EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 13.3.2013
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA ,

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2013) 62 final}
{SWD(2013) 63 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Pašreizējais tiesiskais regulējums

Regulā (EK) Nr. 261/2004[1] atkarībā no satiksmes traucējumu apstākļiem gaisa pārvadātājiem prasīts:

- sniegt pasažieriem atbalstu, piemēram, nodrošināt ēdināšanu, atspirdzinājumus, tālruņa zvanus un izmitināšanu viesnīcā;
- piedāvāt maršruta maiņu un atlīdzinājumu;
- samaksāt vienotas likmes kompensāciju līdz 600 euro katram pasažierim atkarībā no lidojuma attāluma un
- proaktīvi informēt pasažierus par viņu tiesībām.

Aviosabiedrībai nav pienākuma maksāt finansiālu kompensāciju, ja tā var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai kavēšanos izraisījuši ārkārtēji apstākļi. Tomēr pienākums nodrošināt aprūpi un atbalstu paliek spēkā arī šādās situācijās.

Turklāt regulā noteikts, ka dalībvalstīm, lai nodrošinātu regulas pareizu piemērošanu, jāizveido valstu izpildiestādes.

Regulā noteiktās pasažieru tiesības nevajadzētu jaukt ar pasažieru tiesībām, kas noteiktas **Monreālas konvencijā**: minētajā konvencijā paredzēta individualizēta kaitējuma atlīdzināšana ceļotājiem, izskatot katru gadījumu atsevišķi atkarībā no pasažiera konkrētās situācijas, savukārt Regulā (EK) Nr. 261/2004 noteiktas standartizētas tiesības (attiecībā uz atbalstu un aprūpi), kas piemērojamas visiem pasažieriem neatkarīgi no viņu konkrētās situācijas.

Saskaņā ar **Monreālas konvenciju** (kas ar **Regulu (EK) Nr. 2027/97**[2] iestrādāta ES tiesībās) pasažierim var būt tiesības saņemt kompensāciju, ja **bagāžas apkalpošana veikta nepareizi** (bet ar ierobežojumu apmēram EUR 1200), izņemot gadījumus, kad aviosabiedrība var pierādīt, ka ir veikusi visus atbilstīgos pasākumus, lai izvairītos no kaitējuma, vai ka šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt. Atšķirībā no Regulas (EK) Nr. 261/2004 ne Regulā (EK) Nr. 2027/97, ne Monreālas konvencijā nav prasīts izveidot izpildiestādes, lai nodrošinātu pareizu piemērošanu.

1.2. Nesenā situācijas attīstība

Aviosabiedrības visai bieži pasažieriem nenodrošina tiesības, kuras viņiem pienākas, ja ir atteikta iekāpšana, lidojums ilgi kavējas vai tiek atcelts vai ja bagāžas apkalpošana veikta nepareizi, it sevišķi tiesības, kas noteiktas Regulā (EK) Nr. 261/2004 ("regula") un Regulā (EK) Nr. 2027/97.

---

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (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 ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp.).

[2] Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (OV L 285, 17.10.1997., 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002 (OV L 140, 30.5.2002., 2. lpp.).

Komisija 2010. gada oktobra **ziņojumā par ES pilsonību** "Likvidējot šķēršļus ES pilsoņu tiesību īstenošanai"[3] paziņoja par pasākumiem, kuru mērķis ir nodrošināt visā ES vienotu tiesību komplektu pasažieriem, kas ceļo ar jebkāda veida transportu, un gādāt par šo tiesību pienācīgu īstenošanu.

Komisijas **Baltajā grāmatā par transportu**, kas pieņemta 2011. gada 28. martā, citu Komisijas iniciatīvu starpā minēta nepieciešamība "izstrādāt ES likuma par pasažieru tiesībām vienotu interpretāciju, kā arī saskaņotu un efektīvu izpildi, tādējādi nodrošinot gan vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozarē, gan iedzīvotāju aizsardzības Eiropas standartu"[4].

Komisijas 2011. gada 11. aprīļa paziņojumā[5] norādīts, ka pastāv atšķirības Regulas (EK) Nr. 261/2004 noteikumu interpretācijā, jo pašreizējā tekstā ir pelēkās zonas un nepilnības, un ka regula netiek vienādi piemērota visās dalībvalstīs. Turklāt pasažieriem ir grūti panākt savu individuālo tiesību īstenošanu.

Eiropas Parlaments (EP) 2012. gada 29. martā pieņēma rezolūciju[6], reaģējot uz iepriekš minēto Komisijas paziņojumu. EP uzskata, ka spēkā esošo noteikumu pareizai piemērošanai, ko veic dalībvalstis un gaisa pārvadātāji, pietiekamu un vienkāršu tiesiskās aizsardzības līdzekļu piemērošanai un precīzas informācijas nodrošināšanai pasažieriem attiecībā uz viņu tiesībām vajadzētu kļūt par pamatu pasažieru uzticības atgūšanai. EP pauž nožēlu, ka valstu izpildiestādes ne vienmēr nodrošina pasažieru tiesību efektīvu aizsardzību. Attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 261/2004 EP aicina Komisiju ierosināt pasažieru tiesību precizējumus, jo īpaši precizēt jēdzienu "ārkārtēji apstākļi".

ES tiesību aktiem jābūt pilnībā saderīgiem ar **Pamattiesību hartu**[7]. Konkrētāk, kā izriet no 38. panta, visās Savienības politikas jomās būtu jāsasniedz augsts patērētāju aizsardzības līmenis. Citi būtiski noteikumi ietver tiesības uz personas datu aizsardzību (8. pants), jebkāda veida diskriminācijas aizliegumu un personu ar invaliditāti integrāciju (21. un 26. pants) un tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību un taisnīgu tiesu (47. pants).

Judikatūrai ir bijusi izšķiroša nozīme regulas interpretācijā. Lietā C-344/04 (*IATA*) Tiesa apstiprināja regulas pilnīgu saderību ar Monreālas konvenciju un abu juridisko instrumentu savstarpējo papildināmību. *Wallentin-Herrman* lietā C-549/07 Tiesa precizēja, kad tehniska problēma gaisa kuģī nav jāuzskata par "ārkārtējiem apstākļiem". *Sturgeon* lietā (apvienotās lietas C-402/07 un C-432/07) Tiesa uzskatīja, ka ielidošana ar vismaz trīs stundas ilgu kavēšanos dod pasažieriem tiesības saņemt kompensāciju.

Šā priekšlikuma mērķis ir aizsargāt aviopasažieru intereses, nodrošinot, ka gaisa pārvadātāji satiksmes traucējumu laikā augstā līmenī īsteno aviopasažieru aizsardzību, un vienlaikus ņemt vērā finansiālo ietekmi uz gaisa transporta nozari un gādāt par to, lai gaisa pārvadātāji darbotos atbilstīgi saskaņotiem nosacījumiem liberalizētā tirgū.

---

3 COM (2010) 0603, 2010. gada 16. oktobris.

4 Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu, COM(2011) 144 galīgā redakcija, sk. 23. lpp.: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF

5 Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā piemēro 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 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:EN:PDF). COM(2011) 174 galīgā redakcija.

6 Eiropas Parlamenta rezolūcija par gaisa transporta pasažieru tiesību ievērošanu un piemērošanu, 2011/2150 (INI), http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2012-99

7 OV C 364, 18.12.2000., 1. lpp.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMA REZULTĀTI

2.1. Apspriešanās process

Sabiedriskā apspriešana notika no 2011. gada 19. decembra līdz 2012. gada 11. martam. Tika saņemti 410 komentāri. Rezultāti ir pieejami Komisijas tīmekļa vietnē[8]. Turklāt konsultants veica atsevišķas detalizētākas intervijas un konsultācijas ar 98 ieinteresētajām personām, kas pārstāvēja visas ieinteresēto personu grupas.

Visbeidzot, 2012. gada 30. maijā Komisija un Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja kopīgi sarīkoja konferenci, kurā ieinteresētajām personām deva iespēju paust viedokli par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem. Konferences prezentācijas un protokols publicēti Komisijas tīmekļa vietnē[9].

Patērētāju un pasažieru pārstāvji galveno uzmanību vērsa uz vājo atbilstību un nepietiekamo izpildi, īpaši attiecībā uz finansiālo kompensāciju kavēšanās gadījumā. **Aviosabiedrības un to apvienības** galvenokārt uzskatīja, ka regulas finansiālās izmaksas ir pārmērīgas, it sevišķi situācijās, kad aviosabiedrībām nākas uzņemties neierobežotu atbildību par incidentiem, kuros tās nav vainojamas (piemērs tam ir vulkānisko pelnu mākoņa izraisītā krīze 2010. gada aprīlī). Aviosabiedrības ļoti kritiski vērtēja spriedumu *Sturgeon* lietā, norādot, ka tā rezultātā rodas pārmērīgi lielas izmaksas. **Ceļojumu aģentu un ceļojumu rīkotāju apvienību** viedokļi līdzinājās aviosabiedrību viedokļiem, tomēr bija dažas nozīmīgas atšķirības, piemēram, par tiesībām uz maršruta maiņu vai par lidojuma biļetes atsevišķiem segmentiem (politiku pasažieru neierašanās gadījumā). **Lidostas** stingri nostājās pret to, ka pārskatītajā regulā tām tiktu noteikti jebkādi pienākumi.

Valsts un vietējā līmeņa iestādes, kuras atsaucās sabiedriskās apspriešanas laikā, par lielāko daļu jautājumu pauda viedokli, kas bija līdzīgs patērētāju/pasažieru apvienību viedoklim, bet jutīgāk reaģēja uz ekonomiskiem, budžeta un juridiskiem ierobežojumiem.

2.2. Ietekmes novērtējums

Komisija novērtēja četrus politikas risinājumus, kuru mērķis bija uzlabot gaisa transporta pasažieru tiesību piemērošanu un īstenošanu. Šie politikas risinājumi atšķiras pēc izvēlētās attiecības starp striktāku izpildi un aviosabiedrību ekonomiskās motivācijas pielāgošanu: lielākas izmaksas rosina aviosabiedrības samazināt atbilstības nodrošināšanas izmaksas un censties izvairīties no pienākošos tiesību piešķiršanas pasažieriem. Stingrāka sankciju politika motivē nodrošināt atbilstību. Tāpēc, īstenojot risinājumus, kur regulā noteikto pienākumu izmaksas ir lielākas, izpildes nodrošināšanas politikai jābūt stingrākai un labāk saskaņotai, un otrādi.

Šāda atlase tika apsvērta tāpēc, ka, pilnībā pievēršoties izpildei un netiecoties novērst ekonomiskos faktorus, kas demotivē nodrošināt atbilstību, ievērojami valsts resursi būtu jāpiešķir izpildiestādēm.

1. risinājums. Galvenā uzmanība pievērsta ekonomiskajai motivācijai (mērenas izmaiņas izpildes ziņā): saskaņā ar 1. risinājumu tiek uzlabota izpildes koordinēšana, galvenokārt uzlabojot informācijas plūsmu starp valstu izpildiestādēm un Komisiju. Risinājums vērsts galvenokārt uz izmaksu samazināšanu, dažus pienākumus attiecībā uz aprūpi (t.i., ēdināšana, izmitināšana) aizstājot ar aviosabiedrību pienākumu piedāvāt pasažieriem neobligātu apdrošināšanu.

---

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

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

2. risinājums. Stingrākas izpildes nodrošināšanas politikas līdzsvarošana ar ekonomisko motivāciju: izpildes politiku nostiprina, rūpīgāk saskaņojot valstu izpildiestāžu rīcību. Valstu izpildiestādēm tiktu prasīts uzlabot informāciju, ko tās sniedz Komisijai par savu darbību, un Komisija var pieprasīt veikt izmeklēšanu, it sevišķi gadījumos, kad iesaistītas vairākas dalībvalstis. Papildu izmaksas, kas izriet no plašākas aprūpes un atbalsta, kompensē finansiālās kompensācijas kopējās summas korekcijas. To var panākt, mazinot kompensācijas maksājumu biežumu un šim nolūkam izmantojot divus variantus:

- **2.a variants**: palielināt termiņu, pēc kura stājas spēkā pasažiera tiesības saņemt kompensāciju aizkavēšanās gadījumā, no patlaban noteiktajām trīs stundām līdz vismaz piecām stundām;
- **2.b variants**: paplašināt jēdziena "ārkārtēji apstākļi" darbības jomu, ietverot lielāko daļu tehnisku kļūmju.

