģioniem, un visiem citiem lidojumiem, kuru attālums ir no 1 500 līdz 3 500 kilometriem; vai

c) 75 % no lidojuma cenas attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts, tostarp lidojumiem starp dalībvalstu Eiropas teritoriju un Francijas tālākajiem reģioniem.

3. Ja lidojuma cena uz biļetes nav norādīta, šā panta 2. punktā minēto atlīdzinājumu aprēķina, pamatojoties uz attiecīgo lidojuma attāluma proporcionālo daļu salīdzinājumā ar kopējo attālumu, uz kuru attiecas gaisa pārvadājuma līgums un ko aprēķina saskaņā ar 7. panta 5. punktu.

4. Šajā pantā minētajā lidojuma cenā nav iekļauti nodokļi un nodevas, kas norādītas uz biļetēm, ciktāl nedz prasība samaksāt šos nodokļus un nodevas, nedz to summa nav atkarīgas no pārvadājuma klases, kurai minētās biļetes tika nopirktas.

5. Šis pants neattiecas uz papildpakalpojumiem, piemēram, īpašām sēdvietām vai ēdināšanu, kas ir neatkarīgi no pārvadājuma klases un tiek pārdoti atsevišķi.";

14) iekļauj šādu pantu:

"*10.a pants*

Lidostas ārkārtas rīcības plāni

1. Savienības lidostā, kuras kopējais pasažieru pārvadājumu apjoms gadā vismaz trīs gadus pēc kārtas pārsniedz četrus miljonus pasažieru, lidostas vadības dienests nodrošina, ka lidostas vadības dienesta darbības un lidostas pamatpakalpojumu sniedzēju, jo īpaši gaisa pārvadātāju un virszemes pakalpojumu sniedzēju, darbības tiek koordinētas, izmantojot pienācīgu ārkārtas rīcības plānu, ņemot vērā iespējamās daudzu lidojumu atcelšanas, daudzu lidojumu kavēšanās, vai abas situācijas, kas izraisa ievērojama skaita pasažieru iestrēgšanu lidostā. Ārkārtas rīcības plānu izstrādā, lai nodrošinātu, ka iestrēgušajiem pasažieriem tiek sniegta pienācīga informācija un atbalsts, un tajā ietver pasākumus, lai mazinātu viņu gaidīšanas laiku un neērtības.

2. Lidostas ārkārtas rīcības plānos ņem vērā pasažieru īpašās un individuālās vajadzības, kas minētas 11. pantā.

3. Ārkārtas rīcības plānu jo īpaši izstrādā, piedaloties Lidostas lietotāju komitejai, kas minēta Padomes Direktīvā 96/67/EK (*), virszemes pakalpojumu sniedzējiem un citiem lidostas pamatpakalpojumu sniedzējiem, tostarp īpaša atbalsta sniedzējiem personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Ārkārtas rīcības plānu izstrādā, attiecīgā gadījumā piedaloties attiecīgajām iestādēm. Ārkārtas rīcības plānā ietver arī kontaktinformāciju attiecībā uz personu vai personām, ko iecēluši gaisa pārvadātāji, kuri piedalās Lidostas lietotāju komitejā, lai minētā persona vai minētās personas tos pārstāvētu uz vietas daudzu lidojumu atcelšanas, daudzu lidojumu kavēšanās, vai abu situāciju gadījumā. Gaisa pārvadātājs nodrošina, ka jebkurai ieceltajai personai ir nepieciešamie līdzekļi, lai palīdzētu pasažieriem saskaņā ar pienākumiem, kas izriet no šīs regulas lidojuma traucējuma gadījumā.

4. Lidostas vadības dienests ārkārtas rīcības plānu dara zināmu Lidostas lietotāju komitejai, kas minēta Direktīvā 96/67/EK, un pēc pieprasījuma arī valsts izpildiestādei, kura izraudzīta, ievērojot šīs regulas 16. pantu. Valsts izpildiestāde uzrauga lidostas vadības dienesta atbilstību šā panta prasībām.

5. Dalībvalsts var nolemt, ka lidostai, uz kuru neattiecas 1. punkts un kura atrodas tās teritorijā, ir jāpilda 1. līdz 4. punktā noteiktie pienākumi.

6. Savienības lidostās, kurās kopējais pasažieru pārvadājumu apjoms gadā nepārsniedz 1. punktā noteiktās robežvērtības vai uz kurām neattiecas dalībvalsts lēmums, ievērojot 5. punktu, lidostas vadības dienests dara visu iespējamo, lai koordinētu lidostas lietotāju rīcību un vienotos ar viņiem nolūkā informēt iestrēgušos pasažierus daudzu lidojumu atcelšanas, daudzu lidojumu kavēšanās, vai abu situāciju gadījumā, kas izraisa ievērojama skaita pasažieru iestrēgšanu lidostā.

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

15) regulas 11. pantu aizstāj ar šādu:

"*11. pants*

Pasažieri ar īpašām vajadzībām

1. Šajā pantā noteiktās personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības neskar tiesības, kas tām ir saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1107/2006.

2. Visu pasažieriem paredzēto informāciju saskaņā ar šo regulu sniedz piekļūstamā formātā.

3. Šajā regulā par "pasažieriem ar īpašām vajadzībām" uzskata šādas pasažieru kategorijas:

a) personas ar invaliditāti, personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām un grūtnieces ar noteikumu, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir informēts par viņu īpašajām vajadzībām pēc palīdzības, ja iespējams, rezervācijas vai reģistrācijas laikā un ne vēlāk kā tad, kad pasažieris ir informēts par traucējumiem, ievērojot 4. panta 2. punktu, 5. panta 1. punktu vai 6. panta 1. punktu vai nokavē savienoto lidojumu, ievērojot 6.b panta 1. punktu;

b) zīdaiņi un nepavadītie nepilngadīgie; un

c) personas, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, pamatojoties uz medicīnisko izziņu, ja vien tām nav atteikta iekāpšana drošības apsvērumu dēļ.

