Europos Parlamentas
2024-2029

PRIIMTI TEKSTAI

P10_TA(2026)0009

Oro transporto keleivių teisės

2026 m. sausio 21 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija dėl per pirmąjį svarstymą priimtos Tarybos pozicijos, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Įprasta teisėkūros procedūra: antrasis svarstymas)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į per pirmąjį svarstymą priimtą Tarybos poziciją (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- atsižvelgdamas į 2013 m. liepos 11 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[1],
- pasikonsultavęs su Regionų komitetu,
- atsižvelgdamas į Komisijos nuomonę (COM(2025)0630),
- atsižvelgdamas į savo poziciją dėl Komisijos pasiūlymo Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2013)0130) per pirmąjį svarstymą[2],
- atsižvelgdamas į 2025 m. spalio 13 d. Transporto ir turizmo komiteto gaires pagal Darbo tvarkos taisyklių 74 straipsnį,
- atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 7 dalį,
- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 68 straipsnį,
- atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto rekomendaciją antrajam svarstymui (A10-0001/2026),

1. priima per antrąjį svarstymą toliau pateiktą poziciją;

---

1 OL C 327, 2013 11 12, p. 115.
2 OL C 93, 2017 3 24, p. 336.

2. paveda Pirmininkei perduoti Parlamento poziciją Tarybai, Komisijai ir nacionaliniams parlamentams.

P10_TC2-COD(2013)0072

Europos Parlamento pozicija, priimta 2026 m. sausio 21 d. per antrąjį svarstymą, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2026/..., kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[1],

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros[2],

---

1 OL C 327, 2013 11 12, p. 115.

2 2014 m. vasario 5 d. Europos Parlamento pozicija (OL C 93, 2017 3 24, p. 336) ir 2025 m. rugsėjo 29 d. per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija (OL C, C/2025/5782, 2025 10 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). 2026 m. sausio 21 d. Europos Parlamento pozicija.

kadangi:

(1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004[3] ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97[4] labai padėjo apsaugoti oro transporto keleivių teises, kai jų kelionės planai sujaukiami dėl atsisakymo vežti, skrydžio atidėjimo ilgam laikui, atšaukimo ar netinkamo bagažo tvarkymas;

***(1a) Sąjungos teisės aktų leidėjas patvirtina 1 ir 4 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus tikslus ES teisės aktais oro transporto srityje užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, visapusiškai atsižvelgti į bendrus vartotojų apsaugos reikalavimus ir kelti šiuo reglamentu nustatytus apsaugos standartus. Tai turėtų būti daroma stiprinant oro transporto keleivių teises, didinant teisinį tikrumą oro transporto keleiviams ir oro vežėjams bei kodifikuojant pagrindinius Teisingumo Teismo sprendimus aiškinant Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, taip pat užtikrinant, kad oro vežėjai veiktų liberalizuotoje rinkoje suderintomis sąlygomis. Taip pat tai reiškia, kad Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatyti apsaugos standartai jokiu būdu negali būti sumažinti. Todėl reikėtų išnaudoti visas oro transporto keleivių teisių, saugomų pagal reglamentus (EB) Nr. 261/2004 ir (EB) Nr. 2027/97, galimybes ir užtikrinti veiksmingesnį, našesnį ir nuoseklesnį tokių teisių taikymą visoje Sąjungoje, kartu atsižvelgiant į oro vežėjų interesus ir toliau užtikrinant oro transporto keleivių ir oro vežėjų interesų pusiausvyrą;* [1 pakeit.]**

---

[3] 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

[4] 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, 1997 10 17, p. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

(2) nemažai trūkumų, kurie paaiškėjo įgyvendinant teises pagal Reglamentus (EB) Nr. 261/2004 ir (EB) Nr. 2027/97, vis dėlto neleido išnaudoti viso tų teisių apsaugos potencialo. Siekiant užtikrinti veiksmingesnį, efektyvesnį ir nuoseklesnį oro transporto keleivių teisių taikymą visoje Sąjungoje, reikia padaryti keletą esamos teisinės sistemos pataisų. Tai buvo pabrėžta 2010 m. spalio 27 d. Komisijos komunikate „2010 m. ES pilietybės ataskaita „Kliūčių ES piliečių teisėms šalinimas“, kurioje buvo paskelbta apie priemones siekiant užtikrinti bendrų teisių rinkinį visų pirma oro transporto keleiviams ir tinkamą tų teisių įgyvendinimą;

(3) ~~tyrimas~~***tyrimo*** dėl dabartinio ***oro transporto*** keleivių teisių apsaugos lygio Europos Sąjungoje, kurį Komisija pavedė atlikti ir paskelbė 2020 m. (~~toliau –~~***iniciatyvinės grupės*** tyrimas), ~~parodė~~***rezultatuose teigiama***, kad pagrindinis keleivių prioritetas – gauti pagalbą kelionės sutrikimų atveju ir pasiūlymą vykti kitu maršrutu, kad jie kuo greičiau nuvyktų į paskirties vietą. ~~Tyrimas parodė~~***Šiuo atžvilgiu iš iniciatyvinės grupės tyrimo matyti***, kad kompensacijos mokėjimas yra trečioje vietoje ***iš trijų pateiktų galimybių*** keleivių prioritetų sąraše. ~~Kita vertus, tyrimas taip pat atskleidė, kad absoliučiosios ir santykinės išlaidos, kurias oro vežėjai patiria įgyvendindami Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nuo 2011 m. labai padidėjo, todėl kyla pavojus, kad ilgainiui galėtų būti apribotas oro vežėjų vykdomų maršrutų skaičius arba sumažės~~***Tačiau dėl trijų priežasčių iš šio tyrimo negalima daryti išvados, kad kompensacijos mokėjimas*** keleiviams ~~siūlomų susisiekimo jungčių~~***yra mažiau svarbus prioritetas. Pirma, pati klausimo formuluotė yra labai šališka ir susiaurina galimus rezultatus, nes respondentams suteiktos trys galimybės savaime nėra palyginamos. Dvi iš galimybių (pagalba, nukreipimas kitu maršrutu) žada nedelsiant padėti spręsti neatidėliotiną problemą (skrydžio sutrikimo), trečioji galimybė (kompensacija) dėl savo pobūdžio yra ne tokia aktuali ir mažiau skubi.***

Pagal šį reglamentą, kompensacija siekiama atlyginti dėl kelionės sutrikimo patirtą žalą, kurios atlyginimas padeda keleiviui ilguoju laikotarpiu, o ne išsprendžia neatidėliotiną problemą (teikiant pagalbą arba nukreipiant kitu maršrutu). Natūralu, kad vidutinis respondentas mažiausiai tuo metu aktualiam ir neatidėliotinam variantui (kompensacijai) skirs trečią vietą iš trijų variantų. Tačiau loginiu ir statistiniu požiūriu būtų neteisinga daryti išvadą, kad kompensacijos gavimas keleiviui būtų gerokai mažiau svarbus. Antra, dėl klausimo formuluotės respondentas yra dirbtinai priverčiamas rinktis iš trijų variantų ir skirstyti juos pagal svarbą, nors pagal dabartinį Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 šios trys galimybės veikia kartu ir viena kitos nepanaikina. Trečia, iniciatyvinės grupės tyrimo rezultatų reitingas sudarytas remiantis bendravimu su vartotojų ir keleivių organizacijomis ir dokumentų analize, o ne išsamia keleivių apklausa. Todėl***, siekiant išvengti iniciatyvinės grupės tyrimo klausimo formuluotės ir metodikos šališkumo, vertėtų pasidomėti papildomomis reprezentatyviomis apklausomis apie oro transporto keleivių nuomonę dėl kompensacijos gavimo pagal šį reglamentą. 2018 m. Europos Audito Rūmų atliktas statistinis tyrimas*[5]***, kuriame dalyvavo 10 350 atsitiktinai atrinktų piliečių iš dešimties valstybių narių, parodė, kad „teisė į kompensaciją atšaukus skrydį arba atsisakius vežti“ užėmė antrą vietą (39,6 proc.) iš dešimties variantų, iš kurių keleiviai turėjo pasirinkti tris teises, kurias jie „laiko svarbiausiomis“, o populiariausias variantas – „teisė gauti alternatyvų vežimo pasiūlymą, jei skrydis atidedamas ilgam laikui, atšaukiamas arba atsisakoma vežti“ – surinko tik šiek tiek daugiau balsų – 41,7 proc.***

---

5 ***Plg. p. 22, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_LT.pdf.***

Matant tokį nežymų skirtumą negalima daryti išvadų, kuris iš dviejų labai panašiai įvertintų variantų yra svarbesnis. 2025 m. pavasarį pretenzijų tvarkymo agentūros užsakymu atliktoje „YouGov“ apklausoje, kurioje dalyvavo 3 059 Vokietijos, Ispanijos ir Danijos piliečiai, 70 proc. respondentų tvirtino, kad būtina išlaikyti dabartinę kompensacijų taisyklę, pabrėždami, kad keleiviai neturėtų prarasti teisių dėl ribinių sąnaudų sutaupymo, ir tik 14 proc. respondentų pageidavo sutaupyti 1 EUR nuo bilieto kainos. Netgi pramonės asociacija „Airlines for Europe“ (A4E), remdamasi savo „YouGov“ apklausos, kurioje buvo apklausta daugiau nei 6 000 vartotojų penkiose valstybėse narėse, rezultatais, daro išvadą, kad „75 proc. keleivių, skridusių per pastaruosius 12 mėnesių, pritaria, kad turi likti dabartinis kompensacijų lygis“*[6]. Šiais įrodymais remiamas Sąjungos teisės aktų leidėjo sprendimas persvarstant*** ~~peržiūrint~~ Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 ~~daug dėmesio turėtų būti skiriama visų pirma~~***nemažinti esamų*** keleivių ~~teisėms~~***teisių į kompensaciją ar kitų vienodai svarbių teisių*** į pagalbą ir nukreipimą kitu maršrutu~~, kartu atsižvelgiant~~***. Abi pirmiau minėtuose įrodymuose nagrinėtos teisių kategorijos – „kompensacija“ ir „pagalba bei nukreipimas kitu maršrutu“ – turi būti vertinamos kaip visuma ir negali būti dirbtinai priešpastatytos viena kitai. Galima visapusiškai atsižvelgti*** į oro vežėjų ekonomines paskatas ir poveikį susisiekimui***, tuo pačiu išsaugant esamas oro transporto keleivių teises ir aukštą vartotojų apsaugos lygį***; **[2 pakeit.]**

---

6 ***Plg. A4E 2025 m. spalio 14 d. pranešimą spaudai: https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

(3a) laikantis Reglamento (EB) Nr. 261/2004 tikslų, nepriklausomame tarpusavio peržiūros tyrime, atliktame 2023 m.[7], pateikiama tvirtų įrodymų, kad dabartinis reglamentas padeda veiksmingai mažinti vidutinį skrydžių laukimo laiką. Jame nustatyta, kad šis poveikis yra akivaizdžiai ekonomiškai svarbus ir nepriklauso nuo oro vežėjų sprendimų dėl suplanuotos skrydžio trukmės. Tai patvirtina, kad statistiniu požiūriu galima tvirtai atmesti hipotezę, jog poveikio nėra. Tvirtinama, kad jo rezultatai galioja ir kitiems skrydžių punktualumo rodikliams (vėluojantiems atvykimams ir pagal grafiką įvykusių skrydžių daliai) ir yra patikimi taikant alternatyvias specifikacijas. Be to, nustatyta, kad dabartinis reglamentas yra veiksmingiausia priemonė siekiant sumažinti vėlavimus maršrutuose, kuriuose yra maža konkurencija. Juo pabrėžiama, kad ekonominiu požiūriu kompensavimo sistemai pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 taikomas principas, kad atsakomybę turėtų prisiimti šalis, galinti geriausiai imtis prevencijos ir valdyti situaciją mažiausiomis sąnaudomis. Oro vežėjai, o ne keleiviai, kontroliuoja punktualumą sudarydami tvarkaraščius, planuodami techninę priežiūrą, įgulų ir orlaivių rotaciją bei sutrikimo šalinimo strategijas.

---

7 ***Plg. Gnutzmann ir Spiewanowski: Transport Policy 136 (2023) 155–168, cf. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

***Reglamentu nustačius atsakomybę už vėlavimą atvykti į galutinę paskirties vietą, oro vežėjams būtų suteiktos būtinos ekonominės paskatos mažinti atidėjimo ilgam laikui ir atšaukimo atvejų skaičių. Šio tyrimo išvadomis pritariama Sąjungos teisės aktų leidėjo sprendimui palikti ir aiškiai nustatyti bendrą trijų valandų ribinę vertę dėl kompensacijos skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, dabartinius kompensacijos lygius ir atstumo ribines vertes: užtikrinimas, kad dabartinis keleivių teisių apsaugos lygis nebūtų sumažintas, yra veiksminga priemonė gerinant susisiekimą ir išlaikant oro vežėjams taikomas ekonomines paskatas;* [3 pakeit.]**

(4) keleiviams, vykstantiems skrydžiu, kuriam taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, už visą kainą arba sumažintą kainą, turėtų būti taikomos tos pačios teisės pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004;

(5) ~~siekiant oro vežėjams ir keleiviams užtikrinti daugiau teisinio tikrumo, reikia~~ „ypatingų aplinkybių“ ~~sąvokos apibrėžties, kuria būtų atsižvelgta į~~***sąvoka yra plačiai nagrinėta*** Teisingumo Teismo ~~sprendimą byloje C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann prieš Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA[8]) (toliau – sprendimas byloje C-549/07), kuriame išaiškintas Reglamentas (EB) Nr. 261/2004. Turėtų būti paaiškinta sąvokos~~***praktikoje. Reikėtų aiškiau apibrėžti, kas yra*** „ypatingos aplinkybės“ ~~apibrėžtis, pateikiant nebaigtinius~~***, kad būtų galima veiksmingai ir nuosekliai užtikrinti oro transporto keleivių teises. Atsižvelgiant į teismų praktiką, įvykiai, kurie kyla viduje, turėtų būti atskiriami nuo įvykių, kurie kyla už skrydį vykdančio oro vežėjo įmonės ribų. Įvykiai turėtų būti laikomi išorės įvykiais, kai jie atsiranda dėl*** aplinkybių, ~~kurios laikomos arba nelaikomos~~***kurių oro vežėjas negali kontroliuoti, ir kuriuos sukelia gamtos reiškiniai arba trečiosios šalies veiksmai. Tokie išorės įvykiai paprastai turėtų būti kvalifikuojami kaip ypatingos aplinkybės. Įvykiai, kurie neatitinka šių kriterijų, turėtų būti vertinami kaip vidaus įvykiai ir neturėtų būti laikomi*** ypatingomis~~, sąrašus. Komisija turėtų kas trejus metus peržiūrėti~~ ***aplinkybėmis. Tokią skirtį reikėtų toliau patikslinti baigtiniu aplinkybių sąrašu, aiškiai įvardijant, kad jos gali būti laikomos ypatingomis.***

~~8~~ ~~2008 m. gruodžio 22 d. Teisingumo Teismo (ketvirtoji kolegija) sprendimas byloje Friederike Wallentin-Hermann prieš Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA (Byla C-549/07 ECLI:EU:C:2008:771).~~

Kad būtų galima iš dalies pakeisti šį ypatingų aplinkybių sąrašą***, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais prireikus tas sąrašas būtų papildomas. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija*** ~~ir~~ tinkamai ~~pasiūlyti~~***konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais***[9]***. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą,*** Europos ~~Parlamentui ir Tarybai tą sąrašą atnaujinti~~***Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose***; **[4 pakeit.]**

---

9 ***Europos Parlamento, Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Komisijos tarpinstitucinis susitarimas dėl geresnės teisėkūros (OL L 123, 2016 5 12, p. 1.)***

(5a) pagal Monrealio konvenciją, skrydžius vykdančių oro vežėjų pareigos turėtų būti ribotos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusis visų pagrįstų priemonių. Teisingumo Teismas savo praktikoje yra išsamiau išaiškinęs pareigos imtis „pagrįstų priemonių“ reikšmę ir ribas; **[5 pakeit.]**

~~(6) sprendime byloje C-549/07 Teisingumo Teismas išaiškino, kad netikėta techninė problema nelaikoma ypatinga aplinkybe, išskyrus atvejus, jei ji atsirado dėl paslėpto gamybos defekto, kurį atskleidė orlaivio gamintojas arba kompetentinga institucija, arba su žala orlaiviui, kurią sukėlė sabotažo arba teroro aktai. Tačiau atsižvelgiant į įgytą patirtį ir į tai, kad itin svarbu užtikrinti, kad pagal šį reglamentą keleiviams suteiktos teisės nekenktų saugai, tam tikromis sąlygomis tam tikros įrangos techninės problemos turėtų būti laikomos ypatingomis aplinkybėmis;~~ **[6 pakeit.]**

~~(7) sujungtų bylų C-156/22, C-157/22 ir C-158/22 (TAP Portugal prieš flightright GmbH ir Myflyright GmbH[10]) sprendime dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad skrydžiui vykdyti iš esmės svarbaus įgulos nario netikėtas neatvykimas dėl ligos ar net netikėtos mirties prieš pat skrydį nebuvo laikomas ypatinga aplinkybe. Vis dėlto, nors oro vežėjai privalo imtis visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų piloto, antrojo piloto pakeitimą arba mažiausią būtiną keleivių salono įgulos narių skaičių, praktikoje šios pareigos laikymosi ne oro vežėjo bazavimosi vietoje užtikrinimas pareikalauja daug laiko ir didelių finansinių išlaidų. Todėl tikslinga nustatyti, kad netikėta įgulos nario, kurio buvimas yra esminis, liga ar mirtis, pavyzdžiui, kai tai įvyksta dieną prieš skrydį ne oro vežėjo bazavimosi vietoje, turėtų būti laikoma ypatinga aplinkybe;~~ **[7 pakeit.]**

~~10 2023 m. gegužės 11 d. Teisingumo Teismo trečiosios kolegijos sprendimas TAP Portugal / flightright GmbH ir Myflyright GmbH, sujungtos bylos C-156 22–C-158 22 ECLI EU C 2023 393.~~

(8) sprendimuose bylose C-28/20 (Airhelp Ltd prieš Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann ir kiti prieš TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS prieš Eurowings GmbH)[13] ir C-287/20 (EL ir CP prieš Ryanair DAC)[14], dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad oro transporto bendrovių darbuotojų streikai nebuvo laikomi ypatingomis aplinkybėmis. Vis dėlto, vykstant streikui, tam tikri reikalavimai nepriklauso oro vežėjo kompetencijos sričiai ir nėra jo kontroliuojami, pavyzdžiui, pensinio amžiaus arba finansinių įnašų pakeitimai ir į juos reaguoti gali tik valdžios institucijos. Todėl tikslinga nustatyti, kad tam tikri oro transporto bendrovių darbuotojų streikai turėtų būti laikomi ypatingomis aplinkybėmis; **[8 pakeit.]**

---

11 2021 m. kovo 23 d. Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) sprendimas Airhelp Ltd / Scandinavian Airlines System Denmark – Norvegija – Švedija – byla C 28 20 ECLI EU C 2021 226.

12 2018 m. balandžio 17 d. Teisingumo Teismo (trečioji kolegija) sprendimas Helga Krüsemann ir kt. / TUIfly GmbH, C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

13 2021 m. spalio 6 d. Teisingumo Teismo (devintoji kolegija) sprendimas CS / Eurowings GmbH, C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

14 2022 m. sausio 10 d. Teisingumo Teismo (aštuntoji kolegija) nutartis EL ir CP / Ryanair DAC, C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

(9) sprendime byloje C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland prieš Diether Schenkel)[15] dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad sąvoka „skrydis“, kaip tai suprantama Reglamente (EB) Nr. 261/2004, nebuvo apibrėžta, bet Teisingumo Teismas išaiškino, kad tai iš esmės yra vežimo oro transportu operacija, taigi tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro vežėjas pagal nustatytą tvarkaraštį. Siekiant išvengti netikrumo ir atsižvelgiant į įgytą patirtį, dabar reikėtų nustatyti aiškią „skrydžio“ apibrėžtį, taip pat ir su ja susijusias „jungiamojo skrydžio“ ir „kelionės“ apibrėžtis;

(10) sprendime byloje C-537/17 (Claudia Wegener prieš Royal Air Maroc SA)[16] dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas bet kuriai skrydžio daliai, kuri yra vienos kelionės dalis, neatsižvelgiant į tai, kur skrydis yra vykdomas, įskaitant tuos skrydžius, kurie visi vykdomi už Sąjungos ribų. ***Remiantis šiuo sprendimu ir siekiant sudaryti vienodas sąlygas,*** šis reglamentas turėtų būti taikomas, kai pradinis išvykimo punktas yra valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, arba kai skrydį vykdantis oro vežėjas yra Sąjungos skrydį vykdantis oro vežėjas, kai kelionės galutinė paskirties vieta yra valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys; **[9 pakeit.]**

---

15 2008 m. liepos 10 d. Teisingumo Teismo (ketvirtoji kolegija) sprendimas Emirates Airlines – Direktion für Deutschland/Diether Schenkel, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 2018 m. gegužės 31 d. Teisingumo Teismo (aštuntoji kolegija) sprendimas Claudia Wegener / Royal Air Maroc SA, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) tyrimas atskleidė netolygų Reglamento (EB) Nr. 261/2004 laikymosi lygmenį, o Sąjungos oro vežėjai bendrai labiau laikosi jo reikalavimų lyginant su trečiųjų valstybių oro vežėjais. Todėl, atkūrus vienodas sąlygas Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams ir pagerinus Sąjungos oro vežėjų ekonominį tvarumą, bus remiamas Sąjungos konkurencingumas ir galiausiai apskritai pagerinta keleivių apsauga;

(11a) siekiant užtikrinti sąžiningą tarptautinę konkurenciją ir tai, kad keleiviai būtų ginami taikant vienodą ir nuoseklią teisių sistemą, Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti taikomas visoms kelionėms Sąjungoje, taip pat visoms iš Sąjungos ir į ją vykdomoms kelionėms; **[10 pakeit.]**

~~(12) Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnyje pripažįstamos specifinės atokių regionų savybės, visų pirma dėl jų atokumo. Atsižvelgiant į taikant Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 įgytą patirtį, būtina užtikrinti atokiausių regionų teritorinį susisiekimą ir stiprinti sanglaudą visoje Sąjungoje, o tai galiausiai būtų naudinga keleiviams. Dėl kelionių tarp atokiausių regionų ir kitos valstybės narės, kuriai taikomos Sutartys, teritorijos specifinių aspektų kompensacijos dydis turėtų būti nustatomas remiantis faktiniu kelionių atstumu;~~ **[11 pakeit.]**

(13) bilietus išduoda arba įgalioja išduoti skrydį vykdantis oro vežėjas po to, kai su keleiviu sudaroma vežimo oro transportu sutartis. Juos turėtų būti įmanoma identifikuoti pagal unikalų bilieto numerį ir juose turėtų būti pateikta unikali nuoroda į užsakymo metu išduotą vieną vežimo oro transportu sutartį. Jie turėtų apimti vieną skrydį arba jungiamąjį skrydį, neatsižvelgiant į tarpinius nutūpimus techniniais ir veiklos vykdymo tikslais. Juose turėtų būti pateikta tam tikra informacija apie tą skrydį ar tą jungiamąjį skrydį, pavyzdžiui, skrydžio data, išvykimo ir atvykimo oro uostai, išvykimo ir atvykimo laikas pagal tvarkaraštį, keleivio vardas, pavardė, skrydžio numeris ir skrydį vykdančio oro vežėjo pavadinimas;

(14) sprendime byloje C-22/11 (Finnair Oyj prieš Timy Lassooy)[17] dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad sąvoka „atsisakymas vežti“ turi būti aiškinama kaip apimanti ne tik atsisakymą vežti, kurį lėmė perpildymo situacijos, bet ir tą atsisakymą vežti, kurį lėmė kitos priežastys, pavyzdžiui, susijusios su veiklos vykdymu. Keleiviams, kurie atvyko skristi ir kuriuos atsisakyta vežti arba kurie buvo iš anksto informuoti, kad juos bus atsisakyta vežti prieš jų valią, turėtų būti nepagrįstai nedelsiant ***grąžinama sumokėta suma ir*** sumokamos kompensacijos; **[12 pakeit.]**

~~(15) tuo pat metu esama pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti keleivius, pavyzdžiui dėl sveikatos, saugos ar saugumo arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų. Oro vežėjai taip pat turi pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti keleivius dėl demonstruojamo trikdančio elgesio, keliančio grėsmę skrydžio saugai ar saugumui, kaip nurodyta iš dalies pakeistoje Konvencijoje dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, pasirašytoje 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje. Tais atvejais pareiga įrodyti turėtų tekti skrydį vykdančiam oro vežėjui;~~ **[13 pakeit.]**

---

[17] 2012 m. spalio 4 d. Teisingumo Teismo (trečioji kolegija) sprendimas Finnair Oyj / Timy Lassooy, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) siekiant pagerinti apsaugos lygius, neturėtų būti atsisakoma vežti keleivių atvykstamuoju skrydžiu dėl to, kad jie nevyko išvykstamuoju skrydžiu pagal tą pačią vežimo oro transportu sutartį;

(17) šiuo metu keleiviams kartais taikomi dideli administraciniai mokesčiai dėl jų vardų ir pavardžių rašybos klaidų ištaisymo. Pagrįsti užsakymo klaidų pataisymai arba administracinio pobūdžio pakeitimai turėtų būti atliekami nemokamai su sąlyga, kad dėl prašomų pataisymų ar pakeitimų nepasikeistų skrydžio laikas, data, maršrutas ar keleivis;