Ietekmes novērtējuma ziņojumā gan par 2.a variantu, gan par 2.b variantu analizēts, vai būtu lietderīgi papildus koriģēt kompensācijas kopsummas.

Saskaņā ar 2. risinājumu pienākums nodrošināt izmitināšanu ilgstošu ārkārtēju apstākļu gadījumā tiktu ierobežots līdz 3 vai 4 dienām. Lai mazinātu ietekmi uz pasažieriem, tiek ieviesta ārkārtas pasākumu plānošana un drīzāka maršruta maiņa.

3. risinājums. Galvenā uzmanība pievērsta izpildei: šis risinājums pilnībā vērsts uz izpildes pastiprināšanu un precizē spēkā esošās pasažieru tiesības, lai to īstenošana kļūtu efektīvāka.

4. risinājums. Centralizēta izpilde: 4. risinājums pilnībā vērsts uz pilnīgi centralizētu izpildes politiku, kurai jāatsver atbilstības nodrošināšanas izmaksu negatīvā ietekme uz motivāciju. Tāpēc šajā risinājumā paredzēta centrāla ES izpildiestāde.

Īstenojot 3. un 4. risinājumu, nozares fonds – ko finansē no nodevas par katru aviobiļeti — nodrošinātu aprūpes turpināšanu ilgstošu ārkārtēju apstākļu gadījumā, atlīdzinot vismaz daļu izmaksu, kas rodas aviosabiedrībām.

Visiem politikas risinājumiem ir dažas kopīgas iezīmes, piemēram:

- precizēti vairāki aspekti (piemēram, ārkārtēji apstākļi, kā minēts iepriekš, pienākums nodrošināt maršruta maiņu, aprūpe, ja notiek aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā, tiesības gadījumos, kad nokavēti savienotie lidojumi, u.c.);
- funkcionāli nošķirta vispārējā izpilde un individuālu sūdzību izskatīšana, nosakot, ka otro var uzņemties alternatīvas strīdu izšķiršanas struktūras. Gan uz gaisa pārvadātājiem, gan uz iestādēm, kas atbild par individuālu sūdzību izskatīšanu, attiektos skaidras sūdzību izskatīšanas procedūras (tostarp maksimālie termiņi atbildes sniegšanai);
- citu tirgus dalībnieku iesaistīšana: paplašinātas aviosabiedrību iespējas vērsties ar prasību pret trešām personām, kas atbildīgas par satiksmes traucējumiem; lidostu lietotājiem kopīgi jāizstrādā ārkārtas pasākumu plāni.

Ietekmes novērtējumā secināts, ka 2. risinājums ir ieteicamāks par pārējiem risinājumiem, jo tas visefektīvāk un vislietderīgāk paplašinātu pasažieru tiesības, vienlaikus ņemot vērā finansiālo ietekmi uz gaisa transporta nozari. 2.a variants ir nedaudz ieteicamāks par 2.b variantu tāpēc, ka, saglabājoties pārāk īsam kavēšanās termiņam (kā tas ir 2.b variantā), varētu tikt atcelts lielāks skaits lidojumu, un tāpēc, ka 2.a variants nodrošina vairāk konsekvences starp tiesībām saņemt kompensāciju un tiesībām saņemt atlīdzinājumu (abas tiesības rodas ne ātrāk kā pēc 5 stundām). Ietekmes novērtējumā nav norādīts, kurai no

2.a risinājuma papildu apakšiespējām (proti, kompensācijas līmeņu korekcijai un/vai vairākiem termiņiem kompensācijām kavēšanās gadījumā) būtu dodama priekšroka.

Gaisa pārvadātāju izmaksas atbilstības nodrošināšanai saskaņā ar 2. risinājumu būtu līdzīgas salīdzinājumā ar patlaban spēkā esošo regulu, bet izmaksu pieauguma potenciāls būtu ierobežots gadījumā, ja aizvien lielāka daļa pasažieru pieprasītu kompensāciju, kas tiem pienākas, vai ilgstošu ārkārtēju apstākļu gadījumā.

Komisija ir nolēmusi iesniegt priekšlikumu saskaņā ar ietekmes novērtējuma secinājumu, t.i., atbilstoši tā 2.a risinājumam, ietverot vienādu 5 stundu robežvērtību kompensācijām kavēšanās gadījumā visos braucienos ES robežās. Runājot par apakšiespējām, priekšlikums nemaina kompensācijas līmeņus, bet ievieš ilgāku termiņu kompensācijām kavēšanās gadījumā braucienos ārpus ES vairāk nekā 3500 km attālumā, ņemot vērā īpašās problēmas, ar kurām nākas saskarties tālos braucienos, kad kavēšanās cēloņi jānovērš, atrodoties tālu no gaisa pārvadātāja bāzes (9 stundas braucienos ārpus ES no 3500 līdz 6000 km attālumā un 12 stundas braucienos ārpus ES 6000 km attālumā un tālāk).

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Juridiskais pamats

Priekšlikuma pamatā ir LESD 100. panta 2. punkts.

3.2. Subsidiaritāte un proporcionalitāte

Pirmkārt, joma, kurā dalībvalstis var vienas pašas rīkoties, lai aizsargātu patērētājus, ir ierobežota, jo Gaisa pārvadājumu regulā (EK) Nr. 1008/2008[10] dalībvalstīm nav atļauts noteikt papildu prasības gaisa pārvadātājiem, kuri veic pārvadājumus ES robežās.

Otrkārt, lielākā daļa no problēmām, kas skar gaisa transporta pasažieru tiesības, attiecas uz Regulas (EK) Nr. 261/2004 un (EK) Nr. 2027/97 piemērošanas/izpildes atšķirībām dalībvalstīs, kā rezultātā pasažieru tiesības kļūst vājāk aizsargātas un tiek ietekmēti gaisa pārvadātāju konkurences apstākļi. Šīs problēmas iespējams risināt tikai ar saskaņotu ES rīcību.

Turklāt priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu. Jebkuras papildu izmaksas uzņēmējiem un valstu iestādēm ir tikai tādas, kas vajadzīgas, lai uzlabotu pasažieru tiesību piemērošanu un īstenošanu. Izmaksu pieaugumu, kas saistīts ar aprūpes un atbalsta sniegšanu vai kompensācijām ilgas kavēšanās gadījumā, atsver to termiņu izmaiņas, kuri dod tiesības saņemt kompensāciju.

3.3. Sīkāks priekšlikuma skaidrojums

3.3.1. Nodrošināt pasažieru tiesību efektīvu un konsekventu īstenošanu

Priekšlikuma mērķis ir uzlabot izpildi, precizējot galvenos principus un netiešās pasažieru tiesības, kuru dēļ pagātnē izcēlušies daudzi strīdi starp aviosabiedrībām un pasažieriem, un uzlabojot un labāk koordinējot valstu līmenī īstenoto izpildes politiku.

3.3.1.1. Galveno principu precizēšana

- **Jēdziena "ārkārtēji apstākļi" definēšana**: priekšlikumā termins skaidri definēts saskaņā ar Eiropas Tiesas nolēmumu lietā C-549/07 (*Wallentin-Herman*), t.i., apstākļi, kas, pēc būtības vai izcelsmes, nav raksturīgi attiecīgās aviosabiedrības normālai darbībai, un tā faktiski nespēj tos kontrolēt. Turklāt papildu juridiskās

[10] Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā, OV L 293, 31.10.2008.

noteiktības labad priekšlikums ievieš papildināmu sarakstu, kurā norādīti apstākļi, kas uzskatāmi par ārkārtējiem, un apstākļi, kas nav uzskatāmi par ārkārtējiem (priekšlikuma 1. panta 1. punkta e) apakšpunkts – grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta m) punkts – un 1. pielikums).

- **Tiesības saņemt kompensāciju ilgas kavēšanās gadījumā**: priekšlikums Regulas (EK) Nr. 261/2004 tekstā skaidri ievieš tiesības saņemt kompensāciju ilgas kavēšanās gadījumā − kā Tiesa paziņojusi apvienotajās lietās C 407/07 un C-432/07 (*Sturgeon*). Tomēr, lai izvairītos no atceltu lidojumu (kas parasti pasažieriem rada lielākas neērtības) skaita pieauguma, ierosināts palielināt termiņu, pēc kura beigām rodas tiesības saņemt kompensāciju, no trīs stundām līdz piecām stundām visiem braucieniem ES robežās. Lai gan ir ierosināta viena robežvērtība braucieniem ES, attiecībā uz braucieniem uz/no trešām valstīm šī robežvērtība būs atkarīga no brauciena attāluma, lai ņemtu vērā praktiskās problēmas, ar kurām gaisa pārvadātājiem nākas saskarties, kad kavēšanās cēloņi jānovērš attālās lidostās (sk. turpmāk 3.3.2. punktu) (priekšlikuma 1. panta 5. punkts – grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6. panta 2. punkts).
- **Tiesības uz maršruta maiņu**: priekšlikumā precizēts, ka gadījumā, ja gaisa pārvadātājs 12 stundu laikā nespēj pasažierim nodrošināt maršruta maiņu ar paša veiktajiem lidojumiem, tam jāizskata maršruta maiņas iespējas ar citiem pārvadātājiem vai citiem transporta veidiem, ja ir pieejamas sēdvietas (priekšlikuma 1. panta 8. punkts – grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 8. panta 5. punkts).
- **Tiesības uz aprūpi**: ja termiņš, pēc kura rodas tiesības uz aprūpi, patlaban ir atkarīgs no lidojuma attāluma (2, 3 vai 4 stundas), ar priekšlikumu to vienkāršo, ieviešot vienotu termiņu 2 stundas lidojumiem jebkurā attālumā (priekšlikuma 1. panta 5. punkts – grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6. panta 1. punkta i) apakšpunkts).
- **Nokavēts savienotais lidojums**: priekšlikums apstiprina, ka pasažieriem, kas nokavējuši savienoto lidojumu tāpēc, ka viņu iepriekšējais lidojums kavējās, ir tiesības uz aprūpi (ko sniedz nokavēto lidojumu veicošais gaisa pārvadātājs, jo tam ir vislabākās iespējas sniegt šo aprūpi) un – konkrētos apstākļos – tiesības saņemt kompensāciju (ko sniedz kavējušo lidojumu veicošais gaisa pārvadātājs, jo tas ir kopējās aizkavēšanās cēlonis). Tomēr šādas tiesības būtu piemērojamas tikai tad, ja savienotie lidojumi ir daļa no viena pārvadājuma līguma, jo tādā gadījumā attiecīgie gaisa pārvadātāji ir apņēmušies nodrošināt plānoto savienoto lidojumu un ir informēti par to. Gaisa pārvadātājiem ir tiesības vienoties par izmaksu sadali savā starpā (priekšlikuma 1. panta 6. punkts – grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6.a pants).
- **Lidojumu saraksta maiņa**: priekšlikums apstiprina, ka pasažieriem, kuru lidojuma izlidošanas laiks tiek mainīts, par to brīdinot mazāk nekā divas nedēļas pirms sākotnējā plānotā izlidošanas laika, ir līdzīgas tiesības kā pasažieriem kavēšanās gadījumā (priekšlikuma 1. panta 5. punkts – grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6. pants).
- **Aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā**: priekšlikumā skaidri noteiktas pasažieru tiesības, ja viņu gaisa kuģis aizkavējas uz perona vai manevrēšanas zonā, jo īpaši tiesības pēc piecām stundām izkāpt (saskaņā ar tiesībām uz atlīdzinājumu) (priekšlikuma 1. panta 5. punkts – grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6. panta 5. punkts).