Uzskata, ka jebkurš paziņojums, kas gaisa pārvadātājam sniegts saistībā ar pirmajā daļā minētajiem apstākļiem, attiecas uz visiem braucieniem, uz ko attiecas gaisa pārvadājuma līgums.

4. Jebkurai personai, kas pavada 3. punktā minētās personas vai kuras pavada bērnu, saskaņā ar vienu un to pašu gaisa pārvadājuma līgumu, gaisa pārvadātājs bez maksas piedāvā iespēju sēdēt minētās personas vai bērna vietai blakus esošajā vietā. Ja blakus esošā vieta nav pieejama, gaisa pārvadātājs cenšas palīdzēt pavadošajai(-ām) personai(-ām) atrast brīvas blakus esošas vietas.

5. Iekāpšanas laikā apkalpojošie gaisa pārvadātāji piešķir prioritāti 3. punktā minētajām personām un visām personām vai atzītiem servissuņiem, kas pavada minētās personas, kā arī bērniem ratiņos vai saliekamajos ratiņos, kopā ar viņu pavadoni.

6. Apkalpojošie gaisa pārvadātāji bez papildu maksas nodrošina, ka zīdaiņus un bērnus, kuriem ir vajadzīgi bērnu ratiņi vai saliekamie bērnu ratiņi, var pārvadāt viņu bērnu ratiņos vai saliekamajos bērnu ratiņos līdz iekāpšanas vārtiem vai gaisa kuģa durvīm un ka minētie bērnu ratiņi vai saliekamie bērnu ratiņi viņiem ir pieejami pie gaisa kuģa durvīm, ja vien nepastāv drošuma, drošības, kapacitātes vai ekspluatācijas ierobežojumi.

7. Ja lidostas vadības dienests nepilda savus pienākumus saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1107/2006 7. un 8. pantu un tā rezultātā personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām nokavē lidojumu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par to, lai minētajiem pasažieriem nodrošinātu kompensāciju, maršruta maiņu un atbalstu saskaņā ar šīs regulas 7., 8. un 9. pantu. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs šādu maršruta maiņu un palīdzību nodrošina arī pavadošajai personai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1107/2006 4. panta 2. punktā minētajiem nosacījumiem.

Lidostas vadības dienests atlīdzina apkalpojošajam gaisa pārvadātājam izmaksas, kas tam radušās saskaņā ar šā punkta pirmo daļu. Līdz 2027. gada 23. oktobrim Komisija pieņem īstenošanas aktu saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16.h panta 3. punktā, nosakot minētā atlīdzinājuma praktisko kārtību. Minētais īstenošanas akts nemazina gaisa pārvadātāja atbildību attiecībā uz kompensācijas nodrošināšanu, maršruta maiņu un atbalstu pasažieriem, ievērojot šo punktu.

8. Ja gaisa pārvadātājs vai tā pilnvarotais pārstāvis noslēdz līgumu ar personu, kas rīkojas nepavadītu nepilngadīgo vārdā ar mērķi sniegt minētajiem nepilngadīgajiem īpašu atbalstu viņu braucienā, un ja konkrēta atbalsta nesniegšanas dēļ minētie nepilngadīgie nokavē lidojumu, apkalpojošie gaisa pārvadātāji ir atbildīgi par kompensācijas nodrošināšanu, maršruta maiņu un atbalstu minētajiem nepilngadīgajiem saskaņā ar 7., 8. un 9. pantu.

9. Nodrošinot maršruta maiņu un atbalstu saskaņā ar 8. un 9. pantu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs īpašu uzmanību pievērš šā panta 3. punktā minēto personu vajadzībām. Gaisa pārvadātāji minēto maršruta maiņu un atbalstu minētajām personām, tostarp visām personām vai atzītiem servissuņiem, kas pavada minētās personas, nodrošina pēc iespējas ātrāk.

10. Šīs regulas 9. panta 6. punktu nepiemēro šā panta 3. punktā minētajiem pasažieriem un nevienai personai vai atzītiem servissuņiem, kas tos pavada.";

16) iekļauj šādus pantus:

"*11.a pants*

Personīgs priekšmets un rokas bagāža

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1107/2006, apkalpojošie gaisa pārvadātāji atļauj pasažieriem bez papildu maksas pārvadāt personīgu priekšmetu salonā.

Neskarot Regulu (EK) Nr. 1107/2006, apkalpojošie gaisa pārvadātāji, ņemot vērā gaisa kuģa salona ietilpību, atļauj pasažieriem ienest salonā rokas bagāžas vienību.

Ikreiz, kad gaisa pārvadājumu maksas tiek piedāvātas vai publicētas, gaisa pārvadājumu maksas, tostarp atļauto rokas bagāžas vienību, uzrāda pēc noklusējuma pirms jebkura rezervēšanas procesa sākuma.

Šis punkts neliedz gaisa pārvadātājiem vai starpniekiem piedāvāt komerciāli diferencētus piedāvājumus pasažieriem, kuri brīvprātīgi izvēlas ceļot bez rokas bagāžas.

2. Gadījumos, kad konkrētu iemeslu dēļ, piemēram, drošuma apsvērumu, ietilpības apsvērumu dēļ vai gaisa kuģa tipa maiņas gadījumā pēc rezervācijas veikšanas, nav iespējams salonā pārvadāt 1. punktā minēto personīgu priekšmetu vai rokas bagāžu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgi pie reģistrācijas vai pie vārtiem var pieprasīt, lai nereģistrētā bagāža tiktu pārvadāta gaisa kuģa kravas nodalījumā, bet bez papildu izmaksām pasažierim.