(18) atšaukimo atveju dėl pasirinkimo, ar atgauti sumokėtą sumą, ar tęsti kelionę ***pasirinkus nukreipimą*** kitu maršrutu, ar keliauti ***vėliau tą pačią dieną arba*** vėlesnę dieną, turėtų spręsti keleivis, o ne oro vežėjas; **[14 pakeit.]**

(18a) kai keleivis atšaukia skrydį, oro vežėjai turėtų būti įpareigoti nemokamai grąžinti sumokėtus mokesčius; **[15 pakeit.]**

(19) oro uostus valdančios įstaigos oro uostuose, kuriuose per metus vežama daugiau kaip ~~penki~~***keturi*** milijonai ***bent trejus metus iš eilės kasmet aptarnaujama ne mažiau kaip pusantro milijono*** keleivių, ir oro uosto esminių paslaugų teikėjai, ~~ypač oro vežėjai ir antžeminių~~***navigacijos*** paslaugų teikėjai ***ir pagalbos asmenims su negalia ir riboto judumo keleiviams teikėjai***, turėtų ~~bendradarbiauti~~***imtis tinkamų priemonių siekdami užtikrinti koordinavimą ir oro uosto naudotojų bendradarbiavimą***, kad kuo labiau sumažėtų masinių skrydžių sutrikimų poveikis keleiviams. Tuo tikslu oro uostus valdančios įstaigos turėtų tokioms situacijoms ~~parengti~~***užtikrinti tinkamą koordinavimą pasinaudodamos tinkamais*** nenumatytų atvejų ~~planus~~***planais*** ir rengdamos tokius planus dirbti drauge ***su nacionalinėmis, regioninėmis ir vietos valdžios institucijomis. Tokius planus***~~. Visuose kituose oro uostuose oro uostą valdanti įstaiga~~ turėtų ~~dėti visas pagrįstas pastangas koordinuoti oro uosto naudotojų veiklą ir susitarti su oro uosto naudotojais situacijose, kai oro uoste gali įstrigti daug keleivių, o įstrigę keleiviai būtų informuoti~~***įvertinti ir prireikus pritaikyti nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos***; **[16 pakeit.]**

(19a) oro vežėjai turėtų nustatyti tvarką ir suderintus veiksmus, kad būtų galima tinkamai teikti informaciją įstrigusiems keleiviams. Pagal šią tvarką turėtų būti aiškiai nurodyta, kas kiekviename oro uoste yra atsakingas už rūpinimosi, pagalbos, nukreipimo kitu maršrutu ar sumokėtų sumų grąžinimo organizavimą, ir nustatyta šių paslaugų teikimo eiga ir sąlygos; **[17 pakeit.]**

(19b) siekiant padėti keleiviams skrydžių sutrikimo arba vėluojančio, sugadinto ar pamesto bagažo atveju, oro vežėjai oro uostuose turėtų įsteigti informacinius punktus, kur jų darbuotojai ar jų samdytos trečiosios šalys turėtų teikti keleiviams reikalingą informaciją apie jų teises, įskaitant skundų pateikimo procedūras, ir padėti jiems skubiai imtis veiksmų; **[18 pakeit.]**

(19c) atsižvelgiant į tai, kad skundams dėl vėluojančio, sugadinto ar prarasto bagažo pateikti skirtas trumpas terminas, visuose oro uostuose reikėtų įsteigti pretenzijų dėl bagažo tarnybą, kuriai keleiviai atvykę turėtų galimybę pateikti skundą. Šiuo tikslu oro vežėjai keleiviams turėtų pateikti skundo formą visomis oficialiomis Sąjungos kalbomis. Tam galėtų tikti ir bendro pobūdžio paraiškos dėl žalos nuosavybei (angl. PIR) forma. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai pasitelkus įgyvendinimo aktus nustatyti standartizuotas skundų formas; **[19 pakeit.]**

(20) ~~Reglamente~~***Reglamento*** (EB) Nr. 261/2004 ~~turėtų būti aiškiai įrašyta teisė į kompensaciją keleiviams, kurie nukenčia nuo ilgų vėlavimų, remiantis Teisingumo Teismo sprendime~~***tikslas – stiprinti vartotojų teises užtikrinant aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį vidaus rinkoje pagal Pagrindinių teisių chartijos 38 straipsnį.*** Sujungtose bylose C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ir Alana Sturgeon prieš Condor Flugdienst GmbH) ir C-432/07 (Stefan Böck ir Cornelia Lepuschitz prieš Air France SA)[18] (toliau – sprendimas sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07) ***Teisingumo Teismas atsižvelgė į šį tikslą pripažindamas, kad keleiviai, kurių skrydis vėluoja tris valandas ar ilgiau, patiria žalą negrįžtamai prarasdami laiką, kuri turi būti nedelsiant ir standartizuotai kompensuojama.***

---

18 2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo (ketvirtoji kolegija) sprendimas Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ir Alana Sturgeon prieš Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) ir Stefan Böck ir Cornelia Lepuschitz prieš Air France SA (C-432/07), sujungtos bylos C-402/07 ir C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Remdamasis~~. Pagal tame sprendime nurodytą~~ vienodo požiūrio ~~principą, turėtų būti taikomos vienodos taisyklės dėl sumokėtų sumų atgavimo, nukreipimo~~***principu Teisingumo Teismas patvirtino, kad ilgi vėlavimai sukelia panašią žalą kaip ir atšaukimai ir kad skirtingas požiūris negalėtų būti objektyviai pateisinamas. Konkrečiai kalbant, Teisingumo Teismas nusprendė, kad tuo atveju, kai vėluojama atvykti tris ar daugiau valandų, atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kaip ir keleiviai, kurių pradinis skrydis buvo atšauktas ir kuriems oro vežėjas negali pasiūlyti vykti*** kitu maršrutu ***reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje numatytomis sąlygomis, t. y. skrydžiu, kuris prasideda ne anksčiau kaip likus vienai valandai iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir pasiekia galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką. Laikantis vienodo požiūrio principo, tokios teisės į kompensaciją taip pat turėtų būti suteiktos keleiviams, kurių skrydžiai nebuvo atšaukti, tačiau kurie atitinkamai prarado laiko dėl to, kad buvo paankstintas išvykimo laikas ir pavėlintas atvykimo laikas. Todėl, siekiant išlaikyti patikimas keleivių apsaugos priemones pagal Chartijos 38 straipsnį, taip pat užtikrinti vienodą apsaugą, teisinį tikrumą ir veiksmingą vykdymo užtikrinimą visose valstybėse narėse, Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai nustatyta bendra trijų valandų kompensacijos riba, taikoma tais atvejais, kai keleiviai negrįžtamai praranda laiką, kuris yra lygus trims valandoms arba ilgesnis, palyginti su iš pradžių oro vežėjo planuota trukme**~~ir kompensavimo;~~ **[20 pakeit.]**

~~(21) Sprendime sujungtose bylose C-402/07 ir C-432/07 buvo nurodyta viena trijų valandų riba, po kurios turi būti mokama kompensacija vėlavimo atveju. Tačiau nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 priėmimo įgyta patirtis parodė, kad daugelio vėlavimų negalima išspręsti per tame sprendime nurodytas tris valandas, o dėl trumpos ribos gali padidėti atšaukiamų skrydžių skaičius, nes oro vežėjai mažintų vėluojančių skrydžių grandininį poveikį vėlesniems skrydžiams atšaukdami vieną ar kelis skrydžius tam, kad orlaivis spėtų įvykdyti kitą, po jų suplanuotą skrydį. Daugeliu atvejų keleivis vis tiek teiktų pirmenybę vėlavimui, o ne atšaukimui, nes keleivis turėtų daugiau tikrumo, kad galės atvykti į paskirties vietą, kai tik atsiras galimybė. Daugelio maršrutų skrydžių dažnumas yra nedidelis, o atšaukus skrydį keleivis negali būti nedelsiant nukreiptas kitu maršrutu. Todėl laiko ribos padidinimas keleiviams yra naudingas;~~ **[21 pakeit.]**

~~(22) siekiant išlaikyti susisiekimą, turėtų būti padidintos ribos, kurias viršijus dėl vėlavimo atsiranda teisė į kompensaciją, kad būtų atsižvelgta į finansinį poveikį sektoriui ir poveikį jo konkurencingumui. Tokiu būdu bus galima išvengti paskatų dažniau atšaukti ar apriboti eksploatuojamų maršrutų skaičių arba ilgainiui sumažinti keleiviams siūlomas susisiekimo galimybes. Siekiant užtikrinti, kad Europos Sąjungoje keliaujantiems keleiviams būtų sudarytos vienodos kompensavimo sąlygos, ši riba turėtų būti vienoda visoms kelionėms Sąjungoje;~~ **[22 pakeit.]**

(23) Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatyta standartinė kompensacija skirta kompensuoti prarastą laiką, kuris yra bendras visiems keleiviams. ~~Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatytos sumos daugeliu atvejų galėtų viršyti keleivių patirtos žalos vertę, nustatytą atlikus ekonominius tyrimus.~~ Todėl tikslinga nustatyti ~~skirtingas~~***skirtingus*** kompensacijos ~~ribas~~***lygius***, atsižvelgiant į sutrikdyto skrydžio atstumą ir vėlavimą atvykti; **[23 pakeit.]**

~~(24) atsižvelgiant į Sąjungos pastangas skatinti neutralaus poveikio klimatui ir aplinką tausojantį judumą, taip pat tikslinga užtikrinti, kad įvairių transporto rūšių keleivių teisių reglamentavimo sistemos būtų kuo labiau suderintos ir kad įvairių rūšių transporte taikomos kompensacijos būtų suvienodintos;~~ **[24 pakeit.]**

(24a) jei paslaugų teikėjai pageidauja savo interneto svetainėse ir ant bilietų palyginamu būdu lengvai prieinamu formatu pateikti tikslią ir objektyvią informaciją apie kelionės poveikį aplinkai, jie gali naudoti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/2405[19] 14 straipsnį nustatytą skrydžių CO_2 ženklą; **[25 pakeit.]**

---

19 ***2023 m. spalio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/2405 dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo (iniciatyva „ReFuelEU aviation“) (OL L, 2023/2405, 2023 10 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, Reglamente (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti aiškiai patvirtinta, kad skrydžių tvarkaraščių keitimas keleiviams daro panašų poveikį kaip ir atšaukimai ~~ar~~***,*** vėlavimai ***ar atsisakymas vežti***, ir todėl dėl jo turėtų atsirasti vienodos teisės; **[26 pakeit.]**

(26) ~~keleiviais~~***keleiviai***, kurie dėl ankstesnio skrydžio sutrikimo***, pasikeitusio tvarkaraščio ar vėlavimo*** pavėluoja į jungiamąjį skrydį, kuris yra kelionės dalis, turėtų gauti tinkamą pagalbą, kol jie laukia nukreipimo kitu maršrutu. Tokiais atvejais, vadovaujantis vienodo požiūrio ~~principo~~***principu ir Teisingumo Teismo sprendimu byloje C-11/11 (Air France prieš Folkerts)***[20], keleiviai turėtų turėti teisę gauti kompensaciją, kai pasiekia savo alternatyvaus skrydžio ar vežimo galutinę paskirties vietą, panašiai kaip keleiviai, patiriantys tiesioginių skrydžių sutrikimus***, atsižvelgiant į vėlavimą atvykus į jų kelionės galutinę paskirties vietą***; **[27 pakeit.]**

---

20 ***2013 m. vasario 26 d. Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) sprendimas, Air France / Heinz-Gerke Folkerts ir Luz-Tereza Folkerts, byla C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) užsakymo metu, kol bilietai dar nenupirkti, oro vežėjai arba, kai tinkama, tarpininkai turėtų aiškiai informuoti keleivius, ar jų kelionės planai bus įtraukti į vieną vežimo oro transportu sutartį, taip pat apie jų teises pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004, visų pirma susijusias su praleistais jungiamaisiais skrydžiais;

(28) siekiant sustiprinti keleivių apsaugą reikėtų paaiškinti, kad keleiviai, kurių skrydis vėluoja, turi teisę į pagalbą ir kompensaciją nepriklausomai nuo to, ar jie laukia oro uosto terminale, ar jau yra įlaipinti į orlaivį. Tačiau pastarieji negali pasinaudoti terminale prieinamomis paslaugomis, todėl jų teisės turėtų būti sustiprintos atsižvelgiant į pagrindinius jų poreikius ir į jų teisę išsilaipinti iš orlaivio. Teisė išsilaipinti iš orlaivio gali būti ribojama tik jei esama su sauga, imigracija, oro eismo kontrole ar saugumu susijusių priežasčių. Jei oro vežėjas yra pasirengęs išlaipinti keleivius, tačiau skrydžių valdymo tarnybos jam praneša, kad orlaiviui netrukus bus leista kilti, turėtų būti leidžiama atsisakyti išlaipinti keleivius;

(29) kai keleivis pasirenka vykti kitu maršrutu kaip galima greičiau, oro vežėjas dažnai nustato sąlygą, kad nukreipimas kitu maršrutu priklauso nuo to, ar yra laisvų vietų naudotis jo paties paslaugomis, ir taip nesuteikia keleiviams galimybės greičiau vykti kitu maršrutu naudojantis alternatyviomis paslaugomis. Todėl vežėjas taip pat turėtų pasiūlyti kitas nukreipimo kitu maršrutu galimybes, be kita ko, nukreipimą į kitą oro uostą, kitu maršrutu, naudojantis kito vežėjo paslaugomis ar kitų rūšių transportu, kai tai gali paspartinti kitu maršrutu nukreiptą kelionę. Alternatyvus nukreipimas kitu maršrutu turėtų priklausyti nuo to, ar yra vietų. ~~Jei oro vežėjas nepasiūlo nukreipimo kitu maršrutu ir bendras laukimo laikas prasitęsia bent trimis valandomis, keleivis turėtų turėti teisę pats pasirūpinti savo kelione kitu maršrutu, kad be reikalo nevėluodamas pasiektų galutinę paskirties vietą.~~ Tas nukreipimas kitu maršrutu turėtų vykti laikantis tam tikrų sąlygų, oro vežėjo sąskaita ir teikiamas panašiomis vežimo sąlygomis;
[28 pakeit.]

(30) nukreipdami keleivius kitu maršrutu oro vežėjai turėtų stengtis užtikrinti, kad keleiviai galėtų keliauti su savo bagažu, įskaitant registruotą ir neregistruotą bagažą. Keleivis turėtų leisti oro vežėjui to nedaryti, jei dėl bagažo vežimo apribojimų vykti kitu maršrutu laukiantys keleiviai būtų dar ilgiau užlaikomi, nedarant poveikio oro vežėjo atsakomybei už keleivių bagažą, kuri reglamentuojama Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 ir Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru transporto taisyklių suvienodinimo, priimtą Monrealyje 1999 m. gegužės 28 d. (toliau – Monrealio konvencija);

(31) tai, ar vežimo sąlygos yra panašios, galėtų priklausyti nuo daugelio veiksnių ir konkrečių aplinkybių. Kai įmanoma ir kai dėl to nevėluojama dar daugiau, keleiviams neturėtų būti suteikiamos žemesnės klasės transporto paslaugos, palyginti su ta, kuri nurodyta rezervacijoje. Nukreipimas kitu maršrutu keleiviui turėtų būti pasiūlytas jam nepatiriant papildomų išlaidų, net jei keleiviai kitu maršrutu yra skraidinami kito oro vežėjo ar vyksta kitos rūšies transportu, aukštesne klase ar už didesnę kainą nei ta, kuri sumokėta už pirminę paslaugą~~,~~**.** Turėtų būti dedamos pagrįstos pastangos, kad būtų išvengta papildomų jungiamųjų skrydžių. ~~Kai nukreipimui kitu maršrutu naudojamasi kito oro vežėjo paslaugomis arba kitos rūšies transportu~~***Asmenims su negalia arba riboto judumo asmenims**, **keičiant maršrutą, neturėtų būti taikomi jokie jungiamieji skrydžiai, išskyrus atvejus, kai su keleiviu susitariama kitaip.***

Bendra kelionės trukmė turėtų būti kiek pagrįstai įmanoma panašesnė į tvarkaraštyje numatytą pirminės kelionės trukmę***, atsižvelgiant į oro uoste, kuriame įvyko sutrikimas, prieinamas galimybes,*** ir kelionė turėtų būti ta pačia ar prireikus aukštesne skrydžio klase. Jei galima rinktis iš kelių skrydžių panašiu laiku, keleiviai, kurie turi teisę būti nukreipti kitu maršrutu, turėtų sutikti su oro vežėjo pasiūlyta kelione kitu maršrutu, be kita ko, siūlomą tų oro vežėjų, kurie bendradarbiauja su skrydį vykdančiu oro vežėju. Jei ***skrydį vykdantis oro vežėjas siūlo nukreipti keleivį kitu maršrutu panašiomis vežimo sąlygomis, keleivis turėtų sutikti su tokiu nukreipimu. Jei skrydį vykdantis oro vežėjas siūlo keleiviui nukreipimo kitu maršrutu galimybes panašiomis vežimo sąlygomis, keleivis galėtų atsisakyti tokio nukreipimo. Turėtų būti išlaikyta teisė į nukreipimą kitu maršrutu, įskaitant savarankišką maršruto nukreipimą. Jei*** pradiniam skrydžiui buvo užsakyta pagalba asmenims su negalia arba riboto judumo asmenims, vežant alternatyviu maršrutu tokia pagalba taip pat turėtų būti teikiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1107/2006[21]; **[29 pakeit.]**

---

21 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj);

***(31a) jei keleivis skrydį vykdančiam oro vežėjui praneša apie savo pasirinkimą tęsti kelionę ir jeigu skrydį vykdantis oro vežėjas per tris valandas nepasiūlo maršruto nukreipimo, keleivis turėtų turėti teisę pats pasirūpinti savo maršruto nukreipimu panašiomis vežimo sąlygomis, kad be reikalo nevėluodamas pasiektų galutinę paskirties vietą. Tačiau keleivis turėtų išlaikyti teisę į skrydį vykdančio oro vežėjo organizuojamą maršruto pakeitimą, kol keleivis nepraneš skrydį vykdančiam oro vežėjui apie savo sprendimą pačiam organizuoti maršruto pakeitimą. Kai keleiviai patys pasirūpina kelione kitu maršrutu, keleivių išlaidos turėtų apsiriboti tuo, kas būtina, pagrįsta ir tinkama;* [30 pakeit.]**

***(31b) pagalba gali būti ribojama arba jos gali būti atsisakoma, jei jos teikimas pats savaime sukeltų dar didesnį vėlavimą keleiviams, laukiantiesiems vėluojančio skrydžio arba nukreipimo kitu maršrutu. Jei skrydis vėluoja vėlyvą vakarą, bet galima tikėtis, kad jis išskris per trumpą laiką, o keleivių vežimas į viešbučius ir parvežimas į oro uostą vidury nakties gali sukelti daug didesnį vėlavimą, oro vežėjas turėtų turėti teisę atsisakyti teikti apgyvendinimą viešbutyje ir atitinkamus pervežimus. Panašiai, kai oro vežėjas pasirengia dalyti maistą, o tada sužino, kad galima pradėti įlaipinimą į skrydį, jam turėtų būti leista atsisakyti teikti šią pagalbą. Be šių atvejų, šis apribojimas turėtų būti taikomas tik išimtiniais atvejais, nes turėtų būti dedamos visos pastangos, kad būtų sumažinti keleivių patiriami nepatogumai;* [31 pakeit.]**

(32) oro vežėjai turėtų keleiviams siūlyti suteikti pagalbą nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko iki jų skrydžio ~~ar alternatyvaus vežimo priemonės~~ išvykimo. Oro vežėjams šiuo metu taikoma neribota atsakomybė už jų keleivių apgyvendinimą, kai ypatingos aplinkybės trunka ilgą laiko tarpą. ~~Šis netikrumas ir tai, kad nėra jokių numatomų laiko ribų, gali kelti pavojų vežėjo finansiniam stabilumui, o tai gali turėti neigiamą poveikį keleivių susisiekimui.~~ Todėl oro vežėjai turėtų turėti galimybę apriboti ***rūpinimosi paslaugų teikimą, susijusį su*** apgyvendinimo ~~suteikimą~~***suteikimo trukme ir – tais atvejais, kai keleiviai patys pasirūpina apgyvendinimu, – susijusį su išlaidomis ir rūpinimusi,*** iki trijų naktų. Ilgo keleivių įstrigimo riziką turėtų taip pat sumažinti nenumatytų atvejų planavimas ir spartus nukreipimas kitais maršrutais; **[32 pakeit.]**

(33) gali reikėti, kad skrydį vykdantis oro vežėjas ypatingą dėmesį skirtų specifinių poreikių turintiems asmenims, pavyzdžiui, asmenims su negalia, riboto judumo asmenims, nelydimiems vaikams, kūdikiams, nėščiosioms ir asmenims, kuriems reikia specifinės medicinos pagalbos, pavyzdžiui, sunkia diabeto forma ar epilepsija sergantiems asmenims. Visų pirma esant skrydžio sutrikimui gali būti sunkiau pasirūpinti apgyvendinimu. Todėl ~~ypatingų aplinkybių atvejais~~ šių kategorijų keleiviams ***jokiu būdu*** neturėtų būti taikomi jokie teisės į apgyvendinimą apribojimai ~~su sąlyga, kad jie skrydį vykdantį oro vežėją apie tai informavo tinkamu laiku~~***ypatingų aplinkybių atvejais***; **[33 pakeit.]**

(33a) paslaugų teikėjai turėtų užtikrinti, kad asmenys su negalia ir riboto judumo asmenys visada turėtų teisę orlaivyje nemokamai naudotis patvirtintos saugos kvėpavimo prietaisais. Komisija, bendradarbiaudama su sektoriaus atstovais ir asmenims su negalia bei riboto judumo asmenims atstovaujančiomis organizacijomis ir deramai atsižvelgdama į saugos reikalavimus, turėtų parengti patvirtintos medicininio deguonies įrangos sąrašą;
[34 pakeit.]

(34) Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas ir keleiviams, kurie užsisakė vežimą oro transportu kaip kelionės paketo dalį. Šio iš dalies keičiančio reglamento tikslas yra toliau gerinti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2302[22] ir Reglamento (EB) Nr. 261/2004 suderinamumą. Todėl ***keleiviai turėtų turėti galimybę pasirinkti, pagal kurį iš tų dviejų teisės aktų jie nori pareikšti pretenzijas, ir, kai tinkama, pareikšti pretenzijas pagal abu teisės aktus. Keleivis, užsisakęs vežimą oro transportu kaip kelionės paketo dalį, turėtų turėti galimybę pareikšti pretenzijas pagal abu teisės aktus, jeigu, pavyzdžiui, keleivis gavo kompensaciją iš oro vežėjo už vėluojantį skrydį, bet turi teisę į kainos sumažinimą arba kompensaciją, kurią turi suteikti organizatorius už konkrečias paslaugas, pavyzdžiui, nakvynę viešbutyje, maitinimą, ekskursiją ar kitus renginius, kurių negalėjo pasinaudoti dėl vėluojančio skrydžio.***

---

22 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

Vis dėlto keleiviams neturėtų būti galima sumuoti ~~tapačių~~ teisių, ~~ypač tų, kurios įgyjamos~~***jeigu*** pagal abu ~~teisės~~ aktus ***suteikta atitinkama kompensacija ar sumažinta kaina užtikrinamas tas pats interesas ar siekiama to paties tikslo. Jei keleiviai pareiškia pretenziją oro vežėjui, oro vežėjas turėtų sumokėti visą kompensacijos sumą, priklausančią pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004. Jeigu keleiviai pareiškia pretenziją pagal Direktyvą (ES) 2015/2302, oro vežėjo sumokėta kompensacija turėtų būti atskaityta iš mokėjimų, mokėtinų pagal Direktyvą (ES) 2015/2302, jeigu pagrindinėmis teisėmis saugomas tas pats interesas arba siekiama to paties tikslo***; **[35 pakeit.]**

(35) priežastys, dėl kurių Sąjungoje šiuo metu atidedama ir atšaukiama tiek skrydžių, sietinos ne vien su oro vežėjais. Kad visiems aviacijos grandies dalyviams būtų suteikta paskatų siekti, kad būtų laiku priimami veiksmingi sprendimai, kuriais būtų kiek įmanoma sumažintas nepatogumas, kurį vėlavimas ir atšaukimas sukelia keleiviams, oro vežėjų teisė siekti žalos atlyginimo iš trečiųjų šalių, kurios prisidėjo sukeliant įvykį, dėl kurio teko mokėti kompensaciją ar vykdyti kitas prievoles, Reglamentu (EB) Nr. 261/2004 neturėtų būti ribojama;

~~(36) sprendime byloje C-502/18 (CS ir kiti prieš České aerolinie a.s.)[23] dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 aiškinimo Teisingumo Teismas išaiškino, kad jungiamųjų skrydžių, kuriems taikomas tas reglamentas, atveju bet kuris skrydį vykdantis oro vežėjas, dalyvavęs vykdant bent vieną iš tų jungiamųjų skrydžių, pagal tą reglamentą privalo suteikti keleiviui kompensaciją, neatsižvelgiant į tai, ar buvo sutrikdytas to oro vežėjo vykdomas skrydis. Nors Reglamente (EB) Nr. 261/2004 numatyta, kad skrydžius vykdantys vežėjai, vykdantys jame numatytas pareigas, gali prašyti kompensacijos iš bet kurios trečiosios šalies, atlikus tyrimą paaiškėjo, kad tame reglamente numatyta teise į žalos atlyginimą naudojamasi vangiai. Taigi Sąjungos oro vežėjams tenka neproporcinga finansinė našta, palyginti su trečiųjų valstybių oro vežėjais. Todėl, siekiant atkurti Sąjungos oro vežėjų konkurencingumą pagal 2024 m. rugsėjo mėn. pranešime dėl Europos konkurencingumo ateities (toliau – Draghi pranešimas) pateiktas rekomendacijas ir ilguoju laikotarpiu išlaikyti susisiekimą, persvarstant Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti apribota oro vežėjo atsakomybė, kad ji būtų taikoma tik už tuos skrydžius, kuriuos jis vykdo kaip skrydį vykdantis oro vežėjas;~~

[36 pakeit.]