- **Daļējs aizliegums attiecībā uz rīcību pasažieru neierašanās gadījumā**: priekšlikums apstiprina, ka pasažierim nedrīkst atteikt iekāpšanu atpakaļceļam, kas norādīts tajā pašā biļetē, tāpēc, ka tas nav izmantojis turpceļa biļeti. Tomēr šāds aizliegums neskar aviosabiedrību tiesības paredzēt īpašus noteikumus attiecībā uz lidojumu secīgu izmantošanu vienā un tajā pašā braucienā. Komisija nolēma nepieņemt pilnīgu aizliegumu rīkoties pasažieru neierašanās gadījumā, jo tas kavētu aviosabiedrības piedāvāt netiešos lidojumus par zemākām cenām nekā tiešos lidojumus un tādējādi kaitētu konkurencei (priekšlikuma 1. panta 3. punkta b) apakšpunkts – grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 4. panta 4. punkts).
- **Tiesības saņemt informāciju**: pasažieriem jābūt tiesībām saņemt informāciju par lidojumu traucējumiem, tiklīdz šāda informācija kļūst pieejama (priekšlikuma 1. panta 13. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 14. pants).

3.3.1.2. Nodrošināt efektīvu un konsekventu sankciju piemērošanu

Priekšlikumā precizēta valstu izpildiestāžu loma, skaidri uzticot valstu izpildiestādēm vispārējo izpildi, savukārt individuālu sūdzību izskatīšana ārpus tiesas tiks uzticēta sūdzību izskatīšanas struktūrām, kas var kļūt par alternatīvajām strīdu izšķiršanas iestādēm (*ADR*) saskaņā ar jauno *ADR* direktīvu[11]. Abu veidu struktūras cieši sadarbosies (priekšlikuma 1. panta 15. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 16. un 16.a pants).

Valstu izpildiestādes īstenos **proaktīvāku uzraudzības politiku** nekā patlaban, un to loma tiks paplašināta, aptverot uzraudzību attiecībā uz **atbilstību noteikumiem par bagāžu**, kas ietverti Regulā (EK) Nr. 2027/97 (un Monreālas Konvencijā) (priekšlikuma 2. panta 4. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 2027/97 6.b pants).

Informācijas apmaiņa un koordinēšana starp valstu izpildiestādēm, kā arī starp valstu izpildiestādēm un Komisiju tiks paplašināta, nosakot ziņošanas pienākumus un oficiālas koordinēšanas procedūras (priekšlikuma 1. panta 15. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 16.b pants).

3.3.1.3. Nodrošināt individuālu prasījumu un sūdzību efektīvu izskatīšanu

Saskaņā ar priekšlikumu gaisa pārvadātājiem rezervācijas laikā pasažieri jāinformē par savām prasījumu un sūdzību izskatīšanas procedūrām, jānodrošina elektroniski līdzekļi sūdzību iesniegšanai un jāsniedz informācija par kompetentajām sūdzību izskatīšanas struktūrām. Aviosabiedrībām tiks prasīts sniegt pasažieriem atbildi divu mēnešu laikā (priekšlikuma 1. panta 15. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 16.a pants).

3.3.2. Labāk ņemt vērā gaisa pārvadātāju finansiālās iespējas

Ieviests ierobežots skaits pasākumu, kuru mērķis ir samazināt visdārgāk izmaksājošos Regulas (EK) Nr. 261/2004 aspektus:

- Tiesības saņemt kompensāciju kavēšanās gadījumā radīsies pēc piecām stundām attiecībā uz visiem braucieniem ES robežās. Attiecībā uz braucieniem uz/no trešām valstīm, lai ņemtu vērā konkrētās problēmas, ar kurām gaisa pārvadātājiem nākas saskarties, kad kavēšanās cēloņi jānovērš attālās lidostās, šī robežvērtība būs atkarīga no brauciena attāluma: 5 stundas braucienos ārpus ES 3500 km attālumā un mazāk, 9 stundas braucienos ārpus ES no 3500 līdz 6000 km attālumā un 12 stundas braucienos ārpus ES 6000 km attālumā un tālāk (priekšlikuma 1. panta 5. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6. panta 2. punkts).

[11] Sk. Komisijas priekšlikumus: http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm

- Ja lidojums kavējas vai atcelts ārkārtēju apstākļu dēļ, gaisa pārvadātājs var ierobežot tiesības uz izmitināšanu līdz 3 naktīm, nepārsniedzot EUR 100 par nakti un par pasažieri (priekšlikuma 1. panta 9. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 9. panta 4. punkts). Tomēr šā pasākuma ietekmi uz pasažieriem mazina divi papildu pasākumi: pirmais − drīzākai maršruta maiņai būtu jāsamazina risks, ka pasažieri iestrēgst ceļā uz tik ilgu laiku (skatīt iepriekš); otrais − lidostām, gaisa pārvadātājiem un citiem gaisa transporta ķēdes dalībniekiem būs jāsagatavo ārkārtas rīcības plāni, lai optimizētu aprūpes un atbalsta sniegšanu lidostā iestrēgušiem pasažieriem (priekšlikuma 1. panta 4. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 5. punkts). Turklāt izmitināšanas termiņa ierobežojums neattiecas uz pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, personām, kas viņus pavada, grūtniecēm, personām, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, un nepavadītiem bērniem, ja vien gaisa pārvadātājam paziņots par šādiem pasažieriem 48 stundas pirms lidojumu sarakstā paredzētā izlidošanas laika (priekšlikuma 1. panta 11. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 11. panta 4. punkts).
- Ņemot vērā maza mēroga (reģionālo) pārvadājumu īpatnības, gaisa pārvadātājiem nav jānodrošina izmitināšana pasažieriem lidojumos mazāk nekā 250 km attālumā ar gaisa kuģi, kura maksimālā ietilpība ir 80 sēdvietas (izņemot savienotos lidojumus). Arī šī atkāpe neattiecas uz pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, personām, kas viņus pavada, grūtniecēm, personām, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, un nepavadītiem bērniem (priekšlikuma 1. panta 9. un 11. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 9. panta 5. punkts, 11. panta 3. punkts un 11. panta 4. punkts).
- Priekšlikumā precizēts, ka valstu tiesību akti nedrīkst ierobežot gaisa pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no trešām personām, kas atbildīgas par lidojumu kavēšanos vai atcelšanu (priekšlikuma 1. panta 12. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 13. pants).

3.3.3. Nodrošinātu pasažieru tiesību labāku īstenošanu gadījumos, kad nepareizi veikta bagāžas apkalpošana

Ņemot vērā ANO Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām un Pamattiesību hartu (21. un 26. pants), **pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām** ir tādas pašas tiesības uz brīvu pārvietošanos, izvēles brīvību un nediskrimināciju kā pārējiem iedzīvotājiem.

Gaisa pārvadātāju atbildība attiecībā uz **pārvietošanās palīglīdzekļiem** tiks palielināta līdz aprīkojuma faktiskajai vērtībai. Tas tiek panākts, saskaņā ar Monreālas konvenciju, prasot gaisa pārvadātājiem automātiski piedāvāt iespēju bez papildu maksas sagatavot īpašu interešu deklarāciju, kas paredzēta konvencijā (priekšlikuma 2. panta 4. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6.a pants).

Priekšlikums uzlabo pārredzamību attiecībā uz **atļauto bagāžu**. Tas nepārprotami pieprasa gaisa pārvadātājiem rokas bagāžas un reģistrētās bagāžas atļauto apjomu skaidri norādīt tad, kad tiek veikta rezervācija, un lidostā (priekšlikuma 2. panta 4. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6.d pants).

Priekšlikumā ietverti pasākumi attiecībā uz **mūzikas instrumentiem**. Tas liek gaisa pārvadātājiem mazus instrumentus pieņemt pārvadāšanai pasažieru salonā, ievērojot dažus nosacījumus, un precizēt savus noteikumus par lielāku instrumentu pārvadāšanu kravas nodalījumā (priekšlikuma 2. panta 4. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6.e pants).

Ņemot vērā Monreālas konvencijā noteiktos stingros termiņus, kuros pasažieri gaisa pārvadātājiem var iesniegt **prasījumu par nepareizu bagāžas apkalpošanu**, ierosināts, ka gaisa pārvadātājiem jānodrošina prasījumu veidlapu pieejamība lidostā, kur pasažieri var iesniegt sūdzības par aizkavējušos, bojātu vai nozaudētu bagāžu (piemēram, kopējs īpašuma pretenzijas ziņojums jeb *PIR*), un pēc tam šis prasījums jāpieņem Regulas (EK) Nr. 2027/97 un Monreālas konvencijas vajadzībām (priekšlikuma 2. panta 1. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 3. panta 2. punkts).

Priekšlikumā paredzēts, ka valstu izpildiestādes, kas izraudzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, būs atbildīgas arī par to Regulas (EK) Nr. 2027/97 noteikumu **izpildi**, kuri attiecas uz pasažieru tiesībām saistībā ar aizkavējušos, bojātu vai nozaudētu bagāžu (priekšlikuma 2. panta 4. punkts — grozītās Regulas (EK) Nr. 261/2004 6.b pants).

3.3.4. Atbildības ierobežojumu korekcija atbilstīgi vispārējai cenu inflācijai

Regula (EK) Nr. 2027/97, kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 889/2002, iestrādā Monreālas konvenciju ES tiesībās un paplašina tās darbības jomu, attiecinot to uz iekšzemes lidojumiem (papildus starptautiskajiem lidojumiem). Konvencijā noteikti atbildības ierobežojumi attiecībā uz pasažieru, bagāžas un kravas pārvadājumiem, kuri ir pārskatīti, tos palielinot par 13,1 % no 2009. gada 30. decembra. Šis priekšlikums atjaunina ES regulā noteiktos ierobežojumus, lai ņemtu vērā šīs pārskatītās konvencijā noteiktās summas (priekšlikuma 2. panta 2. un 3. punkts un 2. pielikums — grozītās Regulas (EK) Nr. 2027/97 5. panta 2. punkts un 6. panta 1. punkts, un 2. pielikums).

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Šis priekšlikums neietekmē ES budžetu.

2013/0072 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA ,

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

nosūtījuši leģislatīvā akta projektu valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[12],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[13],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (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 ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91[14], un Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus[15], ir ievērojams ieguldījums gaisa transporta pasažieru tiesību aizsardzībā gadījumos, kad to ceļojuma plāni tiek izjaukti, ja tiem atsaka iekāpšanu lidmašīnā, ja notiek ilga aizkavēšanās, lidojumus atceļ vai ir noklīdusi bagāža.

(2) Vairāki trūkumi, kas atklājās, īstenojot tiesības atbilstoši regulām, tomēr nav ļāvuši izmantot to pilnu pasažieru aizsardzības potenciālu. Lai nodrošinātu gaisa pasažieru tiesību faktisku, efektīvu un konsekventu piemērošanu visā Savienībā, ir jāveic vairāki pašreizējā tiesiskā regulējuma pielāgojumi. Tas tika uzsvērts Komisijas "2010. gada ziņojumā par ES pilsonību — Likvidējot šķēršļus ES pilsoņu tiesību īstenošanai"[16], kurā paziņoja par pasākumiem, ar ko nodrošinās vienotu tiesību kopumu, jo īpaši gaisa transporta pasažieriem, un šo tiesību atbilstošu ievērošanu.

(3) Lai palielinātu juridisko noteiktību gaisa pārvadātājiem un pasažieriem, ir nepieciešams precīzāk definēt jēdzienu "ārkārtēji apstākļi", ņemot vērā Eiropas Kopienu Tiesas spriedumu lietā C-549/07 (*Wallentin-Hermann*). Šāda definīcija būtu

---

12 OV C [..], [..], [..]. lpp.
13 OV C [..], [..], [..]. lpp.
14 OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp.
15 OV L 285, 17.10.1997., 1. lpp., grozījumi OV L 140, 30.5.2002., 2. lpp.
16 COM(2010) 603 galīgā redakcija.

jāprecizē, izmantojot papildināmu tādu apstākļu sarakstu, par kuriem ir skaidri norādīts, vai tie ir vai nav ārkārtēji.

(4) Lietā C-173/07 (Emirāti) Eiropas Kopienu Tiesa nolēma, ka jēdziens "lidojums" Regulas (EK) Nr. 261/2004 izpratnē ir jāinterpretē kā sastāvošs no gaisa pārvadātāja darbības, kas ir šī pārvadājuma, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu, "vienība". Lai izvairītos no neskaidrībām, tagad būtu jāparedz jēdziena "lidojums", kā arī saistīto jēdzienu "savienotais lidojums" un "brauciens" skaidra definīcija.