3. Šis pants neietekmē uz nereģistrētu bagāžu attiecināmus ierobežojumus, kas noteikti ar Savienības noteikumiem, piemēram ierobežojumus, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 300/2008 (*) un Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2015/1998 (**), vai tos, kas noteikti ar starptautiskajiem drošības un drošuma noteikumiem.

11.b pants

Iekāpšanas kartes

Pasažieriem neatsaka iekāpšanu, pamatojoties uz to, ka viņi ir izmantojuši savu digitāli izdotas iekāpšanas kartes drukāto versiju, ar nosacījumu, ka tā ir drukāta skaidrā un mašīnlasāmā veidā. Pasažieriem neatsaka iekāpšanu, pamatojoties uz to, ka viņi nav samaksājuši papildu maksu par savas digitāli izdotas iekāpšanas kartes drukātās versijas izmantošanu.

Ja gaisa pārvadātāji paredz digitālas iekāpšanas kartes, pasažieri pēc reģistrēšanās var saņemt iekāpšanas kartes digitāli bez papildu pieprasījuma, un viņiem nav pienākuma izveidot lietotāja kontu vai izmantot īpašu lietotni iekāpšanas karšu saņemšanai un izdrukāšanai.

Gaisa pārvadātāji nedrīkst noteikt papildu maksu par iekāpšanas kartes drukātas versijas izsniegšanu pasažierim, ja pasažieris jau ir reģistrējies.

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

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

17) regulas 12. pantu aizstāj ar šādu:

"*12. pants*

Papildu tiesības

1. Šī regula neietekmē pasažieru tiesības, kas piešķirtas, ievērojot citus tiesību aktus, tostarp Direktīvu (ES) 2015/2302, ja vien šajā pantā nav paredzēts citādi.

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

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

2. Neskarot valsts tiesību, tostarp tiesu prakses, būtiskus principus un noteikumus, šā panta 1. punktu nepiemēro brīvprātīgajiem saskaņā ar 4. panta 2. punktā paredzētajiem nosacījumiem.

3. Ja pasažierim jau ir izmaksāta kompensācija vai atlīdzinājums saskaņā ar trešās valsts tiesību aktiem, šādas kompensācijas vai atlīdzinājuma summu atskaita no tās kompensācijas vai atlīdzinājuma summas, ko piešķir saskaņā ar šo regulu.";

18) iekļauj šādu pantu:

"*12.a pants*

Vārdu un uzvārdu labošana

1. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs pēc pieprasījuma, kas iesniegts ne vēlāk kā 48 stundas pirms paredzētā izlidošanas laika, labo pareizrakstības kļūdas pasažiera vārdā un uzvārdā vai administratīvu izmaiņu gadījumā atjaunina pasažiera vārdu un uzvārdu. Šādus labojumus vai atjauninājumus veic bez maksas vismaz vienu reizi, un tie nav pamats iekāpšanas atteikumam saskaņā ar 4. pantu.

2. Šā panta 1. punktā minēto pieprasījumu drīkst iesniegt:

a) pasažieris saistībā ar tāda pasažiera vārdu vai uzvārdu un jebkura tāda pasažiera vārdu un uzvārdu, kura biļete ir daļa no tā paša gaisa pārvadājuma līguma kā tā pasažiera biļete, kurš iesniedzis pieprasījumu;

b) starpnieks saistībā ar tā pasažiera vārdu un uzvārdu, attiecībā uz kuru starpnieks ir veicis rezervāciju.

3. Labojums vai atjauninājums, kas veikts, ievērojot 1. punktu, nav uzskatāms par biļetes nodošanu no pasažiera citai personai.";

19) regulas 13. pantu aizstāj ar šādu:

"*13. pants*

Tiesības uz atlīdzinājumu

Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas tam noteiktas, ievērojot šo regulu, šīs regulas vai valsts tiesību aktu noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem Savienības vai valstu tiesību aktiem. Jo īpaši šī regula nekādā veidā neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības pieprasīt kompensāciju vai atgūt zaudējumus no lidostas vai citas trešās personas, ar kuru apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir noslēdzis līgumu.";

20) regulas 14. pantu aizstāj ar šādu:

"*14. pants*

Pienākumi informēt pasažierus

1. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs un starpnieks savā tīmekļa vietnē un mobilajā lietotnē iekļauj informatīvu paziņojumu, kurā norāda tiesības saskaņā ar šo regulu, tostarp informāciju par sūdzību izskatīšanas procedūru. Lai ievērotu minēto prasību, apkalpojošais gaisa pārvadātājs un starpnieks var izmantot šīs regulas noteikumu kopsavilkumu, kuru Komisija sagatavojusi un darījusi pieejamu sabiedrībai visās Savienības oficiālajās valodās.

2. Piedāvājot biļetes lidojumam vai savienotajiem lidojumiem un pirms šādu lidojuma biļešu iegādes gaisa pārvadātāji un starpnieki sniedz pasažierim šādu informāciju:

a) piedāvātās biļetes vai biļešu veids, jo īpaši informācija par to, vai uz biļeti vai biļetēm attiecas viens gaisa pārvadājuma līgums vai atsevišķu gaisa pārvadājumu līgumu kombinācija;

b) pasažiera, apkalpojošā gaisa pārvadātāja un starpnieka tiesības un pienākumi saskaņā ar šo regulu, kas pievienoti gaisa pārvadājuma līgumam, tostarp informācija par sūdzību izskatīšanu un atlīdzināšanas procesu;

c) termiņš un procedūra, saskaņā ar kuru pasažieris var lūgt vārda un uzvārda labošanu, kā norādīts 12.a pantā;

d) gaisa pārvadājuma līguma noteikumi;

e) procedūra salonā aizmirstu personīgu priekšmetu un rokas bagāžas atgūšanai; minētā informācija ietver elektroniskās saziņas kontaktinformāciju, informāciju par izmantojamajām veidlapām un citu būtisku informāciju, kas nepieciešama, lai pasažieris uzsāktu pieprasījumu; un

f) kontaktinformācija, lai saņemtu palīdzību un atbalstu traucējumu gadījumā.