~~23 2019 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo (devintoji kolegija) sprendimas CS ir kt. / České aerolinie a.s., C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.~~

(37) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2111/2005[24] reikalaujama, kad oro vežimo sutarties sudarytojas informuotų keleivį apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę, o Tarybos direktyva 93/13/EEB[25] reikalaujama, kad pardavėjas ar tiekėjas teiktų vartotojui informaciją apie sutarties sąlygas. Keleiviai turėtų būti išsamiau informuojami apie jų teises skrydžio sutrikimo atvejais ir juos reikėtų tinkamai informuoti apie paties sutrikimo priežastį, kai tik tokia informacija yra gaunama. ~~Ta informacija~~***Tą informaciją oro vežėjas*** turėtų ~~būti suteikta~~***suteikti*** ir tada, kai keleivis ~~įsigijo~~***yra įsigijęs*** bilietą per Sąjungoje įsisteigusį tarpininką. Tą informaciją oro vežėjas arba tarpininkas turėtų pateikti bent prieinamu formatu ir, kai tinkama, vadinamaisiais aktyviaisiais pranešimais per mobiliąsias programėles ar kitomis skaitmeninėmis priemonėmis; **[37 pakeit.]**

---

24 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantis Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį (OL L 344, 2005 12 27, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 1993 m. balandžio 5 d. Tarybos direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais (OL L 95, 1993 4 21, p. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) siekiant geriau užtikrinti keleivių teises, nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos turėtų stebėti, kaip užtikrinamas Reglamento (EB) Nr. 261/ 2004 vykdymas, ir spręsti dėl tinkamų sankcijų, kuriomis skatinama laikytis to reglamento;~~ **[38 pakeit.]**

(38a) Europos Audito Rūmų specialiojoje ataskaitoje 15/2021 padaryta išvada, kad nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms trūksta patikimų duomenų, kaip veiklos vykdytojai laikosi su keleivių teisėmis susijusių taisyklių. Komisija savo vertinimuose taip pat padarė išvadą, kad bendras nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų požiūris į reglamentų įgyvendinimo stebėseną reikšmingai skiriasi – vienos nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos veikia labai proaktyviai, o kitos, regis, reaguoja tik į gautus skundus. Siekiant pašalinti šiuos trūkumus ir geriau užtikrinti keleivių teises, turėtų būti stiprinami vykdymo užtikrinimo mechanizmai, suteikiant nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms nepriklausomumą, sukuriant tarpvalstybinio bendradarbiavimo mechanizmą, didinant jų įgaliojimus gauti informaciją iš vežėjų ir įgyvendinant veiksmingesnę sankcijų tvarką; **[39 pakeit.]**

(39) siekdamos geriau užtikrinti keleivių teises, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad vartotojai turėtų galimybę po to, kai tie vartotojai nesėkmingai skundėsi arba pateikė prašymą oro vežėjui arba tarpininkui, naudotis neteisminio ginčų sprendimo mechanizmais. ~~Tie mechanizmai neturėtų daryti poveikio valstybių narių teisei nustatyti, ar~~ Oro vežėjų ~~ar~~***ir*** tarpininkų***, kuriems taikomas šis reglamentas,*** dalyvavimas ***alternatyvaus ginčų sprendimo procedūrose ir jų sprendimai*** turėtų būti ~~privalomas~~***privalomi***; **[40 pakeit.]**

(39a) komercinė aviacija yra integruota Sąjungos rinka ir todėl priemonės šio reglamento vykdymui užtikrinti turėtų būti veiksmingesnės Sąjungos lygmeniu, aktyviau dalyvaujant Komisijai. Konkrečiai Europos Komisija turėtų didinti visuomenės informuotumą apie tai, kaip oro vežėjai laikosi su keleivių teisėmis susijusių reikalavimų, t. y. paskelbti vežėjų, sistemingai nesilaikančių šio reglamento, sąrašą; **[41 pakeit.]**

(40) kai keleiviai pasirenka gauti kompensaciją, o ne nukreipimą kitu maršrutu, jiems turėtų būti automatiškai laiku atlyginta, nenustatant reikalavimo pateikti specialų prašymą;

(41) keleiviai oro vežėjo turėtų būti tinkamai informuojami apie atitinkamas kompensacijos prašymų ir skundų pateikimo oro vežėjams procedūras ir laiku gauti oro vežėjų atsakymą. Atsakymo pateikimo terminai gali būti pratęsti tuo atveju, kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja savo oro uosto nenumatytų atvejų planą;

(42) Keleiviai taip pat turėtų turėti galimybę individualius ginčus, kilusius pateikus skundą ar prašymą oro vežėjui, pateikti spręsti įstaigai ar įstaigoms, atsakingoms už neteisminį ginčų sprendimą. Tačiau teisė į veiksmingą teisinę gynybą teisme yra viena iš pagrindinių teisių, pripažinta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje, todėl tos priemonės neturėtų nei užkirsti kelio, nei trukdyti keleiviams kreiptis į teismus;

(43) siekiant, kad keleiviai galėtų naudotis savo teisėmis, susijusiomis su prašymais, skundais ir individualiais ginčais, keleiviai turėtų turėti galimybę aiškiu ir prieinamu būdu tiesiogiai ir asmeniškai pateikti paraišką oro vežėjams, tarpininkams arba pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 kompetentingoms įstaigoms;

(44) atsižvelgiant į Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvenciją[26] ir siekiant užtikrinti, kad už žalą judėjimo įrangai, jos sunaikinimą ar praradimą arba pripažintų šunų pagalbininkų sužeidimą ar mirtį būtų kompensuojama visa jų pakeitimo kaina, oro vežėjai turėtų asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 1107/2006, nemokamai suteikti galimybę pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją, kuri pagal Monrealio konvenciją leidžia jiems siekti visiško ***bagažo praradimo arba sugadinimo*** kompensavimo***. Keleiviams užsakant bilietus oro vežėjai turėtų juos informuoti apie tą deklaraciją ir susijusias teises***; **[42 pakeit.]**

(45) asmuo su negalia arba riboto judumo asmuo turėtų turėti teisę iš oro vežėjo nedelsiant gauti reikiamą laikiną patikrintą pakaitinę judėjimo įrangą, jei registruota judėjimo įranga būtų prarasta, sunaikinta ar sugadinta. Atsižvelgiant į tai, kad pripažintus šunis pagalbininkus nėra lengva pakeisti, turėtų būti numatyti kiti laikini pakeitimo sprendimai juos praradus, jiems mirus ar juos sužeidus;

---

26 OL L 23, 2010 1 27, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ~~keleiviams kartais būna neaišku, kiek bagažo (kokių matmenų, kokio svorio, kiek vienetų) jiems leidžiama vežtis.~~ ~~Siekiant~~***Reglamentu (EB) Nr. 261/2004 turėtų būti užtikrintas jo tikslas sugriežtinti keleivių apsaugos ir informavimo standartus, stiprinti jų teises ir*** užtikrinti, kad ~~keleiviai gerai suprastų, kiek bagažo jiems leidžiama vežtis pagal jų bilietą (kalbant tiek apie neregistruotą, tiek apie registruotą bagažą),~~ oro vežėjai ~~turėtų aiškiai nurodyti tuos leidžiamus kiekius užsakymo metu ir oro uoste. Siekiant užtikrinti pakankamą asmeninį komfortą keleiviams keliaujant ir kaip sprendime~~***veiktų suderintomis sąlygomis, įskaitant rankinio bagažo matmenis. Remiantis Teisingumo Teismo sprendimu*** byloje C-487/12 (Vueling Airlines SA prieš Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia ***Vueling***)[27] ~~pripažino Teisingumo Teismas, keleiviams~~***, rankinis bagažas (t. y. neregistruotas bagažas)*** turėtų būti ~~nemokamai leidžiama į saloną įsinešti asmeninius daiktus, kurie yra būtinas jų~~***laikomas būtinu keleivių*** vežimo ~~aspektas, su sąlyga, kad tie daiktai~~***aspektu, jeigu toks bagažas*** atitinka ~~taikomus saugos ir saugumo reikalavimus ir~~ pagrįstus reikalavimus dėl svorio ir matmenų. ~~Asmeniniai daiktai, laikomi būtinu keleivių vežimo aspektu, suprantami kaip tie daiktai, kurie būtinai reikalingi, kol trunka kelionė, ir gali apimti pasus ir kitus kelionės dokumentus, būtinuosius vaistus, asmeninius įtaisus ir skaitinius,~~***, ir todėl jo vežimas neturėtų kainuoti papildomai. Oro transporto bendrovės*** taip pat ~~maistą ir gėrimus, atitinkančius skrydžio trukmę~~***turėtų aiškiai informuoti keleivius apie rankinio bagažo matmenis***; **[43 pakeit.]**

---

[27] 2014 m. rugsėjo 18 d. Teisingumo Teismo (penktoji kolegija) sprendimas Vueling Airlines SA prieš Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

(46a) reikėtų suteikti daugiau aiškumo tais atvejais, kai asmeninis daiktas ar rankinis bagažas paliekamas ar pametamas orlaivio salone, kad būtų lengviau nagrinėti tokius prašymus, užtikrinti supaprastintą procesą ir išvengti papildomos naštos ar nesusipratimų keleiviams; **[44 pakeit.]**

~~(47) užsakymo metu keleiviai turėtų būti aiškiai ir prieinamu formatu informuojami apie bagažo, kurį jie gali įsinešti į saloną, maksimalius matmenis ir svorį. Nedarant poveikio kainų nustatymo laisvės principui, oro vežėjai turėtų nustatyti pagrįstą rankinio bagažo matmenų politiką, pagal kurią keleiviai galėtų į saloną įsinešti rankinį bagažą su sąlyga, kad jis atitinka taikomus saugos ir saugumo reikalavimus. Atsižvelgiant į oro vežėjų politikos įvairovę, peržiūrint Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008[28] tikslinga įvertinti vienodų minimalių rankinio bagažo taisyklių nustatymo įgyvendinamumą;~~ **[45 pakeit.]**

~~28 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) muzikos instrumentai gali turėti didžiulę piniginę, meninę ir istorinę vertę. Be to, muzikos instrumentai yra muzikantų profesinės veiklos įrankiai, kuriais jie nuolat repetuoja ir koncertuoja ir kuriuos nėra lengva pakeisti. Todėl keleiviai turėtų turėti teisę savo atsakomybe vežti muzikos instrumentus salone su sąlyga, kad tie instrumentai atitinka erdvumo, saugos ir saugumo taisykles ir oro vežėjo maksimalaus leidžiamo bagažo politiką. ***Siekiant, kad atitinkami keleiviai galėtų įvertinti, ar jų muzikos instrumentas gali būti laikomas salone, oro vežėjai turėtų juos informuoti apie bagažo laikymui skirtos erdvės dydį.*** Kai erdvumo, saugos ir saugumo reikalavimų laikomasi, oro vežėjas turėtų stengtis leisti keleiviams vežti muzikos instrumentus papildomose sėdynėse su sąlyga, kad buvo sumokėta atitinkama kaina už vietą. Kai taip vežti neįmanoma, muzikos instrumentai, jei įmanoma, turėtų būti tinkamomis sąlygomis vežami orlaivio krovinių skyriuje. Todėl Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas; **[46 pakeit.]**

(49) atsižvelgiant į trumpus terminus pateikti skundus dėl teisių ir pareigų, kurioms taikomas Reglamentas (EB) Nr. 2027/97, oro vežėjai turėtų keleiviams suteikti galimybę pateikti skundą, pateikdami jiems skundo formą tokiais formatais, kurie būtų prieinami asmenims su negalia ir asmenimis, nesinaudojantiems skaitmeninėmis priemonėmis. Oro vežėjai skundo formą pateikia bent jau savo mobiliosiose programėlėse ir savo interneto svetainėse. Skundo forma turėtų leisti keleiviui nedelsiant pateikti skundą dėl sugadinto, vėluojančio ar prarasto bagažo;

(50) Reglamento (EB) Nr. 2027/97 3 straipsnio 2 dalis tapo nebeaktuali, nes draudimo klausimai dabar reglamentuojami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 785/2004[29]. Todėl ji turėtų būti išbraukta;

---

29 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams (OL L 138, 2004 4 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) reikia, kad Reglamento (EB) Nr. 2027/97 priede nurodytos piniginės atsakomybės ribos būtų reguliariai keičiamos siekiant atsižvelgti į ekonomines permainas, kurias pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį persvarsto Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);~~ **[47 pakeit.]**

(52) Draghi pranešime pabrėžiamas esminis transporto vaidmuo Sąjungos konkurencingumui. Jame taip pat nurodyta, kad dėl asimetriško reglamentavimo kyla pavojus, kad verslas iš Sąjungoje esančių transporto mazgų persikels į kaimynines Sąjungos šalis. Keleiviams, išvykstantiems iš trečiojoje valstybėje esančio oro uosto į valstybės narės, kuriai ~~taikoma Sutartis~~***taikomos Sutartys***, teritorijoje esantį oro uostą, Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikomas tik tuo atveju, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Sąjungos oro vežėjas. ~~Per trejus metus nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 taikymo pradžios dienos Komisija turėtų įvertinti, ar įmanoma~~***Šiomis išvadomis pritariama Sąjungos teisės aktų leidėjo sprendimui*** peržiūrėti ~~to~~ reglamento taikymo sritį, kad būtų dar labiau sustiprinta keleivių apsauga ir dar geriau užtikrinama, kad Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams būtų taikomos vienodos sąlygos; **[48 pakeit.]**

(53) ***finansinė*** keleivių ~~apsaugos~~***apsauga tais atvejais, kai oro vežėjas nesilaiko įsipareigojimų, yra esminė veiksmingo keleivių teisių režimo sudedamoji dalis. Norint sustiprinti oro transporto keleivių apsaugą, kai skrydžiai atšaukiami dėl*** oro vežėjo nemokumo ~~atveju mechanizmas~~***arba oro vežėjo veiklos sustabdymo dėl to, kad buvo panaikinta jo veiklos licencija, oro vežėjams*** turėtų būti ~~įvertintas Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 peržiūros kontekste~~***nustatyta pareiga suteikti pakankamas garantijas, kad keleiviams bus grąžinti pinigai arba kad jie bus parskraidinti į išvykimo šalį***; **[49 pakeit.]**

(53a) įsteigus garantijų fondą arba sukūrus privalomojo draudimo sistemą oro vežėjas, pavyzdžiui, turėtų galėti užtikrinti, kad keleiviams bus grąžinti pinigai arba jie bus parskraidinti į išvykimo šalį tuo atveju, jei jų skrydžiai atšaukiami dėl oro vežėjo nemokumo arba veiklos sustabdymo panaikinus jo veiklos licenciją; **[50 pakeit.]**

~~(54) Grenlandijoje yra ypač atšiaurios meteorologinės sąlygos, joje labai mažas gyventojų tankis ir jai būdingos atokios apgyvendintos vietovės. Kad būtų užtikrinamas susisiekimas ir išlaikyta galimybė vykdyti skrydžius Grenlandijoje, skrydžiams Grenlandijos viduje neturėtų būti taikomos su kompensavimu susijusios pareigos, įskaitant atvejus, kai tie skrydžiai yra jungiamieji skrydžiai į valstybės narė teritoriją, kuriai taikomos Sutartys, arba iš jos;~~ **[51 pakeit.]**

~~(55) Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 turėtų nedaryti poveikio Gibraltaro sąsmaukos, kurioje yra Gibraltaro oro uostas, statusui bei suverenioms teisėms į ją ir Ispanijos Karalystės teisinei pozicijai šiuo atžvilgiu. Atsižvelgiant į dabartines aplinkybes ir siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, turėtų būti pabrėžta, kad Reglamento (EB) Nr. 261/2004 taisyklės Gibraltaro oro uostui turėtų būti taikomos tik tada, kai išsprendus ginčą su Jungtine Karalyste Ispanijos Karalystė galės veiksmingai kontroliuoti Gibraltaro oro uostą ir užtikrinti Reglamente (EB) Nr. 261/2004 nustatytų taisyklių taikymą tam oro uostui, o pranešimas apie ginčo išsprendimą bus paskelbtas Europos Sąjungos Oficialiajame leidinyje;~~ **[52 pakeit.]**

(55a) šiuo reglamentu paisoma pagrindinių teisių ir principų, pripažintų visų pirma Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje, ypač dėl vartotojų apsaugos, teisės į asmens duomenų apsaugą, bet kokios diskriminacijos formos uždraudimo, asmenų su negalia integravimo ir teisės į veiksmingą teisinę gynybą ir teisingą bylos nagrinėjimą; **[53 pakeit.]**

(55b) siekiant pagerinti oro transporto keleivių apsaugą už Sąjungos ribų, su tokiomis teisėmis susiję aspektai taip pat turėtų būti reglamentuojami dvišaliuose ir tarptautiniuose susitarimuose; **[54 pakeit.]**

(55c) specialūs patogumai sunkią negalią turintiems keleiviams, kuriems reikalingos tualeto patalpos su persirengimo erdvėmis, turėtų būti nemokamai teikiami visuose Sąjungos oro uostuose, kuriuose metinis keleivių srautas viršija 1 mln. keleivių; **[55 pakeit.]**

(56) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. sąžiningai ir subalansuotai apsaugoti oro transporto keleivių teises, užtikrinti Sąjungos aviacijos sektoriaus konkurencingumą ir poreikį išlaikyti susisiekimą keleiviams ilguoju laikotarpiu, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siūlomo veiksmo masto to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

‘1 straipsnis

Dalykas

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

a) juos atsisakoma vežti;

b) jų skrydis atšaukiamas, vėluoja arba pakeičiamas jo tvarkaraštis;

c) jie praleidžia jungiamąjį skrydį;

d) jie perkeliami į aukštesnę arba žemesnę klasę.’;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) b–f punktai pakeičiami taip:

„b) skrydį vykdantis oro vežėjas – oro vežėjas, vykdantis arba ketinantis vykdyti skrydį pagal vežimo oro transportu sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu, įskaitant vežėją, kuris naudojasi kito oro vežėjo orlaiviu su to kito oro vežėjo įgula arba be jos, skrydžiui vykdyti;

c) Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008*;

ca) oro uostą valdanti įstaiga – įstaiga, kurios tikslas, kartu vykdant kitokią veiklą arba pagal aplinkybes tokios veiklos nevykdant, pagal nacionalinius įstatymus ar kitus teisės aktus arba sutartis yra administruoti bei valdyti oro uosto ar oro uostų tinklo infrastruktūrą ir koordinuoti bei kontroliuoti įvairių atitinkamuose oro uostuose ar oro uostų tinkle dirbančių operatorių veiklą; **[56 pakeit.]**

d) organizatorius – asmuo, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2302** 3 straipsnio 8 punkte;

e) paketas – kelionės paslaugų derinys, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 2 punkte;

f) bilietas – galiojantis vežimo oro transportu sutarties įrodymas, neatsižvelgiant į jo formą;

fa) lėktuvo bilieto kaina – galutinė kaina, mokėtina rezervavimo proceso pabaigoje, į kurią įeina oro susisiekimo kaina ir visi taikomi mokesčiai, rinkliavos, priemokos ir kiti mokesčiai, mokami už visas pasirenkamas ir nepasirenkamas į bilieto kainą įeinančias paslaugas, išskyrus tarpininkavimo mokesčius, neatsižvelgiant į tai, ar tie priedai ir mokesčiai buvo sumokėti perkant vežimo paslaugą, ar atskirai vėlesniame etape;

fb) rezervavimas – faktas, kad keleivis turi bilietą ar kitą įrodymą, kuriame pažymėta, kad oro vežėjas arba organizatorius rezervavimą patvirtino ir įregistravo;

_____

* 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).“;

~~b)~~ ~~g punktas išbraukiamas;~~ **[59 pakeit.]**

c) h–l punktai pakeičiami taip:

‘h) galutinė paskirties vieta – skrydžio arba paskutinio kelionės jungiamojo skrydžio paskirties vieta;

i) asmuo su negalia ir riboto judumo asmuo– asmuo, turintis nuolatinę arba laikiną fizinę, psichikos, intelekto arba ~~jutimo negalią, kuri, kai asmeniui reikia įveikti tam tikras kliūtis, gali asmeniui trukdyti veiksmingai naudotis visomis tokiomis pačiomis transporto galimybėmis, kokias turi kiti keleiviai, arba~~***asmuo su negalia ir riboto judumo asmuo –*** asmuo, kurio judumas naudojantis transportu yra mažesnis dėl ~~jo~~***bet kokios fizinės negalios (jutiminės arba judėjimo, nuolatinės arba laikinos), intelekto negalios arba sutrikimo, bet kurios kitos negalios arba dėl*** amžiaus ***ir į kurio padėtį reikia tinkamai atsižvelgti ir prie konkrečių to asmens poreikių pritaikyti paslaugas, teikiamas visiems keleiviams***; **[60 pakeit.]**

j) atsisakymas vežti – atsisakymas priimti skristi keleivius, nors jie atvyko registruotis laikydamiesi 4 straipsnio 1 dalyje nustatytų sąlygų arba jei jie buvo iš anksto informuoti, kad juos prieš jų valią bus atsisakyta vežti~~, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti juos vežti, pavyzdžiui dėl sveikatos, saugos ar saugumo arba dėl netinkamų kelionės dokumentų~~; **[61 pakeit.]**

k) savanoris – asmuo, kuris atvyko registruotis pagal 4 straipsnio 1 dalyje nustatytas sąlygas ir kuris sutinka su oro vežėjo siūlymu keleiviams, kurie pasirengę nelipti į orlaivį savo skrydžiui, mainais į naudas;

l) atšaukimas – anksčiau numatyto skrydžio, dėl kurio buvo išduota vežimo oro transportu sutartis, nevykdymas, apimantis situacijas, kai:

i) orlaivis pakilo, bet dėl kokios nors priežasties buvo arba nukreiptas į kitą nei biliete nurodytą atvykimo oro uostą, arba grįžo į išvykimo oro uostą ir negalėjo tęsti skrydžio į biliete nurodytą atvykimo oro uostą, ~~nebent faktinis atvykimo oro uostas ir biliete nurodytas atvykimo oro uostas aptarnauja tą patį miestą ar regioną, o oro vežėjas suteikė keleiviui transportą į biliete nurodytą atvykimo oro uostą.~~***arba*** **[62 pakeit.]**

ii) keleiviui buvo išduotas bilietas skrydžiui ir keleivio biliete nurodytas išvykimo laikas buvo paankstintas daugiau kaip viena valanda~~, išskyrus kai registracijos laikas ir įlaipinimo laikas nepasikeičia arba kai keleivis skrydžiu, kurio tvarkaraštyje numatytas laikas pakeistas, išvyksta.~~;’; **[63 pakeit.]**

d) papildoma šiais punktais:

‘m) trečioji valstybė – valstybė arba valstybės narės teritorijos dalis, kuriai netaikomos Sutartys;

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

o) vėlavimas atvykti – laiko skirtumas tarp keleivio biliete nurodyto atvykimo laiko ir faktinio skrydžio atvykimo laiko; ***skrydis, kai orlaivis pakilo, bet vėliau buvo priverstas sugrįžti į išvykimo oro uostą ir vėliau vėl pakilo, laikomas vėluojančiu atvykti skrydžiu;***

p) transporto klasė – orlaivio keleivių salono dalis, kuri išsiskiria ***specialiu kodu, nurodytu vežimo oro transporto sutartyje, arba*** kitokiomis sėdynėmis, kitokia sėdynių išdėstymo tvarka ~~arba~~***ir*** pasižymi ~~bet kuriais~~ kitais ***paslaugų*** skirtumais***, pvz., specialiu maitinimu***, palyginti su kitose salono dalyse keleiviams ~~teikiama paslauga~~***teikiamomis paslaugomis***;
[65 pakeit.]

q) vežimo oro transportu sutartis – vežimo sutartis, kurią sudarė vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas ir keleivis ***(-iai)*** dėl vykimo vienu ar daugiau skrydžių; **[66 pakeit.]**