(5) Lietā C-22/11 (*Finnair*) Eiropas Kopienu Tiesa nolēma, 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. Ņemot vērā šo apstiprinājumu, nav iemesla grozīt jēdziena "iekāpšanas atteikums" pašreizējo definīciju.

(6) Regula (EK) Nr. 261/2004 attiecas arī uz pasažieriem, kuri rezervējuši savu gaisa pārvadājumu kā daļu no kompleksa ceļojuma. Tomēr būtu skaidri jānosaka, ka pasažieri nedrīkst summēt attiecīgās tiesības, jo īpaši saskaņā ar šo regulu un Padomes 1990. gada 13. jūnija Direktīvu 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām[17]. Pasažieriem būtu jābūt iespējai izvēlēties, saskaņā ar kuru no tiesību aktiem tie izvirza prasības, taču nevar būt tiesības summēt kompensāciju par to pašu problēmu, izmantojot abus tiesību aktus. Pasažieriem nebūtu jāraizējas par to, kā gaisa pārvadātāji un tūrisma operatori savā starpā sadala šādas prasības.

(7) Lai uzlabotu aizsardzības līmeni, pasažieriem ar divvirzienu (atpakaļceļa) biļeti nedrīkstētu atteikt iekāpšanu atpakaļceļā tāpēc, ka tie nav izmantojuši turpceļa biļeti.

(8) Pašlaik pasažieri dažkārt tiek sodīti par pareizrakstības kļūdām to vārdos, piemērojot administratīvu soda maksu. Rezervācijas kļūdu saprātīgas korekcijas būtu jānodrošina bez maksas, ja tās neparedz braucienu laika, datuma, maršruta vai pasažiera maiņu.

(9) Jāprecizē, ka atcelšanas gadījumos izvēle starp atmaksājuma saņemšanu, ceļojuma turpināšanu ar maršruta maiņu vai ceļošanu vēlākā datumā ir pasažiera, nevis gaisa pārvadātāja lēmums.

(10) Lidostām un lidostu lietotājiem, piemēram, gaisa pārvadātājiem un uzņēmumiem, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes, ir jāsadarbojas, lai mazinātu lidojumu daudzkārtēju traucējumu ietekmi uz pasažieriem, nodrošinot to aprūpi un maršruta maiņu. Tālab tiem būtu jāsagatavo ārkārtas rīcības plāni šādiem gadījumiem un jāsadarbojas šādu plānu izstrādē.

(11) Regulā (EK) Nr. 261/2004 būtu nepārprotami jāiekļauj tiesības uz kompensāciju pasažieriem, kas cieš ilgas aizkavēšanās dēļ, saskaņā ar Eiropas Tiesas spriedumu apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07 (*Sturgeon*). Tajā pašā laikā robežvērtības, par kurām ilgāka kavēšanās dod tiesības uz kompensāciju, ir jāpalielina, lai ņemtu vērā finansiālo ietekmi uz nozari un lai novērstu biežākas reisu atcelšanas kā tās sekas. Lai nodrošinātu, ka iedzīvotājiem, kas ceļo ES, būtu vienādi kompensācijas apstākļi, robežvērtībai būtu jābūt vienādai visiem ceļojumiem Savienībā, bet tai būtu jābūt atkarīgai no ceļojuma attāluma, braucot uz un no trešām valstīm, lai ņemtu vērā tos darbības apgrūtinājumus, ar ko saskaras gaisa pārvadātāji, kam jārisina kavēšanās problēmas attālās lidostās.

[17] OV L 158, 23.6.1990., 59. lpp.

(12) Lai nodrošinātu juridisko noteiktību, ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 būtu skaidri jāapstiprina, ka lidojumu saraksta maiņai ir līdzīga ietekme uz pasažieriem kā ilgstošiem kavējumiem un tai būtu jārada līdzīgas tiesības.

(13) Par pasažieriem, kas nokavējuši savienoto lidojumu, būtu pienācīgi jārūpējas, kamēr tie gaida maršruta maiņu. Saskaņā ar vienlīdzīgas attieksmes principu šādiem pasažieriem būtu jāvar pieprasīt kompensāciju uz līdzīga pamata kā pasažieriem, kuru lidojumi kavējas vai ir atcelti, jo tas kavē ceļojuma galamērķa sasniegšanu.

(14) Nolūkā uzlabot pasažieru aizsardzību būtu jāpaskaidro, ka pasažieri, kuru reiss kavējas, bauda tiesības uz aprūpi 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 jāstiprina, ņemot vērā pamatvajadzības un tiesības izkāpt no gaisa kuģa.

(15) Ja pasažieris ir izvēlējies maršruta maiņu pie pirmās izdevības, gaisa pārvadātājs parasti cenšas veikt maršruta maiņu atkarībā no brīvajām vietām savos paša lidojumos, tādējādi liedzot pasažieriem iespēju izmantot ātrāku alternatīva pārvadātāja maršrutu. Būtu jānosaka, ka pēc noteikta laika gaisa pārvadātājam būtu jāpiedāvā mainīt maršrutu, izmantojot cita pārvadātāja pakalpojumus vai citus transporta veidus, ja tas var paātrināt maršruta maiņu. Alternatīvie maršruti būtu atkarīgi no brīvu vietu esamības.

(16) Gaisa pārvadātājiem patlaban uzlikta neierobežota atbildība par savu pasažieru izmitināšanu ilgstošu ārkārtēju apstākļu gadījumā. Šīs neskaidrības, kas saistītas ar paredzama laika ierobežojuma trūkumu, var apdraudēt pārvadātāja finansiālo stabilitāti. Tādēļ gaisa pārvadātājam vajadzētu būt iespējai pēc noteikta laika ierobežot aprūpes sniegšanu. Turklāt ārkārtas rīcības plānošana un nekavējoša maršruta maiņa samazinās risku, ka pasažieri ilgāku laikposmu paliek iestrēguši.

(17) Dažu pasažieru tiesību, jo īpaši tiesību uz izmitināšanu, īstenošana izrādījās neproporcionāla gaisa pārvadātāju ieņēmumiem no konkrētiem maza mēroga pārvadājumiem. Tādēļ lidojumi, ko veic ar maziem gaisa kuģiem īsos attālumos, būtu jāatbrīvo no pienākuma apmaksāt izmitināšanu, lai gan pārvadātājam būtu jāpalīdz pasažierim atrast šādas izmitināšanas iespējas.

(18) Invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un citām personām ar īpašām vajadzībām, piemēram, nepavadītiem bērniem, grūtniecēm un personām, kam nepieciešama īpaša medicīniska uzraudzība, var rasties grūtības nodrošināt izmitināšanu, ja rodas lidojumu traucējumi. Tāpēc jebkuri izmitināšanas tiesību ierobežojumi ārkārtēju apstākļu gadījumos vai reģionālu pārvadājumu gadījumos nebūtu jāattiecina uz šīm pasažieru kategorijām.

(19) Pie pašreizējo ilgas kavēšanās un atceltu lidojumu ES līmeņa iemesliem gaisa pārvadātāji nav vienīgie vainojamie. Lai stimulētu visus aviācijas ķēdes dalībniekus meklēt efektīvus un savlaicīgus risinājumus, kā samazināt grūtības, ko pasažieriem rada ilgstošas kavēšanās vai reisu atcelšanas, gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt tiesībām pieprasīt atlīdzinājumu no ikvienas trešās personas, kas veicinājusi tādu notikumu attīstību, kuras rezultātā jāizmaksā kompensācijas vai rodas citas saistības.

(20) Pasažieriem vajadzētu būt ne tikai pareizi informētiem par savām tiesībām lidojuma traucējumu gadījumos, bet tiem būtu jābūt arī pienācīgi informētiem par pašu traucējumu iemeslu, tiklīdz šī informācija kļūst pieejama. Šī informācija jāsniedz arī gadījumā, ja pasažiera biļete iegādāta ar tāda starpnieka palīdzību, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā.

(21) Lai nodrošinātu pasažieru tiesību labāku ievērošanu, jābūt precīzi definētai valsts izpildiestāžu lomai un tā skaidri jānodala no atsevišķu pasažieru sūdzību izskatīšanas.

(22) Pasažieriem būt jābūt pienācīgi informētiem par attiecīgo pieprasījuma un sūdzības iesniegšanas procedūru gaisa pārvadātājiem, un tiem būtu jāsaņem atbilde pieņemamā laikposmā. Pasažieriem vajadzētu arī būt iespējai sūdzēties par gaisa pārvadātājiem, izmantojot ārpustiesas pasākumus. Tomēr, tā kā tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību ir vienas no pamattiesībām, kas atzītas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā, šiem pasākumiem nevajadzētu ne traucēt, ne kavēt pasažieru piekļuvi tiesām.

(23) Lietā C-139/11 (*Moré vs KLM*) Eiropas Savienības Tiesa precizēja, ka termiņus prasības celšanai tiesā nolūkā saņemt kompensāciju nosaka saskaņā ar katras dalībvalsts tiesību aktiem.

(24) Regulāra informācijas plūsma starp Komisiju un izpildiestādēm dotu iespēju Komisijai labāk pildīt savu uzraudzības un koordinācijas lomu starp valsts iestādēm un tās atbalstīt.

(25) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus Regulas (EK) Nr. 261/2004 īstenošanai, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu[18].

(26) Būtu jāizmanto konsultēšanās procedūra, lai pieņemtu īstenošanas lēmumus attiecībā uz to darbības pārskatu saturu, ko dalībvalstis sniedz Komisijai.

(27) Lai nodrošinātu, ka pārvietošanās palīglīdzekļu bojājumi vai to nozaudēšana tiek kompensēta pilnā apjomā, gaisa pārvadātājiem būtu bez maksas jāļauj personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām iesniegt īpašu interešu deklarāciju, kas saskaņā ar Monreālas konvenciju ļauj panākt pilnīgu kompensāciju par nozaudēšanu vai bojājumiem.

(28) Dažkārt pasažierus mulsina noteikumi par gaisa kuģī līdzi atļautās bagāžas izmēriem, svaru vai vienību skaitu. Lai nodrošinātu, ka pasažieri ir pilnībā informēti par atļauto bagāžu, informāciju par rokas bagāžu un nododamo bagāžu iekļauj biļetē, un gaisa pārvadātājiem atļautais apjoms būtu skaidri jānorāda rezervēšanas laikā un lidostā.

(29) Mūzikas instrumenti būtu, cik vien iespējams, jāpieņem kā bagāža pasažieru salonā un, ja tas nav iespējams, pēc iespējas būtu jāpārvadā pienācīgos apstākļos gaisa kuģa kravas nodalījumā. Tāpēc Regula (EK) Nr. 2027/97 būtu attiecīgi jāgroza.

(30) Lai nodrošinātu ar Regulu (EK) Nr. 2027/97 piešķirto pasažieru tiesību pareizu un saskaņotu piemērošanu, valstu izpildiestādēm, kas izraudzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, būtu arī jāuzrauga un jāaizsargā tiesības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2027/97.

(31) Ņemot vērā īsos termiņus sūdzību iesniegšanai par nozaudētu, bojātu vai ar aizkavēšanos saņemtu bagāžu, gaisa pārvadātājiem būtu jādod pasažieriem iespēja iesniegt sūdzību, nodrošinot sūdzības veidlapas lidostā. Tai varētu arī būt vienota īpašuma pretenzijas ziņojuma (*PIR*) forma.

---

[18] OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

(32) Regulas (EK) Nr. 2027/97[19] 3. panta 2. punkts ir novecojis, jo apdrošināšanas jautājumus tagad reglamentē ar Regulu (EK) Nr. 785/2004. Tādēļ tas attiecīgi būtu jāsvītro.

(33) Regulā (EK) Nr. 2027/97 noteiktie monetārie ierobežojumi noteikti būtu jāgroza, lai ņemtu vērā ekonomiskās norises, ko 2009. gadā pārskatījusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) saskaņā ar Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu.

(34) Lai nodrošinātu turpmāku saskaņu starp Regulu (EK) Nr. 2027/97 un Monreālas Konvenciju, pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai. Šīs pilnvaras ļaus Komisijai grozīt ar Regulu (EK) Nr. 2027/97 noteiktos monetāros ierobežojumus gadījumā, ja Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) tos pielāgo saskaņā ar Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu.