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

4. Lidostas vadības dienests vai attiecīgā gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina, ka pie reģistrācijas letēm (tostarp pašapkalpošanās reģistrācijas iekārtām) un pie iekāpšanas vārtiem ir skaidri norādīts šāds teksts: "Ja jums ir atteikta iekāpšana vai ja jūsu lidojums ir atcelts, vai izlidošana kavējas vismaz divas stundas, vai ielidošana galamērķī kavējas par vairāk nekā trīs stundām, pie reģistrācijas letes vai iekāpšanas vārtiem lūdziet informatīvo paziņojumu par savām tiesībām, jo īpaši attiecībā uz atlīdzinājumu vai maršruta maiņu, atbalstu un iespējamo kompensāciju." Minēto tekstu norāda vismaz lidostas atrašanās vietas valodā vai valodās un starptautiski lietotā valodā. Lidostas vadības dienests arī nodrošina, ka pie reģistrācijas letēm blakus tekstam ir attēlots QR kods vai jebkāds cits digitāls līdzeklis, kas dod iespēju piekļūt Komisijas mobilajai lietotnei par pasažieru tiesībām, kurā ir ietverts šīs regulas kopsavilkums. Šajā nolūkā lidostu vadības dienesti sadarbojas ar apkalpojošajiem gaisa pārvadātājiem.

5. Pēc biļešu iegādes apkalpojošie gaisa pārvadātāji bez nepamatotas kavēšanās sniedz pasažieriem 2. punktā izklāstīto informāciju uz pastāvīga informācijas nesēja.

6. Šajā pantā paredzēto informāciju gaisa pārvadātāji un starpnieki attiecīgā gadījumā sniedz gaisa pārvadājuma līguma valodā un starptautiski lietotā valodā.

7. Informācija, sarakste vai veidlapu vai dokumentu apmaiņa ar pasažieriem, ievērojot šo regulu, tostarp 7. panta 4. punktā minētā un izvēles piedāvājumi vai vienošanās saskaņā ar 4., 5., 6.b, 7., 8. vai 8.a pantu, ir viegli pieejama un tiek sniegta skaidrā un nepārprotamā veidā. Ja informāciju, saraksti, veidlapas vai dokumentus sniedz elektroniski, gaisa pārvadātāji un starpnieki tos sniedz uz pastāvīga informācijas nesēja, un tajos norāda arī datumu un laiku.

Šādā nolūkā gaisa pārvadātāji un starpnieki nodrošina, ka pasažierim nav obligāti jābūt lietotāja kontam vai īpašai lietotnei kā priekšnoteikumam, lai piekļūtu informācijai, sarakstei, veidlapām vai dokumentiem, ievērojot šo regulu, tostarp iekāpšanas kartēm, vai saņemtu tos, bet tas neietver informāciju un dokumentus, kas saistīti ar tādiem jautājumiem kā pastāvīgo pasažieru programmas vai citas komerciālas programmas, ko piedāvā gaisa pārvadātājs vai starpnieks.

Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, lai noteiktu, vai un kad pasažieri ir snieguši nepieciešamo informāciju, saraksti, veidlapas vai dokumentus, tostarp attiecībā uz 7. panta 4. punktā minēto saziņu un iekāpšanas kartēm vai izvēlēm vai vienošanās piedāvājumiem saskaņā ar 4., 5., 6.b, 7., 8. vai 8.a pantu, gulstas uz gaisa pārvadātājiem un starpniekiem.

Šīs regulas nolūkos visi saziņas līdzekļi pasažierim dod iespēju ātri un bez maksas sazināties un rezultatīvi komunicēt ar gaisa pārvadātājiem un starpniekiem.";

21) iekļauj šādu pantu:

"*15.a pants*

Sūdzība gaisa pārvadātājam vai starpniekam

1. Katrs gaisa pārvadātājs un starpnieks izveido sūdzību izskatīšanas mehānismu attiecībā uz šajā regulā paredzētajām tiesībām un pienākumiem savās attiecīgajās atbildības jomās.

2. Pasažieri, izmantojot 1. punktā minēto mehānismu, var iesniegt sūdzību jebkuram gaisa pārvadātājam vai starpniekam to attiecīgajās atbildības jomās. Šādu sūdzību iesniedz 12 mēnešu laikā no dienas, kad lidojums tika veikts vai to bija plānots veikt, vai trīs mēnešu laikā pēc kompensācijas pieprasījuma iesniegšanas – atkarībā no tā, kurš datums ir vēlāk.

Septiņu darbdienu laikā pēc sūdzības saņemšanas adresāts pasažierim apstiprina sūdzības saņemšanu. Adresāts viena mēneša laikā pēc sūdzības saņemšanas vai nu sniedz pamatotu atbildi, vai pienācīgi pamatotos gadījumos informē pasažieri par to, ka tas saņems galīgo atbildi ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc sūdzības saņemšanas dienas.

Galīgajā atbildē iekļauj arī attiecīgo kontaktinformāciju par struktūru vai struktūrām, kas ir atbildīgas par sūdzību izskatīšanu, ievērojot šo regulu. Minēto pienākumu var izpildīt, nosūtot pasažieri uz sūdzību izskatīšanas struktūru sarakstu, ko darījusi pieejamu Komisija.

3. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, lai noteiktu, vai pasažieriem ir sniegta nepieciešamā informācija, gulstas uz gaisa pārvadātāju un starpnieku.";

22) iekļauj šādu pantu:

"*16.h pants*

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē (*).

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

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

23) regulas 17. pantu aizstāj ar šādu:

"*17. pants*

Pārskats un ziņojums

1. Līdz 2031. gada 23. oktobrim un pēc tam ik pēc pieciem gadiem Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par pielikumā izklāstīto ārkārtējo apstākļu sarakstu, ņemot vērā notikumus, kas ietekmējuši iepriekšējos gados pirms katra ziņojuma notikušo lidojumu savlaicīgu un efektīvu nodrošināšanu.

2. Līdz 2031. gada 23. oktobrim un pēc tam ik pēc pieciem gadiem Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību, izpildi un rezultātiem. Komisija ziņojumā iekļauj informāciju par aviopasažieru pastiprinātu aizsardzību lidojumos uz un no trešām valstīm, ko apkalpo trešo valstu gaisa pārvadātāji.

Minētajā ziņojumā iekļauj arī pārskatu par robežvērtībām un šajā regulā noteiktajām summām, cita starpā ņemot vērā gaisa pārvadājumu maksu attīstību, inflācijas līmeni un statistiku par iekāpšanas atteikumiem, atcelšanu, kavēšanos un nokavētiem savienotajiem lidojumiem, kas attiecināmi uz gaisa pārvadātājiem, kā arī statistiku par lidojuma klases pazemināšanu iepriekšējos piecos gados.

Ziņojumā, ievērojot pirmo daļu, Komisija novērtē arī:

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

b) turpmākas automatizācijas iespējamību kompensācijas par kavējumiem pieprasījumiem vai maksājumiem.

3. Vajadzības gadījumā minētajiem ziņojumiem pievieno leģislatīvo aktu priekšlikumus.";

24) šīs regulas I pielikumā izklāstīto tekstu pievieno kā Regulas (EK) Nr. 261/2004 pielikumu.

2. pants

Regulu (EK) Nr. 2027/97 groza šādi:

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

a) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

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

b) pievieno šādus apakšpunktus:

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

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

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

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

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

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

2) regulas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“*3. pants*

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

2. Prasību pēc apdrošināšanas, kā izklāstīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 785/2004 (*) 6. pantā un Regulas (EK) Nr. 1008/2008 11. pantā, ciktāl tā attiecas uz atbildību par pasažieriem, saprot tādējādi, ka Savienības gaisa pārvadātājam ir jābūt apdrošinātam tā, lai tas varētu pienācīgi nodrošināt, ka visas personas, kuras ir tiesīgas saņemt kompensāciju, saņem pilnu kompensācijas summu, uz kuru tām ir tiesības saskaņā ar šo regulu.

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

3) regulas 3.a pantu aizstāj ar šādu:

“*3.a pants*

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

4) regulas 5. pantu aizstāj ar šādu:

"*5. pants*

1. Pasažieru nāves vai ievainojuma gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs nekavējoties un katrā gadījumā ne vēlāk kā 15 dienas pēc fiziskās personas, kam ir tiesības uz kompensāciju, identitātes noskaidrošanas veic tādus avansa maksājumus, kādi var būt vajadzīgi, lai nodrošinātu neatliekamās ekonomiskās vajadzības samērīgi ar pārciesto grūtību smagumu.

2. Neskarot šā panta 1. punktu, pasažieru nāves gadījumā avansa maksājums par katru pasažieri nav mazāks par 16 % no minimālās atbildības summas saskaņā ar Monreālas konvencijas 21. panta 1. punktu un Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas lēmumu, ievērojot Monreālas Konvencijas 24. panta 2. punktu.

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

5) regulas 6. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Visi gaisa pārvadātāji, pārdodot gaisa pārvadājuma pakalpojumu Savienībā, skaidrā un piekļūstamā veidā sniedz pasažieriem visaptverošu informāciju par piemērojamajām procedūrām, kas jāievēro gadījumā, ja bagāža nozaudēta, piegādāta ar kavēšanos vai bojāta. Visi gaisa pārvadātāji nodrošina, lai pārdošanas vietās, tostarp pārdodot pa tālruni un internetā, pasažieriem būtu pieejams kopsavilkums par galvenajiem noteikumiem, kas reglamentē atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu, tostarp kompensācijas pieprasīšanas termiņus un iespēju iesniegt īpašu deklarāciju par īpašu interesi. Izpildot šo informēšanas prasību, Savienības gaisa pārvadātāji izmanto pielikumā doto paziņojumu. Šādu kopsavilkumu vai paziņojumu nevar izmantot par pamatu kompensācijas prasījumam vai šīs regulas vai Monreālas Konvencijas interpretācijai.";

b) panta 2. punktā pievieno šādu ievilkumu:

"— ja pasažieris ir persona ar invaliditāti vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām – par tiesībām bez maksas iesniegt īpašu deklarāciju par īpašu interesi par sava pārvietošanās palīglīdzekļa vērtību.";

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

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

d) pievieno šādus punktus:

"4. Visi gaisa pārvadātāji savās mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs un lidostu vadības dienesti visās Savienības lidostās, kurās notiek pasažieru komercpārvadājumi, savās bagāžas piegādes zonās nodrošina veidlapu, kas ļauj pasažierim nekavējoties tiešsaistē vai papīra formātā iesniegt sūdzību par bojātu, aizkavētu vai nozaudētu bagāžu.