~~r) ypatingos aplinkybės – aplinkybės, kurios dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingos normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti, tokios kaip priedo 1 punkte išvardytos aplinkybės neišsamiame ypatingų aplinkybių sąraše, kurios neapima priedo 2 punkto sąraše nurodytų aplinkybių, nelaikomų ypatingomis;~~ **[67 pakeit.]**

s) skrydis – vieno orlaivio vykdomas skrydis tarp dviejų biliete nurodytų oro uostų iš anksto nustatytu maršrutu, tvarkaraščiu ir vienu identifikavimo numeriu, nepriklausomai nuo to, ar yra tarpinių nutūpimų išskirtinai techniniais ar skrydžio vykdymo tikslais;

t) jungiamasis skrydis – skrydis ***pagal vieną vežimo sutartį arba vieną užsakymo kodą, arba juos abu***, kuris, kaip kelionės dalis, yra skirtas tam, kad keleivis galėtų išvykti iš pradinės išvykimo vietos ir atvykti į persėdimo vietą, siekdamas išvykti kitu skrydžiu, arba yra skirtas tam, kad keleivis galėtų išvykti iš persėdimo vietos tam, kad keleivis galėtų pasiekti kitą persėdimo vietą arba galutinę paskirties vietą; **[68 pakeit.]**

u) numatytasis sustojimas – savanoriškas kelionės pagal vieną vežimo oro transportu sutartį nutraukimas laikotarpiui, ilgesniam nei reikia tiesioginiam tranzitui, arba, kai yra keičiami skrydžiai, laikotarpiui, kuris paprastai tęsiasi iki kito jungiamojo skrydžio išvykimo laiko, išimtiniais atvejais įskaitant nakvynę;

v) kelionė – skrydis arba jungiamieji skrydžiai, kuriuo (-iais) keleivis vežamas iš pradinio išvykimo punkto į keleivio galutinę paskirties vietą pagal bendrą vežimo oro transportu sutartį, kai skydžiai pirmyn ir atgal yra atskiros kelionės;

w) išvykimo laikas – laikas, kai orlaivis palieka išvykimo aikštelę atstumiamas arba savo eiga (trinkelių patraukimo laikas);

x) atvykimo laikas – laikas, kai orlaivis pasiekia atvykimo aikštelę ir yra įjungiami stovėjimo stabdžiai (trinkelių pristūmimo laikas);

y) užlaikymas orlaivyje – ilgesnis nei 30 minučių laikotarpis, kai orlaivis pasilieka ant žemės, išvykstant, nuo orlaivio durų uždarymo iki orlaivio pakilimo laiko, arba, atvykus, ilgesnis nei 30 minučių laikotarpis nuo orlaivio nutūpimo iki orlaivio durų atidarymo;

z) naktis – laikotarpis nuo vidurnakčio iki 6 val. ryto;

za) vaikas – jaunesnis nei 14 metų asmuo, amžių skaičiuojant nuo vežimo oro transportu sutartyje nurodytos skrydžio arba pirmojo jungiamojo skrydžio išvykimo datos;

zaa) nelydimas vaikas – vaikas, kuris keliauja nelydimas suaugusių globėjų ir kuriuo oro vežėjas įsipareigojo rūpintis pagal savo paskelbtas taisykles;
[69 pakeit.]

zb) kūdikis – jaunesnis nei dvejų metų asmuo, amžių skaičiuojant nuo vežimo oro transportu sutartyje nurodytos skrydžio arba pirmojo jungiamojo skrydžio išvykimo datos;

zc) patvari laikmena – bet kuri priemonė, kuri suteikia galimybę keleiviui informaciją saugoti tiek laiko, kiek reikia pagal informacijos paskirtį, taip, kad ja būtų galima pasinaudoti ateityje ir kad būtų galima saugomą informaciją atkurti jos nepakeičiant;

zd) prieinamas formatas – formatas, kuriuo asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui suteikiama prieiga prie bet kokios aktualios informacijos, įskaitant galimybės tokiam asmeniui suteikimą naudotis ta informacija taip pat praktiškai ir patogiai kaip asmeniui, neturinčiam jokių sutrikimų ar negalios, ir kuris atitinka prieinamumo reikalavimus, apibrėžtus pagal taikytinus teisės aktus, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/882*;

ze) sutrikimas – atsisakymas vežti, atšaukimas, vėlavimas išvykti, vėlavimas atvykti ar užlaikymas orlaivyje;

zf) pradinis išvykimo punktas – skrydžio arba pirmojo kelionės jungiamojo skrydžio išvykimo punktas;

***zfa) asmeninis daiktas – neregistruoto bagažo vienetas, kuris atitinka saugumo ir saugos reikalavimus, kurio didžiausi leistini matmenys yra arba 40x30x15 cm, arba jis atitinka sąlygą, kad tilptų po sėdyne, esančia prieš keleivį;* [70 pakeit.]**

***zfb) rankinis bagažas – neregistruoto bagažo vienetas, kuris nėra asmeninis daiktas ir kuris atitinka saugumo ir saugos reikalavimus.* [71 pakeit.]**

---

* 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).’;

3) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

‘3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:

a) keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis;

b) keleiviams, išvykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės, kuriai taikomos Sutartys, teritorijoje, išskyrus atvejus, kai jie gavo ***lygiavertės*** naudos ar kompensaciją ir gavo pagalbą toje trečiojoje šalyje~~, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Sąjungos oro vežėjas.“;~~ **[72 pakeit.]**

2. 1 dalis taikoma su sąlyga, kad keleiviai:

   a) turi atitinkamo skrydžio bilietą arba

   b) oro vežėjo arba tarpininko buvo perkelti iš skrydžio, kurio bilietą jie turėjo, į kitą skrydį, nepriklausomai nuo priežasties.

~~3. Šis reglamentas netaikomas keleiviams, keliaujantiems nemokamai arba taikant mažesnį tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė. Tačiau jis taikomas keleiviams, turintiems bilietus, išduotus pagal keleivių lojalumo programą arba kitą oro vežėjo ar tarpininko komercinę programą.~~ **[73 pakeit.]**

4. Nedarant poveikio 8 straipsnio 2 dalies d punktui, šis reglamentas taikomas tik keleiviams, vežamiems varikliniais fiksuotojo sparno orlaiviais.

5. Jei nenustatyta kitaip, už pareigų vykdymą pagal šį reglamentą yra atsakingas skrydį vykdantis oro vežėjas.

6. Nedarant poveikio šio reglamento 12 straipsniui, šis reglamentas taip pat taikomas keleiviams, vežamiems pagal kelionės paslaugų paketų sutarčių sąlygas, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 3 punkte, nebent ta kelionės paslaugų paketo sutartis nutraukiama arba ją vykdyti trukdo priežastys, kurios nėra to skrydžio sutrikimas.

~~7. Šio reglamento 7 straipsnis netaikomas, jei sutrinka jungiamasis skrydis iš kurio nors Grenlandijos oro uosto į kurį nors Grenlandijos oro uostą.~~ **[74 pakeit.]**

~~8. Šiuo reglamentu nedaromas poveikis Ispanijos Karalystės teisinei padėčiai dėl Gibraltaro teritorijos, taip pat dėl sąsmaukos ir joje pastatyto oro uosto.~~ **[75 pakeit.]**

~~Reglamentas bus taikomas Gibraltaro oro uostui, kai, išsprendus ginčą su Jungtine Karalyste, Ispanijos Karalystė galės veiksmingai kontroliuoti minėtą oro uostą ir užtikrinti šiame reglamente nustatytų taisyklių taikymą tam oro uostui. Ispanijos Karalystė praneša Komisijai, kai šios sąlygos įvykdomos, o Komisija pranešimą apie ginčo išsprendimą paskelbia Europos Sąjungos Oficialiajame leidinyje. Šis reglamentas tam oro uostui taikomas nuo pirmosios mėnesio, einančio po to pranešimo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje, dienos.;~~“ **[76 pakeit.]**

4) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

‘4 straipsnis

Atsisakymas vežti

1. Šis straipsnis taikomas keleiviams, kurie atvyksta prie įlaipinimo vartų, prieš tai užregistravę internetu arba oro uoste, kaip skrydį vykdantis oro vežėjas arba tarpininkas yra nurodęs ir jo iš anksto ir raštu (be kita ko, elektroninėmis priemonėmis) nurodytu laiku, arba, jei įlaipinimo laikas nenurodytas, ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko. Šis straipsnis taip pat taikomas keleiviams, kurie neatvyksta įlaipinimui, kai jiems buvo iš anksto pranešta, kad, prieš jų valią, bus atsisakyta juos vežti.

2. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas pagrįstai numato atsisakyti vežti, jis nedelsdamas apie tai praneša atitinkamiems keleiviams. Skrydį vykdantis oro vežėjas tuo pačiu metu atitinkamiems keleiviams nurodo konkrečias tokiu atveju pagal šį reglamentą taikytinas teises, visų pirma kiek tai susiję su teise atgauti sumokėtą sumą ~~ar~~**,** nukreipimą kitu maršrutu ~~pagal 8 straipsnį ir teise~~***ir gauti kompensaciją, taip pat teisę*** į pagalbą pagal ~~9 straipsnį~~***šį reglamentą***. **[77 pakeit.]**

Skrydį vykdantis oro vežėjas kviečia savanorius sąlygomis, kurios turi būti sutartos tarp kiekvieno savanorio ir skrydį vykdančio oro vežėjo. ~~Šis~~***Oro vežėjas informuoja savanorius apie jų teises pagal šį reglamentą.*** Susitarimas su kiekvienu savanoriu dėl naudų pakeičia 7 straipsnio 1 dalyje nurodytą savanorio teisę į kompensaciją tik tuo atveju, jei savanoris tai aiškiai patvirtina pasirašydamas dokumentą ar kokiu nors skaitmeniniu būdu patvarioje laikmenoje. Nesant tokio patvirtinimo, atsisakęs vežti skrydį vykdantis oro vežėjas pagal 7 straipsnio 1 dalį ~~nepagrįstai nedelsdamas ir vėliausiai per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti~~ savanoriui ***iš karto*** sumoka kompensaciją. **[78 pakeit.]**

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

4. Atsisakantis vežti skrydį vykdantis oro vežėjas nedelsdamas keleiviams pateikia informaciją apie skundų nagrinėjimą pagal 15a ir 16a straipsnius.

   Atsisakantis vežti skrydį vykdantis oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams aiškiai pasiūlo pasirinkti atgauti sumokėtą sumą arba nukreipimą kitu maršrutu, kaip nurodyta 8 straipsnyje. Nukrypstant nuo 8 straipsnio 1 dalies a punkto, kai keleiviai, kuriuos atsisakyta vežti, turi teisę atgauti sumokėtą sumą, ji sumokama ~~nepagrįstai nedelsiant ir vėliausiai per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti~~***iš karto***. **[79 pakeit.]**

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

Skrydį vykdantis oro vežėjas, prieš keleivių valią atsisakantis juos vežti, ~~nepagrįstai nedelsdamas ir ne vėliau kaip per septynias kalendorines dienas nuo atsisakymo vežti~~ atitinkamiems keleiviams ***iš karto*** sumoka kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 dalį. **[80 pakeit.]**

~~5. 3 ir 4 dalys taip pat taikomos skrydžiams atgal, kai keleivį atsisakoma vežti dėl to, kad jis nepasirinko išvykstamojo skrydžio, kurį apima ta pati vežimo oro transportu sutartis.~~ **[81 pakeit.]**

5a. Keleivio negalima atsisakyti vežti jam keliaujant atgal, be kita ko, kai ta kelionė susideda iš keleto skrydžių, remiantis tuo, kad jis neskrido į priekį pagal įsigytą bilietą į abi puses ar tuo tikslu nesumokėjo papildomo mokesčio. Jeigu keleivius vežti atsisakoma dėl tokių priežasčių neatsižvelgiant į jų norą, taikomas šis straipsnis. Be to, atitinkamiems keleiviams oro vežėjas nedelsiant sumoka kompensaciją pagal 7 straipsnį ir jiems padeda pagal 8 ir 9 straipsnius. **[82 pakeit.]**

~~6. Tais atvejais, kai keleivis arba tarpininkas paprašo ištaisyti vieno ar kelių keleivių pavardės (-džių) arba vardo (-ų) rašybos klaidą arba jei ta (tos) pavardė (-ės) ar tas (tie) vardas (-ai) buvo oficialiai pakeistas (-i), likus ne mažiau kaip 48 valandoms iki išvykimo skrydį vykdantis oro vežėjas bent vieną kartą juos pataiso ar pakeičia iš keleivio arba tarpininko neimdamas jokio papildomo mokesčio.;~~“ **[83 pakeit.]**

5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

‘5 straipsnis
Atšaukimas

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

Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas ~~nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams nurodo~~***apie*** atšaukimo priežastis~~.~~ ~~Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę raštu gauti atšaukimo priežastis. Skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas tokią~~ ***atitinkamus keleivius informuoja elektroninėmis priemonėmis iš karto, kai tik gauna šią*** informaciją ~~aiškiai pateikia per septynias kalendorines dienas nuo prašymo pateikimo~~***, ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per 30 minučių nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko***. **[84 pakeit.]**

2. Atšauktą skrydį turėjęs vykdyti oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams aiškiai pasiūlo pasirinkti atgauti sumokėtą sumą arba nukreipimą kitu maršrutu, kaip nurodyta 8 straipsnyje.

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį.

4. Keleiviai turi teisę iš atšauktą skrydį turėjusio vykdyti oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis tuo atveju, jei jie pasirenka atgauti sumokėtą sumą pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą arba nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, ***ir (arba)*** ~~arba~~ tuo atveju, jei jie, pasirinkę nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje ~~nustatytos ribos~~***nustatyta riba***. Tuo tikslu oro vežėjas sistemingai teikia keleiviams iš anksto užpildytą formą prieinamu formatu ir patvariojoje laikmenoje ***pagal Reglamento [2023/ 0437(COD) dėl keleivių teisių užtikrinimo Sąjungoje 16aa straipsnį***. Oro vežėjas atsakymą pateikia laikydamasis 7 straipsnio 5 dalyje nustatyto termino. **[85 pakeit.]**

5. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas dėl ypatingų aplinkybių ir kad atšaukimo jis nebūtų galėjęs išvengti net jei būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių. Tokiomis ypatingomis aplinkybėmis galima remtis tik tiek, kiek jos daro poveikį atitinkamam skrydžiui arba ~~bent vienam iš trijų ankstesnių tam pačiam orlaiviui suplanuotų rotacijos sekos skrydžių~~***ankstesniam to paties orlaivio skrydžiui***, ir jeigu tarp tos aplinkybės atsiradimo ir skrydžio atšaukimo egzistuoja tiesioginis priežastinis ryšys. Pareiga įrodyti, kad tiesioginis priežastinis ryšys egzistuoja, tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui. ***Kai oro vežėjas nepateikia ypatingų aplinkybių įrodymų raštu, jis sumoka 7 straipsnyje nurodytą kompensaciją.*** **[86 pakeit.]**

6. Teisė gauti pagalbą pagal 3 dalį ir kompensaciją pagal 4 dalį netaikoma, jei keleivis buvo informuotas apie atšaukimą likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki keleivio biliete nurodytos išvykimo datos. Dėl klausimų, ar ir kada keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.;

6a. Jeigu skrydis atšaukiamas dėl oro vežėjo nemokumo, bankroto, veiklos sustabdymo ar nutraukimo, įstrigę keleiviai turi teisę atgauti sumokėtas sumas, būti parskraidinti į išvykimo vietą arba būti nukreipti kitu maršrutu, taip pat teisę į tai, kad jais pasirūpintų, kaip nurodyta šio reglamento 8 ir 9 straipsniuose. Jeigu oro keleiviai dar nepradėjo savo kelionės, jie turi teisę atgauti sumokėtas sumas. Oro vežėjai įrodo, kad ėmėsi visų būtinų priemonių, pavyzdžiui, yra apsidraudę arba įsteigę garantijų fondą, kad įstrigusiais keleiviais, kai taikoma, būtų pasirūpinta, jie atgautų sumokėtas sumas arba būtų nukreipti kitu maršrutu. Šios teisės suteikiamos visiems atitinkamiems keleiviams, nepriklausomai nuo jų gyvenamosios vietos, išvykimo vietos ar vietos, kurioje jie pirko bilietą.“; **[87 pakeit.]**

6) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

‘6 straipsnis

Vėlavimas

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

Skrydį vykdantis oro vežėjas ~~nepagrįstai nedelsdamas~~***iš karto, kai tik gauna šią informaciją, ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per 30 minučių po tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko*** atitinkamiems keleiviams nurodo skrydžio vėlavimo priežastis. Keleiviai, pateikę prašymą, turi teisę raštu gauti vėlavimo atvykti priežastis. Vėluojantį skrydį vykdantis oro vežėjas ~~tokią informaciją aiškiai pateikia per 7 kalendorines dienas nuo prašymo pateikimo~~***per 48 valandas nuo kelionės sutrikimo išsiunčia keleiviams iš anksto užpildytą bendrą formą, kad pagal 6c straipsnį jie galėtų atgauti sumokėtą sumą ir gauti kompensaciją***.
[88 pakeit.]

2. Skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pagalbą pagal 9 straipsnį.

3. Kai atidėjimas pasiekia 7 straipsnio 2 dalyje nustatytą ribą, skaičiuojant nuo keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko, skrydį vykdantis oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams pasiūlo pasirinkti atgauti sumokėtą sumą ir nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnį.
[89 pakeit.]

3a. Keleiviai turi teisę į kompensaciją iš skrydį vykdančio vežėjo pagal 7 straipsnį, jeigu juos vežantis orlaivis išvyksta ne vėliau kaip likus vienai valandai iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, o galutinę paskirties vietą pasiekia 2 ar daugiau valandų vėliau tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, su sąlyga, kad visas laikas, kurį keleivis prarado prieš išvykimą ir dėl vėlavimo atvykti, yra lygus 7 straipsnio 2 dalyje nustatytai ribai arba ją viršija. **[90 pakeit.]**

4. Keleiviai~~, pateikę prašymą,~~ turi teisę iš vėluojantį skrydį vykdančio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis, jei į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje ~~nustatytos ribos~~***nustatyta riba***. ***Tuo tikslu skrydį vykdantis oro vežėjas sistemingai per 48 valandas nuo vėlavimo fakto pateikia keleiviui iš anksto užpildytą formą pagal Reglamento [2023/0437(COD)] dėl keleivių teisių užtikrinimo Sąjungoje 16aa straipsnį.*** **[91 pakeit.]**

Keleiviai~~, pateikę prašymą,~~ turi teisę iš vėluojantį skrydį vykdančio oro vežėjo atgauti sumokėtą sumą pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis tuo atveju, jei jie pasirenka kompensaciją pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą arba nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, arba tuo atveju, jei jie, pasirinkę nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje ~~nustatytos ribos~~***nustatyta riba***. **[92 pakeit.]**

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

   Teisė gauti pagalbą pagal 2 dalį ir kompensaciją pagal 4 dalį netaikoma, jei keleiviai buvo informuoti apie tokį pakeitimą likus ne mažiau kaip 14 kalendorinių dienų iki keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko. Dėl klausimų, ar ir kada keleiviui laiku buvo pranešta apie pakeitimą, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

6. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad vėlavimą atvykti lėmė ypatingos aplinkybės ir kad vėlavimo jis nebūtų galėjęs išvengti net jei būtų ėmęsis visų pagrįstų priemonių. Tokiomis ypatingomis aplinkybėmis galima remtis tik tiek, kiek jos daro poveikį atitinkamam skrydžiui arba bent ~~vienam iš trijų ankstesnių tam pačiam orlaiviui suplanuotų rotacijos sekos skrydžių~~***ankstesniam to paties orlaivio skrydžiui***, ir jeigu tarp tos aplinkybės atsiradimo ir paskesnio skrydžio vėlavimo išvykti egzistuoja tiesioginis priežastinis ryšys. Pareiga įrodyti, kad tiesioginis priežastinis ryšys egzistuoja, tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.~~;~~ ***Kai oro vežėjas nepateikia ypatingų aplinkybių įrodymų raštu, jis sumoka 7 straipsnyje nurodytą kompensaciją. Dėl šių nuostatų oro vežėjai neatleidžiami nuo pareigos suteikti keleiviams pagalbą pagal 9 straipsnį.***“; **[93 pakeit.]**

7) įterpiami šie straipsniai:

‘6a straipsnis

Užlaikymas orlaivyje

1. Užlaikymo orlaivyje atveju skrydį vykdantis oro vežėjas kiek įmanoma reguliariai ir tikruoju laiku keleiviams teikia naujausią informaciją.

2. Atsižvelgiant į saugos ar saugumo apribojimus, kai keleiviai užlaikomi orlaivyje, skrydį vykdantis oro vežėjas užtikrina tinkamą keleivių salono šildymą arba vėsinimą, nemokamą galimybę naudotis orlaivyje esančiais tualetais ir užtikrina, kad 11 straipsnyje minimi keleiviai gautų reikiamą dėmesį. Skrydį vykdantis oro vežėjas orlaivyje nemokamai tiekia geriamąjį vandenį, nebent dėl to prailgėtų keleivių užlaikymas orlaivyje arba nebent to nebūtų galima suderinti su aviacijos saugos ar aviacinio saugumo reikalavimais.

3. Jei užlaikymas orlaivyje trunka ~~tris~~***dvi*** valandas, o oro uostas ***vykdo komercinius keleivinius skrydžius ir*** yra valstybės narės, kuriai taikomos Sutartys, teritorijoje, orlaivis vyksta prie vartų arba kitos tinkamos keleivių išlaipinimo vietos, kur keleiviams leidžiama išlipti iš orlaivio. Praėjus nurodytam terminui užlaikymas orlaivyje gali būti pratęstas, jei esama su sauga, imigracija, oro eismo kontrole ar saugumu susijusių priežasčių, dėl kurių orlaivis negali pasitraukti iš savo vietos stovėjimo aikštelėje. **[94 pakeit.]**

4. Keleiviai, išlaipinti pagal 3 dalį, turi teisę naudotis 6 ir, kai taikytina, 11 straipsniuose numatytomis teisėmis, atsižvelgiant į užlaikymą orlaivyje ir keleivio biliete nurodytą išvykimo laiką.

6b straipsnis

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

1. Jei kelionės metu keleivis jungiamąjį skrydį praleidžia dėl ankstesnio skrydžio sutrikimo, ankstesnį skrydį vykdęs oro vežėjas yra atsakingas už tai, kad keleivis būtų nukreiptas kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą ir gautų pagalbą pagal 9 straipsnį.

2. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas negali nukreipti keleivio laikydamasis 7 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nustatyto laikotarpio, skaičiuojant nuo keleivio praleisto jungiamojo skrydžio biliete nurodyto išvykimo laiko, skrydį vykdantis oro vežėjas nepagrįstai nedelsdamas atitinkamiems keleiviams aiškiai pasiūlo pasirinkti atgauti sumokėtą sumą arba nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnį.

3. Keleiviai taip pat turi teisę~~, pateikę prašymą,~~ iš sutrikdytą skrydį vykdančio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis, jei į galutinę paskirties vietą jie atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje ~~nustatytos ribos~~***nustatyta riba***. **[95 pakeit.]**

   Keleiviai~~, pateikę prašymą,~~ turi teisę iš sutrikdytą skrydį vykdančio oro vežėjo gauti kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 ir 3 dalis tuo atveju, jei jie pasirenka atgauti sumokėtą sumą pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą arba nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies c punktą, arba tuo atveju, jei jie, pasirinkę nukreipimą kitu maršrutu pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, į galutinę paskirties vietą atvyksta vėluodami daugiau nei 7 straipsnio 2 dalyje ~~nustatytos ribos~~***nustatyta riba***. **[96 pakeit.]**

Kai taikomos šio straipsnio 2 ir 3 dalys, skrydį vykdantis oro vežėjas sistemingai per 48 valandas nuo praleisto jungiamojo skrydžio pateikia keleiviui iš anksto užpildytą formą pagal Reglamento [2023/0437(COD)] dėl keleivių teisių užtikrinimo Sąjungoje 16aa straipsnį.

~~4. Jeigu keleivis suplanuoja ir įvykdo numatytąjį sustojimą, oro uostas, kuriame tas numatytasis sustojimas įvyksta, laikomas galutine keleivio paskirties vieta.;~~ **[98 pakeit.]**

6c straipsnis

Ypatingos aplinkybės

1. Ypatingomis aplinkybėmis laikomi įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar kilmės nėra būdingi normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių oro vežėjas faktiškai negali kontroliuoti. Šiame reglamente ypatingomis aplinkybėmis laikomos tik priede išvardytos aplinkybės.

2. Kai keleivis turi teisę gauti kompensaciją iš oro vežėjo pagal 4, 5 ir 6 straipsnius, oro vežėjas per 48 valandas raštu išsiunčia keleiviui informaciją apie ypatingų aplinkybių buvimą arba nebuvimą ir suteikia prieigą prie iš anksto užpildytos bendros formos pagal [Reglamento [2023/..] dėl keleivių teisių užtikrinimo Sąjungoje 16aa straipsnį].