(35) Šajā regulā būtu jāievēro pamattiesības un principi, kas Eiropas Savienībā jo īpaši atzīti ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartu, proti, patērētāju aizsardzība, tiesības uz personas datu aizsardzību, jebkāda veida diskriminācijas aizliegums un invalīdu integrācija, tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību un taisnīgu tiesu,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 261/2004 groza šādi:

1. regulas 2. pantu groza šādi:

(a) definīciju c) apakšpunktā aizstāj ar šādu:

""Kopienas gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs ar derīgu darbības licenci, ko izdevusi kāda dalībvalsts saskaņā ar 2008. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā[20]."

(b) definīciju d) apakšpunktā aizstāj ar šādu:

""organizators" ir persona Padomes 1990. gada 13. jūnija Direktīvas 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām[21] 2. panta 2. punkta nozīmē."

(c) definīciju i) apakšpunktā aizstāj ar šādu:

""persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām" ir jebkura persona, kā definēts Regulas (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu[22], 2. panta a) punktā."

(d) definīciju "atcelšana" l) apakšpunktā papildina ar šādu teikumu:

"Lidojums, kura gaitā gaisa kuģis ir pacēlies, bet jebkura iemesla dēļ pēc tam ir spiests nolaisties citā lidostā, kas nav galamērķa lidosta, vai atgriezties izlidošanas lidostā, uzskatāms par atceltu lidojumu."

---

[19] Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus, OV L 285, 17.10.1997., 1. lpp., kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002, OV L 140, 30.5.2002., 2. lpp.

[20] OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

[21] OV L 158, 23.6.1990., 59. lpp.

[22] OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.

(e) pievieno šādas definīcijas:

"m) '"ārkārtēji apstākļi" ir apstākļi, kas, pēc būtības vai izcelsmes, nav raksturīgi attiecīgās aviosabiedrības normālai darbībai, un tā faktiski nespēj tos kontrolēt. Šīs regulas vajadzībām ārkārtēji apstākļi ir tādi apstākļi, kā izklāstīts pielikumā;

n) "lidojums" ir gaisa transporta operācija starp divām lidostām. Starpposma pieturas tikai tehniskiem un ekspluatācijas nolūkiem neņem vērā;

o) "savienotais lidojums" ir lidojums, kas, saskaņā ar vienu pārvadājuma līgumu, ir paredzēts, lai pasažieri varētu nonākt pārsēšanās punktā, lai izlidotu ar citu lidojumu, vai, attiecīgā gadījumā pēc konteksta, nozīmē otru lidojumu, kas izlido no pārsēšanās punkta;

p) "brauciens" ir viens lidojums vai savienoto lidojumu nepārtraukta sērija, kuras gaitā pasažieri pārvadā no izlidošanas lidostas līdz galamērķim saskaņā ar pārvadājuma līgumu;

q) "lidosta" ir jebkura zona, kas ir īpaši ierīkota gaisa kuģu nolaišanās, pacelšanās un manevrēšanas vajadzībām, ietverot palīgiekārtas, kas ir saistītas ar minētajām operācijām atbilstoši gaisa satiksmes un pakalpojumu prasībām, tai skaitā iekārtas, kas nepieciešamas komerciālo gaisa pārvadājumu pakalpojumu atbalstam;

r) "lidostas administrācija" ir iestāde, kuras mērķis — attiecīgā gadījumā apvienojumā ar citiem pasākumiem vai bez tiem — saskaņā ar valsts tiesību aktiem, noteikumiem vai līgumiem ir lidostas vai lidostu tīkla infrastruktūras administrēšana un vadība un attiecīgās lidostas vai lidostu tīkla dažādo operatoru darbības koordinēšana un kontrole;

s) "biļetes cena" ir pilna cena, kas samaksāta par biļeti un ietver maksu par gaisa pārvadājumu, kā arī visus piemērojamos nodokļus, nodevas, piemaksas un maksas par visiem — ar vai bez izvēles rakstura — pakalpojumiem, kuri iekļauti biļetes cenā;

t) "lidojuma cena" ir vērtība, kas iegūta, reizinot biļetes cenu ar attiecību starp lidojuma attālumu un brauciena kopējo attālumu, ko sedz biļete;

u) "izlidošanas laiks" ir laiks, kad gaisa kuģis atstāj izlidošanas platformu, to atstumjot atpakaļ vai izmantojot paša gaisa kuģa jaudu (riteņu atbloķēšanas laiks);

v) "ielidošanas laiks" ir laiks, kad gaisa kuģis sasniedz ielidošanas platformu un tiek nostiprinātas stāvbremzes (riteņu bloķēšanas laiks);

w) "aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā" ir laiks, kad gaisa kuģis paliek uz zemes starp pasažieru iekāpšanas sākumu un gaisa kuģa pacelšanās laiku vai, ierodoties, laiks starp gaisa kuģa nosēšanos un pasažieru izkāpšanas sākumu;

x) "nakts" ir laikposms no pusnakts līdz plkst. 6 rītā;

y) "nepavadīts bērns" ir bērns, kas ceļo bez vecākiem vai aizbildņa un par kuru gaisa pārvadātājs ir uzņēmies atbildību par aprūpi saskaņā ar saviem publicētajiem noteikumiem."

2. regulas 3. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"Šā panta 1. punktu piemēro ar noteikumu, ka:

a) pasažieriem ir apstiprināta rezervācija uz konkrēto lidojumu un, izņemot 5. pantā minētās atcelšanas un 6. pantā minētās saraksta maiņas gadījumā, tie ierodas uz iekāpšanu,

- kā paredzēts un laikā, ko iepriekš rakstiski (tostarp, izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus) noteicis gaisa pārvadātājs, organizators vai pilnvarots ceļojuma aģents,

vai, ja laiks nav norādīts,

- ne vēlāk kā 45 minūtes pirms noteiktā izlidošanas laika; vai

b) gaisa pārvadātājs vai organizators pasažierus tā lidojuma vietā, uz kuru tie bija rezervējuši biļetes, ir pārcēlis uz citu lidojumu, neatkarīgi no iemesla."

(b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Neskarot 8. panta 6. punktu, šī regula attiecas tikai uz pasažieriem, ko pārvadā ar motorizētu fiksētu spārnu gaisa kuģi. Tomēr, ja daļu no brauciena saskaņā ar pārvadājuma līgumu veic ar citu transporta veidu vai helikopteru, šo regulu piemēro visam braucienam un to brauciena daļu, ko veic ar citu transporta veidu, šīs regulas vajadzībām uzskata par savienoto lidojumu."

(c) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Šī regula attiecas arī uz pasažieriem, ko pārvadā saskaņā ar kompleksā ceļojuma līgumiem, bet neietekmē pasažieru tiesības saskaņā ar Padomes Direktīvu 90/314/EEK. Pasažieriem ir tiesības iesniegt prasības saskaņā ar šo regulu un saskaņā ar Padomes Direktīvu 90/314/EEK, bet nevar attiecībā uz vieniem un tiem pašiem faktiem summēt tiesības saskaņā ar abiem tiesību aktiem, ja tiesības aizsargā tās pašas intereses vai to pašu mērķi. Šo regulu nepiemēro gadījumos, kad komplekso ceļojumu atceļ vai atliek citu iemeslu dēļ, nevis lidojuma atcelšanas vai kavēšanās dēļ.

3. regulas 4. pantu groza šādi:

(d) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Ja pasažieriem atsaka iekāpšanu pret to gribu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekavējoties izmaksā tiem kompensāciju atbilstīgi 7. pantam un sniedz tiem atbalstu atbilstīgi 8. pantam. Ja pasažieris izvēlas pēc iespējas drīzāku maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu un ja izlidošanas laiks ir vismaz divas stundas pēc sākotnējā izlidošanas laika, tad apkalpojošais gaisa pārvadātājs pasažierim sniedz atbalstu saskaņā ar 9. pantu."

(e) pievieno šādus divus punktus:

"4. Šā panta 1., 2. un 3. punktu piemēro arī attiecībā uz atpakaļceļa biļetēm, ja pasažierim ir atteikta iekāpšana uz atpakaļbraucienu, pamatojoties uz to, ka viņš/viņa nav braucis turpceļā vai šajā nolūkā nav maksājis papildu maksas.

5. Ja pasažieris vai starpnieks, kas rīkojas pasažiera vārdā, ziņo par pareizrakstības kļūdu viena vai vairāku vienā pārvadājuma līgumā iekļautu pasažieru vārdā/uzvārdā, kas var izraisīt iekāpšanas atteikumu, gaisa pārvadātājs to labo vismaz vienreiz līdz 48 stundām pirms izlidošanas bez jebkādas papildu maksas pasažierim vai

starpniekam, izņemot gadījumus, ja to nevar izdarīt valsts vai starptautisku tiesību aktu dēļ."

4. regulas 5. pantu groza šādi:

(f) panta 1. punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

"a) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā izvēli starp atmaksājumu, brauciena turpināšanu ar maršruta maiņu vai ceļošanu vēlākā datumā saskaņā ar 8. pantu; un

b) maršruta maiņas gadījumā, ja pamatoti paredzamais lidojuma izlidošanas laiks ir vismaz 2 stundas pēc atceltā lidojuma plānotās izlidošanas, apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā 9. pantā noteikto aprūpi; un"

(g) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi un ka no atcelšanas nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. Uz šādiem ārkārtējiem apstākļiem var pamatoties tikai tad, ja tie skar konkrēto lidojumu vai iepriekšējo lidojumu, kurā ekspluatē vienu un to pašu gaisa kuģi. "

(h) pantam pievieno šādu 5. punktu:

"5. Lidostās, kuru gada apgrozījums vismaz trīs gadus pēc kārtas nav bijis mazāks par trim miljoniem pasažieru, lidostas administrācija nodrošina, ka lidostas un lidostas lietotāju, jo īpaši gaisa pārvadātāju un lidlauka pakalpojumu sniedzēju, darbība tiek koordinēta pienācīgā ārkārtas rīcības plānā, ņemot vērā iespējamās daudzu lidojumu atcelšanas un/vai kavēšanās situācijas, kas izraisa ievērojama skaita pasažieru iestrēgšanu lidostā, tostarp gadījumos, kas saistīti ar aviosabiedrības maksātnespēju vai darbības licences atsaukšanu. Tiek izveidots ārkārtas rīcības plāns, lai iestrēgušajiem pasažieriem nodrošinātu atbilstošu informāciju un atbalstu. Lidostas administrācija paziņo ārkārtas rīcības plānu un visus tā grozījumus valsts izpildiestādei, kas izraudzīta saskaņā ar 16. pantu. Lidostās, kurās pasažieru skaits ir zem minētās robežvērtības, lidostas administrācija veic visus pamatotos pasākumus, lai šādās situācijās koordinētu lidostas lietotāju rīcību un atbalstītu un informētu iestrēgušos pasažierus."

5. regulas 6. pantu aizstāj ar šādu:

"*6. pants*

Ilga kavēšanās

1. Ja gaisa pārvadātājs pamatoti paredz lidojuma kavēšanos vai lidojumus apkalpojošais gaisa pārvadātājs pārceļ sarakstā norādīto izlidošanas laiku vēlāk par sākotnēji sarakstā norādīto izlidošanas laiku, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam jāpiedāvā pasažieriem:

i) ja kavēšanās ir vismaz divas stundas, — atbalsts, kas paredzēts 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 9. panta 2. punktā; un

ii) ja kavēšanās ir vismaz piecas stundas un ietver vienu vai vairākas naktis, — atbalsts, kas paredzēts 9. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. panta 1. punkta c) apakšpunktā; un

iii) ja lidojums kavējas vismaz piecas stundas, — atbalsts, kas paredzēts 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā.

2. Pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. pantu, ja pasažieris ierodas galamērķī:

a) piecas stundas vai vairāk pēc sarakstā norādītā ielidošanas laika visiem braucieniem Kopienā un braucieniem uz/no trešām valstīm 3500 km attālumā vai mazāk;

b) deviņas stundas vai vairāk pēc sarakstā norādītā ielidošanas laika visiem braucieniem uz/no trešām valstīm no 3500 km līdz 6000 km attālumā;

c) divpadsmit stundas vai vairāk pēc sarakstā norādītā ielidošanas laika visiem braucieniem uz/no trešām valstīm 6000 km attālumā vai vairāk.