Veidlapa, kas lidostas vadības dienestiem ir jānodrošina pasažieriem, ir kopējā veidlapa. Pasažieriem ir tiesības iesniegt sūdzību gaisa pārvadātājiem, izmantojot minēto kopējo veidlapu. Gaisa pārvadātāji savās tīmekļa vietnēs, mobilajās lietotnēs vai papīra formātā var nodrošināt pasažieriem savu veidlapu ar noteikumu, ka šāda veidlapa piekļūstamā formātā piedāvā izvēli un informāciju, kas izklāstīta kopējā veidlapā, un ir pieejama vismaz rezervācijas valodā.

Par veidlapas iesniegšanas dienu gaisa pārvadātājs uzskata sūdzības reģistrēšanas dienu, ievērojot Monreālas konvencijas 31. panta 2. punktu un 31. panta 3. punktu, pat ja gaisa pārvadātājs pieprasa papildu informāciju vēlākā dienā. Šis punkts neskar pasažieru tiesības Monreālas konvencijā noteiktajā termiņā iesniegt sūdzību, izmantojot citus līdzekļus.

5. Lai nodrošinātu šā panta 4. punkta vienādu piemērošanu, Komisija pieņem īstenošanas aktu, ar ko izveido kopējo veidlapu. Šo kopējo veidlapu izveido piekļūstamā formātā. Komisija savā tīmekļa vietnē kopējo veidlapu dara pieejamu visās Savienības oficiālajās valodās. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 6.d panta 2. punktā.

6. Visa informācija, ko sniedz, ievērojot šo pantu, un sūdzību veidlapas ir piekļūstamā formātā un tiek darītas pieejamas arī personām, kuras neizmanto digitālos rīkus.

7. Visi pienākumi sniegt informāciju, ievērojot šo pantu, attiecas arī uz starpniekiem, kad tie pārdod gaisa pārvadājumus uz Savienību, no tās vai tās teritorijā.";

6) iekļauj šādus pantus:

"*6.a pants*

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

2. Lai nodrošinātu šā panta 1. punkta vienādu piemērošanu, Komisija pieņem īstenošanas aktu, ar ko izveido īpašās deklarācijas par īpašu interesi veidlapu. Minēto veidlapu izveido formātā, kam var piekļūt personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 6.d panta 2. punktā.

Pasažieriem ir tiesības iesniegt īpašu deklarāciju par īpašu interesi gaisa pārvadātājiem, izmantojot minēto veidlapu. Gaisa pārvadātāji savās tīmekļa vietnēs, mobilajās lietotnēs vai papīra formātā var nodrošināt pasažieriem savu veidlapu ar noteikumu, ka šāda veidlapa piekļūstamā formātā piedāvā izvēli un informāciju, kas izklāstīta Komisijas izveidotajā veidlapā, un ir pieejama vismaz rezervācijas valodā.

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

3. Reģistrētu pārvietošanās palīglīdzekļu iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojājuma vai aizkavēšanās gadījumā vai atzīta servissuņa nāves vai ievainojuma gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs maksā summu, kas nepārsniedz pasažiera deklarēto summu, ja vien tas nepierāda, ka pieprasītā summa ir lielāka nekā personas faktiskā interese par piegādi galamērķī.

4. Ja piemēro šā panta 3. punktu un neskarot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 7. un 8. pantu un I pielikuma ceturto apakšpunktu, Savienības gaisa pārvadātāji ātri dara visu iespējamo, lai nodrošinātu nekavējoties vajadzīgus reģistrētu pārvietošanās palīglīdzekļu pagaidu aizstājējus un pagaidu risinājumus atzītu servissuņu aizstāšanai. Personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir atļauts saglabāt minēto pagaidu aizstājēju bez maksas līdz brīdim, kad ir izmaksāta 3. punktā minētā kompensācija, vai līdz brīdim, kad Savienības gaisa pārvadātāji ir kompensējuši juridiskajām vai fiziskajām personām izmaksas par mobilitātes palīglīdzekļu vai atzīta servissuņa nepieciešamo pagaidu aizstāšanu.

5. Šā panta 4. punkta ievērošana nenozīmē Savienības gaisa pārvadātāja atbildības atzīšanu.

6.b pants

Neskarot Regulu (EK) Nr. 1008/2008, visi gaisa pārvadātāji un starpnieki, pārdodot gaisa pārvadājumus uz Savienību, no tās vai tās teritorijā, rezervācijas laikā un savās mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs piekļūstamā formātā skaidri norāda un gaisa pārvadātāju gadījumā pēc pieprasījuma arī padara pieejamu lidostā (tostarp pašapkalpošanās reģistrācijas iekārtās) šādu informāciju:

— maksimālais atļautais bagāžas apjoms, proti, tās izmēri un svars, kādu pasažieriem ir atļauts pārvadāt salonā un gaisa kuģa kravas nodalījumā atbilstoši katra lidojuma, kas iekļauts pasažiera rezervācijā, pārvadājuma klases cenai,

— visi priekšmetu skaita ierobežojumi, kas tiktu piemēroti noteiktajam maksimālajam atļautajam bagāžas apjomam,

— nosacījumi, ar kādiem trauslus vai vērtīgus priekšmetus, piemēram, mūzikas instrumentus, sporta aprīkojumu, bērnu ratiņus un bērnu sēdekļus, pārvadā pasažieru salonā vai gaisa kuģa kravas nodalījumā,

— jebkuras iespējamās papildu maksas, ko piemēro par reģistrētas un nereģistrētas bagāžas, tostarp 6.c pantā minēto mūzikas instrumentu, pārvadāšanu,

— konkrētie iemesli, kas var liegt pārvadāt nereģistrētu bagāžu salonā.