3. Įvykus neįprastam įvykiui, kurio viena ar daugiau valstybių narių negali kontroliuoti ir kuris daro didelį poveikį kelionėms oro transportu ir turi didelių neigiamų padarinių aviacijos sektoriui, bet nėra įtrauktas į šio reglamento priedą, Komisijai pagal 16h straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotąjį aktą, kuriuo iš dalies keičiamas tame priede pateiktas baigtinis sąrašas, į jį įtraukiant atitinkamas ypatingas aplinkybes su sąlyga, kad tai yra tikrai būtina siekiant reaguoti į tokį neįprastą įvykį.“; **[99 pakeit.]**

8) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

‘7 straipsnis

Teisė į kompensaciją

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

   a) 300 EUR visų kelionių ~~Sąjungos viduje atveju ir kai kelionės~~***, kurių*** atstumas yra ~~3 500~~***1 500*** kilometrų ar mažiau***, atveju;*** **[100 pakeit.]**

   b) ~~500 EUR, kai kelionės~~***400 EUR visų kelionių, kurių*** atstumas ~~viršija~~***yra nuo 1 500 iki*** 3 500 ~~kilometrų.~~***km, atveju;*** **[101 pakeit.]**

   ba) 600 EUR visų kelionių, kurių atstumas viršija 3 500 kilometrų, atveju; **[102 pakeit.]**

   ~~Nukrypstant nuo a punkto, kai keliaujama tarp atokiausių regionų ir kitos valstybės narės teritorijos, kuriai taikomos Sutartys, kompensacijos sumos nustatomos pagal faktinį kelionės atstumą.~~ **[103 pakeit.]**

1a. Kas trejus metus Komisija priima deleguotąjį aktą, kuriuo šioje dalyje nurodytos kompensacijos sumos automatiškai patikslinamos atsižvelgiant į bendrą trejų ankstesnių metų infliacijos lygį, grindžiamą Europos vartotojų kainų indeksu, kurį Eurostatas skelbia pagal Reglamentą (ES) 2016/792. **[104 pakeit.]**

2. Tuo atveju, kai vėluojama atvykti nukreipus kitu maršrutu po to, kai skrydis buvo atšauktas pagal 5 straipsnį, vėluojama atvykti pagal 6 straipsnį arba vėluojama atvykti po praleisto jungiamojo skrydžio pagal 6b straipsnį, teisė į kompensaciją atsiranda, kai vėluojama atvykti ***arba kai prarandamas laikas, kaip nustatyta 6 straipsnio 3a dalyje, kuris siekia tris ar*** daugiau ~~nei:~~***valandų, neatsižvelgiant į kelionės atstumą.*** **[105 pakeit.]**

~~a) keturias valandas visų kelionių Sąjungos viduje atveju ir kai kelionės atstumas yra 3 500 kilometrų ar mažiau;~~ **[106 pakeit.]**

~~b) šešias valandas, kai kelionės atstumas viršija 3 500 kilometrų.~~ **[107 pakeit.]**

3. Nustatant atstumus šio reglamento tikslais, remiamasi atstumu nuo pradinio išvykimo punkto iki galutinės paskirties vietos. Jungiamojo skrydžio atveju atsižvelgiama tik į pradinį išvykimo punktą ir galutinės paskirties vietos oro uostą. Tie atstumai matuojami taikant ortodrominio maršruto metodą.

4. Tais atvejais, kai keleiviai pasirenka tęsti savo kelionę pagal 8 straipsnio 1 dalies ***a, b arba c punktus***~~b punktą~~, o kelionės nukreipus kitu maršrutu metu įvyksta tolimesnių sutrikimų, keleivio ***nukreipimo kitu maršrutu į pradinį išvykimo punktą arba*** kelionės iki galutinės paskirties vietos metu ***užtikrinama*** jo teisė į kompensaciją ~~atsiranda tik vieną kartą~~. **[108 pakeit.]**

4a. 1 dalyje nurodyta kompensacija mokama elektroniniu banko pavedimu į sąskaitą, kurią keleivis nurodė pateikdamas prašymą. Skrydį vykdantis oro vežėjas ir prašymą pateikiantis keleivis patvariojoje laikmenoje gali susitarti, kad kompensacija būtų sumokėta tik kreditine kortele arba grynaisiais pinigais. **[109 pakeit.]**

4b. Pareiga įrodyti kada ir kaip keleivis pritarė susitarimui dėl kompensacijos mokėjimo būdo, nustatyto šio straipsnio 4a dalyje, tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui. **[110 pakeit.]**

5. Prašymus dėl kompensacijos pagal šį straipsnį keleivis pateikia per ~~šešis mėnesius nuo faktinės išvykimo datos, nurodytos keleivio biliete. Per 14 kalendorinių dienų~~***vienus metus nuo dienos, kai skrydis buvo įvykdytas arba turėjo būti įvykdytas, naudodamas skrydį vykdančio oro vežėjo atsiųstą iš anksto užpildytą bendrą formą. Per septynias darbo dienas*** nuo prašymo pateikimo skrydį vykdantis oro vežėjas sumoka kompensaciją arba pateikia keleiviui kompensacijos nemokėjimo pagrindimą ***pagal 5 straipsnio 5 dalį arba 6 straipsnio 6 dalį ir 6c straipsnį***, įskaitant, jei taikoma, aiškų ir pagrįstą paaiškinimą dėl ypatingų aplinkybių. ~~Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą, tas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.~~ **[11 pakeit.]**

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

~~6. Kompensacija mokama grynaisiais pinigais arba, jei keleivis sutinka pasirašydamas dokumentą ar kokiu nors skaitmeniniu būdu patvarioje laikmenoje – kitais būdais.;~~ **[112 pakeit.]**

---

* ***2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/792 dėl suderintų vartotojų kainų indeksų ir būsto kainų indekso, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2494/95 (OL L 135, 2016 5 24, p. 11).“;***

9) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

‘8 straipsnis

Teisė atgauti sumokėtą sumą arba teisė į nukreipimą kitu maršrutu

1. Sutrikimo atveju ~~keleiviui~~***skrydį vykdantis oro vežėjas be papildomų svarstymų ir*** 4, 5, 6 arba 6a straipsniuose ir šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis ***keleiviams*** nemokamai ~~siūloma~~***siūlo*** rinktis iš šių galimybių: **[113 pakeit.]**

a) automatiškai per ~~14 kalendorinių dienų nuo keleivio biliete nurodytos~~***septynias darbo dienas po to, kai keleivis, naudodamasis iš anksto užpildyta bendra forma, pateikia prašymą dėl*** sutrikdyto skrydžio ~~išvykimo datos grynaisiais pinigais arba – jei keleivis sutinka pasirašydamas dokumentą ar kokiu nors skaitmeniniu būdu patvarioje laikmenoje – kitu būdu~~***, nurodyto keleivio biliete, tik elektroniniu banko pavedimu, grąžinamuoju pervedimu į kredito kortelę arba banko pavedimu į keleivio, turinčio teisę į kompensaciją, nurodytą sąskaitą*** atgauti visą už bilietus sumokėtą sumą už neįvykusią kelionės (-ių) dalį ar dalis ir už jau įvykusią kelionės (-ių) dalį ar dalis, jei skrydis nebeturi jokios prasmės, kiek tai susiję su keleivio pradiniais kelionės planais, kai aktualu, kartu su skrydžiu atgal į pradinį išvykimo punktą, kuo greičiau po keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko arba, jei keleivis sutinka, ir anksčiau; **[114 pakeit.]**

b) tęsti keleivio kelionę ***panašiomis kelionės sąlygomis***, kuo greičiau po keleivio biliete nurodyto išvykimo laiko, arba, jei keleivis sutinka, ir anksčiau, nukreipiant keleivį kitu maršrutu į jo galutinę paskirties vietą, arba **[115 pakeit.]**

c) jei yra laisvų vietų, nukreipti keleivį kitu maršrutu į galutinę jo paskirties vietą ***panašiomis kelionės sąlygomis*** vėlesniu jam patogiu laiku. **[116 pakeit.]**

Skrydį vykdantis oro vežėjas informaciją keleiviams pagal šį straipsnį teikia aiškiai ir nedviprasmiškai elektroninėmis priemonėmis, o keleivio prašymu – kitomis priemonėmis, pavyzdžiui, popierine forma. **[117 pakeit.]**

~~Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą pagal 10 straipsnį, a punkte nurodytas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.~~ **[118 pakeit.]**

2. Kad keleivis galėtų kuo greičiau pasiekti paskirties vietą, kaip nustatyta pagal 1 dalį***, o bendra kelionės trukmė būtų kiek pagrįstai įmanoma panašesnė į tvarkaraštyje numatytą bendrą pirminės kelionės trukmę***, skrydį vykdantis oro vežėjas, atsižvelgdamas į turimas galimybes ir su sąlyga, kad laikomasi vežimo sąlygų, panašių į nustatytąsias vežimo oro transportu sutartyje, pateikia keleiviui bent vieną iš toliau nurodytų alternatyvų, kurią jis galėtų apsvarstyti ir su kuria galėtų sutikti pasirašydamas dokumentą ar kokiu nors skaitmeniniu būdu patvariojoje laikmenoje: **[119 pakeit.]**

a) skrydis arba jungiamieji skrydžiai tuo pačiu maršrutu, kaip nustatyta vežimo oro transportu sutartyje;

b) kitas maršrutas~~, be kita ko, į kitus oro uostus, palyginti su~~ ***tarp tų pačių išvykimo ir atvykimo oro uostų, nurodytų*** vežimo oro transportu sutartyje ~~nurodytu oro uostu, arba iš jų, o tokiu atveju skrydį vykdantis oro vežėjas padengia keleivio pervežimo iš vežimo oro transportu sutartyje numatyto oro uosto į kitą oro uostą, arba į oro uostą, nurodytą vežimo oro transportu sutartyje, iš kito oro uosto išlaidas~~; **[120 pakeit.]**

ba) nukreipimas kitu maršrutu į kitus oro uostus arba iš kitų oro uostų nei nurodytieji vežimo oro transportu sutartyje; tokiu atveju skrydį vykdantis oro vežėjas padengia keleivio pervežimo iš vežimo oro transportu sutartyje numatyto oro uosto į kitą oro uostą išlaidas; **[121 pakeit.]**

c) pasinaudojimas kito oro vežėjo teikiamomis paslaugomis arba

d) kai tinkama, pasinaudojimas kitos rūšies transportu reikiamam atstumui nukeliauti.

Jei nukreipiama kitu maršrutu pasinaudojant kitos rūšies transportu arba kitu oro vežėju, skrydį vykdantis oro vežėjas lieka atsakingas už informavimą, pagalbą ir nukreipimą kitu maršrutu tik tol, kol ta nukreipimo paslauga bus pradėta teikti. Skrydį vykdantis oro vežėjas lieka atsakingas už kompensaciją už vėlavimą atvykti į galutinę paskirties vietą pagal 7 straipsnį. Vežėjas, teikiantis nukreipimo kitu maršrutu paslaugą, yra atsakingas už visų kitų su ta paslauga susijusių teisių užtikrinimą pagal taikytiną Sąjungos teisę dėl keleivių teisių, susijusių su ta transporto rūšimi. **[122 pakeit.]**

3. Jei keleivis skrydį vykdančiam oro vežėjui praneša apie savo pasirinkimą tęsti kelionę pagal 1 dalies b punktą ir 4 dalį ir jei skrydį vykdantis oro vežėjas per tris valandas nepasiūlo nukreipimo kitu maršrutu ***panašiomis kelionės sąlygomis***, keleivis gali pats pasirūpinti kelione kitu maršrutu pagal 2 dalį. ***Jeigu keleivis pasirenka pats pasirūpinti kelione kitu maršrutu, jis apie tai turi informuoti skrydį vykdantį oro vežėją. Keleivis turi teisę atsisakyti nukreipimo kitu maršrutu galimybių, jeigu jos neteikiamos panašiomis kelionės sąlygomis; tokiu atveju jis turi teisę į 9 straipsnyje nurodytą pagalbą tol, kol laukiama nukreipimo kitu maršrutu.*** **[123 pakeit.]**

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

Kai keleiviai patys pasirūpina kelione kitu maršrutu, keleivių išlaidos turi apsiriboti tuo, kas būtina, pagrįsta ir tinkama. Skrydį vykdantis oro vežėjas per ~~14 kalendorinių dienų~~***septynias kalendorines dienas*** nuo prašymo pateikimo atlygina keleivio patirtas išlaidas, neviršijančias 400 % visos bilieto ar bilietų kainos. ~~Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą, tas terminas gali būti pratęstas iki 30 kalendorinių dienų.~~ **[124 pakeit.]**

4. Keleivis gali pasirinkti, ar atgauti sumokėtą sumą pagal 1 dalies a punktą, ar nukreipimą kitu maršrutu vėliau pagal 1 dalies c punktą, kol sutinka rinktis kitą skrydį vykdančio oro vežėjo pasiūlytą anksčiausią įmanomą maršrutą pagal 1 dalies b punktą, arba kol keleivis nusprendžia pats pasirūpinti kelione kitu maršrutu pagal 3 dalį.

Keleivis apie savo pasirinkimą informuoja skrydį vykdantį oro vežėją.

4a. Skrydį vykdantis oro vežėjas informaciją keleiviams pagal šį straipsnį teikia aiškiai ir nedviprasmiškai elektroninėmis priemonėmis, o keleivio prašymu – kitomis priemonėmis, pavyzdžiui, popierine forma. Pareiga įrodyti keleivio pasirinkimą tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui. Tuo tikslu skrydį vykdantis oro vežėjas taip pat užtikrina, kad keleivio pasirinkimas pagal šį straipsnį būtų patvirtintas pasirašytu dokumentu arba bet kokiomis skaitmeninėmis priemonėmis patvariojoje laikmenoje.“; **[125 pakeit.]**

10) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

‘9 straipsnis

Teisė į pagalbą

1. ~~Sutrikimo atveju ir laikantis 4, 5, 6, 6a ir 6b straipsniuose bei šiame straipsnyje nurodytų sąlygų ir kai skrydžio ar alternatyvaus vežimo laukimo laikas pratęsiamas bent dviem valandomis~~***Kai daroma nuoroda į šį straipsnį***, keleiviams nemokamai ~~pasiūlomi~~***pasiūloma***: **[126 pakeit.]**

a) gaivieji gėrimai – kas dvi laukimo valandas;

b) maistas – po trijų valandų, o po to – kas penkias laukimo valandas, daugiausia tris kartus per dieną;

c) ~~tekstinės žinutės,~~ interneto prieiga ir du telefono skambučiai. **[127 pakeit.]**

Skrydį vykdantis oro vežėjas gali apriboti pirmoje pastraipoje numatytą pagalbą arba atsisakyti ją teikti, jei dėl to skrydžio išvykimas ar nukreipimas, įskaitant alternatyvaus vežimo išvykimą, būtų dar labiau atidėtas.

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

a) apgyvendinimas viešbutyje;

b) pervežimas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą ir atgal.

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas gali naudoti kuponus, kad įvykdytų savo pareigas pagal 1 dalies a, b punktus ir 2 dalį. Suteikiami kuponai, remiantis 1 dalimi, turi būti tinkami naudoti visose maistą ir gaiviuosius gėrimus tiekiančiose parduotuvėse oro uoste, kuriame atitinkami keleiviai yra įstrigę, skrydžio metu orlaivyje ir, atitinkamai, apgyvendinimo vietoje, suteikiamoje pagal 2 dalies a punktą. ***Pagal 2 dalies a punktą suteikiamas kuponas gali būti išduodamas tik tuo atveju, jei skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamam keleiviui iš anksto užsakė kambarį.*** **[128 pakeit.]**

4. Jei skrydį vykdantis oro vežėjas pareigų pagal 1, 2 ir 3 dalis neįvykdo, atitinkami keleiviai gali patys pasirūpinti savimi. Sutrikdytą skrydį vykdantis oro vežėjas per 14 kalendorinių dienų nuo prašymo padengti keleivių patirtas išlaidas pateikimo jas sugrąžina tiek, kiek tos išlaidos yra būtinos, pagrįstos ir proporcingos laukimo trukmei, taip pat ***apgyvendinimo,*** gaiviųjų gėrimų ir maisto kainoms oro uoste ***arba apgyvendinimo vietoje, kurioje***~~, kuriame~~ keleiviai yra įstrigę***. Jei oro vežėjas per tris valandas nesuteikia apgyvendinimo viešbutyje, keleivis turi teisę pats pasirūpinti apgyvendinimu ir, pateikus atitinkamą kvitą, iš oro vežėjo per septynias darbo dienas gauti kompensaciją***. Kai oro uostą valdanti įstaiga aktyvuoja nenumatytų atvejų planą, tas terminas gali būti pratęstas iki ~~30~~***[...]*** kalendorinių dienų. ***Kompensuojama suma neviršija viešbučių kainos viršutinės ribos, nurodytos Komisijos paskelbtame indekse, kuriame atsižvelgiama į kainas valstybėse narėse pagal Eurostato duomenis, padaugintos iš koeficiento 2 siekiant atsižvelgti į ribotą prieinamumą ir piko metu taikomą kainodarą ir skatinti skrydžius vykdančius oro vežėjus užtikrinti apgyvendinimo paslaugas per trijų valandų terminą. Jei viršutinės ribos, padaugintos iš koeficiento, nepakanka, kad atitinkamas keleivis galėtų rasti tinkamą apgyvendinimą, keleivio teisė savarankiškai pasirūpinti apgyvendinimu neatleidžia skrydį vykdančio oro vežėjo nuo jo pareigos suteikti apgyvendinimą.*** **[129 pakeit.]**

5. Visuose Sąjungos oro uostuose***, kuriuose vykdomi komerciniai keleiviniai skrydžiai,*** oro uostą valdanti įstaiga nustato tvarką, kuria užtikrinama, kad geriamasis vanduo ir elektroninių prietaisų įkrovimo stotelės būtų pasiekiami nemokamai, nepriklausomai nuo paros laiko, skrydžio ir terminalo. **[130 pakeit.]**

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

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

11) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

‘10 straipsnis

Perkėlimas į aukštesnę arba žemesnę klasę

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

2. Jei skrydį vykdantis oro vežėjas ~~keleivį~~ perkelia ***keleivį*** į žemesnę transporto klasę nei nurodytoji įsigytame biliete, jis per ~~14 kalendorinių dienų~~***septynias darbo dienas*** nuo perkėlimo į žemesnę klasę ~~neprašomas~~ 7 straipsnio 6 dalyje nurodytu būdu ~~suteikia keleiviui kompensaciją, kuri padengtų bent~~***sugrąžina***: **[131 pakeit.]**

   a) ~~40~~***30*** % skrydžio kainos – ***visų*** skrydžių, kai atstumas yra ~~3 500~~***1 500*** km arba mažesnis, atveju, arba **[132 pakeit.]**

   b) ~~75~~***50*** % skrydžio kainos – ***visų Sąjungos vidaus*** skrydžių, kai atstumas viršija ***1 500 km, ir visų kitų 1 500–***3 500 km~~,~~ ***atstumo skrydžių*** atveju~~.~~***, arba*** **[133 pakeit.]**

ba) 75 % skrydžio kainos – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju, įskaitant skrydžius tarp valstybių narių europinės teritorijos ir Prancūzijos atokiausių regionų. **[134 pakeit.]**

3. Tais atvejais, kai skrydžio kaina biliete nenurodyta, 2 dalyje nurodyta kompensacija apskaičiuojama remiantis atitinkamu skrydžio atstumo ir bendro atstumo, kuriam taikoma vežimo oro transportu sutartis, santykiu, apskaičiuojamu pagal 7 straipsnio 3 dalį.

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

5. Šis straipsnis netaikomas ~~privalumams, siūlomiems pagal aukštesnį tos pačios transporto klasės tarifą,~~ tokiems***papildomoms paslaugoms, tokioms*** kaip konkrečios sėdimosios vietos pasirinkimas ar maitinimas***, kurios nepriklauso nuo transporto klasės ir yra parduodamos atskirai***~~;~~“; **[135 pakeit.]**

12) įterpiamas šis straipsnis:

‘10a straipsnis

Oro uosto nenumatytų atvejų planai

1. Sąjungos oro uoste, kuriame metinis keleivių srautas ***bent trejus metus iš eilės yra ne mažesnis nei 4***~~yra didesnis nei 5~~ milijonai keleivių, oro uostą valdanti įstaiga užtikrina, kad oro uosto valdančios įstaigos ir oro uosto pagrindinių paslaugų teikėjų, visų pirma oro vežėjų ir antžeminių paslaugų teikėjų, veiksmai būtų koordinuojami pasitelkiant tinkamą nenumatytų atvejų planą, atsižvelgiant į galimus masiško skrydžių atšaukimo atvejus, masiško atidėjimo atvejus arba į abu atvejus, dėl kurių oro uoste įstrigtų daug keleivių. Nenumatytų atvejų planas sudaromas siekiant užtikrinti, kad oro uoste įstrigusiems keleiviams būtų suteikiama tinkama informacija, be to, jame numatomos priemonės jų laukimo laikui ir nepatogumams sumažinti. **[136 pakeit.]**

2. Oro uosto nenumatytų atvejų planuose atsižvelgiama į konkrečius ir individualius keleivių poreikius, kaip nurodyta 11 straipsnyje.

3. Nenumatytų atvejų planas sudaromas visų pirma dalyvaujant Tarybos direktyvoje 96/67/EB*-*nurodytam Oro uosto naudotojų komitetui, antžeminių paslaugų teikėjams ~~ir kitų oro uosto pagrindinių paslaugų teikėjams~~***, įskaitant specialios pagalbos keleiviams su negalia arba riboto judumo asmenims teikėjus. Kai tinkama, sudarant nenumatytų atvejų planą dalyvauja atitinkamos institucijos***. Nenumatytų atvejų plane taip pat nurodomi asmens (**--**ų), kurį (**--**iuos) Oro uosto naudotojų komitete dalyvaujantys oro vežėjai paskyrė jiems atstovauti (**--**ais) vietoje masiško skrydžių atšaukimo, masiško atidėjimo atvejais ar abiem atvejais, kontaktiniai duomenys. Oro vežėjas užtikrina, kad bet kuris paskirtas asmuo turėtų būtinų priemonių padėti keleiviams laikantis iš šio reglamento kylančių pareigų skrydžio sutrikimo atveju. **[137 pakeit.]**

4. Oro uostą valdanti įstaiga pateikia nenumatytų atvejų planą Direktyvoje 96/67/EB nurodytam Oro uosto naudotojų komitetui ir, gavusi prašymą, ***pagal 16 straipsnį paskirtai*** nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai***. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga stebi, kaip oro uostą valdanti įstaiga laikosi šio***~~, kuriai pagal šio reglamento 16~~ straipsnio ~~1 dalį pavesta užtikrinti šio reglamento vykdymą~~***reikalavimų***. **[138 pakeit.]**

5. Valstybė narė gali nuspręsti, kad jos teritorijoje esantis oro uostas, kuriam 1 dalis netaikoma, turi vykdyti 1–4 dalyse nustatytas pareigas.

6. Sąjungos oro uostuose, kuriuose metinis keleivių srautas yra mažesnis už 1 dalyje nustatytąjį arba kurių neapima valstybės narės sprendimas pagal 5 dalį, oro uostą valdanti įstaiga deda visas pagrįstas pastangas koordinuoti oro uosto naudotojų veiklą ir susitarti su oro uosto naudotojais, kad tuo atveju, kai skrydžiai masiškai atšaukiami, masiškai atidedami arba abiem šiais atvejais ir dėl to oro uoste įstringa daug keleivių, tie įstrigę keleiviai būtų informuojami.

---

* 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).“;

13) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

‘11 straipsnis

Specifinių poreikių turintys keleiviai

-1. Pagal šį straipsnį nustatytos asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų teisės negali daryti poveikio teisėms, kuriomis jie naudojasi pagal Reglamentą (EB) Nr. 1107/2006. **[139 pakeit.]**

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

2. Šis straipsnis taikomas asmenims su negalia, riboto judumo asmenims, kūdikiams, nelydimiems vaikams ir nėščioms moterims, jei skrydį vykdančiam oro vežėjui apie jų konkrečius pagalbos poreikius buvo pranešta ne vėliau kaip paskelbimo apie sutrikimą metu. Jis taip pat taikomas asmenims, kuriems reikia specifinės medicininės pagalbos, jeigu apie jų specifinės medicininės pagalbos poreikius skrydį vykdančiam oro vežėjui buvo pranešta vėliausiai registracijos metu; skrydį vykdantys oro vežėjai gali reikalauti tokių poreikių įrodymo.

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

3. ~~Ne vėliau kaip registracijos metu ir, jei yra laisva sėdimoji vieta,~~ Bet kuriam asmeniui, lydinčiam 2 dalyje nurodytus asmenis arba vaiką, ***oro vežėjas pagal tą pačią oro transporto sutartį*** nemokamai ~~suteikiama galimybė~~***suteikia galimybę*** sėdėti greta to asmens ar vaiko. ***Jei greta laisvų vietų nėra, oro vežėjas stengiasi padėti lydinčiam (-iems) asmeniui (-ims) rasti gretimas vietas.***
[140 pakeit.]