3. Šā panta 2. punktu piemēro arī, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir grozījis sarakstā norādīto izlidošanas un ielidošanas laiku, radot kavējumu salīdzinājumā ar sākotnējo sarakstā norādīto ielidošanas laiku, izņemot, ja pasažieris tika informēts par saraksta maiņu vairāk nekā piecpadsmit dienas pirms sākotnēji norādītā izlidošanas laika.

4. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākums maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka kavēšanos vai izmaiņas sarakstā ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi un ka no kavēšanās vai izmaiņām sarakstā nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus. Uz šādiem ārkārtējiem apstākļiem var pamatoties tikai tad, ja tie skar konkrēto lidojumu vai iepriekšējo lidojumu, kurā ekspluatē vienu un to pašu gaisa kuģi.

5. Ievērojot drošības ierobežojumus, ja aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā pārsniedz vienu stundu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina bezmaksas piekļuvi tualetei un dzeramajam ūdenim, nodrošina pasažieru salona pietiekamu apsildīšanu vai dzesēšanu un nodrošina, ka ir pieejama atbilstoša medicīniskā palīdzība, ja tā ir vajadzīga. Ja aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā sasniedz maksimāli piecas stundas, lidaparāts atgriežas pie izejas vai citā piemērotā pasažieru izkāpšanas vietā, kur pasažieriem ir atļauts izkāpt un izmantot tādu pašu atbalstu, kā norādīts 1. punktā, ja vien nepastāv ar drošību vai ar lidojumu drošību saistīti iemesli, kāpēc gaisa kuģis nevar atstāt savu atrašanās vietu uz perona vai manevrēšanas zonā."

6. iekļauj šādu pantu:

"*6.a pants*

Savienotā lidojuma nokavēšana

1. Ja pasažieris nokavē savienoto lidojumu iepriekšējā lidojuma kavēšanās vai saraksta maiņas dēļ, tad nākamo savienoto lidojumu apkalpojošais Kopienas gaisa pārvadātājs pasažierim piedāvā:

i) atbalstu, kas paredzēts 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 9. panta 2. punktā, ja pasažiera gaidīšanas laiks līdz savienotajam lidojumam pagarinās vismaz par divām stundām; un

ii) maršruta maiņu, kā minēts 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā; un

iii) ja alternatīvā lidojuma sarakstā norādītais izlidošanas laiks vai cita transporta izbraukšanas laiks saskaņā ar 8. pantu ir vismaz 5 stundas pēc nokavētā lidojuma sarakstā norādītā izlidošanas laika un kavēšanās ietver vienu vai vairākas naktis, — atbalstu, kas noteikts 9. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. panta 1. punkta c) apakšpunktā.

2. Ja pasažieris nokavē savienoto lidojumu iepriekšējā savienotā lidojuma kavēšanās dēļ, pasažierim ir tiesības uz kompensāciju, ko izmaksā attiecīgā iepriekšējā savienotā lidojuma apkalpojošais gaisa pārvadātājs saskaņā ar 6. panta 2. punktu. Šajā nolūkā kavējumu aprēķina, atsaucoties uz sarakstā norādīto ielidošanas laiku galamērķī.

3. Šā panta 2. punkts neierobežo nekādu zaudējumu atlīdzības kārtību starp attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem.

4. Šā panta 1. un 2. punkts attiecas arī uz trešo valstu gaisa pārvadātājiem, kas apkalpo nākamo savienoto lidojumu uz vai no ES lidostām."

7. regulas 7. pantu groza šādi:

(i) panta 1. punktā vārdu "lidojumiem" aizstāj ar "braucieniem".

(j) panta 2., 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

"2. Ja pasažieris saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu ir izvēlējies turpināt savu ceļojumu, tad tiesības uz kompensāciju ceļojuma līdz galamērķim laikā var rasties tikai vienreiz, pat ja mainītajā maršrutā notiek jauna atcelšana vai tiek nokavēta pārsēšanās.

3. Šā panta 1. punktā minēto kompensāciju izmaksā naudā, izmantojot elektronisku bankas pārskaitījumu, bankas pārveduma rīkojumu vai bankas čekus.

4. Attālumus, kas norādīti 1. punktā, mēra pēc lielā loka maršruta metodes.

5. Gaisa pārvadātājs drīkst panākt brīvprātīgu vienošanos ar pasažieri par 1. punktā minēto kompensācijas noteikumu aizstāšanu, ja šī vienošanās ir apstiprināta ar pasažiera parakstītu dokumentu, kurā pasažierim atgādina tā tiesības uz kompensāciju saskaņā ar šo regulu."

8. regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:

"*8. pants*

Tiesības uz atlīdzinājumu vai maršruta maiņu

1. Ja ir atsauce uz šo pantu, pasažieriem piedāvā izvēli starp trīs bezmaksas iespējām:

a) - septiņu dienu laikā pēc pasažiera pieprasījuma ar tādiem līdzekļiem, ko paredz 7. panta 3. punktā, atlīdzina lidojuma cenu par to brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas, un par jau veikto daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas pasažiera sākotnējā ceļojuma plāna kontekstā, kā arī, vajadzības gadījumā,

- atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu pēc iespējas agrāk;

b) pasažiera ceļojuma plānu turpināšana, mainot maršrutu, izmantojot pārvadājumu ar pielīdzināmiem nosacījumiem, līdz galamērķim pēc iespējas agrāk; vai

c) maršruta maiņa, izmantojot pārvadājumu ar pielīdzināmiem nosacījumiem, līdz galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas.

2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunkts attiecas arī uz pasažieriem, kuru lidojumi ir kompleksa pakalpojuma daļa, izņemot tiesības saņemt atlīdzinājumu, ja šādas tiesības izriet no Direktīvas 90/314/EEK noteikumiem.

3. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā pasažierim lidojumu uz vai no citas lidostas, nekā tā, kas minēta rezervācijā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs sedz

izmaksas par pasažiera nogādāšanu alternatīvajā lidostā, kas atšķiras no rezervācijā minētās, vai — attiecībā uz galamērķa lidostu — uz blakus esošu galamērķa lidostu, par kuru ir panākta vienošanās ar pasažieri.

4. Vienojoties ar pasažieri, atpakaļceļa lidojumam vai lidojumiem, kas minēti 1. punkta a) apakšpunktā, vai maršruta maiņai, kas minēta 1. punkta b) apakšpunktā vai 1. punkta c) apakšpunktā, var izmantot cita gaisa pārvadātāja pakalpojumus, ietvert atšķirīgus maršrutus vai izmantot citu transporta veidu.

5. Ja pasažieris izvēlas iespēju, kas minēta 1. punkta b) apakšpunktā, tad tam, ievērojot pieejamību, ir tiesības uz maršruta maiņu, izmantojot citu gaisa pārvadātāju vai citu transporta veidu, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nespēj pārvadāt pasažieri, izmantojot savus pakalpojumus, un laika ziņā nogādāt galamērķī 12 stundu laikā pēc sarakstā norādītā ielidošanas laika. Neskarot Regulas (EK) Nr. 1008/2008[23] 22. panta 1. punktu, cits gaisa pārvadātājs vai citu transporta veidu ekspluatants nedrīkst iekasēt no sākotnējā pārvadātāja maksu, kas pārsniedz vidējo cenu, kādu ir maksājuši viņa paša pasažieri par līdzvērtīgiem pakalpojumiem pēdējo trīs mēnešu laikā.

6. Ja pasažieriem saskaņā ar 1. punktu piedāvā pilnīgu vai daļēju maršruta maiņu, izmantojot citu transporta veidu, šī regula attiecas uz pārvadājumiem, ko veic ar šo citu transporta veidu, it kā tos veiktu ar fiksētu spārnu gaisa kuģiem."

9. regulas 9. pantu groza šādi:

(k) panta 1. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) transportu starp lidostu un izmitināšanas vietu (viesnīcu, pasažiera dzīvesvietu vai citu)."

(l) pievieno šādus punktus:

"4. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka atcelšanu, kavēšanos vai saraksta izmaiņas ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi un ka no atcelšanas, kavēšanās vai saraksta izmaiņām nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus, tas var ierobežot izmitināšanas izmaksu kopējo summu saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu līdz EUR 100 par katru viesnīcā pavadīto nakti katram pasažierim un līdz trīs naktīm. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvēlas piemērot šo ierobežojumu, tas tomēr pēc trim naktīm nodrošina pasažieriem informāciju par pieejamām izmitināšanas iespējām papildus nepārtrauktajam informēšanas pienākumam, kas norādīts 14. pantā.

5. Pienākumu piedāvāt izmitināšanu saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu nepiemēro, ja attiecīgā lidojuma attālums ir 250 km vai mazāks un to plānots apkalpot ar gaisa kuģi, kura maksimālā ietilpība ir 80 vai mazāk sēdvietu, izņemot, ja lidojums ir savienotais lidojums. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvēlas piemērot šo atbrīvojumu, tam tomēr jāsniedz pasažieriem informācija par pieejamām izmitināšanas iespējām.

6. Ja pasažieris izvēlas saņemt atmaksājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu, kamēr tas atrodas izlidošanas lidostā, vai izvēlas mainīt brauciena maršrutu uz vēlāku datumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu, pasažierim vairs nav tiesību attiecībā uz aprūpi saskaņā ar 9. panta 1. punktu saistībā ar attiecīgo lidojumu."

[23] OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

10. regulas 10. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā terminu "biļetes cena" aizstāj ar "lidojuma cena".

11. regulas 11. pantam pievieno šādu punktu:

"3. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs nedrīkst piemērot ierobežojumus, kas izklāstīti 9. panta 4. punktā un 9. panta 5. punktā, ja pasažieris ir persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām vai persona, kas viņu pavada, nepavadīts bērns, grūtniece vai persona, kam nepieciešama īpaša medicīniskā palīdzība, ar nosacījumu, ka gaisa pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojuma organizētājs ir saņēmuši paziņojumu par to īpašajām vajadzībām attiecībā uz palīdzību vismaz 48 stundas pirms lidojuma paredzētā izlidošanas laika. Uzskatāms, ka šāda paziņošana attiecas uz visu braucienu un atpakaļbraucienu, ja par abiem braucieniem ir līgums ar to pašu gaisa pārvadātāju."

12. regulas 13. pantu aizstāj ar šādu:

"*13. pants*

Tiesības uz tiesību aizsardzību

Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai izpilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas noteikumiem, nevienu šīs regulas noteikumu vai valsts tiesību aktu nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo tiesības pieprasīt kompensāciju par zaudējumiem, kas radušies saskaņā ar šo regulu, no ikvienas trešās personas, kas veicinājusi tādu notikumu attīstību, kuras rezultātā jāizmaksā kompensācijas vai rodas citas saistības."

13. regulas 14. pantu aizstāj ar šādu:

"*14. pants*

Pienākums informēt pasažierus

1. Lidostas administrācija un apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina, ka pie reģistrācijas galdiem (tostarp pašapkalpošanās reģistrācijas iekārtām) un iekāpšanas vārtiem ir pasažieriem skaidri redzams un salasāms paziņojums ar šādu tekstu: "Ja Jums ir atteikta iekāpšana vai Jūsu lidojums ir atcelts vai kavējas vismaz divas stundas, pie reģistrācijas vai iekāpšanas lūdziet paziņojumu par Jūsu tiesībām, jo īpaši attiecībā uz kompensāciju un atbalstu."

2. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu vai atceļ lidojumu, katram skartajam pasažierim izsniedz rakstveida paziņojumu, kurā izklāstīti noteikumi par kompensāciju un atbalstu saskaņā ar šo regulu, tostarp informācija par varbūtējiem ierobežojumiem saskaņā ar 9. panta 4. punktu un 9. panta 5. punktu. Tas arī sniedz līdzvērtīgu paziņojumu visiem pasažieriem, kuru lidojumi aizkavējas vai notikušas izmaiņas sarakstā vismaz par divām stundām. To kompetento sūdzību izskatīšanas iestāžu kontaktinformāciju, kas noteiktas saskaņā ar 16.a pantu, pasažieriem sniedz arī rakstiski.