6.c pants

1. Savienības gaisa pārvadātājs atļauj pasažierim pārvadāt mūzikas instrumentu gaisa kuģa pasažieru salonā saskaņā ar piemērojamiem drošības un drošuma noteikumiem un attiecīgā gaisa kuģa tehniskajām specifikācijām un ierobežojumiem. Mūzikas instrumentus pieņem pārvadāšanai gaisa kuģa salonā ar noteikumu, ka minētos instrumentus var droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa. Mūzikas instrumenti ir daļa no pasažierim atļautā nereģistrētās bagāžas apjoma. Gaisa pārvadātājs var dot pasažieriem iespēju papildus atļautajam daudzumam pārvadāt vēl vienu rokas bagāžas vienību, par to iekasējot iespējamas papildu maksas.

2. Ievērojot piemērojamos drošības un drošuma noteikumus, ja mūzikas instruments ir pārāk liels, lai to varētu droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa, gaisa pārvadātājs var pieprasīt maksu par otro biļeti, ja šādu mūzikas instrumentu pārvadā kā nereģistrētu bagāžu, to novietojot uz otra sēdekļa. Par šādu otro biļeti nav jāmaksā nodokļi, kas minēti Regulas (EK) Nr. 1008/2008 23. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā. Pasažieris un mūzikas instruments tiek izvietoti uz blakus sēdekļiem, mūzikas instrumentu novietojot uz sēdekļa pie iluminatora. Ja iespējams un ja to pieprasa, mūzikas instrumentus pārvadā gaisa kuģa kravas nodalījuma apsildītā daļā, ņemot vērā attiecīgos drošuma noteikumus, vietas ierobežojumus un attiecīgā gaisa kuģa tehniskās specifikācijas.

6.d pants

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 (*) nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

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

(7) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

"*7. pants*

Komisija līdz 2031. gada 23. oktobrim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un tās izpildes rezultātiem.

Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu.";

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

3. pants

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

To piemēro no 2027. gada 23. oktobra.

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

Strasbūrā, 2026. gada 16. septembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs*
R. METSOLA	T. BYRNE

I PIELIKUMS

"PIELIKUMS

Neizsmeļošs tādu apstākļu saraksts, kurus uzskata par ārkārtējiem apstākļiem

Par ārkārtējiem uzskata šādus apstākļus:

1) apstākļi, kas nav saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju:

   a) dabas katastrofas, kas nav saderīgas ar drošu lidojuma norisi;

   b) vides katastrofas, ko nav izraisījis apkalpojošais gaisa pārvadātājs un kas nav saderīgas ar drošu lidojuma norisi;

   c) meteoroloģiskie apstākļi vai gaisa kuģa bojājumi, ko izraisījuši tādi meteoroloģiskie notikumi, kuri nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi;

   d) karš vai nemieri, kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi;

   e) nopietni pārrobežu apdraudējumi veselībai, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2022/2371 (*) 2. panta 1. vai 4. punkta darbības jomā un kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi;

2) ar pasažieri saistīti incidenti:

   a) tādi pasažiera problemātiskas uzvedības incidenti 2014. gada Monreālas protokola nozīmē, kuri nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi un kuru dēļ lidojums ir jāpārtrauc vai jānovirza vai kuri aizkavē izlidošanu, ja vien apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav izraisījis šādu uzvedību;

   b) veselības riski vai ārkārtas medicīniskās palīdzības nepieciešamība, ko atklāj īsi pirms izlidošanas vai kā dēļ jāpārtrauc vai jānovirza lidojums;

3) citi starpgadījumi:

   a) sabotāžas vai terorisma izraisīts bojājums, kas nav saderīgs ar drošu lidojuma norisi;

   b) drošības riski vai citu nelikumīgu darbību izraisīts bojājums, kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi, ar noteikumu, ka šī situācija ir ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles;

   c) slēpti ražošanas vai konstrukcijas defekti, ko atklājis ražotājs vai kompetentā iestāde un kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi;

   d) gaisa satiksmes pārvaldības vai lidostas kapacitātes ierobežojumi vai gaisa telpas slēgšana, tostarp skrejceļu slēgšana, ko veic iestādes, ar noteikumu, ka notikums izriet no lēmuma, kas ir ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles;

   e) lidostas daļēja vai pilnīga neplānota slēgšana, tostarp vispārējās lidostas sistēmas bojājums, elektroapgādes pārtraukums, elektronisko sakaru sistēmas sabrukums vai lidostas vadības dienesta veikta ārkārtas rīcības plāna aktivizēšana, kas nav saderīgi ar plānotu un drošu lidojuma norisi;

   f) degvielas uzpildes sistēmas vispārējs bojājums ar noteikumu, ka situācija nav nesaraujami saistīta ar gaisa kuģa ekspluatāciju un ir ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles;

g) streiki pie pamatpakalpojumu sniedzējiem, piemēram, lidostas vadības dienesta, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem vai apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem, kurus gaisa pārvadātāji faktiski neizvēlas Direktīvas 96/67/EK nozīmē, ar noteikumu, ka minētie streiki ir ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja vai sabiedrību grupas, pie kuras minētais gaisa pārvadātājs pieder, faktiskās kontroles;

h) streiki pie apkalpojošā gaisa pārvadātāja ar noteikumu, ka šie streiki izriet no prasībām, kuras var apmierināt tikai publiskās iestādes un kuras tādējādi ir ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja vai sabiedrību grupas, pie kuras minētais gaisa pārvadātājs pieder, faktiskās kontroles;

i) bojājums gaisa kuģim, ko, tam atrodoties uz zemes vai gaisā, radījušas trešās puses, par kurām gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, dzīvnieki vai svešķermeņi un kas nav saderīgs ar drošu lidojuma norisi;

j) kontaminēts lidostas skrejceļš, kas nav saderīgs ar drošu lidojuma norisi, ja kontaminācijas avots nav gaisa pārvadātājs;

k) pēc izlidošanas – apkalpes locekļa nopietns veselības risks vai ārkārtas medicīniskās palīdzības nepieciešamība, kā dēļ jāpārtrauc vai jānovirza lidojums;

l) lidostas pamatpakalpojumu sniedzēju, piemēram, lidostas vadības dienesta, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju, ko gaisa pārvadātāji faktiski neizvēlas Direktīvas 96/67/EK nozīmē, darbības nepilnības, ar noteikumu, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav spējis īstenot efektīvu kontroli pār minētajiem pamatpakalpojumu sniedzējiem.