4. Įlaipinimo metu skrydžius vykdantys oro vežėjai pirmenybę teikia 2 dalyje nurodytiems asmenims ir visiems juos lydintiems asmenims ar pripažintiems šunims pagalbininkams***, taip pat vaikams vaikiškuose vežimėliuose ir juos lydinčiam asmeniui***. **[141 pakeit.]**

4a. Skrydį vykdantys oro vežėjai nemokamai užtikrina, kad kūdikiai ir vaikai, kuriems reikalingas vaikiškas vežimėlis, juo galėtų būti vežami iki įlaipinimo vartų ar orlaivio durų ir kad vaikišką vežimėlį būtų galima pasiimti prie orlaivio durų, išskyrus atvejus, kai tai neįmanoma dėl saugos, saugumo, pajėgumų ar veiklos apribojimų. **[142 pakeit.]**

4b. Jei oro uostas nevykdo savo įsipareigojimų pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 7 ir 8 straipsnius ir dėl to asmenys su negalia ir riboto judumo asmenys arba nelydimi nepilnamečiai nespėja į savo skrydį, oro vežėjas yra atsakingas už kompensaciją, nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą tiems keleiviams pagal šio reglamento 7, 8 ir 9 straipsnius. Iki ... [šio iš dalies keičiančio reglamento taikymo data] Komisija įgyvendinimo aktu pagal šio reglamento 16bd straipsnį nustato išsamią oro vežėjo ir oro uostą valdančios įstaigos atitinkamų pareigų ir teisių gynimo priemonių taikymo tvarką. Šiuo įgyvendinimo aktu nedaromas poveikis oro vežėjo pareigoms dėl kompensacijos, nukreipimo kitu maršrutu ir pagalbos keleiviams pagal šią dalį. **[143 pakeit.]**

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

6. 9 straipsnio 6 dalis netaikoma 2 dalyje nurodytiems keleiviams, taip pat juos lydintiems asmenims ar pripažintiems šunims pagalbininkams.“;

13a) įterpiamas šis straipsnis:

„11a straipsnis
Teisė į asmeninį daiktą ir rankinį bagažą

1. Keleiviai visada turi teisę į orlaivio saloną įsinešti vieną asmeninį daiktą, pvz., nedidelį krepšį, rankinę, kuprinę ar nešiojamojo kompiuterio krepšį, jei jis gali būti saugiai patalpintas po sėdyne priešais keleivį. Oro vežėjai už šį asmeninį daiktą negali imti iš keleivio jokio priedo ar papildomo mokesčio, taikomo prie skrydžio bilieto kainos. Vežėjai privalo pateikti aiškią, skaidrią ir lengvai prieinamą informaciją apie asmeninio daikto svoriui ir matmenims taikomus reikalavimus užsakymo metu ir atlikus užsakymą, kad užtikrintų, jog keleiviai apie tai būtų išsamiai informuoti prieš kelionę.

2. ***Keleiviai visada turi teisę į orlaivio saloną įsinešti vieną rankinio bagažo vienetą. Rankiniam bagažui, kurio didžiausi matmenys (ilgio, pločio ir aukščio suma) neviršija 100 cm, o didžiausias svoris – 7 kg, priedas prie skrydžio bilieto kainos netaikomas. Dėl papildomo arba didesnio rankinio bagažo oro vežėjai gali taikyti kitokias nuostatas.***

   Rankinis bagažas gali būti patalpinamas orlaivio salone (kaip rankinis bagažas) arba orlaivio bagažo skyriuje. Vežėjas gali atsisakyti leisti rankinį bagažą įsinešti į orlaivio saloną tik dėl saugumo priežasčių, susijusių su rankinio bagažo svoriu ar dydžiu, atsižvelgiant į orlaivio charakteristikas.

   Oro vežėjai turi pateikti aiškią, skaidrią ir lengvai prieinamą informaciją apie rankinio bagažo svoriui ir matmenims taikomus reikalavimus užsakymo metu ir atlikus užsakymą, kad užtikrintų, jog keleiviai apie tai būtų išsamiai informuoti prieš kelionę.

3. Jei asmeninis daiktas ar rankinis bagažas paliekamas orlaivio salone, skrydį vykdantys ir sutartį sudarę oro vežėjai iš anksto nustato, kuris subjektas yra atsakingas už bet kokių vėlesnių prašymų nagrinėjimą. Paskirtas atsakingas oro vežėjas po užsakymo atlikimo automatiškai informuoja keleivius apie pamirštų asmeninių daiktų ar rankinio bagažo atsiėmimo tvarką. Ši informacija pateikiama aiškiai ir išsamiai, nurodant elektroninius kontaktinius duomenis, taikytinas formas ir bet kokią kitą svarbią informaciją, kurios reikia, kad keleivis galėtų pateikti prašymą.“; **[144 pakeit.]**

13b) įterpiamas šis straipsnis:

„11aa straipsnis

Teisė perleisti bilietą atitinkamo keleivio arba artimo šeimos nario mirties atveju

1. ***Atitinkamo keleivio arba artimo šeimos nario mirties atveju leidžiama perleisti bilietą kitam asmeniui. Keleivis, kuris yra susijęs su mirusiu asmeniu, arba asmuo, tvarkantis mirusio keleivio reikalus, gali prašyti perleisti bilietą, pateikdamas atitinkamus patvirtinamuosius dokumentus patvariosiose laikmenose.***
2. ***Oro vežėjai, kelionių organizatoriai arba tarpininkai tokius prašymus privalo nagrinėti skaidriomis ir sąžiningomis sąlygomis.***
3. ***Jei toks prašymas pateikiamas likus ne mažiau kaip 72 valandoms iki skrydžio ir patvariojoje laikmenoje pateikus atitinkamus patvirtinamuosius dokumentus, jis visais atvejais laikomas pagrįstu ir už jį nereikia mokėti jokio papildomo mokesčio.***

4. Jei toks prašymas pateikiamas per 72 valandas iki išvykimo skrydžio ir patvarioje laikmenoje pateikus atitinkamus patvirtinamuosius dokumentus, oro vežėjas arba tarpininkas informuoja bilietą perleidžiantį asmenį apie visus galimus mokesčius. Šie mokesčiai turi būti pagrįsti ir negali viršyti faktinių išlaidų, kurias vežėjas ar tarpininkas patyrė dėl bilieto perleidimo.“;
[145 pakeit.]

13c) įterpiamas šis straipsnis:

„11b straipsnis
Registracija

1. Keleiviai turi teisę registruotis internetu arba oro uoste be jokių papildomų mokesčių. Šiuo tikslu oro vežėjai oro uoste gali įrengti registravimo savitarnos stoteles, kad palengvintų registracijos procesą.

2. Keleiviai turi teisę savo nuožiūra pasirinkti, ar naudoti popierinį, ar skaitmeninį įlaipinimo taloną.“;
[146 pakeit.]

14) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

‘12 straipsnis
Kitos teisės

1. Šis reglamentas nedaro poveikio pagal kitus teisės aktus, įskaitant Direktyvą (ES) 2015/2302, keleiviui suteiktoms teisėms, išskyrus atvejus, kai šiame straipsnyje numatyta kitaip.

   Pagal šio reglamento 7 straipsnį arba 10 straipsnio 2 dalį suteikta kompensacija išskaičiuojama iš kompensacijos arba kainos sumažinimo, suteiktos pagal kitus teisės aktus, pavyzdžiui, Direktyvą (ES) 2015/2302, jei teisėmis, už kurias skiriama kompensacija ar kainos sumažinimas, apsaugomi tie patys interesai arba siekiama to paties tikslo. Panašiai, kompensacija, suteikta pagal kitus teisės aktus, pavyzdžiui, Direktyvą (ES) 2015/2302, arba kainos sumažinimas atimami iš kompensacijos, suteiktos pagal šio reglamento 7 straipsnį arba 10 straipsnio 2 dalį, jei teisėmis, dėl kurių suteikta kompensacija arba kainos sumažinimas, apsaugomi tie patys interesai arba siekiama to paties tikslo.

Nepaisant kelionės paketo organizatoriaus teisės siekti žalos atlyginimo arba sumokėtų sumų grąžinimo pagal Direktyvos (ES) 2015/2302 22 straipsnį, nedarant poveikio šio reglamento 13 straipsniui ir nukrypstant nuo 8 straipsnio 1 dalies a punkto, jei skrydis yra kelionės paketo sutarties dalis pagal Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 3 punktą, keleiviai neturi teisės atgauti sumokėtą sumą pagal šį reglamentą, jei atitinkama teisė kyla iš Direktyvos (ES) 2015/2302.

2. Nedarant poveikio atitinkamiems nacionalinės teisės principams ir taisyklėms, įskaitant teismų praktiką, 1 dalis netaikoma savanoriams 4 straipsnio 2 dalyje nustatytomis sąlygomis.

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

14a) įterpiamas šis straipsnis:

„12a straipsnis

Rašybos klaidų ištaisymas

1. Skrydį vykdantis oro vežėjas, gavęs prašymą, pateiktą ne vėliau kaip likus 48 valandoms iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, ištaiso keleivio vardo rašybos klaidas arba, administracinio pakeitimo atveju, atnaujina keleivio vardą. Toks pataisymas ar atnaujinimas bent vieną kartą atliekamas nemokamai.

2. 1 dalyje nurodytą prašymą gali pateikti:

a) keleivis dėl savo vardo arba bet kurio kito keleivio, kurio bilietas nurodytas toje pačioje vežimo oro transportu sutartyje, kaip ir prašymą pateikiančio keleivio bilietas, vardo;

b) tarpininkas dėl keleivio, kurio atžvilgiu tarpininkas atliko užsakymą, vardo.

Bet koks pagal 1 dalį padarytas pataisymas ar atnaujinimas negali būti laikomas keleivio bilieto perleidimu iš kitam asmeniui.“; **[147 pakeit.]**

15) 13 straipsnis pakeičiamas taip:

‘13 straipsnis
Teisė į teisinę gynybą

Tais atvejais, kai skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias pareigas, jokia šio reglamento ar nacionalinės teisės nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jo teises reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, pagal taikytiną Sąjungos ar nacionalinę teisę.~~;~~ ***Pirmiausia šis reglamentas jokiu būdu neriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės reikalauti, kad oro uostas arba kita trečioji šalis, su kuria skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, išmokėtų kompensaciją arba padengtų patirtas išlaidas.***’; **[148 pakeit.]**

16) 14 straipsnis pakeičiamas taip:

‘14 straipsnis

Pareigos informuoti keleivius

1. Skrydį vykdantis oro vežėjas ***ir tarpininkas*** savo interneto svetainėje ir mobiliojoje programėlėje ***aiškiai, prieinamai ir nedviprasmiškai*** pateikia informacinį pranešimą, kuriame nurodomos teisės pagal šį reglamentą, įskaitant ***informaciją apie*** skundų nagrinėjimo procedūrą. ***Siekdamas laikytis šio reikalavimo, skrydį vykdantis oro vežėjas gali naudoti Komisijos visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis parengtą ir viešai prieinamą šio reglamento nuostatų santrauką.*** **[149 pakeit.]**

2. Siūlydami skrydžio ar jungiamųjų skrydžių bilietus ir prieš ~~jų~~***tokių bilietų*** pirkimą, oro vežėjai ir tarpininkai keleivį informuoja apie:

a) siūlomo (-ų) bilieto (-ų) rūšį, visų pirma tai, ar bilietui arba bilietams taikoma viena vežimo oro transportu sutartis, ar atskirų oro transporto sutarčių derinys;

b) keleivio, skrydį vykdančio oro vežėjo ir tarpininko teises ir pareigas pagal šį reglamentą, susijusias su vežimo oro transportu sutartimi, įskaitant informaciją apie sumokėtų pinigų atgavimo procesą,

ba) pagrindines kelionės paslaugas ir neprivalomus pagrindinę kainą papildančius elementus;

c) terminą ir procedūrą, kurią vykdydamas keleivis gali prašyti be jokio papildomo mokesčio pakeisti vardą ir pavardę, kaip nurodyta 4 straipsnio 6 dalyje, ir

d) vežimo oro transportu sutarties ~~nuostatos ir sąlygos~~***nuostatas ir sąlygas***.

~~Siekdami laikytis pirmos pastraipos b punkte nustatyto informavimo reikalavimo, oro vežėjas ir tarpininkas gali naudoti Komisijos visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis parengtą ir viešai prieinamą šio reglamento nuostatų santrauką.~~ **[150 pakeit.]**

~~3.~~ ~~Tarpininkas arba oro vežėjas, parduodantis bilietus, kuriems taikomas vežimo oro transportu sutarčių derinys, prieš pirkimą keleivį informuoja, kad bilietams taikomos atskiros vežimo oro transportu sutartys, o teisės pagal 7, 8 ir 9 straipsnius, susijusios su kompensacija, sumokėtų sumų atgavimu, nukreipimo kitu maršrutu pasinaudojimu arba pagalbos gavimu dėl praleistų vėlesnių skrydžių, pagal atskirą vežimo oro transportu sutartį nėra taikomos. Ta informacija aiškiai pateikiama parduodant bilietus.~~

~~Oro vežėjai ir tarpininkai informaciją pagal šią dalį pateikia patvarioje laikmenoje vežimo oro transportu sutarties kalba ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba.~~ **[151 pakeit.]**

4. Oro uostą valdanti įstaiga ***ir skrydį vykdantis oro vežėjas*** užtikrina, kad prie registravimo stalų (įskaitant registravimo savitarnos aparatus)***, interneto svetainėje*** ir prie įlaipinimo vartų būtų ~~aiškiai~~ pateikiamas toks ***keleiviams aiškiai matomas*** tekstas: „Jei atsisakoma Jus vežti arba Jūsų skrydis atšaukiamas ar atidedamas mažiausiai dviem valandoms ***išvykimo atveju arba vėluoja daugiau kaip tris valandas atvykimo į galutinę paskirties vietą atveju***, registracijos arba įlaipinimo vietoje galite gauti informacinį pranešimą, kuriame išdėstytos Jūsų teisės, pirmiausia dėl sumokėtų pinigų atgavimo arba nukreipimo kitu maršrutu, pagalbos ir galimos kompensacijos.“ Tas tekstas pateikiamas bent oro uosto vietos kalba (-omis) ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba. ***Oro uostą valdanti institucija ir skrydį vykdantis oro vežėjas taip pat užtikrina, kad prie registravimo stalų šalia teksto būtų pateikiamas QR kodas ar kokia nors kita techninė priemonė, suteikianti prieigą prie Komisijos mobiliosios keleivių teisių programėlės, kurioje pateikiama šio reglamento santrauka.*** Tuo tikslu oro uostus valdančios įstaigos bendradarbiauja su veiklą vykdančiais oro vežėjais.
[152 pakeit.]

4a. Užsakymo metu skrydį vykdantys oro vežėjai teikia keleiviams informaciją apie skundų nagrinėjimo procesus ir atitinkamus terminus, kaip apibrėžta 15 aa straipsnyje. Informacija apie skundų nagrinėjimą taip pat turi būti prieinama oro vežėjų ir tarpininkų interneto svetainėse bei programėlėse ir pateikiama e. laiške, kuriuo keleiviams pranešama apie kiekvieną įvykį, dėl kurio gali būti suteikiamos šiame reglamente įtvirtintos teisės. **[153 pakeit.]**

4b. Oro vežėjai kiekviename oro uoste, kuriame jie vykdo skrydžius, įsteigia informacinį punktą ir užtikrina, kad jame visada būtų kontaktinis asmuo arba atitinkamo oro vežėjo pasitelktos trečiosios šalies atstovas, kuris teiktų keleiviams būtiną informaciją apie jų teises, įskaitant skundų teikimo procedūras, ir padėtų jiems bei imtųsi skubių veiksmų skrydžio atšaukimo ar atidėjimo, atsisakymo vežti keleivį ir prarasto arba vėluojančio bagažo atvejais. Oro vežėjų vykdomų skrydžių valandomis ir iki paskutinis keleivis išsilaipina iš paskutinio lėktuvo bei tiek laiko, kiek galima pagrįstai tikėtis, kad užtruks pasų tikrinimo ir muitinės formalumai, registruoto bagažo atsiėmimas ir atvykimas į nurodytą kontaktinį punktą neskubant, šie kontaktiniai punktai teikia pagalbą keleiviams, be kita ko, atvejais, susijusiais su sumokėtos sumos atgavimu, nukreipimu kitu maršrutu, pakartotinio skrydžio rezervavimu, taip pat priima jų teikiamus skundus. **[154 pakeit.]**

4c. Skrydį vykdantis oro vežėjas elektroniniuose bilietuose bei elektroniniuose ir atspausdintuose įlaipinimo talonuose pateikia keleiviams lengvai įskaitomą ir skaidrią informaciją apie jų teises ir kontaktinius duomenis, kur kreiptis prireikus pagalbos ir paramos. **[155 pakeit.]**

4d. Bet kokio kelionės sutrikdymo atveju, dėl kurio suteikiamos šiame reglamente nustatytos teisės, skrydį vykdantis oro vežėjas kuo greičiau apie tai visapusiškai informuoja paveiktus keleivius ir pateikia jiems pranešimą, nurodydamas visas taisykles dėl sumokėtos sumos atgavimo, nukreipimo kitu maršrutu, kompensacijos ir pagalbos pagal šį reglamentą, įskaitant informaciją apie galimus apribojimus pagal 9 straipsnio 4 dalį, taip pat, kai tinkama, skrydį vykdantis oro vežėjas pateikia keleiviui iš anksto užpildytą bendrąją formą pagal 15a straipsnį. Keleiviui taip pat raštu pateikiama nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos arba kitos pagal 16 straipsnį paskirtos įstaigos kontaktinė informacija. **[156 pakeit.]**

4e. Kai tinkama, oro vežėjai ir tarpininkai informaciją pagal šį straipsnį pateikia patvarioje laikmenoje vežimo oro transportu sutarties kalba ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba. **[157 pakeit.]**

4f. Pagal šį reglamentą, kai techniškai įmanoma, informacija keleiviams teikiama ir su jais bendraujama elektroninėmis priemonėmis. Kai informacija pateikiama tokiomis priemonėmis, oro vežėjai ir tarpininkai užtikrina, kad visas susirašinėjimas, įskaitant tokio susirašinėjimo datą ir laiką, būtų išsaugotas, kad juo būtų galima remtis ateityje. Pareiga įrodyti, kad jie keleiviams pateikė būtiną informaciją ir kada jie tai padarė, tenka oro vežėjams ir tarpininkams. Visos ryšio priemonės turi būti tokios, kad keleivis galėtų greitai ir nemokamai susisiekti su oro vežėjais ir tarpininkais ir su jais veiksmingai bendrauti.
[158 pakeit.]

4g. Aklų ir regos sutrikimų turinčių asmenų, kognityvinę ar protinę negalią turinčių asmenų ir riboto judumo asmenų atžvilgiu šis straipsnis taikomas naudojant tinkamas alternatyvias ir prieinamas priemones. **[159 pakeit.]**

4h. Oro uostą valdanti įstaiga užtikrina, kad bendra informacija apie keleivių teises būtų aiškiai pateikiama matomoje vietoje oro uosto keleivių zonose. Remdamasi gauta informacija ji taip pat užtikrina, kad vėlavimų ir skrydžių sutrikimų, pavyzdžiui, atšauktų skrydžių, atvejais oro uoste esantys keleiviai būtų informuojami apie tų sutrikimų priežastis ir jų teises, susijusias su tokiu vėlavimu ir sutrikimu, taip pat apie jų teises tuo atveju, jei oro vežėjas netikėtai nutraukia veiklą, kaip antai nemokumo arba licencijos oro susisiekimo veiklai vykdyti panaikinimo atveju. **[160 pakeit.]**

4i. Tuo atveju, jei skrydis atšaukiamas arba išvykimas atidedamas, skrydį vykdantis oro vežėjas informuoja keleivius apie padėtį, įskaitant sutrikimo priežastį, kai tik gaunama ši informacija ir bet kokiu atveju ne vėliau kaip po 30 minučių nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, taip pat apie numatomą išvykimo laiką, su sąlyga, kad tuo atveju, kai bilietas buvo įgytas per tarpininką, oro vežėjas yra gavęs keleivio kontaktinius duomenis pagal [*Vykdymo užtikrinimo reglamentą]. **[161 pakeit.]**

4j. Oro vežėjai ir tarpininkai turi sudaryti galimybę visiems skrydį užsisakiusiems keleiviams gauti prieinamą ir veiksmingą pagalbą telefonu; pagalbos telefonu linija skrydžio sutrikimo atveju turi būti teikiama informacija ir alternatyvūs pasiūlymai ir šios paslaugos kaina jokiomis aplinkybėmis neturi viršyti vietinio skambučio kainos. **[162 pakeit.]**

4k. Visuose elektroniniuose pranešimuose keleiviui, kuriuose jis informuojamas apie skrydžio atšaukimą, atidėjimą ilgam laikui arba tvarkaraščio pakeitimą, aiškiai nurodoma, kad pagal šį reglamentą keleiviui gali priklausyti kompensacija ir (arba) pagalba.“;
[163 pakeit.]

17) įterpiamas šis straipsnis:

‘15a straipsnis
Skundas oro vežėjui arba tarpininkui

1. ***Kiekvienas oro vežėjas ir tarpininkas nustato savo atitinkamų***~~Oro vežėjai ir tarpininkai savo atitinkamose~~ atsakomybės ~~srityse nustato~~***sričių*** skundų ***nagrinėjimo mechanizmą, susijusį***~~, susijusių~~ su šiame reglamente nustatytomis teisėmis ir pareigomis~~, nagrinėjimo mechanizmą~~. ~~Jie savo kontaktinius duomenis pateikia oro transporto sutarties kalba ir kuria nors tarptautiniu mastu vartojama kalba. Informacija apie skundų nagrinėjimo procedūrą turi būti prieinama viešai, be kita ko prieinamu formatu asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims. Jie taip pat aiškiai informuoja keleivius apie pagal 16 straipsnį valstybių narių paskirtos įstaigos ar įstaigų ir už neteisminį ginčų sprendimą pagal 16ac straipsnį atsakingos (-ų) įstaigos (-ų) kontaktinius duomenis ir, kai aktualu, jų atitinkamą atsakomybę. Ta informacija turi būti prieinama valstybių narių, kuriose oro vežėjas ir tarpininkas vykdo veiklą, oficialiąja (-iosiomis) kalba (-omis).~~ **[164 pakeit.]**

2. ~~Kai~~ Keleiviai ~~pateikia~~***gali pateikti*** skundą ***bet kuriam oro vežėjui ar tarpininkui, kiek jis susijęs su atitinkamomis jų atsakomybės sritimis,*** naudodamiesi 1 dalyje ~~nurodytu mechanizmu,~~***nurodytais mechanizmais.*** Toks skundas pateikiamas per ~~šešis mėnesius nuo atitinkamo sutrikimo. Per 30 kalendorinių dienų nuo skundo pateikimo~~***vienus metus nuo*** dienos ~~oro vežėjas arba tarpininkas, kuriam skirtas skundas, pateikia pagrįstą atsakymą arba deramai pagrįstais išimtiniais atvejais informuoja keleivį, kad galutinį atsakymą jis gaus per trumpesnį nei dviejų mėnesių laikotarpį nuo skundo pateikimo dienos. Jei ginčo išspręsti nepavyksta, atsakyme taip pat nurodomi atitinkami~~***, kurią skrydis buvo įvykdytas arba turėjo būti įvykdytas*** pagal ~~16 straipsnį paskirtos įstaigos ar įstaigų arba už neteisminį ginčų sprendimą pagal 16a straipsnį atsakingos (-ų) įstaigos (-ų) kontaktiniai duomenys, įskaitant pašto adresą, interneto svetainę ir tokios įstaigos ar įstaigų el~~***tvarkaraštį***~~. pašto adresą.~~ **[165 pakeit.]**

2a. Jei oro vežėjas kaip priežastį nurodo ypatingas aplinkybes, savo atsakyme jis informuoja keleivį apie konkrečias skrydžio atšaukimo ar atidėjimo aplinkybes. Oro vežėjas taip pat turi įrodyti, kad jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių skrydžio atšaukimui ar atidėjimui išvengti. **[166 pakeit.]**

2b. Pareiga įrodyti, kad keleiviams buvo suteikta reikalinga informacija, tenka oro vežėjui ir tarpininkui.
[167 pakeit.]

3. ~~Keleivių skundų pateikimas naudojantis 1 dalyje nurodytu mechanizmu nedaro poveikio jų teisei siekti ginčus spręsti neteisminiu keliu pagal 16a straipsnį arba siekti žalos atlyginimo teismo procese, laikantis senaties terminų pagal nacionalinę teisę~~***Gavęs skundą, adresatas per septynias darbo dienas patvirtina keleiviui jį gavęs. Per du mėnesius nuo skundo gavimo dienos adresatas keleiviui pateikia pagrįstą atsakymą. Jei per du mėnesius adresatas keleiviui tokio atsakymo nepateikia, laikoma, kad jis su keleivio reikalavimais sutinka***.~~;~~ **[168 pakeit.]**

3a. Teikdamas tą pagrįstą atsakymą adresatas taip pat aiškiai informuoja keleivį apie pagal 16 straipsnį valstybių narių paskirtos (-ų) įstaigos (-ų) ir už neteisminį ginčų sprendimą pagal 16a straipsnį atsakingos (-ų) įstaigos (-ų) kontaktinius duomenis, taip pat, kai aktualu, jų atitinkamą atsakomybę.
[169 pakeit.]

3b. Jei šiame atsakyme oro vežėjas kaip priežastį nurodo ypatingas aplinkybes, jis turi keleiviui nurodyti konkrečias skrydžio atšaukimą ar atidėjimą lėmusias aplinkybes. Oro vežėjas taip pat turi įrodyti, kad ėmėsi visų pagrįstų priemonių skrydžio atšaukimui ar atidėjimui išvengti. **[170 pakeit.]**

3c. Pareiga įrodyti, kad keleiviams buvo pateikta reikalinga informacija, tenka oro vežėjui ir tarpininkui.’;
[171 pakeit.]