3. Akliem cilvēkiem un cilvēkiem ar redzes traucējumiem šā panta noteikumus piemēro, izmantojot attiecīgus alternatīvus līdzekļus.

4. Lidostas administrācija nodrošina, ka vispārīgā informācija par pasažieru tiesībām ir skaidri un saredzami norādīta lidostas pasažieru zonā. Tā arī nodrošina, ka pasažieri, kas atrodas lidostā, tiek informēti par to lidojuma atcelšanu un par to tiesībām, ja aviosabiedrība pēkšņi pārtrauc darbību, piemēram, maksātnespējas vai tās darbības licences atsaukšanas gadījumā.

5. Izlidošanas atcelšanas vai kavēšanās gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs pasažierus informē par situāciju pēc iespējas ātrāk un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā 30 minūtes pēc sarakstā norādītā izlidošanas laika un par paredzēto izlidošanas laiku — tiklīdz šī informācija ir pieejama, ja gaisa pārvadātājs ir saņēmis pasažiera kontaktinformāciju saskaņā ar 6. un 7. punktu, ja biļete iegādāta, izmantojot starpnieku.

6. Ja pasažieris biļeti nav iegādājies tieši no apkalpojošā gaisa pārvadātāja, bet izmantojot starpnieku, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, tad šis starpnieks sniedz pasažiera kontaktinformāciju gaisa pārvadātājam, ar nosacījumu, ka pasažieris ir devis precīzi formulētu un rakstisku atļauju. Šo atļauju var dot tikai pēc brīvas izvēles. Gaisa pārvadātājs var izmantot šādu kontaktinformāciju tikai nolūkā izpildīt ar šo pantu uzlikto pienākumu sniegt informāciju un nevis tirgvedības nolūkā un dzēš kontaktinformāciju ne vēlāk kā 72 stundas pēc tam, kad pārvadājuma līgums izpildīts. Šo datu apstrādi, piekļuvi tiem un to glabāšanu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti[24].

7. Starpnieks ir atbrīvots no 6. punkta prasībām, ja var pierādīt, ka pastāv alternatīva sistēma, kas nodrošina, lai pasažieris tiktu informēts, nenosūtot attiecīgo kontaktinformāciju."

14. regulas 16. pantu aizstāj ar šādu:

"*16. pants*

Noteikumu izpilde

1. Katra dalībvalsts izraugās valsts izpildiestādi, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi attiecībā uz lidojumiem no lidostām, kuras atrodas tās teritorijā, un lidojumiem no trešās valsts uz šādām lidostām. Dalībvalstis informē Komisiju par iestādi, kas ir izraudzīta saskaņā ar šo punktu.

2. Valsts izpildiestāde rūpīgi uzrauga atbilstību šīs regulas prasībām un veic pasākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu. Šim nolūkam gaisa pārvadātāji un lidostas administrācija valsts izpildiestādei pēc tās pieprasījuma sniedz attiecīgos dokumentus. Lai veiktu savas funkcijas, valsts izpildiestāde ņem vērā arī informāciju, ko tai iesniegusi iestāde, kas izraudzīta saskaņā ar 16.a pantu. Tā var arī izlemt par izpildes nodrošināšanas pasākumiem, pamatojoties uz individuālām sūdzībām, ko nosūtījusi iestāde, kas izraudzīta saskaņā ar 16.a pantu.

3. Dalībvalstu noteiktās sankcijas par šīs regulas pārkāpumiem ir efektīvas, samērīgas un atturošas.

4. Ja iestādes, kas izraudzītas saskaņā ar 16. un 16.a pantu, atšķiras, tiek izveidots ziņošanas mehānisms, lai nodrošinātu informācijas apmaiņu starp dažādām iestādēm, nolūkā palīdzēt valsts izpildiestādei pildīt tās uzraudzības un izpildes nodrošināšanas uzdevumus un iestādei, kas norīkota saskaņā ar 16.a pantu — savākt informāciju, kas vajadzīga, lai pārbaudītu individuālas sūdzības.

5. Par katru gadu vēlākais līdz nākamā kalendārā gada aprīļa beigām valstu izpildiestādes publicē statistikas datus par savu darbību, tostarp par piemērotajām sankcijām.

[24] OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

6. Gaisa pārvadātāji valsts izpildiestādēm tajās dalībvalstīs, kurās viņi darbojas, paziņo savu kontaktinformāciju jautājumos, uz ko attiecas šī regula."

15. regulā iekļauj šādus pantus:

"*16.a pants*

Pasažieru prasības un sūdzības

1. Veicot rezervāciju, gaisa pārvadātāji sniedz informāciju pasažieriem par to prasību un sūdzību izskatīšanas procesu saistībā ar to tiesībām, kas noteiktas šajā regulā, un attiecīgo kontaktinformāciju, kur pasažieri var iesniegt prasības un sūdzības izskatīšanai, tostarp izmantojot elektroniskos sakaru līdzekļus. Gaisa pārvadātājs informē pasažierus arī par iestādi vai iestādēm, kas ir kompetentas izskatīt pasažieru sūdzības.

2. Ja pasažieris vēlas iesniegt sūdzību gaisa pārvadātājam saistībā ar savām tiesībām saskaņā ar šo regulu, viņš to iesniedz trīs mēnešu laikā no dienas, kurā lidojums tika veikts vai kad tas bija norādīts sarakstā. Septiņu dienu laikā no sūdzības saņemšanas gaisa pārvadātājs pasažierim apstiprina sūdzības saņemšanu. Divu mēnešu laikā no sūdzības saņemšanas gaisa pārvadātājs pasažierim sniedz pilnīgu atbildi.

3. Saskaņā ar attiecīgajiem ES un valsts tiesību aktiem katra dalībvalsts izraugās valsts iestādi vai iestādes, kas atbild par strīdu atrisināšanu ārpustiesas kārtībā starp gaisa pārvadātājiem un pasažieriem saistībā ar tiesībām, uz ko attiecas šī regula.

4. Ikviens pasažieris var iesniegt sūdzību valsts iestādei, kas izraudzīta saskaņā ar 3. punktu, par iespējamiem šīs regulas noteikumu pārkāpumiem jebkurā lidostā, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, vai par reisu no trešās valsts, kura galamērķis ir lidosta, kas atrodas minētajā teritorijā. Šādas sūdzības var iesniegt ne ātrāk kā divus mēnešus pēc tam, kad sūdzību iesniedza attiecīgajam gaisa pārvadātājam, izņemot, ja gaisa pārvadātājs jau ir sniedzis galīgo atbildi uz šādu sūdzību.

5. Septiņu dienu laikā no sūdzības saņemšanas atbildīgā iestāde apstiprina sūdzības saņemšanu un nosūta kopiju attiecīgajai valsts izpildiestādei. Galīgās atbildes sniegšanas laiks nevar būt ilgāks par trīs mēnešiem no sūdzības saņemšanas dienas. Galīgās atbildes kopija jāiesniedz arī valsts izpildiestādei.

16.b pants

Sadarbība starp dalībvalstīm un Komisiju

1. Komisija atbalsta dalībvalstu dialogu 16.c pantā minētajā komitejā par šīs regulas interpretāciju un piemērošanu valstu līmenī.

2. Dalībvalstis par katru gadu vēlākais līdz nākošā kalendārā gada aprīļa beigām Komisijai sniedz ziņojumu par savu darbību. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, var lemt, kādiem jautājumiem jāpievēršas šajos ziņojumos. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 16.c pantā minēto procedūru.

3. Dalībvalstis regulāri nosūta Komisijai attiecīgo informāciju par regulas noteikumu interpretāciju un piemērošanu attiecīgajā dalībvalstī, un Komisija šo informāciju elektroniski dara pieejamu pārējām dalībvalstīm.

4. Pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija izskata gadījumus, kad šīs regulas noteikumus piemēro un izpilda atšķirīgi, jo īpaši attiecībā uz ārkārtēju apstākļu interpretāciju, un precizē šīs regulas noteikumus, lai veicinātu vienotu

pieeju. Šajā nolūkā Komisija var pieņemt ieteikumu pēc apspriešanās ar 16.c pantā minēto komiteju.

5. Pēc Komisijas pieprasījuma valsts izpildiestādes izmeklē viena vai vairāku gaisa pārvadātāju konkrētu aizdomīgu praksi un 4 mēnešu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas paziņo savus secinājumus Komisijai.

16.c pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Pasažieru tiesību komiteja, kuras sastāvā ir divi pārstāvji no katras dalībvalsts, no kuriem vismaz viens pārstāv valsts izpildiestādi. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

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

16. regulas 17. pantu aizstāj ar šādu:

"*17. pants*

Ziņojums

Komisija līdz 2017. gada 1. janvārim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un rezultātiem, jo īpaši par ietekmi, ko rada kompensācija par ilgu kavēšanos un izmitināšanas ierobežojumi ilgstošos ārkārtas apstākļos. Komisija ziņo arī par pastiprinātu gaisa pasažieru aizsardzību reisos no trešām valstīm, ko apkalpo ārpuskopienas pārvadātāji saskaņā ar starptautiskajiem gaisa transporta nolīgumiem. Ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno tiesību aktu projektus.

17. Šīs regulas 1. pielikums ir pievienots Regulai (EK) Nr. 261/2004 kā 1. pielikums.

2. pants

Regulu (EK) Nr. 2027/97 groza šādi:

1. regulas 3. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Kopienas gaisa pārvadātājs nodrošina lidostā sūdzības veidlapas, kas ļauj pasažieriem nekavējoties iesniegt šādu sūdzību par to bojāto vai ar novēlošanos saņemto bagāžu. Šādu sūdzības veidlapu, kas var būt arī īpašuma pretenzijas ziņojuma (*PIR*) formā, gaisa pārvadātājs lidostā pieņem kā sūdzību atbilstīgi Monreālas konvencijas 31. panta 2. punktam. Šī iespēja neskar pasažieru tiesības Monreālas konvencijā noteiktajā termiņā iesniegt sūdzību, izmantojot citus līdzekļus."

2. regulas 5. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Neskarot 1. punkta noteikumus, nāves gadījumā avanss nav mazāks par euro izteiktiem SDR 18 096 par vienu pasažieri. Ar deleģēto aktu saskaņā ar 6.c pantu Komisija ir pilnvarota pielāgot šo summu, ņemot vērā Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas lēmumu saskaņā ar Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu. Visas minētās summas korekcijas groza arī attiecīgo pielikumā norādīto summu."

3. regulas 6. panta 1. punktu papildina ar šādu teikumu:

"Ar deleģēto aktu saskaņā ar 6.c pantu Komisija ir pilnvarota pielāgot pielikumā minētās summas, izņemot 5. panta 2. punktā minēto summu, ņemot vērā

Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas lēmumu saskaņā ar Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu."

4. regulā iekļauj šādus pantus:

"*6.a pants*

1. Ja gaisa pārvadātājs ved reģistrētus ratiņkrēslus vai citus pārvietošanās palīglīdzekļus un palīdzības ierīces, gaisa pārvadātājs un tā pārstāvji piedāvā katrai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā definēts Regulas (EK) Nr. 1107/2006[25] 2. panta a) punktā, izvēli bez maksas iesniegt īpašu interešu deklarāciju saskaņā ar Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktu rezervācijas laikā un vēlākais tad, kad ierīce tiek nodota gaisa pārvadātājam.

2. Pārvietošanās palīglīdzekļu iznīcināšanas, nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā gaisa pārvadātāja atbildība nepārsniedz summu, kuru persona deklarēja, kad reģistrēto pārvietošanās palīglīdzekli nodeva Kopienas gaisa pārvadātājam.

3. Reģistrētu ratiņkrēslu vai citu pārvietošanās palīglīdzekļu un palīdzības ierīču iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojājuma vai aizkavēšanās gadījumā Kopienas gaisa pārvadātājs maksā summu, kas nepārsniedz pasažiera deklarēto summu, ja vien tas nepierāda, ka šī summa ir lielāka nekā personas faktiskā interese par piegādi galamērķī.