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

II PIELIKUMS

"PIELIKUMS

6. pantā minētais informatīvais paziņojums

INFORMATĪVAIS PAZIŅOJUMS PAR GAISA PĀRVADĀTĀJA ATBILDĪBU PAR PASAŽIERIEM UN VIŅU BAGĀŽU

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

KOMPENSĀCIJA NĀVES VAI IEVAINOJUMA GADĪJUMĀ

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

Neskarot Monreālas konvencijas 20. pantu par gaisa pārvadātāja atbrīvošanu no atbildības, par kaitējumiem līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 21. pantā un ko Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija atjaunināusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu ([1]), gaisa pārvadātājs nevar izslēgt savu atbildību vai ierobežot to. Par summu, kas pārsniedz minēto summu, gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, ja tas pierāda, ka:

— kaitējums nenotika gaisa pārvadātāja vai tā darbinieku vai aģentu nolaidības vai citas neatļautas darbības vai bezdarbības dēļ, vai

— kaitējums radās vienīgi kādas trešās puses nolaidības vai citas neatļautas darbības vai bezdarbības dēļ.

AVANSA MAKSĀJUMI

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

PASAŽIERIEM RADĪTĀ AIZKAVĒŠANA

Pasažieru aizkavēšanas gadījumā gaisa pārvadātājs atbild par zaudējumiem, ja vien tas nav veicis visus saprātīgos pasākumus, lai zaudējumus novērstu, vai ja šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt. Atbildība par pasažieru aizkavēšanu ir ierobežota līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 1. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjaunināusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu ([3]).

BAGĀŽAS KAVĒŠANĀS

Bagāžas kavēšanās gadījumā gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjaunināusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu ([4]), un kompensācijas limitu attiecina uz katru pasažieri, nevis uz katru reģistrētās bagāžas vienību. Gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, ja tas ir veicis visus saprātīgos pasākumus, lai novērstu šādas kavēšanās radītus zaudējumus, vai ja šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt.

([1]) Gaisa pārvadātājs iekavās norāda minētā limita aptuveno summu vietējā valūtā.
([2]) Gaisa pārvadātājs iekavās norāda avansa maksājuma aptuveno summu vietējā valūtā.
([3]) Gaisa pārvadātājs iekavās norāda minētā limita aptuveno summu vietējā valūtā.
([4]) Gaisa pārvadātājs iekavās norāda minētā limita aptuveno summu vietējā valūtā.

BAGĀŽAS IZNĪCINĀŠANA, NOZAUDĒŠANA VAI BOJĀJUMS

Gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu ([5]), un kompensācijas limitu attiecina uz katru pasažieri, nevis uz katru reģistrētās bagāžas vienību.

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

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

AUGSTĀKI LIMITI ATTIECĪBĀ UZ BAGĀŽU

Pasažieris var gūt labumu no augstāka atbildības limita, ne vēlāk kā pie reģistrācijas uz lidojumu iesniedzot īpašu deklarāciju par īpašu interesi un samaksājot papildu maksu, ja tāda tiek prasīta. Minētās papildu maksas pamatā ir tarifs, kurš ir saistīts ar papildu izmaksām par attiecīgās bagāžas transportēšanu un apdrošināšanu un pārsniedz atbildības limitu limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu ([6]). Tarifus pēc pieprasījuma dara pieejamus pasažieriem.

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

ATBRĪVOŠANA NO ATBILDĪBAS

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

SŪDZĪBU PAR BAGĀŽU IESNIEGŠANAS TERMIŅŠ

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

LĪGUMPĀRVADĀTĀJU UN FAKTISKO PĀRVADĀTĀJU ATBILDĪBA

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

([5]) Gaisa pārvadātājs iekavās norāda minētā limita aptuveno summu vietējā valūtā.
([6]) Gaisa pārvadātājs iekavās norāda minētā limita aptuveno summu vietējā valūtā.

RĪCĪBAS TERMIŅŠ

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

PĀRVIETOŠANĀS PALĪGLĪDZEKĻU IZNĪCINĀŠANA, NOZAUDĒŠANA, BOJĀJUMS VAI AIZKAVĒŠANĀS

Gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par pārvietošanās palīglīdzekļu iznīcināšanu, nozaudēšanu, bojājumu vai aizkavēšanos līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu ([7]), un kompensācijas limitu piemēro vienam pasažierim, nevis par katru bagāžas vienību.

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

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

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

NOTEIKUMI, UZ KURIEM BALSTĀS ŠĪ INFORMĀCIJA

Iepriekš izklāstīto noteikumu pamatā ir 1999. gada 28. maija Monreālas konvencija, kas Savienībā tiek īstenota ar Regulu (EK) Nr. 2027/97 (kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 889/2002 un ar Regulu (ES) 2026/2202) un dalībvalstīs – ar to tiesību aktiem.”.

([7]) Gaisa pārvadātājs iekavās norāda minētā limita aptuveno summu vietējā valūtā.