18) 16 straipsnis pakeičiamas taip:

‘16 straipsnis

Nacionalinių vykdymo ~~užtikrinimas~~***užtikrinimo įstaigų paskyrimas***

1. Kiekviena valstybė narė paskiria ~~nacionalinę (-es) vykdymo užtikrinimo~~ įstaigą (-as), atsakingą (-as) už ~~šio reglamento~~***šiame reglamente nustatytų pareigų*** vykdymo užtikrinimą~~, kiek tai susiję su kelionėmis į jos teritorijoje esančius oro uostus ir iš jų. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą (-as), paskirtą (-as) pagal šią dalį.~~ **[173 pakeit.]**

2. ~~Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga atidžiai stebi, kaip laikomasi šio reglamento reikalavimų, ir imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų paisoma keleivių teisių~~***Kiekvienos įstaigos organizacinė struktūra, finansavimo sprendimai, teisinė struktūra ir sprendimų priėmimo procesas yra nepriklausomi nuo jokių oro vežėjų, oro uostus valdančių įstaigų ir tarpininkų ar kitų komercinių interesų***. **[174 pakeit.]**

2a. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą (-as), paskirtą (-as) pagal šį straipsnį, ir apie atitinkamas jos (jų) pareigas bei jų pakeitimus. Komisija ir paskirta (-os) įstaiga (-os) šią informaciją skelbia savo interneto svetainėse. **[175 pakeit.]**

~~3. Keleiviai gali pranešti nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai apie įtariamus šio reglamento pažeidimus. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga, remdamasi tuose pranešimuose išdėstyta informacija, gali tirti įtariamus pažeidimus, apie kuriuos pranešta, ir nuspręsti imtis vykdymo užtikrinimo veiksmų.~~ **[176 pakeit.]**

~~4. Valstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Visų pirma tokios sankcijos turi būti pakankamos, kad vežėjai ir tarpininkai būtų finansiškai suinteresuoti nuosekliai laikytis šio reglamento.~~ **[177 pakeit.]**

~~5. Ne vėliau kaip ... [6 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento taikymo pradžios], o vėliau – kas penkerius metus nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos savo svetainėse skelbia ataskaitą apie savo veiklą, apie vykdymo užtikrinimo veiksmus ir jų rezultatus, be kita ko, apie taikytas sankcijas. Šios ataskaitos taip pat pateikiamos Komisijai.~~ **[178 pakeit.]**

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

18a) įterpiamas šis straipsnis:

„16-a straipsnis

Vykdymo užtikrinimo užduotys

1. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga atidžiai stebi, kaip laikomasi šio reglamento reikalavimų, ir imasi būtinų priemonių keleivių teisėms užtikrinti.

2. Nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos gali prašyti oro vežėjų, oro uostus valdančių įstaigų ir tarpininkų pateikti dokumentus ir informaciją, kurie yra svarbūs 1 dalyje nurodytoms jų funkcijoms atlikti. Tie dokumentai ir informacija pateikiami per vieną mėnesį nuo prašymo gavimo dienos, nebent nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga nurodytų kitaip.

3. Vykdydamos savo funkcijas nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos, kai tinkama, atsižvelgia į informaciją, kurią joms pateikė kita įstaiga, paskirta nagrinėti skundus, kaip nustatyta 16b straipsnio 2 dalyje.

4. ***Jei oro susisiekimo paslaugos teikiamos tarp dviejų ar daugiau valstybių narių, stebėsenos veiklą nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos gali vykdyti kartu.***

5. ***Valstybės narės užtikrina, kad atitinkamai nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai būtų suteikti pakankami įgaliojimai imtis vykdymo užtikrinimo veiksmų.***

6. ***Tuo atveju, kai atsisakydamas atlyginti žalą pagal šį reglamentą oro vežėjas kaip priežastį nurodo ypatingas aplinkybes, jis savo teiginį per 48 valandas pagrindžia nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai pateikdamas tinkamus tų aplinkybių ir susijusių techninių problemų įrodymus. Be to, oro vežėjas turi įrodyti, kad buvo imtasi visų pagrįstų priemonių, kad atitinkamas skrydis nebūtų atšauktas ar atidėtas.***

7. ***Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga šia informacija dalijasi su pagal šį reglamentą paskirtomis alternatyvaus ginčų sprendimo įstaigomis, jei tokių yra.***

8. ***Kas dvejus metus ne vėliau kaip birželio 30 d. nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos paskelbia ataskaitas ir pateikia savo veiklos statistinius duomenis, įskaitant, kai aktualu, per ankstesnius dvejus kalendorinius metus taikytas sankcijas.***

9. ***Remdamasi duomenimis, kuriuos oro vežėjai, oro uostus valdančios įstaigos ir tarpininkai privalo pateikti apie paslaugų kokybės standartus, kaip nustatyta 15a straipsnyje, nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga skelbia statistinius duomenis apie skundų skaičių ir pobūdį, atšauktų skrydžių, atsisakymo vežti ir vėlavimo atvejų skaičių ir trukmę, taip pat duomenis apie prarastą, pavėlavusį arba sugadintą bagažą.***

10. Oro vežėjai ir tarpininkai pateikia savo kontaktinius duomenis valstybės narės, kurioje vykdo veiklą, nacionalinei (-ėms) vykdymo užtikrinimo įstaigai (-oms).“; **[179 pakeit.]**

18b) įterpiamas šis straipsnis:

„16-aa straipsnis
Skundų nagrinėjimas nacionalinėse vykdymo užtikrinimo įstaigose ir kitose įstaigose

1. Nedarant poveikio vartotojų teisėms ginti savo teises alternatyviomis priemonėmis pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2013/11/ES[1a], negavęs palankaus sprendimo dėl skundo, pateikto oro vežėjui arba tarpininkui pagal 13a straipsnį, keleivis gali ne vėliau kaip per vienus metus nuo informacijos apie oro vežėjo arba tarpininko atmestą pirminį skundą gavimo dienos pateikti skundą nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai ar bet kuriai kitai pagal šio straipsnio 2 dalį paskirtai įstaigai.

2. ***Kiekvienas keleivis gali pateikti skundą dėl įtariamo šio reglamento pažeidimo bet kuriame valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš bet kurio valstybės narės arba trečiosios šalies teritorijoje esančio oro uosto į šiuos oro uostus nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės tuo tikslu paskirtai įstaigai.***

3. ***Per dvi savaites nuo skundo gavimo dienos nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga ar bet kuri kita pagal 2 dalį paskirta įstaiga patvirtina jį gavusi. Skundų nagrinėjimo procedūra trunka ne ilgiau kaip tris mėnesius nuo skundo bylos parengimo dienos. Skundų nagrinėjimo procedūra prieinamu formatu turi būti pritaikyta asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims.***

4. Jei skundas susijęs su įtariamais oro uostą valdančios įstaigos padarytais pažeidimais, jį nagrinėja valstybės narės, kurios teritorijoje įvyko incidentas, nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga ar bet kuri kita pagal 2 dalį paskirta įstaiga.

5. Nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos arba kitos pagal šio straipsnio 2 dalį paskirtos įstaigos gali nagrinėti individualius keleivių skundus ir joms suteikiami bent būtiniausi tyrimo ir vykdymo užtikrinimo įgaliojimai, apibrėžti Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/2394[1b] 9 straipsnyje.

6. Nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų arba kitų pagal 2 dalį paskirtų įstaigų sprendimai yra privalomi abiem šalims ir vykdomi, nedarant poveikio šalių teisei kreiptis į teismą.

[1a] ***2013 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/11/ES dėl alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo, kuria iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2009/22/EB (Direktyva dėl vartotojų AGS) (OL L 165, 2013 6 18, p. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1b] ***2017 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/2394 dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymo užtikrinimą, bendradarbiavimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 345, 2017 12 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).“;***

[180 pakeit.]

18c) įterpiamas šis straipsnis:

„16-ab straipsnis

1. Jei pagal šio reglamento 16 ir 16b straipsnius valstybė narė yra paskyrusi skirtingas įstaigas, šios įstaigos tarpusavyje užtikrina keitimąsi atitinkama informacija pagal Reglamentą (ES) 2016/679, kad nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai būtų padedama atlikti jai paskirtas priežiūros ir vykdymo užtikrinimo užduotis, o pagal 16b straipsnį paskirta skundų nagrinėjimo įstaiga galėtų rinkti individualiems skundams nagrinėti būtiną informaciją.

2. Skirtingų valstybių narių nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos tarpvalstybinio koordinavimo tikslais keičiasi informacija apie savo darbą ir sprendimų priėmimo principus bei praktiką. Komisija joms padeda vykdyti tą užduotį.“; **[81 pakeit.]**

18d) įterpiamas šis straipsnis:

„16-ac straipsnis

Nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų patikrinimai

1. Komisija gali atlikti nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų patikrinimus, kad galėtų stebėti, kaip valstybės narės taiko šį reglamentą, ir teikti rekomendacijas, kaip pagerinti jo įgyvendinimą.

2. Prieš patikrinimą Komisija pakankamai iš anksto apie jį informuoja atitinkamą valstybę narę.

3. Visos Komisijos patikrinimų ataskaitos perduodamos atitinkamos valstybės narės nacionalinei vykdymo užtikrinimo institucijai, kuri savo atsakyme nurodo priemones, kurių imtasi nustatytiems neatitikties atvejams pašalinti, ir atsižvelgia į rekomendacijas.

4. Ataskaita kartu su nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos atsakymu prireikus perduodama kitų valstybių narių nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms.“;

[182 pakeit.]

18e) įterpiamas šis straipsnis:

„16-ad straipsnis
Sankcijos

1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Valstybės narės praneša apie tas taisykles ir priemones Komisijai ir nedelsdamos jai praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

2. Vykdydama 16c straipsnyje nurodytą bendradarbiavimą, nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga, kuri yra kompetentinga 16b straipsnio 4 arba 5 dalies tikslais, skundą nagrinėjančios nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos prašymu tiria tos įstaigos nurodytą šio reglamento pažeidimą ir prireikus taiko sankcijas.“;
[183 pakeit.]

18f) įterpiamas šis straipsnis:

„16-ae straipsnis

Valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimas

1. Valstybės narės reguliariai siunčia Komisijai svarbią informaciją apie šio reglamento taikymą, o Komisija tą informaciją elektronine forma pateikia kitoms valstybėms narėms.

2. Komisijos prašymu nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos tiria konkrečius atvejus, kai įtaria, kad vienas ar keli oro vežėjai ir oro uostus valdančios įstaigos nesilaiko šiame reglamente nustatytų pareigų, ir per keturis mėnesius nuo prašymo gavimo pateikia Komisijai savo išvadas.

3. Komisija palaiko valstybių narių dialogą dėl jose atliekamo šio reglamento aiškinimo ir taikymo ir skatina jų bendradarbiavimą pasitelkdama [Vykdymo užtikrinimo reglamento] 16a straipsnyje nurodytą komitetą.

4. Valstybei narei paprašius nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga arba savo iniciatyva Komisija nagrinėja atvejus, kai kurios nors šio reglamento nuostatos taikymas ir vykdymo užtikrinimas skiriasi.

5. Prireikus Komisija gali priimti gaires, siekdama skatinti vienodą šio reglamento taikymą.“; **[184 pakeit.]**

19) įterpiamas šis straipsnis:

‘16a straipsnis
Neteisminis ginčų sprendimas

Valstybės narės užtikrina, kad oro transporto keleiviai galėtų patikėti atskirų ginčų, kilusių dėl pagal šį reglamentą pateiktų skundų ar prašymų, sprendimą įstaigai (-oms), atsakingai (-oms) už neteisminį ginčų sprendimą. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą (-as), atsakingą (-as) už ginčių pagal šį straipsnį nagrinėjimą. ~~Valstybės narės gali nuspręsti taikyti šį straipsnį tik~~ Oro vežėjų ~~ar~~***ir*** tarpininkų***, kuriems taikomas šis reglamentas, dalyvavimas alternatyvaus ginčų sprendimo procedūrose yra privalomas ir jose priimti sprendimai yra privalomi, nedarant poveikio šalių teisei kreiptis į teismą*** ~~ir vartotojų ginčams~~.~~;~~’ **[185 pakeit.]**

19a) įterpiamas šis straipsnis:

„16aa straipsnis

Atitikties dokumentai

1. Sąjungos oro vežėjai ne vėliau kaip [xxxx m. sausio 1 d.] parengia ir pateikia valstybės narės, kuri išdavė licenciją oro susisiekimui vykdyti pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008, nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai ir Komisijai dokumentą, kuriame pagrįstai išsamiai įrodoma, kad jų veiklos procedūros yra pakankamos nuosekliam visų atitinkamų šio reglamento straipsnių laikymuisi užtikrinti.

2. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas šių atitikties dokumentų minimalus turinys. Minimalus turinys apima bent nenumatytų atvejų planus, skirtus didelio masto sutrikimų atvejams, asmenis, atsakingus už pagalbos teikimą ir kitas teises, praktinę tvarką ir procedūras, pagal kurias nagrinėjami skundai, teikiama pagalba ir mokama kompensacija, taip pat ryšio palaikymo su keleiviais tvarką ir modelius. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 16c straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą.

3. Bet kuris kitas oro vežėjas, teikiantis paslaugas iš Sąjungos oro uosto, pateikia atitikties dokumentą visų valstybių narių, kuriose jis vykdo savo veiklą, nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms ir Komisijai.

4. Nuo [xxxx m. sausio 1 d.] oro vežėjai kas trejus metus persvarsto savo atitikties dokumentus ir pateikia atnaujintas versijas atitinkamai (-oms) nacionalinei (-ėms) vykdymo užtikrinimo įstaigai (-oms) ir Komisijai.

5. Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga susipažįsta su oro vežėjų pateiktais atitikties dokumentais ir, kai įmanoma, patikrina atitikties dokumentų tinkamumą, lygindama juos su skunduose pateikta informacija.“;
[186 pakeit.]

19b) įterpiamas šis straipsnis:

„16ab straipsnis
Naudojimasis deleguotaisiais įgaliojimais

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

2. ***6c ir 7 straipsniuose nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo ... [šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo diena]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.***

3. ***Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 6c ir 7 straipsniuose nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti deleguotieji įgaliojimai. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.***

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

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

6. Pagal 6c ir 7 straipsnius priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“; **[187 pakeit.]**

19c) įterpiamas šis straipsnis:

„16ac straipsnis
Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Keleivių teisių komitetas, sudarytas iš dviejų kiekvienos valstybės narės atstovų, kurių bent vienas atstovauja nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.“; **[188 pakeit.]**

20) 17 straipsnis pakeičiamas taip:

‘17 straipsnis
Peržiūra ir ataskaita

~~1. Ne vėliau kaip ... [5 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos], o vėliau – kas trejus metus, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl priede pateikiamo ypatingų aplinkybių sąrašo, atsižvelgdama į įvykius, turinčius įtakos savalaikiam ir veiksmingam skrydžių vykdymui per dvejus metus iki ataskaitos pateikimo.~~

~~Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.~~ **[189 pakeit.]**

2. Ne vėliau kaip ... [5 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos], o vėliau – kas penkerius metus, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento veikimo, vykdymo užtikrinimo ir rezultatų ataskaitą. Komisija pateikia informaciją apie sustiprintą oro transporto keleivių apsaugą trečiųjų valstybių oro vežėjų vykdomų skrydžių iš trečiųjų valstybių atveju.

   ~~Toje ataskaitoje taip pat pateikiama 7 straipsnio 1 dalyje nustatytų sumų ir 10 straipsnio 2 dalyje nustatytų procentinių dalių peržiūra, atsižvelgiant, inter alia, į oro susisiekimo kainų raidą, infliacijos lygį ir statistinius duomenis apie atsisakymą vežti, atšaukimus, atidėjimus ir praleistus jungiamuosius skrydžius, už kuriuos atsakingi oro vežėjai, taip pat statistinius duomenis apie perkėlimus į žemesnę klasę per ankstesnius penkerius metus.~~ **[190 pakeit.]**

Pirmojoje ataskaitoje, pateikiamoje remiantis pirmąją pastraipa ne vėliau kaip … [5 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos] Komisija įvertina:

~~a)~~ ~~ar būtina ir įmanoma peržiūrėti šio reglamento taikymo sritį, siekiant dar labiau sustiprinti keleivių apsaugą ir vienodas sąlygas Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams, taip pat susisiekimo aspektus. Visų pirma Komisija įvertina jurisdikcijų kolizijų riziką ir sunkumus, susijusius su vykdymo užtikrinimu, ir rekomenduoja būdus, kaip tą riziką sumažinti ir tuos sunkumus pašalinti;~~ **[191 pakeit.]**

~~b)~~ ~~ar būtina pakoreguoti 7 straipsnio 2 dalyje nustatytas ribas remiantis statistiniais duomenimis dėl skrydžių vėlavimų ir atšaukimų kaitos per penkerius ankstesnius metus iki Komisijos vertinimo ir kiekvienus metus nuo … [2 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos];~~ **[192 pakeit.]**

c) galimybes toliau automatizuoti kompensavimo prašymus ir mokėjimus už vėlavimą.

Prireikus prie ataskaitos pridedami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.“;

21) šio reglamento 1 priedo tekstas pridedamas kaip Reglamento (EB) Nr. 261/2004 priedas.

2 straipsnis

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

1) 2 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

a) b punktas pakeičiamas taip:

‘b) Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 nuostatas*;

_____

* 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).’;

b) papildoma šiais punktais:

‘h) judėjimo įranga – bet kokia įranga, skirta padėti asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, kaip tai suprantama Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1107/2006* 2 straipsnio a punkte, judėti;

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

j) prieinamas formatas – formatas, leidžiantis asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui prieiti prie bet kokios aktualios informacijos, be kita ko, suteikiant tokiam asmeniui prieigą prie tos informacijos taip pat praktiškai ir patogiai kaip asmeniui, neturinčiam sutrikimo ar negalios, atitinkantis prieinamumo reikalavimus, apibrėžtus pagal taikytinus teisės aktus, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/882** I priedą;

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

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

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

_____

* 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj);

** 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).’;

2) 3 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

‘Sąjungos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos. Tai apima Sąjungos oro vežėjo atsakomybę už keleivio arba bagažo atvežimą pavėluotai.’;

3) 3 straipsnio 2 dalis ~~išbraukiama.~~***pakeičiama taip:***

„2. Visuose Sąjungos oro uostuose Sąjungos oro vežėjas ir jo vardu veikiantys antžeminių paslaugų teikėjai sukuria tarnybą, kuri pateikia keleiviams skundo formas, kuriomis naudodamiesi jie gali nedelsdami pateikti skundą dėl sugadinto ar vėluojančio bagažo atvykus. Sąjungos oro vežėjas taip pat užtikrina, kad keleiviai galėtų lengvai ir patogiai naudotis šioje dalyje nurodyta skundo forma, pasinaudodami QR kodais. Apie QR kodus informuojama ir jie aiškiai pateikiami matomose vietose, be kita ko, prie registravimo stalų, oro uosto paslaugų centruose, prie įlaipinimo vartų ir oro vežėjo interneto svetainėje ar lygiavertėje interneto platformoje, kad keleiviai galėtų greitai ir be didesnių sunkumų gauti skundo formą. Šią skundo formą, kuri gali būti paraiškos dėl žalos nuosavybei (angl. Property Irregularity Report, PIR) atitikmuo, oro vežėjas pagal Monrealio konvencijos 31 straipsnio 2 dalį oro uoste priima kaip skundą. Ši galimybė nedaro poveikio keleivio teisei pateikti skundą kitomis priemonėmis iki Monrealio konvencijoje nurodyto termino. **[194 pakeit.]**

2a. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus ir juose nustatyti standartizuotą skundo formą. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 6f straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją ir (arba) nagrinėjimo procedūrą.“;
[195 pakeit.]

4) 3a straipsnis pakeičiamas taip:

‘3a straipsnis

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

5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

‘5 straipsnis

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

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

3. Išankstinis mokėjimas nėra atsakomybės pripažinimas ir gali būti padengiamas išmokant paskesnes sumas remiantis Sąjungos oro vežėjo atsakomybe, bet nėra grąžintinas, išskyrus Monrealio konvencijos 20 straipsnyje numatytus atvejus arba tais atvejais, kai išankstinį mokėjimą gavęs asmuo neturėjo teisės gauti kompensaciją.;

3a. Dingus bagažui, vėluojant jį pristatyti ar jį sugadinus oro vežėjai pirmiausia atlygina nuostolius keleiviams, su kuriais yra sudarę sutartį, nelaukdami, kada turės galimybę reikalauti, kad oro uostai ar paslaugų teikėjai atlygintų nuostolius tais atvejais, kai šios bendrovės nebūtinai yra atsakingos už padarytą žalą.';

[196 pakeit.]

6) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

‘1. Visi oro vežėjai, parduodami oro transporto bilietus Sąjungoje, ***aiškiu ir prieinamu būdu pateikia keleiviams išsamią informaciją apie taikytinas procedūras, kurių reikia laikytis bagažo praradimo, vėlavimo ar sugadinimo atveju. Oro vežėjai*** užtikrina, kad visose pardavimo vietose, įskaitant pardavimą telefonu ir internetu, keleiviai galėtų susipažinti su pagrindinių nuostatų, reglamentuojančių atsakomybę už keleivius ir jų bagažą, santrauka, įskaitant informaciją apie galutinius terminus pareikšti ieškinį dėl kompensacijos ir galimybę pateikti specialią deklaraciją dėl bagažo. Siekdami, kad būtų laikomasi šio informavimo reikalavimo, Sąjungos oro vežėjai naudoja priede pateiktą pranešimą. Tokia santrauka ar pranešimas negali būti pagrindas ***nei*** ieškiniui dėl kompensacijos, nei šio reglamento ar Monrealio konvencijos nuostatų aiškinimui.;’; **[197 pakeit.]**

aa) įrašoma ši dalis:

***„Visi oro vežėjai, parduodami oro transporto bilietus Sąjungoje, užtikrina, kad visose pardavimo vietose, įskaitant pardavimą telefonu ir internetu, keleiviai galėtų susipažinti su pagrindinių nuostatų, reglamentuojančių atsakomybę už keleivius ir jų bagažą, santrauka, įskaitant informaciją apie galutinius terminus pareikšti ieškinį dėl kompensacijos ir galimybę pateikti specialią deklaraciją dėl bagažo. Siekdami, kad būtų laikomasi šio informavimo reikalavimo, Sąjungos oro vežėjai naudoja priede pateiktą pranešimą. Tokia santrauka ar pranešimas negali būti pagrindas nei ieškiniui dėl kompensacijos, nei šio reglamento ar Monrealio konvencijos nuostatų aiškinimui. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal 6d straipsnį, kuriais būtų atnaujinamos priede minimos sumos, išskyrus 5 straipsnio 2 dalyje minimą sumą, atsižvelgiant į Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos sprendimą pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį.“*; **[198 pakeit.]**

b) 2 dalis papildoma šia įtrauka:

‘– teisė nemokamai pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją dėl savo judėjimo įrangos vertės, kai keleivis yra asmuo su negalia ar riboto judumo asmuo.’;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

‘3. Tais atvejais, kai Sąjungos oro vežėjai atlieka visą vežimą, pagal 1 ir 2 dalyse nustatytus informavimo reikalavimus nurodytos ribos yra tos, kurios yra nustatytos šiame reglamente, išskyrus atvejus, kai Sąjungos oro vežėjas savanoriškai taiko aukštesnes ribas. Jei visą vežimą atlieka trečiosios valstybės oro vežėjai, 1 ir 2 dalys taikomos tik vežimui į Sąjungą, iš jos arba joje.’;

d) papildoma šiomis dalimis:

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

5. Visa informacija pagal šį straipsnį ir skundo formos pateikiamos prieinamu formatu ir taip pat pateikiamos asmenims, kurie nesinaudoja skaitmeninėmis priemonėmis.

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

7) įterpiami šie straipsniai:

‘6a straipsnis

1. Kiekvienu atveju, kai vežama registruota judėjimo įranga arba pripažinti šunys pagalbininkai, Sąjungos oro vežėjas ***informuoja keleivius apie jų teises ir*** užtikrina, kad kiekvienam asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui būtų pasiūlyta galimybė prieinamu formatu pateikti specialią suinteresuotumo dėl pristatymo į paskirties vietą deklaraciją pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį užsakymo metu, pateikiant informaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį ir vėliausiai perduodant įrangą oro vežėjui, o pripažintų šunų pagalbininkų atveju – įlaipinimo metu. Tuo atveju Sąjungos oro vežėjas papildomo mokesčio iš atitinkamų keleivių nereikalauja. ***Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato pavyzdinę tokios suinteresuotumo deklaracijos formą. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal [6f straipsnio 2 dalyje] nurodytą procedūrą.*** Įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo arba atvežimo pavėluotai atveju arba pripažinto šuns pagalbininko žūties ar sužeidimo atveju Sąjungos oro vežėjas gali reikalauti, kad asmuo su negalia arba riboto judumo asmuo pagrįstų suinteresuotumo deklaracijoje nurodytą sumą, pateikdamas pakaitinės judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko, įskaitant laikiną pakeitimą, išlaidų įrodymą. **[199 pakeit.]**

Parduodami oro transporto paslaugas Sąjungos oro vežėjo vardu tarpininkai ***informuoja keleivius apie jų teises ir*** atitinkamiems keleiviams pasiūlo galimybę užsisakant bilietą ir pateikiant informaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį prieinamu formatu pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį. Ši speciali suinteresuotumo deklaracija pateikiama tomis pačiomis sąlygomis, kaip nurodyta pirmoje pastraipoje. Tarpininkas kuo greičiau perduoda deklaraciją Sąjungos oro vežėjui. **[200 pakeit.]**

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

3. Kai taikoma 2 dalis ir nedarant poveikio Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 7, 8 straipsniams ir I priedo ketvirtai pastraipai, Sąjungos oro vežėjai skubiai deda visas pagrįstas pastangas, kad nedelsiant užtikrintų reikalingą laikiną registruotos judėjimo įrangos pakeitimą ir laikinus pripažintų šunų pagalbininkų pakeitimo sprendimus. Asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui leidžiama nemokamai naudotis tuo laikinu pakeitimu kol sumokama 2 dalyje nurodyta kompensacija arba kol Sąjungos oro vežėjai kompensuoja juridiniams ar fiziniams asmenims reikalingo laikino judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko pakeitimo išlaidas.