6.b pants

1. Valsts izpildiestāde, kas izraudzīta saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 16. pantu, nodrošina atbilstību šai regulai. Šajā nolūkā tā pārrauga:

- gaisa pārvadājuma līgumu noteikumus un nosacījumus;

- īpašu interešu deklarācijas sistemātisku piedāvājumu attiecībā uz reģistrētiem pārvietošanās palīglīdzekļiem un atbilstoša līmeņa kompensāciju par kaitējumu, kas nodarīts pārvietošanās palīglīdzekļiem;

- attiecīgā gadījumā avansa maksājumus saskaņā ar 5. panta 1. punktu;

- 6. panta piemērošanu.

2. Nolūkā uzraudzīt pasažieru ar ierobežotām pārvietošanās spējām un pasažieru ar invaliditāti aizsardzību viņu pārvietošanās palīglīdzekļu bojājuma gadījumā valsts izpildiestāde pārbauda un ņem vērā arī informāciju par sūdzībām par pārvietošanās palīglīdzekļiem, kas iesniegtas iestādēm, kas izraudzītas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 16.a pantu.

3. Dalībvalstu noteiktās sankcijas par šīs regulas pārkāpumiem ir efektīvas, samērīgas un atturošas.

4. Savā gada ziņojumā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 16. panta 6. punktu valsts izpildiestādes publicē arī statistiku par savu darbību un par piemērotajām sankcijām attiecībā uz šīs regulas piemērošanu.

6.c pants

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

---

[25] Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regula (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.

2. Pilnvaras pieņemt 6. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no šās regulas spēkā stāšanās datuma.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 6. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigts minētajā lēmumā norādītais pilnvaru deleģējums. Tas stājas spēkā dienu pēc lēmuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā noteikts. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā vienlaikus par to informē Eiropas Parlamentu un Padomi.

5. Deleģēts akts, kas pieņemts saskaņā ar 6. panta 1. punktu, stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome 2 mēnešu laikā pēc minētā akta paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei nav cēluši iebildumus vai ja pirms minētā termiņa beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju, ka necels iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

6.d pants

1. Lai gan gaisa pārvadātājiem ir pilna komerciālā brīvība veidot nosacījumus, saskaņā ar kuriem tie ļauj pārvadāt bagāžu, tie rezervēšanas laikā un pie reģistrācijas galdiem (tostarp pašapkalpošanās reģistrācijas iekārtām) skaidri norāda maksimālo bagāžas apjomu, kādu ir atļauts ienest salonā un nodot reģistrētā bagāžā katrā lidojumā, kas iekļauts pasažiera rezervācijā, tostarp visus vienību skaita ierobežojumus, kas tiek piemēroti noteiktajam maksimālajam bagāžas apjomam. Ja gaisa pārvadātājs nosaka papildu maksu par bagāžas pārvadāšanu, sīku informāciju par šādu maksu skaidri norāda rezervācijas laikā un pēc pieprasījuma — lidostā.

2. Ja ārkārtējos apstākļos, piemēram, drošības apsvērumu dēļ vai gaisa kuģa tipa maiņas gadījumā pēc rezervācijas veikšanas, nav iespējams salonā pārvadāt rokas bagāžas atļautajā apjomā ietvertos priekšmetus, gaisa pārvadātājs var tos pārvadāt gaisa kuģa kravas telpā, bet bez papildu izmaksām pasažierim.

3. Šīs tiesības neietekmē rokas bagāžas ierobežojumus, kas noteikti ar ES un starptautiskajiem drošības noteikumiem, piemēram, Regulu (EK) Nr. 300/2008 un Regulu (EK) Nr. 820/2008.

6.e pants

1. Kopienas gaisa pārvadātājs atļauj pasažierim pārvadāt mūzikas instrumentu gaisa kuģa pasažieru salonā saskaņā ar piemērojamiem drošības noteikumiem un attiecīgā gaisa kuģa tehniskajām specifikācijām un ierobežojumiem. Mūzikas instrumentus pieņem pārvadāšanai gaisa kuģa salonā ar nosacījumu, ka šādus instrumentus var droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa. Gaisa pārvadātājs var noteikt, ka mūzikas instruments ir daļa no pasažiera atļautā rokas bagāžas apjoma un to nevar pārvadāt papildus šim apjomam.

2. Ja mūzikas instruments ir pārāk liels, lai to varētu droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa, aviosabiedrība var pieprasīt maksu par otro biļeti, ja šādu mūzikas instrumentu pārvadā kā rokas bagāžu otrā sēdeklī. Ja tiek nopirkta otra sēdvieta, gaisa pārvadātājam jādara viss iespējamais, lai pasažierim un attiecīgajam mūzikas instrumentam iedalītu vietas kopā. Ja iespējams un ja to pieprasa, mūzikas instrumentus pārvadā gaisa kuģa apsildāmā bagāžas nodalījumā, ievērojot attiecīgos drošības noteikumus, vietas

ierobežojumus un attiecīgā gaisa kuģa tehnisko specifikāciju. Gaisa pārvadātājs skaidri norāda noteikumus un nosacījumus, uz kuriem pamatojoties mūzikas instrumenti tiks transportēti, un piemērojamās maksas."

5. regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

"*7. pants*

Komisija līdz 2017. gada 1. janvārim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un ietekmi. Ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno tiesību aktu projektus."

6. Regulas (EK) Nr. 2027/97 pielikumu aizstāj ar šīs regulas 2. pielikumu.

3. pants

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

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

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā —	*Padomes vārdā —*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*

1. pielikums

"Pielikums: nepilnīgs tādu apstākļu uzskaitījums, ko var uzskatīt par ārkārtējiem apstākļiem šīs regulas nolūkos

1. Šādus apstākļus uzskata par ārkārtējiem:

i. dabas katastrofas, kas padara neiespējamu drošu lidojuma norisi;

ii. tehniskas problēmas, kas nav saistītas ar gaisa kuģa normālu darbību, piemēram, defektu atklāšana attiecīgā lidojuma laikā, un kas neļauj normāli turpināt ekspluatāciju, vai slēpts ražošanas defekts, ko atklāj ražotājs vai kompetentā iestāde un kas skar lidojuma drošību;

iii. risks drošībai, sabotāža vai terorisms, kas padara neiespējamu drošu lidojuma norisi;

iv. veselības risks, kas apdraud dzīvību, vai ārkārtas medicīniskā palīdzība, kuras dēļ jāpārtrauc vai jānovirza attiecīgais reiss;

v. gaisa satiksmes pārvaldības ierobežojumi vai gaisa telpas vai lidostas slēgšana;

vi. meteoroloģiskie apstākļi, kas nav saderīgi ar lidojumu drošību; un

vii. darba strīdi apkalpojošā gaisa pārvadātāja vai būtisku pakalpojumu sniedzēju, piemēram, lidostu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, uzņēmumos.

2. Šādus apstākļus neuzskata par ārkārtējiem:

i. tehniskas problēmas, kas saistītas ar gaisa kuģa normālu darbību, piemēram, problēmas, kas atklātas kārtējās apkopes vai gaisa kuģa pirmslidojuma pārbaudes laikā vai kas radušās tādēļ, ka nav pareizi veiktas šādas tehniskās apkopes vai pirmslidojuma pārbaudes; un

ii. lidojumu apkalpes vai salona apkalpes nepieejamība (izņemot, ja to izraisījuši darba strīdi)."

2. pielikums

"PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJA ATBILDĪBA PAR PASAŽIERIEM UN VIŅU BAGĀŽU

Šajā informācijas paziņojumā ir apkopoti ES tiesību aktu un Monreālas Konvencijas noteikumi par Kopienas gaisa pārvadātāju atbildību.

KOMPENSĀCIJA NĀVES VAI IEVAINOJUMA GADĪJUMĀ

Nav finansiālu ierobežojumu atbildībai par pasažiera ievainojumu vai nāvi, ko izraisījis nelaimes gadījums gaisa kuģī vai jebkuras iekāpšanas un izkāpšanas darbības laikā. Par kaitējumiem līdz SDR 113 100 (aptuvena summa vietējā valūtā) pārvadātājs nevar izslēgt savu atbildību vai ierobežot to. Virs minētās summas gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, ja viņš pierāda, ka nav pieļāvis nolaidību vai citādi vainīgs vai ka kaitējums radies vienīgi trešās personas nolaidības vai citas vainas 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 avanss nedrīkst būt mazāks par SDR 18 096 (aptuvena summa vietējā valūtā).

PASAŽIERU AIZKAVĒŠANA

Pasažieru aizkavēšanas gadījumā gaisa pārvadātājs atbild par zaudējumiem, ja vien nav veicis visus piemērotos pasākumus, lai zaudējumus novērstu, vai šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt. Atbildība par pasažieru aizkavēšanu nepārsniedz SDR 4694 (aptuvena summa vietējā valūtā).

BAGĀŽAS NOZAUDĒŠANA, BOJĀJUMS VAI AIZKAVĒŠANĀS

Bagāžas nozaudēšanas, bojājuma vai aizkavēšanās gadījumā gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem līdz SDR 1113 (aptuvena summa vietējā valūtā), un kompensācijas ierobežojumu piemēro vienam pasažierim un nevis par katru reģistrētās bagāžas vienību, ja vien starp gaisa pārvadātāju un pasažieri nav vienošanās par augstāku robežvērtību, izmantojot īpašu interešu deklarāciju. Par bojātu vai nozaudētu bagāžu gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, ja bojājumu vai nozaudēšanu ir izraisījusi bagāžas kvalitāte vai defekts. Par bagāžas aizkavēšanos gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, ja tas ir veicis visus pamatotos pasākumus, lai novērstu kaitējumu, kas izriet no bagāžas aizkavēšanās, vai ja šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt. Par rokas bagāžu, tostarp personīgām lietām, aviosabiedrība ir atbildīga tikai tad, ja kaitējums rodas tās vainas dēļ.

AUGSTĀKA ATBILDĪBAS ROBEŽVĒRTĪBA PAR BAGĀŽU

Pasažieris var gūt labumu no augstākas atbildības robežvērtības, ne vēlāk kā pie reģistrācijas iesniedzot īpašu deklarāciju un samaksājot papildu maksu, ja tāda tiek prasīta. Šādu papildu maksu pamatā ir tarifi, kas ir saistīti ar papildu izmaksām par attiecīgās bagāžas transportēšanu un apdrošināšanu un pārsniedz atbildības ierobežojumu SDR 1131 apjomā. Tarifus pēc pieprasījuma dara pieejamus pasažieriem. Pasažieriem-invalīdiem un pasažieriem

ar ierobežotām pārvietošanās spējām sistemātiski piedāvā bezmaksas iespēju iesniegt īpašu interešu deklarāciju attiecībā uz viņu pārvietošanās palīglīdzekļu pārvadāšanu.

SŪDZĪBU PAR BAGĀŽU IESNIEGŠANAS TERMIŅŠ

Ja bagāža ir bojāta, aizkavējas, ir pazaudēta vai iznīcināta, pasažierim jebkurā gadījumā iespējami drīz ir jāiesniedz gaisa pārvadātājam rakstiska sūdzība. Sūdzības iesniegšanas termiņš ir 7 dienas, ja bagāža ir bojāta, un 21 diena, ja tā tika aizkavēta, abos gadījumos skaitot no dienas, kad bagāža tika nodota pasažiera rīcībā. Lai bez grūtībām iekļautos šajos termiņos, gaisa pārvadātājs piedāvā pasažieriem iespēju aizpildīt sūdzības veidlapu lidostā. Šāda sūdzību veidlapa, kura var būt arī īpašuma pretenzijas ziņojuma (*PIR*) formā, gaisa pārvadātājam lidostā jāpieņem kā sūdzība.

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 pret jebkuru no tiem. Tas ietver arī gadījumus, kad īpašu interešu deklarācija ir saskaņota ar faktisko pārvadātāju nodošanas laikā.

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.

NOTEIKUMI, PĒC KURIEM ŠĪ INFORMĀCIJA IR SASTĀDĪTA

Iepriekš izklāstīto noteikumu pamatā ir 1999. gada 28. maija Monreālas Konvencija, kas Kopienā tiek īstenota ar Regulu (EK) Nr. 2027/97 (kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 889/2002 un ar Regulu (ES) Nr. xxx) un dalībvalstu tiesību aktiem."