4. Tai, kad laikomasi 3 dalies, nereiškia Sąjungos oro vežėjo atsakomybės pripažinimo.

6aa straipsnis

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

a) oro transporto sutarčių sąlygas;

b) sistemingą siūlymą deklaruoti specialų suinteresuotumą registruota judėjimo įranga ir kompensacijos lygio tinkamumą judėjimo įrangai padarytos žalos atveju;

c) išankstinį mokėjimą pagal 5 straipsnio 1 dalį, kai taikytina;

d) 6 straipsnio taikymą.

2. Siekdamos stebėti riboto judumo keleivių ir keleivių su negalia apsaugą žalos jų judėjimo įrangai arba pagalbiniams įtaisams atveju nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos taip pat nagrinėja ir atsižvelgia į informaciją apie skundus dėl judėjimo įrangos, pateiktus pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 16a straipsnį paskirtoms įstaigoms.

3. Valstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos.

4. Pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 16 straipsnio 6 dalį pateikiamose metinėse ataskaitose nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos kartu skelbia savo veiklos statistinius duomenis ir informaciją apie pagal šį reglamentą pritaikytas sankcijas. **[201 pakeit.]**

6b straipsnis

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

- didžiausią leidžiamą bagažą (matmenis ir svorį), kurį keleiviams leidžiama vežti orlaivio keleivių salone ir bagažo skyriuje, taikomą atitinkamai skrydžio klasei kiekviename keleivio rezervacijoje nurodytame skrydyje,
- bet kokius bagažo vienetų skaičiaus apribojimus, kurie būtų taikomi neviršijant konkretaus didžiausio leidžiamo bagažo,
- sąlygas, kuriomis orlaivio keleivių salone ar bagažo skyriuje vežami trapūs arba vertingi daiktai, pavyzdžiui, muzikos instrumentai, sporto įranga, vaikiški vežimėliai ir vaikų kėdutės,
- nedarant poveikio 2 daliai, galimus papildomus mokesčius, taikomus už registruoto ir neregistruoto bagažo, įskaitant 6c straipsnyje nurodytus muzikos instrumentus, vežimą,

– konkrečias priežastis, kurios gali sutrukdyti vežti neregistruotą bagažą keleivių salone, vadovaujantis 3 dalimi.

Pagrindinės kelionės paslaugos ir papildomos mokamos paslaugos turi būti aiškiai atpažįstamos ir jas turi būti galima pirkti atskirai. **[202 pakeit.]**

Jei prieš įlipant į orlaivį arba prieš orlaiviui pakylant rankinis bagažas iš orlaivio salono perkeliamas į bagažo skyrių, keleiviui išlipant iš orlaivio jis jam turi būti atiduodamas kaip rankinis bagažas. **[203 pakeit.]**

2. Nedarant poveikio Reglamentui (EB) Nr. 1107/2006, oro vežėjai ***pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004*** leidžia keleiviams nepatiriant papildomų išlaidų keleivių salone vežti asmeninį daiktą ***ir rankinį bagažą, kurio maksimalūs matmenys (ilgio, pločio ir aukščio suma) neviršija 100 cm***. ***Nurodant leidžiamą vežti rankinį bagažą gali būti nurodomi maksimalūs vienam keleiviui leidžiamo vežti bagažo matmenys arba maksimalus viso vienam keleiviui vežti leidžiamo bagažo svoris arba abu šie dydžiai, netaikant apribojimo konkrečiam vežamo bagažo vienetų skaičiui.*** **[204 pakeit.]**

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

4. 2 ir 3 dalys taikomos visiems oro vežėjams, išvykstantiems iš valstybės narės teritorijoje, kuriai taikomos Sutartys, esančio oro uosto**,** ir visiems ~~Sąjungos~~ oro vežėjams, atvykstantiems į valstybės narės teritoriją, kuriai taikomos Sutartys.
[205 pakeit.]

5. Šis straipsnis nedaro poveikio neregistruoto bagažo apribojimams, nustatytiems tokiomis Sąjungos taisyklėmis kaip Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008* ir Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998**.

6c straipsnis

1. Sąjungos oro vežėjas leidžia keleiviui įsinešti muzikos instrumentą į orlaivio saloną laikantis taikomų saugumo ir saugos taisyklių ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų bei apribojimų. Muzikos instrumentai priimami vežti orlaivio keleivių salone su sąlyga, kad tie instrumentai gali būti saugiai patalpinti tinkamame bagažo skyriuje salone arba po atitinkama keleivio sėdyne. ***Jei muzikos instrumentas priimamas vežti orlaivio salone, jis yra leidžiamo keleivio rankinio bagažo dalis.*** Oro vežėjas gali nustatyti, kad ~~muzikos instrumentas yra keleivio neregistruoto leidžiamo bagažo dalis ir negali būti vežamas~~***už papildomą rankinį bagažą, vežamą*** viršijant ~~tą~~ leidžiamą bagažą***, būtų taikomi papildomi mokesčiai***. **[206 pakeit.]**

2. ~~Laikantis taikomų saugumo ir saugos taisyklių,~~ Kai muzikos instrumentas yra per didelis, kad galėtų būti saugiai patalpintas tinkamame bagažo skyriuje keleivių salone arba po atitinkama keleivio sėdyne, oro vežėjas gali paprašyti sumokėti antrą skrydžio kainą, jei tokie muzikos instrumentai kaip ~~neregistruotas~~***rankinis*** bagažas vežami ant antros sėdynės. ~~Be to, gali būti reikalaujama, kad keleiviui ir muzikos instrumentui vežti keleiviai pasirinktų ir įsigytų gretimas vietas ir kad viena iš jų būtų vieta prie lango, skirta muzikos instrumentui vežti. Muzikos instrumentai vežami šildomoje orlaivio krovinių skyriaus dalyje, jei ji yra ir jei to paprašoma, laikantis taikomų saugos taisyklių, erdvės apribojimų ir~~***Tokiai papildomai skrydžio kainai netaikomas atitinkamas oro uoste mokamas išvykimo mokestis. Nusipirkus antrą vietą, oro vežėjas turi dėti pagrįstas pastangas, kad keleivis būtų pasodintas greta*** atitinkamo ~~orlaivio techninių specifikacijų.~~***muzikos instrumento.*** **[207 pakeit.]**

2a. Kai yra vietos ir kai paprašoma, muzikos instrumentai yra vežami šildomame orlaivio krovinių skyriuje laikantis taikomų saugos taisyklių, erdvės apribojimų ir atitinkamo orlaivio techninių specifikacijų. Oro vežėjai pasirūpina, kad muzikos instrumentai būtų aiškiai pažymėti specialiomis etiketėmis, siekiant užtikrinti, kad su jais būtų elgiamasi atsargiai. Orlaivio krovinių skyriuje instrumentus leidžiama vežti tik juos tinkamai supakavus į specialų jiems skirtą tvirtą ir (arba) kietą dėklą. **[208 pakeit.]**

2b. Oro vežėjas užsakyme ir jo sąlygose aiškiai nurodo, kokiomis sąlygomis bus transportuojami muzikos instrumentai, informuoja apie taikomus mokesčius ir atitinkamame orlaivyje esančią įrangą, skirtą muzikos instrumentams vežti, ir nurodo šios įrangos matmenis. Jei reikia užsakyti antrą vietą, keleiviams suteikiama galimybė tai padaryti internetu. **[209 pakeit.]**

6a straipsnis

1. Komisijai padeda Keleivių teisių komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis. **[210 pakeit.]**

---

* 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (OL L 299, 2015 11 14, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“;

8) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

‘7 straipsnis

Komisija ne vėliau kaip … [5 ***treji*** metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos] pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento veikimo ir rezultatų ataskaitą.; ***Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.***’; **[211 pakeit.]**

9) Reglamento (EB) Nr. 2027/97 priedas pakeičiamas šio reglamento II priede esančiu tekstu.

3 straipsnis

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

~~Jis taikomas nuo ... [2 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos].~~ **[212 pakeit.]**

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta ...

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkė	*Pirmininkas / Pirmininkė*

I PRIEDAS

‘Priedas

~~Neišsamus~~ ***Galutinis*** šio reglamento tikslais ypatingomis aplinkybėmis ~~laikomų ir ypatingomis aplinkybėmis nelaikytinų~~ ***galimų laikyti*** aplinkybių sąrašas **[213 pakeit.]**

1. Ypatingomis ***gali būti*** laikomos šios aplinkybės: **[214 pakeit.]**

~~a) su orlaivio naudojimu nesusijusios aplinkybės, pvz.:~~ **[215 pakeit.]**

i) gaivalinės nelaimės ~~ir (arba) ekologinės katastrofos~~, nesuderinamos su saugiu skrydžio vykdymu; **[216 pakeit.]**

ii) ***su skrydžio sauga nesuderinamos*** meteorologinės sąlygos ~~ir orlaiviui padaryta žala, susijusi su meteorologiniais reiškiniais, nesuderinami su saugiu~~***arba kai minėtos sąlygos sukėlė orlaivio gedimus*** skrydžio ~~vykdymu (pavyzdžiui, žaibo iškrova, kruša, perkūnija, stipri turbulencija ar stiprus vėjas)~~***metu arba keleiviams laukiant orlaivyje po to, kai gautas leidimas orlaivį eksploatuoti, ir dėl to neįmanoma saugiai vykdyti skrydžio***; **[217 pakeit.]**

iii) karas ~~arba sukilimas, nesuderinami su saugiu~~***, politiniai neramumai, sabotažo ar terorizmo veiksmai, dėl kurių neįmanoma saugiai vykdyti*** skrydžio ~~vykdymu~~; **[218 pakeit.]**

iv) ~~tarpvalstybinio pobūdžio grėsmės~~***pavojus*** sveikatai ***ar skubios medicinos pagalbos atvejai, dėl kurių atitinkamą skrydį reikia nutraukti ar nukreipti kitur;*** ~~, patenkančios į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2022/2371[1] 2 straipsnio 1 dalies arba 2 straipsnio 4 dalies taikymo sritį, nesuderinamos su saugiu skrydžio vykdymu, ir~~ **[219 pakeit.]**

v) ~~orlaivio susidūrimai su paukščiu ar kitu pašaliniu objektu, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu.~~***žala orlaiviui, padaryta dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako buvusio pašalinio objekto;*** **[220 pakeit.]**

~~b) su keleiviu susiję incidentai, be kita ko:~~ **[221 pakeit.]**

i) ~~su nedrausmingais keleiviais susiję incidentai~~***trikdantis keleivio elgesys***~~,~~ ~~kaip tai suprantama 2014 m. Monrealio protokole, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu arba dėl kurių vėluojama išvykti~~ ***dėl kurio orlaivį valdantis pilotas nukreipia atitinkamą skrydį į kitą nei atvykimo oro uostą, kad tas keleivis (ar keleiviai) būtų išlaipintas (-i) ir iškrautas jo (jų) bagažas***; **[222 pakeit.]**

~~ii) pavojai sveikatai ar būtinybė suteikti greitąją medicinos pagalbą (pavyzdžiui, sunki liga), apie kuriuos sužinoma prieš pat skrydžio išvykimą arba dėl kurių būtina nutraukti skrydį ar jį nukreipti kitur;~~ **[223 pakeit.]**

~~c) kiti incidentai, pavyzdžiui:~~

~~i) saugumo rizika, sabotažo ar teroro aktų sukelta žala arba neteisėti veiksmai, nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu;~~ **[225 pakeit.]**

ii) paslėpti gamybos arba konstrukcijos defektai, kuriuos atskleidė gamintojas arba kompetentinga institucija ir kurie yra nesuderinami su saugiu skrydžio vykdymu; **[226 pakeit. Tekstas lietuvių kalba nekeičiamas]**

iii) ***nenumatyti*** oro eismo valdymo ar oro uosto pajėgumo apribojimai arba ***nenumatytas*** oro erdvės uždarymas***, įskaitant kilimo ir tūpimo tako uždarymą valdžios institucijų nurodymu***; **[227 pakeit.]**

~~iv) dalinis ar visiškas neplanuotas oro uosto uždarymas, įskaitant bendrą oro uosto sistemos gedimą, nutrūkusį elektros energijos tiekimą ir elektroninių ryšių neveikimą, arba oro uostą valdančios įstaigos nenumatytų atvejų plano aktyvavimą;~~ **[228 pakeit.]**

v) ***arba*** esminių paslaugų teikėjų ~~streikai, pvz., oro uostą valdančios įstaigos,~~***, tokių kaip oro uostai ir*** oro navigacijos paslaugų ~~teikėjų, antžeminių paslaugų teikėjų arba skrydį vykdančio oro vežėjo~~***teikėjai, darbuotojų darbo ginčai, išskyrus oro transporto bendrovių*** darbuotojų ~~streikai, kai jie~~***streikus, nebent jie būtų*** susiję su reikalavimais, ~~nepatenkančiais į skrydį vykdančio vežėjo kompetencijos sritį~~***kuriuos gali patenkinti tik valdžios institucijos***; **[229 pakeit.]**

~~vi) netikėtas įgulos nario, kuris yra iš esmės svarbus skrydžiui vykdyti, neatvykimas, kai tai nutinka dėl ligos ar mirties, kai tai įvyksta kitoje nei skrydį vykdančio oro vežėjo bazavimosi vietoje arba dėl pandemijos;~~ **[230 pakeit.]**

vii) ~~žala ant žemės esančiam orlaiviui, kurią padarė trečiosios šalys, už kurias oro vežėjas nėra atsakingas, ir nesuderinama su saugiu skrydžio vykdymu~~***stovinčio orlaivio susidūrimas su kitos oro transporto bendrovės orlaiviu, kurį sukėlė kitos oro transporto bendrovės orlaivio judėjimas***; **[231 pakeit.]**

~~viii) žala orlaivio padangai, sukeltai pašalinio objekto, kuri yra nesuderinama su saugiu skrydžio vykdymu;~~ **[232 pakeit.]**

ix) ~~nešvarus~~***degalų išsiliejimas ant*** oro uosto ~~kilimo ir tūpimo~~***tako, dėl kurio šis*** takas ***buvo uždarytas ir todėl išvykimas iš šio oro uosto ir atvykimas į jį buvo atidėtas ilgam laikui, jei degalai išsiliejo ne iš skrydį vykdančio oro vežėjo orlaivio***~~,~~ ~~nesuderinamas su saugiu skrydžio vykdymu~~; **[233 pakeit.]**

~~x)~~ ~~netikėti skrydžių saugos trūkumai, susiję su orlaivio įranga, neatitinkančia priimtinų eksploatavimo lygių, kaip apibrėžta pagrindiniame minimalios įrangos sąraše arba jame nustatytose minimaliose įrangos eksploatavimo sąlygose, ir kurių nebuvo įmanoma ištaisyti atliekant profilaktinę techninę priežiūrą (kaip nurodyta 2 dalies i punkte), ir~~ **[234 pakeit.]**

~~xi)~~ ~~pavojus įgulos nario sveikatai ar būtinybė jam suteikti greitąją medicinos pagalbą (pavyzdžiui, sunki liga) po išvykimo, dėl kurių būtina nutraukti skrydį ar jį nukreipti kitur.~~ **[235 pakeit.]**

xia) orlaivio susidūrimas su paukščiu ir tokio susidūrimo padaryta žala; **[236 pakeit.]**

xib) oro uosto darbuotojų, atsakingų už bagažo krovimą, trūkumas; **[237 pakeit.]**

***xic) oro uosto perkrova dėl meteorologinių sąlygų, dėl kurios orlaivio naudotojas privalo atidėti arba atšaukti skrydį;* [238 pakeit.]**

***xid) bendras orlaivio degalų pildymo sistemos gedimas, kai už orlaivio degalų papildymo sistemą yra atsakingas atitinkamo skrydžio kilmės oro uostas arba atitinkamas orlaivis.* [239 pakeit.]**

~~2. Sąrašas aplinkybių, kurios nelaikomos ypatingomis aplinkybėmis:~~

~~a) techninės problemos, kurios galėjo būti išspręstos atliekant profilaktinę techninę priežiūrą pagal ES orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo taisykles ir procedūras;~~

~~b) skrydžių vykdymo sprendimai ir vėluojančios įgulos, registracijos ir įlaipinimo procedūros ir~~

~~c) nėra skrydžio įgulos ar keleivių salono įgulos (išskyrus atvejus, kai jų nėra dėl streikų, nurodytų 1 dalies c punkto v papunktyje, arba netikėto neatvykimo dėl ligos arba mirties, nurodytų 1 dalies c punkto vi papunktyje).~~

~~1~~ ~~2022 m. lapkričio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/2371 dėl didelių tarpvalstybinio pobūdžio grėsmių sveikatai, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 1082/2013/ES (OL L 314, 2022 12 6, p. 26, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).~~ **[240 pakeit.]**

II PRIEDAS

‘PRIEDAS

6 straipsnyje nurodytas informacinis pranešimas

INFORMACINIS PRANEŠIMAS APIE ORO VEŽĖJO ATSAKOMYBĘ UŽ KELEIVIUS IR JŲ BAGAŽĄ

Šiame informaciniame pranešime trumpai išdėstomos Sąjungos oro vežėjų taikomos atsakomybės taisyklės, kaip reikalaujama pagal Europos Sąjungos teisės aktus ir Monrealio konvenciją.

KOMPENSACIJA MIRTIES AR SUŽEIDIMO ATVEJU

Atsakomybei už keleivio sužeidimą ar mirtį, įvykusią dėl nelaimingo atsitikimo orlaivyje ar vykdant bet kuriuos įlaipinimo arba išlaipinimo veiksmus, netaikomos jokios finansinės ribos.

Nedarant poveikio Monrealio konvencijos 20 straipsniui dėl oro vežėjo atleidimo nuo atsakomybės, kalbant apie žalą iki Monrealio konvencijos 21 straipsnyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta), vežėjas negali atsisakyti savo atsakomybės ar apriboti savo atsakomybę. Jei žalos dydis viršija tą sumą, oro vežėjas už žalą neatsako, jei įrodo, kad:

– žala atsirado ne dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų aplaidumo ar kito neteisėto veikimo ar neveikimo, arba

– žala atsirado tik dėl trečiosios šalies aplaidumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo.

IŠANKSTINIAI MOKĖJIMAI

Keleivio žūties ar sužeidimo atveju oro vežėjas per 15 dienų nuo tada, kai buvo nustatyta asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybė, turi atlikti išankstinį mokėjimą neatidėliotinoms ekonominėms reikmėms padengti. Mirties atveju šis išankstinis mokėjimas turi būti ne mažesnis kaip 16 % Monrealio konvencijos 21 straipsnyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta).

KELEIVIO NUVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Tais atvejais, kai keleivis nuvežamas pavėluotai, oro vežėjas yra atsakingas už žalą, išskyrus atvejus, kai jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad žalos būtų išvengta, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma. Atsakomybė už keleivio nuvežimą pavėluotai yra apribota Monrealio konvencijos 22 straipsnio 1 dalyje nurodyta riba, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta).

BAGAŽO ATVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Bagažo atvežimo pavėluotai atveju oro vežėjas yra atsakingas už žalą iki Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta), kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne registruoto bagažo vienetui. Oro vežėjas nėra atsakingas, kai jis ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad būtų išvengta žalos dėl tokio atvežimo pavėluotai, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma.

BAGAŽO SUNAIKINIMAS, PRARADIMAS ARBA SUGADINIMAS

Oro vežėjas yra atsakingas už žalą iki Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos ribos, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta), kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne bagažo vienetui.

Registruoto bagažo sugadinimo arba praradimo atveju oro vežėjas yra atsakingas už žalą, išskyrus atvejus, kai žala padaryta dėl paties bagažo defekto, kokybės ar trūkumo.

Neregistruoto bagažo (rankinio bagažo), įskaitant asmeninius daiktus, atveju oro vežėjas yra atsakingas tik tuo atveju, jei žala patirta dėl jo arba jo darbuotojų ar atstovų kaltės. **[241 pakeit. Tekstas lietuvių kalba nekeičiamas]**

BAGAŽUI TAIKOMOS DIDESNĖS RIBOS

Keleiviui gali būti išmokėta didesnė suma, nei nustatytos oro vežėjo atsakomybės riba, jei ne vėliau kaip registracijos metu jis pateikia specialią deklaraciją ir, jei reikalaujama, sumoka papildomą mokestį. Tas papildomas mokestis grindžiamas tarifu, kuris yra susijęs su papildomomis išlaidomis, susidarančiomis vežant ir apdraudžiant atitinkamą bagažą, kurio vertė viršija Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytą atsakomybės ribą, kurią Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija atnaujina pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta). Šis tarifas nurodomas keleiviams jų prašymu.

[242 pakeit. Tekstas lietuvių kalba nekeičiamas]

Keleiviams su negalia ir riboto judumo keleiviams užsakymo metu, kai pateikiama informacija pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 6 straipsnį, ir vėliausiai kai įranga perduodama oro vežėjui, o pripažintų šunų pagalbininkų atveju – įlaipinimo metu sistemingai siūloma galimybė prieinamu formatu pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją dėl jų judėjimo įrangos arba pripažinto šuns pagalbininko transportavimo nepatiriant papildomų išlaidų.

ATLEIDIMAS NUO ATSAKOMYBĖS

Jei vežėjas įrodo, kad žala, kuriai taikomos Sąjungos oro vežėjų atsakomybės taisyklės, kaip reikalaujama pagal Reglamentą (EB) Nr. 2027/97 ir Monrealio konvenciją, įskaitant mirtį ar sužeidimą, atsirado ar prie jos buvo prisidėta dėl kompensacijos prašančio asmens arba asmens, iš kurio tas asmuo įgijo savo teises, aplaidumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo, vežėjas visiškai arba iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovo atžvilgiu tokia apimtimi, kuria tokiu aplaidumu arba neteisėtu veikimu arba neveikimu buvo padaryta žala arba prie jos prisidėta.

SKUNDŲ DĖL BAGAŽO PATEIKIMO TERMINAS **[243 pakeit.. Tekstas lietuvių kalba nekeičiamas]**

Jei bagažas yra sugadintas, atvežtas pavėluotai, prarastas ar sunaikintas, keleivis visais atvejais turi kuo skubiau pateikti skundą oro vežėjui. Keleivis turi pateikti skundą per 7 dienas registruoto bagažo sugadinimo atveju ir per 21 dieną bagažo atvežimo pavėluotai atveju, abiem atvejais terminą skaičiuojant nuo dienos, kurią bagažas buvo perduotas keleivio žinion. Šiuo atžvilgiu keleiviai oro vežėjų interneto svetainėse ir internetinėse programose gali gauti tam skirtą formą, kurią galima pateikti popieriuje arba internetu. Tokią skundo formą oro uoste oro vežėjas privalo priimti kaip skundą. Tokio skundo pateikimo datą oro vežėjas laiko skundo pareiškimo diena pagal Monrealio konvencijos 31 straipsnio 2 ir 3 dalį, net jei vėliau oro vežėjas paprašo pateikti papildomos informacijos.

SUTARTĮ SUDARIUSIO VEŽĖJO IR FAKTINIO VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ

Jei faktiškai skrydį vykdantis oro vežėjas nėra tas pats vežėjas, su kuriuo sudaryta sutartis, keleivis turi teisę bet kuriam iš vežėjų pateikti skundą arba iškelti ieškinį dėl žalos atlyginimo. Tai apima atvejus, kai su vienu ar kitu iš tų dviejų vežėjų buvo susitarta dėl specialios suinteresuotumo pristatymu deklaracijos.

IEŠKINIO SENATIS

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

JUDĖJIMO ĮRANGOS SUNAIKINIMAS, PRARADIMAS, SUGADINIMAS ARBA NUVEŽIMAS PAVĖLUOTAI

Oro vežėjas yra atsakingas už judėjimo įrangos sunaikinimą, praradimą, sugadinimą arba nuvežimą pavėluotai iki Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos ribos, nustatytos pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnio 2 dalį (oro vežėjas skliausteliuose nurodo apytikslę sumą vietos valiuta), kompensacijos ribą taikant keleiviui, o ne bagažo vienetui.

Keleiviui vėliausiai registracijos metu pateikus specialią deklaraciją, kurioje nurodomos jo judėjimo įrangos pakeitimo išlaidos, jam nepatiriant papildomų išlaidų gali būti taikoma didesnė oro vežėjo atsakomybės riba.

Judėjimo įrangos sunaikinimo, praradimo, sugadinimo ar nuvežimo pavėluotai atveju oro vežėjas sumoka kompensaciją, kuri neviršija specialioje deklaracijoje deklaruotos sumos.

Prieš sumokėdamas šią kompensaciją oro vežėjas deda visas pagrįstas pastangas, kad pasibaigus atitinkamų keleivių kelionei nedelsiant pateiktų reikalingą laikiną pakaitinę judėjimo įrangą.

INFORMAVIMO PAGRINDAS

Pirmiau aprašytų taisyklių pagrindas yra 1999 m. gegužės 28 d. Monrealio konvencija, kuri Sąjungoje yra įgyvendinta Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 (su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 889/2002 ir Reglamentu (ES) …/…[+]) ir valstybių narių nacionalinės teisės aktais.

_____

[+] OL: prašom įrašyti šio reglamento paskelbimo nuorodos numerį.’.